

**BENSAA SUONISSA? Autolla ajamisen merkityksiä
15-vuotiaiden nuorten kirjoittamissa tarinoissa**

Eija Ikonen ja Leena Piippa

Terveyskasvatuksen
pro gradu-tutkielma
Jyväskylän yliopisto
Terveystieteiden laitos
Syksy 1998

Ikonen Eija ja Piippa Leena. BENSAA SUONISSA? Autolla ajamisen merkityksiä 15-vuotiaiden nuorten kirjoittamissa tarinoissa. Terveyskasvatuksen pro gradu -tutkielma. Jyväskylän yliopiston terveystieteiden laitos, 1998, 76 sivua.

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksemme tarkoituksena oli selvittää nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä etsimällä heidän ajamiseensa liittämiä merkityksiä. Tarkastelimme nuorten ajamisen onnistumiseen ja epäonnistumiseen liittämiä tekijöitä ja poikkesivatko ne tyttöjen ja poikien keskuudessa.

Aineisto koostui eläytymismenetelmällä kerätyistä keskisuomalaisten yhdeksäsluokkalaisten tyttöjen ja poikien ajamistarinoista (N=65). Aineiston keräsimme huh-tikuussa 1997. Hauskasta tai ikävästä ajamistilanteesta kertovia tarinoita analysoimme sanasto- ja tarina-analysillä. Sanastanalyysin avulla luokittelimme aineiston yhdeksään eri kategoriaan: ajokortti, ajotaito, ajaminen, alkoholi, henkilöt, seksuaalisuus, liikenneturvallisuu, onnettomuudet ja tarinan opetus. Tarina-analysissä tutkimme ajamistarinoiden juonta ja siihen vaikuttaneita tekijöitä. Tässä vaiheessa rajasimme aineiston niihin tarinoihin, joissa oli selkeästi ajamisen kuvailua (N=49).

Nuoret liittivät ajamiseen kaverit, alkoholin, vauhdin sekä onnettomuuden. Muutamaiin tyttöjen tarinoihin liittyi opetus, joissa pohdittiin oman toiminnan seurauksia. Alkoholilla oli kaksi erilaista roolia tarinoissa: 1) kuljettaja on humalassa ja ajaa kovaa ja 2) kyssä olevat humalaiset kaverit yllyttävät ajamaan kovaa. Molemmat ajotyylit johtavat onnettomuuteen.

Nuorten ajamiseen liittämät mielikuvat kertoivat riskikäyttäytymisestä. Nuorten ajamiseen liittämissä elämäntyyleissä keskeisessä asemassa olivat näyttämisen halu, kilpailu ja rehvastelu. Kavereilta saatu hyväksyntä omalle toiminnalle oli tärkeää. Nuoruuden ominaispiirteiden lisäksi riskikäyttäytymistä liikenteessä lisäsi alkoholin vahva asema nuorten elämäntyylissä.

Saadut tulokset virittävät jatkotutkimusteemoja, esimerkiksi miten nuoret itse kanna-voisivat elämäntyylistään kavareitten yllytyksen, alkoholin ja kovaa ajamisen sekä näiden seuraukset muihin toimintoihin kuin liikenteeseen. Haasteena on löytää uusia nuorisokulttuurin elementtejä, jotka tarjoavat keinoja niihin valintatilanteisiin, joita mm. liikenteessä ilmenee.

Avainsanoja: ajaminen, alkoholi, eläytymismenetelmä, liikennekäyttäytyminen, merkitys, nuoret

KIITOKSET

Kiitämme

niitä yhdeksäsluokkalaisia nuoria, jotka ovat tarinoillaan myötävaikuttaneet opin-
näytetyömme valmistumiseen sekä antaneet mielenkiintoisia näkökulmia nuorten
liikennekäyttäytymiseen,

työmme ohjaajia apulaisprofessori Marita Poskipartaa ja apulaisprofessori Jukka
Laitakaria, jotka ovat asiantuntemuksellaan ohjanneet työtämme sen eri vaiheissa,
tietopalveluavustaja Mirjami Koskista Liikenneturvan kirjastosta, joka on auttanut
meitä aineiston hankinnassa,

apulaisprofessori Esko Keskiä kommentteista,
sekä Liikenneturvaa taloudellisesta tuesta.

Jyväskylässä 16.11.1998

Eija Ikonen ja Leena Piippa

BENSAA SUONISSA? Autolla ajamisen merkityksiä 15-vuotiaiden nuorten kirjoittamissa tarinoissa

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ	1
KIITOKSET	2
1. LÄHTÖVIIVALLA: INTRESSIT	5
2. LIIKKEELLE LÄHTÖ: AIKAISEMPIA TUTKIMUKSIA JA AJATUSPOHJAA	7
Näkökulmia riskikäyttäytymiseen	7
Nuorten liikennekäyttäytyminen riskinäkökulmasta	9
Motivaatio nuorten liikennekäyttäytymisen taustalla	11
Nuorten elämäntyyli ja liikenne	11
3. VAUHDIN OTTO: NUORUUS LIIKENNETUTKIMUKSISSA	14
Nuoruus kehitysvaiheena	14
Kulttuurinen nuoruus	15
4. SUUNTA: TUTKIMUKSEN IDEA	18
5. TIEN PÄÄLLÄ: AINEISTON HANKINTA	20
Miksi eläytymismenetelmä?	20
Nuoret kirjoittivat tarinoita	21
7. KIERROS KIERROKSELTA: TARINOIDEN ANALYYSI	24
Aineiston analyysin lähtökohtia	24
Kiinni nuorten ajamistarinoihin - sanastoanalyysi	26
(1) Poliisi onnittelee tuoreesta ajokortista	29
(2) Luuli hallitsevansa ajamisen	30
(3) Ilta kuluu mukavasti ajellessa	31
(4) Ryyppäämään, ryyppäämään joka ilta säännätään...	35
(5) Eikä seurastakaan puutetta	39
(6) Vetää vehkeet alas	41
(7) Poliisi pysäyttää	42
(8) Ja kuului karmeaa jysäys...	43
(9) "Elää kauheassa tuskassa"	44
Ajamisen tarinat -tarina-analyysi	45
(1) "Oppi ajamaan varovasti"	47
(2) "Kuskina perjantai-iltana"/ "En voi ikinä unohtaa sitä iltaa"	49
(3) "Kaverit yllyttävät ajamaan lujaa"	52
(4) "Siihen päättyi Jussin ilta"	54
8. LÖYTYYKÖ MOOTTORIA: MIKÄ NUORIA LIIKUTTAA?	57
Ajamisen merkitys	57
Ajamiseen liitetyt asiat	60
Tutkimuksen luotettavuuden arviointia	63
9. UDELLEEN LÄHTÖVIIVALLA: MITÄ MATKA ON OPETTANUT?	66

LÄHDELUETTELO	68
LIITE 1: Pilottitutkimuksen instruktio ja kehyskertomus	74
LIITE 2: Tutkimuksen instruktio	74
LIITE 3: Tarinakaavioiden nimet	75
LIITE 4: Tyttöjen ja poikien ajamistarinoihin liittämiä asioita. Ikävät ja hauskat tarinat.	76

1. LÄHTÖVIIVALLA: INTRESSIT

*“Hän on sorateiden virtuoosi,
hän lentää matalaa,
jalka tuppaa kiinni kaasuun.”¹*

Tämän tutkimuksen idea on muotoutunut intressistä nuoriin ja nuorten elämäntyyliin. Kesän 1996 lehtiotsikot ja -artikkelit nuorten kuolemankolareista suuntasivat kiinnostuksemme nuorten liikennekäyttäytymiseen ja -onnettomuuksiin. Nuorten liikenneonnettomuuksien trendi on sekä Suomessa että muualla maailmassa ollut hyvin samansuuntainen jo 1970-luvulta lähtien. Nuorten alle 25-vuotiaiden autonkuljettajien ikäryhmässä kuolee ja loukkaantuu vuosittain suhteellisesti suurempi osa kuin muissa ikäryhmissä (Suomen tieliikenne...1996). Nuorten miesten onnettomuusriski on suurempi kuin nuorten naisten (Tieliikenneonnettomuudet 1997). Vuonna 1996 nuorten kovavauhtisissa kuolonkolareissa lähes 70% kuljettajista oli alkoholin vaikutuksen alaisena (Salmi & Summala 1998). Nuorten äkilliset liikennekuolemat ja vammautumiset herättävät meissä ahdistavia tunteita. Liikenteeseen ja autoiluun liittyy aina riskejä, toisaalta länsimainen, moderni yhteiskunta on riippuvainen autoilusta. Liikenne on asia, joka koskettaa meitä kaikkia.

Nuorten liikennekäyttäytymistä on tutkittu riskinäkökulmasta. Tutkimuksissa on selvitetty liikenneonnettomuuksien määriä ja syitä sekä nuorten kuljettajien ajotaitoja, ajotapoja ja motiiveja (mm. Hatakka ym. 1995, Laapotti 1991, Näätänen 1972). Nuorten liikenneonnettomuuksissa kyse ei useinkaan ole liikennetietojen tai -taitojen puutteesta vaan motiiveista ja asenteista. Käyttäytymisen motiiveina ovat paljolti liikenteeseen kulumattomat asiat: pelleily, kilpailu, rehvastelu. Nuoret eivät liikenteessäkään muodosta yhtenäistä ryhmää, eivätkä onnettomuuksien syyt selity muutamilla tekijöillä. Liikennekäyttäytymisen ymmärtäminen vaatii ajamisen ymmärtämistä yhtenä ihmisen päämäärähakuisena, motiivien ohjaamana käyttäytymisenä tietyssä elämäntilanteessa ja tietyssä sosiaalisessa tilanteessa ja ympäristössä (Keskinen 1995). Liikennekäyttäytymisen ymmärtämiseksi ei voida keskittyä pelkästään autoiluun. Ajaminen on nähtävä laajemmassa kontekstissa, oleellisena osana nuoren elämää ja kehitystä.

¹ Otsikoiden jälkeiset sitaatit ovat Rauli “Badding” Somerjoen kappaleesta “Bensaa suonissa”. Tästä on saatu idea myös tutkielman nimeksi (Tähdet, tähdet 1992).

Nuoruuteen kuuluu itsenäistyminen aikuisten kontrollista, identiteetin etsiminen sekä tovereiden ja sosiaalisten suhteiden merkityksen korostuminen. Liikennetutkimuksessa autolla ajamisen merkitystä nuorille on tutkittu vain vähän. Ajamiseen liitetyt merkitykset vaikuttavat kuitenkin nuorten liikennekäyttämiseen. Tässä tutkimuksessa meillä on intressinä nuorten oman äänen ja omien tarinoiden kuunteleminen. Analysoimme eläytymismenetelmällä kerättyjä nuorten ajamistarinoita sanasto- ja tarina-analyysillä. Nuorten kirjoittamia tarinoita tulkitsemalla pyrimme löytämään niitä merkityksiä, joita nuoret ajamiseen ja liikenteeseen liittävät. Ajamisella käsitämme tutkimuksessamme vain autolla ajamista.

2. LIIKKEELLE LÄHTÖ: AIKAISEMPIA TUTKIMUKSIA JA AJATUS- POHJAA

*“Nuoteista hän soittelee
kuin teiden Rubinstein,
sompaa, repii kaiken irti autostaan.”*

Näkökulmia riskikäyttäytymiseen

Trimpop (1994,9) on määritellyt riskikäyttäytymisen seuraavasti. *“Risk taking is any consciously, or non-consciously controlled behavior with a perceived uncertainty about its outcome, and/or about its possible benefits or costs for the physical, economic or psycho-social well-being of oneself or others.”* Määritelmässä riskikäyttäytyminen on tietoista tai tiedostamatonta ja käyttäytymisen seuraukset epävarmoja. Siinä viitataan myös yksilöllisiin tai sosiaalisiin riskeihin sekä riskin subjektiiviseen kokemiseen. Vain jos toiminnalla tiedetään tai uskotaan olevan haitallisia vaikutuksia, voidaan se subjektiivisesti kokea riskiksi. Objektiiivisella riskikäsitteellä viitataan usein asiantuntijoiden arvioihin riskistä.

Riskikäyttäytyminen subjektiivisena tunteena on lähellä sitä, mitä Zuckerman (1990) kutsuu jännityksen ja seikkailujen hakemiseksi, joka on elämyshakuisuuden yksi ulottuvuus. Zuckermanin termit viittaavat sisäisiin ominaisuuksiin eivätkä niinkään näkyvään käyttäytymiseen.

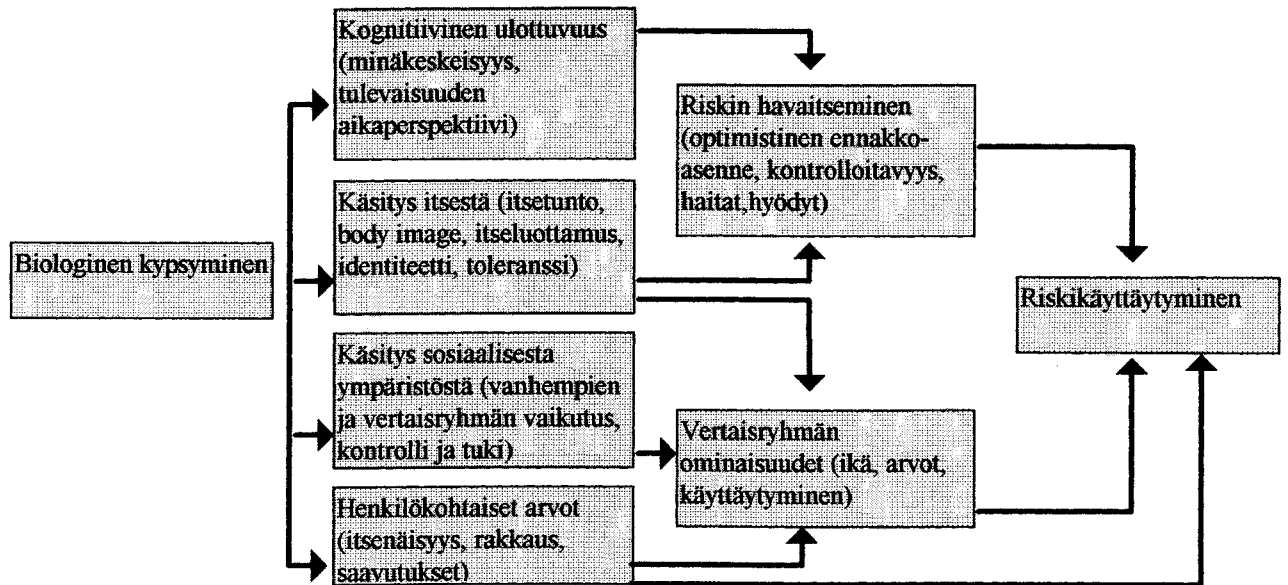
Päätöksenteon näkökulmasta riski käsitteenä kuvaa päätöksenteon seurauksia ja niihin liittyvää epävarmuutta. Riskien havaitsemiseen, niiden arviointiin, hyväksymiseen ja siten riskikäyttäytymiseen vaikuttavat niin yksilölliset kuin tilanteeseen liittyvät tekijät. Yksilöllisistä tekijöistä esimerkiksi tottuminen vaikuttaa riskin havaitsemiseen. Liikenteessä tämä voi näkyä siinä, että totutaan ajamaan nopeasti, jolloin sitä ei enää mielletä riskiksi.

Häkkinen ja Luoma (1991) ovat tarkastelleet liikennesuhteisiin liittyvää päätöksentekoa. Liikenteen lainsäädäntö, normit, toimintatottumukset ja -tavat perustuvat siihen, kuinka paljon yleisesti ollaan valmiita hyväksymään riskejä. Tämä sosiaalisesti hyväksytty riski muodostaa perustan kuljettajan omakohtaiselle riskin hyväksymiselle ja riskinotolle. Kuljettaja arvioi liikennetilanteita vertaamalla ajotehtävän vaativuutta omaan ajotaitoonsa. Tämän vertailun perusteella syntyy subjektiivinen riskikokemus. Koettu riski ei vielä sel-

laisenaan määrää toimintaa vaan siihen vaikuttaa myös se, kuinka paljon kuljettaja on valmis hyväksymään riskiä. Koettu riski ja riskitoleranssi ratkaisevat kulloinkin hyväksytyyn subjektiivisen riskin sekä vaikuttavat päätöksentekoon. Kun ajotehtäviä yleensä aliarvioidaan ja omaa ajotaitoa yliarvioidaan, tulee liiallinen riskinotto tätä kautta osittain ymmärrettäväksi.

Kulttuuri vaikuttaa riskin arviointiin, ihmiset "valitsevat" mitä ja kuinka paljon pelätä. Riskin hyväksyminen riippuu sen vapaaehtoisuudesta, seurausten vakavuudesta sekä ihmisen käsityksestä omista kontrollointimahdollisuuksistaan. Yksilölliset, vapaaehtoiset riskit (esim. autoilu) hyväksytään yleensä suurempina kuin sosiaaliset, ei-kontrolloitavissa olevat riskit (esim. ydinvoima) (Trimpop 1994). Ihmiset kokevat riskin kuolla liikenneonnettomuudessa suureksi. Autolla liikkumisen mukavuus ja helppous voittaa kuitenkin liikenneonnettomuuden riskin, eli ihmiset arvioivat autolla liikkumisen hyödyt riskiä suuremmiksi. Autoiluun liittyvä ja yhteiskunnassa hyväksytty riskitaso on poikkeuksellisen korkea moniin muihin yhteiskunnassa vallitseviin terveystriskeihin verrattuna (Uusitalo 1991). Uusitalon (1991) mielestä olemme tieliikenneonnettomuuksien kohdalla samantapaisessa tilanteessa, joka vallitsi aikaisemmin kun kulkutaudit nähtiin kohtalon tuomina tai jumalten säättäminä rangaistuksina.

Riskikäyttäytyminen on luonnollinen osa nuorten kehitystä. Nuorten riskikäyttäytymisen malleihin on integroitu nuoruuden kehityksen periaatteita. Yksi tällainen malli on Irwinin ja Millsteinin biopsykososiaalinen malli (kuvio 1, Irwin 1993). Biologinen kypsyminen vaikuttaa nuoren kognitiiviseen ulottuvuuteen, käsitykseen itsestä, käsitykseen sosiaalisesta ympäristöstä sekä nuoren arvoihin. Näiden neljän muuttujan ajatellaan ennustavan riskikäyttäytymistä riskien havaitsemisen ja vertauryhmän ominaisuuksien ollessa välittävinä tekijöinä.



Kuvio 1 Nuorten riskikäyttäytymisen kausaalinen malli Irwinin ja Millsteinin mukaan (lähde Irwin 1993,14)

Nuorten liikennekäyttäytyminen riskinäkökulmasta

Nuoria liikenteessä on tutkittu jo vuosikymmenien ajan eri puolilla maailmaa (mm. Raymond ym. 1973, Basch ym. 1987, Hatakka ym. 1995) Psykologinen tutkimuskäytäntö ja riskinäkökulma näyttävät nousevan tutkimuksista vahvimmin esille. Nuorten liikenneonnettomuuksien syitä on pyritty selittämään erilaisilla riskitekijöillä. Tutkimuksia yhdistää näkemys nuorista riskinottajina. Raymondin ym. (1973) mukaan perusongelma on nuorissa itsessään eli nuoret ottavat liikenteessä suuria riskejä. Kuitenkaan nuoria ei voida pitää homogeenisena ryhmänä (Hatakka ym. 1995, Keskinen 1995). Riskiryhmiä (Hatakka ym. 1995, Jonah 1986) tai onnettomuusalttiita kuljettajia (Berg & Gregersen 1993) on pyritty identifioimaan persoonallisuuden, elämäntyylin, sosiaalisen ryhmän tai harrastusten perusteella.

Riskipitoiselle suhtautumiselle tunnusomaisena on nähty nopeaa ajamista korostava ajotapa, ajaminen epäsuotuisassa tilassa, näyttämisenhalu ja reagoiminen tilanteiden ylläkkeisiin sekä heikkoudet taidossa ajaa varovasti (Hatakka ym. 1995). Onnettomuusalttiit kuljettajat ovat lyhytjänteisempiä, emotionaalisesti kypsyttömämpiä, impulsiivisempia ja toimintansa suhteen kontrolloimattomampia kuin turvalliset kuljettajat (Rajalin ym. 1989). Riskeihin liittyviä tutkimuksia voidaan erotella sen mukaan, kohdistuuko tutkimusintressi riskin tunnistamiseen (esim. Hatakka ym. 1995, Jonah 1986), tiedostamiseen (Finn & Bragg 1986, Hakkarainen & Mikkonen 1988) vai riskin kokemiseen

(Tränkle ym. 1990). Erityisesti nuoret miehet näkevät liikennetilanteiden riskit vähäisempinä kuin vanhemmat kuljettajat (Tränkle ym. 1990). Myös Hakkaraisen ja Mik-kosen (1988) tutkimuksen nuoret pitivät nuorille tyypillisenä oman ajotaidon yliarviointia, kohtuuttomien riskien ottamista sekä kielteistä suhtautumista liikenteen normeihin.

Osa liikenteeseen liittyvästä tutkimusperinteestä on varsin kognitiivisesti painottu-nutta (Laapotti 1991, Mikkonen & Keskinen 1980). Kognitiivisia tekijöitä korostavan näkemyksen mukaan kuljettajan onnettomuusriskiin vaikuttavat kuljettajan tiedot ja taidot sekä se miten hyvin nämä vastaavat liikenteen asettamia vaatimuksia. Kognitivismi koros-taa tiedollisten rakenteiden ja sisäisten mallien merkitystä ihmisen liikennekäyttäytymisen ymmärtämisessä. Liikenneympäristön virittämä sisäinen malli eli skeema ohjaa ihmisen toimintaa liikenteessä. Ihminen toimii liikenteessä ennakoivasti eli valitsee ennakolta toi-mintatavan omien sisäisten malliensä perusteella. Riskitilanne syntyy silloin, kun käytössä oleva sisäinen malli tai valmius sen käyttöön on ristiriidassa liikenteen objektiivisten vaatimusten kanssa.

Tutkimuksissa on pyritty kuvaamaan ihmisen toimintaa liikenteessä sekä selit-tämään liikenneonnettomuuksien syitä. Hulkon (1990) mukaan nuoret nais- ja mieskuljet-tajat ovat suhteellisen varmoja omasta ajotaidostaan. Erityisen varmoja he ovat sellaisten tekijöiden kohdalla, jotka liittyvät liikennesääntöjen hallintaan, maantieajoon, auton huol-tamiseen sekä muun liikenteen rytmisessä ajamiseen. Naiset kokevat enemmän kuin miehet autonhallintaan ja vaarallisiin tilanteisiin liittyvät tekijät omiksi heikoiksi puolikseen. Matthews ja Moran ovat (1986) tutkimuksessaan todenneet, että nuoret kuljettajat pitävät itseään tovereitaan kyvykkäämpinä kuljettajina. Toisaalta nuorten kuljettajien taidot autokoulun jälkeen voivat olla vielä osittain puutteellisia, esimerkiksi nuorten kyvyssä ha-vaita vaaratilanteita on puutteita. Nuorille on tyypillistä seurata liikkumatonta ympäristöä liikkuvan liikenteen sijaan, he kohdistavat katseensa lähelle ja kapealle alueelle. Nuoret myös odottavat edellä ajavan ajoneuvon nopeuden säilyvän jatkuvasti samana tai he arvioivat vastaantulijan ajonopeuden samaksi kuin oman nopeutensa. (Rajalin 1991.)

Liikennevahinkojen määriä ja syitä kartoittavissa tutkimuksissa on myös otettu huomioon ajokokemuksen vaikutus. Laapotti (1991) on tutkinut uusien kuljettajien kuole-maanjohtaneita liikenneonnettomuuksia ja todennut, että uudet kuljettajat ajavat onnet-tomuuteen joutuessaan keskimäärin nopeammin kuin kokeneet kuljettajat ja käyttävät tur-vavyötä harvemmin. Liikennetutkimusten tulokset kertovat selkeästi sen, että nuoret kokevat olevansa liikenteessä tietäviä ja taitavia. Kuitenkin tutkimukset (esim. Schultze

1990, Laapotti 1991) ovat tuoneet systemaattisesti esille myös päinvastaisia argumentteja nuorten kyvyistä kuljettajina.

Motivaatio nuorten liikennekäyttäytymisen taustalla

Näätänen (1972, 107) näkee, että "tarpeiden ja tunteiden vaikutus havaintoon ja käyttäytymiseen kuuluu ihmisen perusolemukseen eikä tätä yhteyttä voida katkaista tiellä liikkumisen ajaksi". Nuorilla motivaatio- ja emotiojärjestelmä toiminnan säätelijänä korostuu. Yksilön liikennekäyttäytymiseen vaikuttavat motiivit ovat hyvin monentyyppisiä. Osa niistä luo yhteiskunta, osa syntyy yksilön henkilökohtaisista tarpeista. Näätänen (1972) on sitä mieltä, että nuoriin liikenteessä vaikuttavat myös ylimääräiset motiivit, kuten kilpailu, kaverit, rehvastelu, mielihyvän haku, riskin ja jännityksen kokeminen.

Liikennekäyttäytymisen motiiveja korostavassa näkemyksessä on esitetty kaksi erilaista teoriaa: nollariskiteoria ja riskin tavoitetasoteoria (Rajalin 1991). Nollariskiteoria olettaa, ettei kuljettaja koe liikennettä vaaralliseksi vaan koettu riski on "nolla". Ajokokemuksen lisääntyessä liikenteessä aluksi koettu pelko ja epävarmuus häviävät. Kuljettaja oppii, että ajaminen on hallinnassa. Tällöin ratkaisut tehdään mielihyvän tavoittelun ja mielipahan välttämisen suunnassa. Ajotavat ovat kuljettajasta turvallisia ja järkeviä, vaikka ne liikenneturvallisuuden kannalta "objektiivisesti" olisivatkin vaarallisia. Tavoitetasoteoria olettaa, että autoilijat haluavat ajaessaan kokea tietynlaista riskiä ja pyrkivät ylläpitämään tätä tavoittelemaansa riskitasoa.

Motiiveihin keskittyvissä tutkimuksissa on johdonmukaisesti tullut esille motiivien merkitys nuorten miesten liikennekäyttäytymistä selittäväksi tekijäksi. Hatakka ym. (1995) on todennut, että ajamiseen liittyvät motiivit vaikuttavat miehillä jopa auton valintaan. Eri-tyisesti nuorille miehille ajaminen on arvo sinänsä (Kokko 1990).

Nuorten elämäntyyli ja liikenne

Elämäntyylin näemme koostuvan niistä yhteisistä arkielämän elementeistä, jotka tietyn elämäntyylin kannattajat jakavat keskenään ja joita he pitävät erityisen kiinnostavina. Elämäntyyli on yhdistelmä arvoja, asenteita, mielipiteitä sekä käyttäytymistä (Berg & Gregersen 1993). Elämäntyyli on yksi näkökulma nuorten elämään. Nuorten käyttäytymisen katsotaan heijastavan elämäntyyliä. Tutkimuksissa (mm. Schultze 1990, Berg & Gregersen 1993) on löytynyt yhteys nuorten elämäntyylin ja sosiaalisen ryhmän sekä korkeiden onnettomuuslukujen välillä. Nuorten korkeat onnettomuusluvut eivät koske nuorisoa

kokonaisuutena. Berg ja Gregersen (1993) ovat tunnistaneeet tiettyjä 20-vuotiaita, joiden elämäntyyli poikkeaa useimmista muista samanikäisistä. Osalla näistä kuljettajista ("de farliga ickekonformistiska") on muita suurempi onnettomuusriski ja heillä on useita erityisyyttä autolla ajamiseen, he myös ajavat usein autoa ja juovat usein alkoholia.

Vaaranen (1998) on tutkinut nuoria, joille autoilu on elämäntapa. Nämä nuoret eivät kyseenalaista elämäntapaansa ja vertaavat autoa omaan huoneeseen tai saunaan, missä saa olla omissa oloissaan. Kuten Berg ja Gregersen (1993) myös Vaaranen (1998) on havainnut ryhmän nuoria, joille auto merkitsee ravintolakabinettia. Tosin hurjastelijat pitävät tiellä pysymistä suuressa arvossa ja selvänä tähän on paremmat mahdollisuudet. Jokainen autoilunuori joutuu kuitenkin joskus juoppokuskiksi. Juoppokuskin velvollisuuksia autoilunuoret pitävät itsestäänselvyytenä. Juoppokuskiksi myöntyessään kuljettaja lupautuu ajamaan autokunnan toivomusten ja yllytysten mukaan ja osallistuu näin yhteiseen hauskanpitoon. Tähän hauskanpitoon kuuluu kilpa-ajo, takaa-ajo kaveriauton kanssa, poliisin takaa-ajo, sivuluisu eli kaahailu eri muodoissaan. (Vaaranen 1998.)

Suomessa mm. Hulkko (1990) on todennut, että nuoret ovat omasta alkoholinkäytöstään varmoja eivätkä näe alkoholin tuottavan tulevaisuudessa heille riskiä. Tätä tulosta tukee Hakkaraisen ja Mikkosen (1988) tutkimustulos, jonka mukaan osa nuorista katsoo, ettei rattijuopumus ole nuorten, vaan vanhempien ikäluokkien ongelma. Kuitenkin nuorissa on osa niitä, jotka pitävät hyvinkin mahdollisena oman alkoholinkäytön tuomaa riskiä. Tätä näkemystä vahvistaa Laapotin (1991) tutkimus, jossa uudet kuljettajat olivat hieman useammin alkoholin vaikutuksen alaisina sekä saaneet useammin rangaistuksen rattijuoppoudesta kuin kokeneet kuljettajat. Vuonna 1996 liikennevahinkojen tutkijalautakuntien tutkimissa tapauksissa 50% rattijuoppoista oli syntynyt 1970- tai 1980 -luvulla ja vuonna 1996 kuolemaan johtaneissa rattijuoppo-onnettomuuksissa (moottoriajoneuvon kuljettaja on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena) noin puolet oli alle 25-vuotiaita. (Suomen tieliikenne...1996, VALT 1997).

Elämäntyylin ja liikenteen on tutkimuksissaan yhdistänyt kanadalainen Richard Jessor. Jessor (1987) näkee riskiajamisen osana nuorten elämäntyyliä. Nuorten käyttäytymisen on funktionaalista, mielekästä, tarkoituksenmukaista ja välineellistä pikemminkin kuin mielivaltaista. Riskiajaminen voi palvella monia eri tarkoituksia, jotka ovat ydinasioita aikuiseksi kehittymisen kannalta. Jessorin kehittämän ongelmakäyttäytymisen (Problem Behavior Theory) teorian mukaan (Jessor & Jessor 1977) riskikäyttäytyminen voi ilmentää merkityksellisiä päämääriä, kuten itsenäisyyttä auktoriteeteista (vanhemmista) tai se voi

ilmentää kapinaa. Riskikäyttäytyminen tarjoaa myös välineen, jonka avulla nuori voi säilyttää tai parantaa itsetuntoaan tai se voi myös toimia kypsyyden ja pätevyyden indikaattorina. Keskisen (1995) mielestä Jessorin näkemys ajamisen motiiveista on liian kapea-alainen, ajamiseen liittyy muutakin kuin nuorten pyrkimys itsenäisyyteen. Keskisen (1995) mukaan nuoret eivät ole yhtenäinen ryhmä liikenteessäkään. Nuorten liikennekäyttäytymisen ymmärtäminen vaatii käyttäytymisen päämäärien ja motiivien sekä nuorten elämäntilanteen ja sosiaalisen kontekstin huomioimista.

Riskeihin ja motiiveihin liittyvät liikennetutkimukset sekä kognitiivisesti painotuneet tutkimukset ovat tuottaneet merkittävää ja arvokasta tietoa liikenneonnettomuuksien syistä, ihmisen toiminnasta liikenteessä ja varsinkin ns. uusista kuljettajista. Liikennettä ei kuitenkaan pitäisi tarkastella irrallisena ihmisen arjesta, vaan osana elämisen kokonaisuutta. Tutkimusintressin kohdistaminen vahvemmin elämäntyyliin ja kulttuuriin avaisi ehkä uutta näkökulmaa liikennetutkimuksissa. Yhteiskunnassa tapahtuneet muutokset ovat aiheuttaneet ihmisten elämän moninaistumisen ja nuoruuden varhentumisen ja yksilöllistymisen (Hoikkala 1993). Nämä muutokset puoltavat yhä nuorempien ikäluokien ottamista liikennetutkimusten kohderyhmäksi.

3. VAUHDIN OTTO: NUORUUS LIIKENNETUTKIMUKSISSA

*“Hei, hän syntynyt on vauhti kallossaan,
hei, hei, hei, ja bensaa suonissaan.
Neulansilmä vasempaan ja sataa oikeaan,
loiva vasen ja antaa mennä vaan.”*

Nuoruus kehitysvaiheena

Kehityspsykologinen tai psykoanalyttinen elämänvaihetheoria on se perusteoria, johon liikennetutkimukset paljolti nojaavat. Psykoanalyttinen teoria korostaa nuoruutta tärkeänä kehitysvaiheena. Nuoruus käsitteenä kuvaa lähinnä ikäkauteen liittyviä psykologisia tapahtumia. Nuoruusikä sijoitetaan tavallisimmin 12-22 ikävuoden väliin, mutta yksilöllisiä vaihteluita on paljon. Nuoruudelle on vaikea asettaa yksiselitteisiä rajoja, koska eri elämänvaiheisiin siirtyminen on hyvin yksilöllistä ja riippuu useinkin siitä elämäntilanteesta, jota kulloinkin tarkastellaan.

Liikennetutkimuksissa (mm. Kiiski 1992, Hakkarainen & Mikkonen 1988) on käytetty nuoruuden kehitystehtävien kolmijakoa: (1) itsenäistyminen aikuisten kontrollista, (2) identiteetin etsiminen ja (3) tovereiden ja sosiaalisten suhteiden merkitys. Edellisten lisäksi nuoruudelle ominaisena ilmiönä on pidetty itsesääntelyn kehittymistä. Itsesääntely viittaa tässä ihmisen kykyyn olla tietoinen oman toimintansa perusteista ja siten mahdollisuudesta ottaa vastuuta käyttäytymisestään (Pulkkinen 1984).

Yhteiskunnallisesti nuoruus on käsitetty ajankohdaksi, jolloin “lapsilta kielletty” -ikärajat on ylitetty. Yksi näistä on ajokortin saaminen. Itsenäistyessään nuori valitsee käyttäytymistapoja vaikuttaakseen aikuiselta tai kapinoidakseen aikuisten maailmaa ja sen arvoja vastaan. Tutkimuksissa on tulkittu itsenäistymisen ilmenevän esimerkiksi piittaamattomuutena nopeusrajoituksista tai ohituskielloista. Nuoruusiän aggressiivinen käyttäytyminen voi olla osa tätä aikuisuuden ja nuoruuden välistä jännitettä ja nuoren halua olla itsenäinen. (Hulkko 1990.)

Identiteetin etsiminen ja yksilöllistyminen on nuoren yritystä muodostaa käsitystä itsestään. Nuorelle on tärkeää paitsi se, millainen hän on, myös se millainen hän haluaisi olla ja millainen hänen olisi oltava, jotta ympäristö hänet hyväksyisi. Ajaminen ja autoilu on nuorelle yksi tapa toteuttaa itseään ja luoda imagoa (mm. Hatakka 1995, Berg & Gergersen 1993). Tillman & Hobbs ovat jo vuonna 1949 artikkelissaan todenneet: “A man drives as he lives” (Keskinen 1995). Vaarasan (1998) mukaan myöhäismodernit mie-

huuskokeet kuten kilpa-ajot yleisillä tiellä ja niistä selviytyminen edistävät poikien suosiota tyttöjen silmissä.

Kolmas tutkimuksessa johdonmukaisesti esiintyvä nuoruuden ominaispiirre on tovereiden ja sosiaalisten suhteiden merkitys. Liikennekäyttäytyminen voi ilmentää nuoren hetkistä elämäntilannetta ja viiteryhmien sosiaalisia normeja. Moni nuori saattaa arvostaa turvallista liikennekäyttäytymistä. Mutta tämän arvon kanssa kilpailevat myös muut arvopäämäärät kuten sosiaalinen hyväksyttävyys. Ryhmässä ajaessaan nuori käyttäytyykin eri tavoin kuin liikkuaan yksin. Hänellä on usein näyttämisen halu, tarve osoittaa ikätovereilleen, mitä hän osaa ja uskaltaa. (Rajalin 1984, Hakkarainen & Mikkonen 1988)

Kulttuurinen nuoruus

Nuoruus on ihmisen elämässä vaihe, jonka merkitystä tulevaisuuteen nähden voidaan pitää välineellisenä. Nuoruus nähdään uusien asioiden hakemisena, kokemisena ja oppimisena. Olennaista on oman aseman saavuttaminen erilaisilla markkinoilla. Saavuttaakseen tämän aseman nuoren on täytettävä määrättyjä kriteerejä koulutuksen, ammatin hankinnan, työn saannin, asumisen, kotoa muuttamisen ja parisuhteen normituksessa. (Hoikkala 1993.) Yhteiskunnallisten muutosten myötä nuoret omaksuvat entistä aikaisemmin aikuistumisen tunnusmerkeiksi tulkitsemiaan käyttäytymistapoja (Ruoppila 1997). Ajaminen ja ajokortin hankkiminen voidaan nähdä aikuisuuteen kuuluvaksi asiaksi, johon liitetään mielikuvia riippumattomuudesta, valinnanvapaudesta ja itsenäisyydestä.

Kulttuuriset käsitykset ovat osa yhteiskunnallista nuoruutta ja ne vaikuttavat nuorten elämäntodellisuuteen. Ne ohjaavat aikuisten (myös tutkijoiden) suhtautumistapaa nuoriin, mutta ne ohjaavat myös nuorten omaa itseymmärrystä. Nuorten ja aikuisten puhe nuorisosta ja nuoruudesta on erilaista. Nuorten puhetapa on itseidentifioivaa ja korostaa elämistä "tässä ja nyt", kun taas aikuisten puheesta löytyy usein elämänkaariskeema. Tämä aikuisten puheesta löytyvä elämänvaihemalli on lineaarinen ja eteenpäin menevä. Se on institutionaalinen ja siinä kuuluu myös normatiivinen ulottuvuus, joka kertoo miten määrätyn ikäisen tulee käyttäytyä, mitä häneltä voi odottaa tai mitä hänelle voidaan sallia. (Hoikkala 1993.) Nuoret pyrkivät osittain täyttämään vanhempiensa ja yhteiskunnan odotuksia, toisaalta he kapinoivat niitä vastaan. Alkoholin käyttö, seksi ja hurjastelu autolla voivat olla niitä nuorisokulttuurin piirteitä, joilla nuoret osoittavat vapautuneensa lapsuuden rajoituksista. Kulttuuri asettaa nuorille tavoitteen itsenäistyä. Tulevaisuus ei kuitenkaan ole välttämättä niin selvä ja automaattinen kuin elämänkulun institutionaaliset mallit ja standardit lupaavat ja edellyttävät.

Kulttuurista löytyy muutama perustava nuoruutta koskeva suhtautumistapa, jota käytetään nuoruusilmiön selittämiseen ja tulkitsemiseen. Nuoria koskevien tutkimusten taustaintressinä voidaan osittain nähdä pyrkimys ”saada nuoria hallintaan”. Siurala (1991) on tutkimuksissaan todennut, että aikuisilla on kielteisesti leimautuneita stereotyyppisiä käsityksiä nuorista ja nuoriso on yleensä nähty paheellisemmaksi kuin mitä se tutkimustulosten valossa on. Ongelma-ajattelu on tyyppinen nuorisotutkimuksen ja viestinten nuorisoa koskevien kysymysten jäsenystapa. Ongelma-ajattelu leimaa myös nuorten liikennetutkimuksen kenttää, erityisesti osa nuorista mieskuljettajista on nähty liikenteen riskiryhmänä (Hatakka ym. 1995).

Yhteiskunnan muuttuminen muuttaa myös nuoruutta. Kulttuuritutkija Margaret Mead (1971) on nähnyt lasten ja nuorten tulevaisuuden siinä määrin tuntemattomana, ettei sitä voi käsitellä siirtymisenä sukupuolvesta toiseen vankkumattomassa, aikuisten valvomassa ja vanhempien muokkaamassa kulttuurissa. Nuoruuden erilaisuus näkyy elämäntilanteiden erilaistumisena, nuorten aseman vaihteluna ja yksilöllisenä kehityksenä sekä erilaisten merkkipaalujen katoamisena (Hoikkala 1993). Teknologian kehittyminen, nuorten lisääntyvä työssäkäynti ja taloudellisen aseman muuttuminen muovaavat nuoruutta. Yhä useamman nuoren elämään kuuluvat tietokoneet, kännykät ja autot, jotka aikaisemmin olivat ainoastaan aikuisten ulottuvilla. Autojen määrän kasvu myös nuorilla kuvaa sen kuulumista yhä useamman nuoren elämään. Tämä näkyy esimerkiksi koulujen parkkipaikoilla.

Erilaisten mahdollisuuksien läsnäolo on pitkälti medioitten välittämää. Nuoret eivät voi sivuuttaa viestinten tarjoamia elämänmuotoja, toiminta- ja ajatusmalleja, jotka ovat vahvasti läsnä jokapäiväisessä elämässä. Median vaikutuksesta pelkästään jollekin ikäryhmälle tyyppillisiä kokemuksia ja toimintatapoja ei enää ole. Sähköiset viestimet tarjoavat valtavan aineiston erilaisia malleja, maailma tulee nuorelle tunnetuksi jo kauan ennenkuin se voidaan kokea (Ziehe 1991). Niiden tarjoamat ajokäyttäytymisen mallit antavat osittain epätodellisen kuvan liikenteestä. TV-sarjoissa ja elokuvissa on sankareita, jotka kaahaavat autoillaan liikennesäännöistä tai muista tielläliikkujista välittämättä ja jotka harvoin loukkaantuvat hurjimmissakaan kolareissa. Vaikka em. ohjelmat ovatkin kuvitteellisia eivät ne voi olla vaikuttamatta nuorten ajamiseen liittämiin mielikuviiin.

Mainonta puolestaan liittyy autoihin ja ajamisen mielikuviiin vapauden, menevyyden ja menestyksen vastakkaisen sukupuolen parissa. Se korostaa myös autojen turvallisuuttavalla, joka ei tuo esille kuljettajan ajokäyttäytymisen tärkeyttä. Automainonta kuvastaa

autoon liittyviä kulttuurisia merkityksiä. Auton nähdään kohottavan itsetuntoa ja antavan omistajalleen vallan ja voiman tunteen. Ajamista kuvataan nautintona, johon jokaisella on oikeus. Auto ei ole pelkkä tapa matkustaa vaan se on myös rentoutumisen väline. (Salmi 1991.) Autoiluun on liitetty sellaisia käsitteitä kuten vapaus ja yksilöllisyys. Elon Jessup on kirjoittanut jo vuonna 1921 auto-oppaassaan: "Aika ja paikka ovat vallassanne; vapautenne on täydellinen!" (Salmi 1991,24) Näkökulmia autoon on lukemattomia; se voidaan nähdä liikkumavälineenä, kilpaurheiluvälineenä, vapaa-ajan välineenä, statussymbolina, jopa keinona tehdä vaikutus vastakkaiseen sukupuoleen. Autoilu voidaan nähdä myös elinkeinona, elämäntapana, vallankäyttönä, jopa maailmankuvana. Nämä kulttuuriset näkökulmat ovat olennaisia pohdittaessa autoilun merkitystä nuorille, sillä auton kulttuurinen, sosiaalinen ja psykologinen merkitys selittää osaltaan sitä, miksi se on niin tärkeä osa nuorten elämää.

Ziehe (1991) näkee sisäisten ristiriitojen syntyvän omien odotusten ja unelmien lisääntyneen liikkumatilan ja niiden toiminnaksi muuttamisen rajallisuuden seurauksena. Vapauden, riippumattomuuden ja arjesta irrottautumisen unelmia yritetään saavuttaa ajamisen ja siihen liittyvien mielikuvien kautta. Nuoruudelle on tyypillistä kasvavien mahdollisuuksien läsnäolo, mutta myös yhä kasvava tietoisuus siitä, että ei kuitenkaan pysty käyttämään niitä hyväkseen. Jos 1950 ja 1960-luvuilla edistymisen vaatimus näkyi määrällisen elintason kategorioina, niin nykyään ei pidä niinkään "omistaa" kuin "olla". Kuluttaminen nähdään yrityksenä löytää keinoja itsensä kokemiseen ja itsensä ilmaisemiseen. Myös ajamista voidaan tarkastella itsensä toteuttamisen näkökulmasta.

4. SUUNTA: TUTKIMUKSEN IDEA

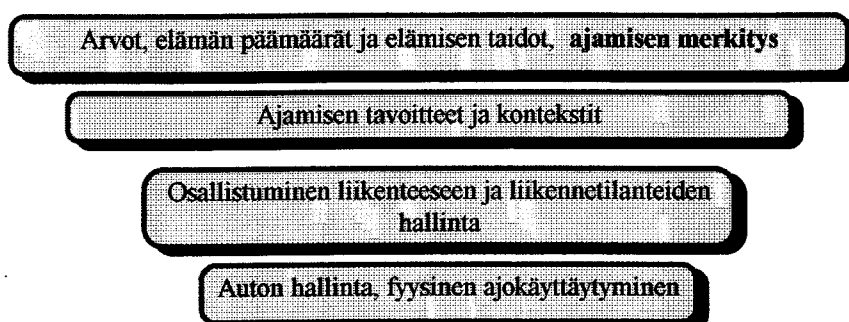
*“On yhden miehen ratissa
liikaa klappia,
se tuli mutkaan ja
sitten tuotiin pappia.”*

Liikennetutkimusten taustalla havaitsimme usein mekanistis-deterministisen tutkimusparadigman, jossa lähtökohtana on liikenneonnettomuuksien syiden etsiminen. Ihmisen näkeminen luonnontieteen näkökulmasta johtaa helposti käsitykseen siitä, että ihmisen toimintaa voidaan ymmärtää, ennustaa ja muuttaa, kunhan tietoa vain on tarpeeksi. Ihmisen toiminta ei kuitenkaan noudata selkeää syy-seuraus mallia. Terveiden edistämisessä on todettu, että "oikea" tieto ei saa ihmisiä toimimaan terveyttä edistävällä tavalla (vrt. Weckroth 1988). Ihminen voi toiminnassaan ottaa erilaisia asioita huomioon, mutta hänen toimintaansa on vaikea ennustaa ja ohjailla. Jos ihmiset käyttäytyisivät ennustettavasti "kuten esineet, konservatiivisina, muutosta pelkäävinä, innokkaina kuin lapset kuuntelemaan kerta toisensa jälkeen samoja tarinoita", silloin yleiset luonnontieteelliset menettelytavat riittäisivät (Eskola, 1981, 144). Mutta onko tämä tutkimussuunta tuottanut viime vuosina oleellisesti uutta tietoa? Vai ovatko tutkimukset osittain kiertyneet samalle metodologiselle kehälle?

Tämän tutkimuksen idea on muotoutunut intressistä nuorten liikennekäyttäytymiseen. Nuorten toimintaan liikenteessä vaikuttavat monet tekijät. Nuoret tulkitsevat näitä tekijöitä ja antavat niille monenlaisia sosiaalisia ja persoonallisia merkityksiä. Näiden merkitysten tutkimisen näemme mielenkiintoisena haasteena. Ajaminen on merkittävä ja tärkeä osa monen nuoren elämää ja itsenäistymistä.

Ajamisen käsite on moniulotteinen. Siinä voidaan erottaa ajotaitoon ja ajamisen tyyliin liittyviä tekijöitä. Keskinen (1995) näkee ajamisen koostuvan erilaisista hierarkisista tasoista (kuvio 2). Alimmalla tasolla kyse on fyysisestä ajokäyttäytymisestä eli auton hallinnasta, johon kuuluvat mm. auton käsittely ja nopeuden hallinta. Seuraava taso käsittää osallistumisen liikenteeseen ja liikennetilanteiden hallinnan. Kolmas taso on strateginen taso, johon kuuluvat ajamisen tavoitteisiin ja kontekstiin liittyvät tekijät, esimerkiksi ajamisen tarkoitus tai sosiaalinen tilanne autossa. Tällä tasolla vaikuttavat tiettyyn ajotilanteeseen liittyvät motiivit. Keskinen (1995) lisää ajamiseen myös tason, jossa sijaitsevat arvot, elämän päämäärät ja elämisen taidot (itsekontrolli ja itsehallinta). Tämä ylin taso määrittää sitä, millainen rooli ajamisella on ihmisen elämässä, paljonko hän ajaa ym. Aja-

misen merkitys voidaan löytää tältä tasolta. Tämän tason tekijät eivät välttämättä liity pelkästään ajamiseen, mutta niillä on merkitystä esimerkiksi nuorten onnettomuusriskeihin. Elämän päämäärät ja ajamisen tavoitteet viittaavat motiiveihin. Nämä motiivit eivät aina suinkaan ole tiedostettuja. Elämäntyö on eräs keino tarkastella ajamisen korkeinta tasoa (vrt. Berg ja Gregersen 1993). Ajamisen hierarkia kuvaa sitä, miten ylemmät tasot antavat suunnan ja merkityksen alemman tason toiminnalle. Ajamisen merkityksiä etsivä tutkimuksemme sijoittuu ajamisen hierarkian ylimmälle tasolle.



Kuvio 2 Ajamisen hierarkiset tasot Keskisen (1995) mukaan (kuviokuva Hatakkaa 1998, s. 21)

Nuorten käyttäytymisellä liikenteessä on kiinteä suhde nuorten kulttuuriin ja elämisen konteksteihin. Tämän vuoksi olemme laajentaneet viitekehystä liikennetutkimuksista kulttuuritutkimuksen suuntaan. Tutkimuksen tavoitteena on lisätä tietoa nuorten liikennekäyttäytymisestä keskittymällä siihen, millaisia merkityksiä ajamisella nuorille on. Tutkimuksessa on tarkoitus selvittää myös sitä, millaisia toimintoja nuori liittyy liikenteeseen. Mielenkiinnon kohteena tutkimuksessa ovat myös tyttöjen ja poikien sekä kaupunki- ja maaseutunuorten mahdolliset erot ajamisen merkitysten suhteen. Tutkimuksessa emme pyri selittämään nuorten liikenneonnettomuuksien määriä tai syitä vaan paneudumme nuorten toiminnan perustana olevaan, olennaiseen tärkeään liikenteeseen liittyvään kokemus- ja elämysmaailmaan.

Tutkimustehtävät ovat seuraavat:

- 1. Millaisia merkityksiä ajamiseen liittyy nuorten tarinoissa?**
- 2. Mitä tarinat kertovat nuorten tavasta toimia liikenteessä?**

5. TIEN PÄÄLLÄ: AINEISTON HANKINTA

*“Pimeä on taivas
ja jäässä pinta tien,
Herra Vauhti nimensä
ja kaiken hinta taito lie.”*

Miksi eläytymismenetelmä?

Tutkimusaineiston hankintamenetelmäksi valitsimme eläytymismenetelmän. Oletimme, että nuorten kirjoittamien tarinoiden avulla saamme kuuluviin nuorten omaa puhetta ajamisesta. Filosofisesti eläytymismenetelmän taustalla on humanistinen ihmis-käsitys (Suoranta 1995). Ihminen nähdään oman elämänsä tuottavana toimijana ja tämä subjektiviteetti murtaa ihminen-ympäristö -suhteen välittömyyden (vrt. Järventie 1994). Ihminen rakentaa itse sosiaalista todellisuuttaan neuvotellen, puhuen ja toimien. Ihminen kykenee havaitsemaan, erittelemään ja tulkitsemaan erilaisten sosiaalisten tilanteiden informaatiota.

Eläytymismenetelmää on verrattu unien tulkintaan ja musteläikkätesteihin, sillä se nostaa esiin sellaisia seikkoja, jotka ovat tutkittaville tärkeitä. Menetelmä tuottaa aineis-toa, jonka tulkinta ja ymmärtäminen on tutkijan tehtävä. (Eskola 1991.) Eläytymismene-telmä voi antaa tietoa sellaisista tapahtumista, jossa ihminen toimii ”järjenvastaisesti” (esim. riskikäyttäytyminen) tai itselleen vahingollisesti. Toisaalta ihminen ymmärretään kulttuuriolentona, jonka toiminnalle on olemassa tietyt säännöt. Eläytymismenetelmällä voidaan tällaisia sääntöjä yrittää selvittää.(Eskola 1991.) Suorannan (1995) mukaan eläytymismenetelmän avulla voidaan kerätä tiettyyn kontekstiin (esim. liikenteeseen) si-joittuvia kulttuuristen merkitysten kokonaisuuksia. Eläytymismenetelmää voidaan käyttää uusien toiminta- ja ajattelumallien löytämiseksi, etenkin sellaisten tilanteiden yhteydessä, joissa vanhat toimintatavat eivät enää päde. Ihminen ei toimi tiettyjen mekaanisten lakien mukaisesti vaan pyrkii toiminnassaan ottamaan huomioon eri asioiden haluttavuuden ja niiden saavuttamisen todennäköisyyden. Saadut tarinat eivät ole kuvauksia todellisuu-desta, vaan siitä mikä voisi olla mahdollista (Eskola 1996).

Menetelmä muistuttaa ainekirjoitusmetodia, mutta otsikon sijaan tutkittaville anneaan lyhyt kehyskertomus, esimerkiksi kuvaus tietystä sosiaalisesta tilanteesta. Tutkittavat henkilöt kirjoittavat oman tarinansa tämän heille annetun orientaation jälkeen (Eskola & Suoranta 1996). Eläytymismenetelmän idea on varioinnissa eli kehyskertomuksia on useampia (2-4 kpl). Tällöin on mahdollista tutkia sitä, miten kehyskertomuksen tietyn

tekijän muuttaminen vaikuttaa kirjoitettuihin tarinoihin. Tällaisen varioinnin logiikka on analoginen kokeellisen tutkimusmenetelmän kanssa. Toisaalta kehyskertomuksen yhden seikan varioiminen voi muuttaa samalla muiden seikkojen merkitystä, koska kuvatun tilanteen logiikka on toinen. Eläytymismenetelmän taustalla on toimintateoria, jossa toiminnalla on tietty merkitys ja jossa toiminta etenee vuorovaikutuksessa oman sisäisen logiikan ohjaamana. (Eskola 1988.)

Noin 10-15 tarinaa kustakin kehyskertomuksesta on aikaisempien kokemusten perusteella katsottu riittäväksi. Puhutaan aineiston saturaatiosta ja tarinan peruslogiikka selviää usein tällä vastausmäärällä (Eskola 1996).

Tutkimuksessa mielenkiintoista on se, miten tutkittavat nuoret rajaavat ja rakentavat vastauksensa. Näin on mahdollista nähdä tutkittava ilmiö nuorten perspektiivistä käsin -ei niinkään tutkijan näkökulmasta. Toisaalta tutkijan oma ajattelu korostuu kehyskertomuksen ja sen variaatioiden laadinnassa sekä tarinoiden analyysissä ja tulkinassa.

Eläytymismenetelmää on kritisoitu siitä, että saadut tarinat voivat olla täynnä stereotyyppioita -kertomuksia siitä, mikä jo tiedetään. Stereotyyppiat voidaan kuitenkin nähdä hyödyllisinä ihmisen hahmottaessa merkityksellistä ympäristöä, elämänpiiriä ja identiteettiä (Eskola & Eskola 1995). Tarinat voivat kertoa siitä, mikä kussakin elämäntilanteessa on kulttuurisesti tyypillistä ja odotettua, mutta tarinoista voi löytää myös uusia mahdollisuuksia (Hänninen 1996). Täten eläytymismenetelmä nuorten elämysmaailman kuvaajana voi toimia hyvin. "Parhaimmillaan eläytymismenetelmätutkimus on itsestäänselvyksien horjuttajana ja murtajana. Tavoitteena ei ole niinkään löytää yleistä kuin koetella ja mahdollisesti horjuttaa sitä" (Eskola 1991, 44).

Nuoret kirjoittivat tarinoita

Valitsimme tutkimukselle kohderyhmän, jonka elämässä oletimme tiivistyvän tutkimustehtävien kannalta kiinnostavia ilmiöitä. Tutkimuksemme kohderyhmä ei ole edustava otos nuorten perusjoukosta, vaan kiinnostavaksi katsomamme siivu sellaisista suomalaisista nuorista, joiden voimme katsoa edustavan modernia kulttuurista nuoruutta. Tällaisia piirteitä oletimme olevan peruskoulun 9. luokkalaisilla, jotka muodostavat yhtenäisen, samanikäisen ja jokseenkin samanlaisessa elämäntilanteessa olevan ryhmän. Jotkut tämänikäisistä ovat fyysisesti jo aikuisia ja kaikilla on oppivelvollisuus loppullaan. Odotukset tämänikäisiä kohtaan ovat suuret, sillä heidän olisi ratkaistava tärkeitä kysymyksiä koulutuksen ja ammatinvalinnan alueella. Vaikutusvaltaa nuorilla on vielä vähän ja he ovat riippuvaisia vanhemmistaan mm. taloudellisesti. 15-vuotiailla ei ole oikeutta

autolla ajamiseen eikä myöskään alkoholin ostamiseen. Aikuisten elämä ja siihen liittyvät asiat ovat tuttuja lähiympäristön ja viestinten kautta. Tutkittavat ovat sen ikäisiä, että he saavat ajaa mopolla ja siten voisi olettaa, että kiinnostus ajamiseen (myös autolla) on heräämässä. Ryhmä oli lisäksi tutkijoiden tavoitettavissa. Tämän tutkimuksen aineisto on siis jonkun nimenomaisen maailman omaa puhetta.

Pilottitutkimuksen teimme helmikuussa 1997, jolloin muutama peruskoulun 9-luokkalainen kirjoitti tarinansa kehyskertomuksen pohjalta. Tarkoituksenamme oli testata laadittua kehyskertomusta. Pilottitutkimuksessa instruktio oli kirjallinen ja siinä korostimme nuorten liikenneonnettomuuksia tutkimuksen taustaintressinä (liite 1). Tämä näkyi myös saaduissa tarinoissa, sillä onnettomuus oli läsnä tarinoissa miltei poikkeuksetta. Tämän vuoksi uusimme instruktiota varsinaiseen tutkimukseen ja jätimme maininnan onnettomuuksista pois. Karsimme kehyskertomuksesta myös maininnan kavereista, koska pilottitutkimuksen tarinoissa kavereiden osuus oli niin vahva, että oletimme kehyskertomuksen ohjanneen kirjoittajia liittämään ajamisen ja kaverit toisiinsa. Tarkoituksenamme oli ohjata nuoret kirjoittamaan tarinoita ajamisesta mutta pyrimme välttämään ohjailemasta kehyskertomuksella liikaa. Nuorten pilottitutkimuksessa kirjoittamat tarinat olivat melko värikkäitä kuvauksia nuorten illanvietosta ajamisen parissa eli eläytymismenetelmä tuntui olevan hyvä keino saada nuorilta tutkimusaineistoa.

Aineiston keräsimme huhtikuussa 1997. Tutkittavat olivat 9-luokkalaisia oppilaita kahdesta eri peruskoulusta. Toinen kouluista sijaitsi kaupungissa² (noin 76 000 asukasta) ja toinen maaseututaajamassa (noin 4500 asukasta). Kuntien elinkeinorakenne oli erilainen. Kaupungissa työpaikat elinkeinoittain jakautuivat seuraavasti: palvelut 73%, jalostus 26% ja alkutuotanto 1%. Maaseututaajamassa vastaavat luvut olivat: palvelut 55%, teollisuus ja rakentaminen 20% ja alkutuotanto 25%. Työttömyysaste kaupungissa oli 22,8% (7/1998) ja maaseututaajamassa 19,1 (1996). Kaupungissa sijaitsevan tutkimuskoulun yläasteella opiskeli noin 460 oppilasta; koko koulun oppilasmäärä oli yli 800. Maaseututaajaman yläaste oli puolestaan 225 oppilaan koulu.

Käytössä oli neljä erilaista kehyskertomusta, joiden mukaan oppilaat kirjoittivat tarinansa eli kuvauksen hauskaista tai ikävästä illasta ajamisen parissa. Kehyskertomusten runko oli samanlainen ja niissä varioimme henkilön sukupuolta sekä illan hauskuutta ja ikävyyttä. Oletuksenamme oli se, että hauskuus liittyy onnistumisen ja ikävyys epäonnis-

² Paikkakunta- ja koulutiedot otettu ko. paikkojen www-kotisivuilta syyskuussa 1998.

tumisen kokemuksiin liikenteessä. Merkitykset löytyvät tämän suhteen kautta, joka nuorilla on liikenteeseen ja ajamiseen.

Kehyskertomus oli seuraavanlainen: *“Niina/Jussi ajalee kaupungille. Hänellä on tuliterä ajokortti ja auto alla. Illasta tulee ikävä/hauska... Eläydy Niinan/Jussin iltaan ja kirjoita tarina siitä, mitä tapahtui.”* Näillä kehyskertomuksilla keräsimme yhteensä 65 ajamistarinaa (taulukko 1). Poikien tarinoita oli 33, näistä hauskoja ajamistarinoita oli 15 ja ikäviä ajamistarinoita oli 18. Tyttöjen tarinoita oli 32, näistä hauskoja ajamistarinoita 19 ja ikäviä ajamistarinoita oli 13. Hauska ajamistarina tarkoittaa tarinaa, joka on kirjoitettu hauskan kehyskertomuksen jälkeen ja ikävä ajamistarina puolestaan ikävän kehyskertomuksen jälkeen. Hauska ajamistarina voi silti olla perusvireeltään ikävä, kuten tarinoiden analyysiosuus osoittaa.

Taulukko 1 Nuorten kirjoittamien ajamistarinoiden lukumäärät

Sukupuoli + paikkakunta	Kehyskertomus		Tarinoita yhteensä
	ikävä	hauska	
pojat maaseututaajamassa	7	7	14
pojat kaupungissa	11	8	19
tytöt maaseututaajamassa	7	10	17
tytöt kaupungissa	6	9	15
Tarinoita yhteensä	31	34	65

Nuoret kirjoittivat vapaamuotoisen tarinan nimettöminä yhden oppitunnin aikana. Opettajat jakoivat tutkimuslomakkeet ja lukivat tutkijoiden kirjoittaman lyhyen instruktio (liite 2). Nuorilla oli noin 15 minuuttia aikaa kirjoittaa tarina heille jaetun kehyskertomuksen jatkoksi. Opettajat kokosivat tarinat kirjoitustilanteen jälkeen. Nuorten taustatietoina keräsimme paikkakunnan ja sukupuolen.

7. KIERROS KIERROKSELTA: TARINOIDEN ANALYYSI

*“Hei, hän syntynyt on vauhti kallossaan,
hei, hei, hei, ja bensaa suonissaan.
Neulansilmä vasempaan ja sataa oikeaan,
loiva vasen ja antaa mennä vaan.”*

Aineiston analyysin lähtökohtia

Analyysissä paneuduimme tutkimusaineistossa olevien johtolankojen etsintään, joiden avulla täydensimme pala palalta nuorten ajamiseen liittyvien merkitysten verkkoa. Johtolangoilla ymmärsimme nuorten kirjoittamien tarinoiden tapahtumien taustalla vaikuttavia tekijöitä. Oletuksenamme oli, että ajamistarinat, niiden tapahtumat ja nuorten käyttäytyminen perustuvat nuorten ajamiselle antamiin merkityksiin. Merkityksillä ymmärrämme tässä tutkimuksessa sitä symboliikkaa, jonka nuoret ajamiseen liittävät. Nuorten ajaminen ei siis esittäydy lukijalle ”sellaisenaan”, vaan sen suhteen kautta, mikä nuorilla on tuohon maailmaan. Yksi tapa tarkastella merkitystä on katsoa sitä käytäntösuhteen (praksis) kautta. Tällä tarkoitamme lähinnä tapaa, jolla nuori tuottaa elintarpeensa ja muut elämänsä välttämättömyydet. Ajamisen merkitystä kuvaamme myös sen käyttötarkoituksen (funktio) mukaan. Tämä merkitsee sitä, että nuori kiinnittää huomiota ympäristössä vain sellaisiin olioihin, henkilöihin tai toimintoihin, jotka ovat tärkeitä nuoren käytännöllisen toiminnan tai toimeentulon kannalta. Lopuksi laajennamme ajamiseen liittyvää merkityksen käsitettä selitysmalliksi, jossa huomion kiinnitämme henkilöihin tai toimintoihin, jotka ovat erityisen strategisella paikalla nuorten ajamistarinoissa. (Alasuutari 1994).

Nuoret ilmaisevat ajamiselle antamiaan merkityksiä havaintoina, ajatuksina ja johtopäätöksinä. Merkitysten taustalla vaikuttavat nuorten arvot ja päämäärät. Merkitys on luonteeltaan prosessuaalinen ja juuri prosessina sitä olisikin tutkittava (Lehtonen 1996). Merkitykset opitaan vuorovaikutuksessa ja ryhmällä on yhteisiä merkityksiä. Nuorten kokemukset välittyvät heidän todellisuudesta tekemiensä tulkintojen kautta. Tulkinnat puolestaan luodaan ihmisten välisessä vuorovaikutuksessa kielen avulla. (Aittola & Kallio 1991.) Analyysiä pyrimme laajentamaan kielen ilmauksista nuorten sosiaaliseen todellisuuteen. Tarkastelemme nuoria aktiivisina, tuntevina ja asioita arvottavina toimijoina. Tarinoissaan nuoret kertovat aina jotain myös itsestään, tavastaan havaita, tehdä johtopäätöksiä, ajatella ja suhtautua toisiin (Hänninen 1996).

Tutkimuksen analyysissä keskityimme löytämään nuorten subjektiivisia kokemuksia, elämyksiä, motiiveja ja intentioita, joita voimme olettaa liittyvän tarinoissa ajamiseen. Tari-

noista löydettyt ajatukset ovat nuorten omia subjektiivisia tulkintoja, mutta ne voivat siitä huolimatta sisältää myös yleisempiä kulttuurisia arvoja ja käyttäytymismalleja (vrt. Öberg & Ruth 1994). Nuorten subjektiivista merkityksenantoa ja toimintaa motivoi yleinen ja intersubjektiivinen merkitystaso. Merkityksen ongelmassa olennaisena nähdäänkin subjektiivisen ja intersubjektiivisen välinen suhde. Vaikka analyysin lähtöoletuksena onkin, että ajamistarinat ja niihin liittyvät merkitykset ovat subjektiivisia ja tiedostettuja, tavoittelemme analyysissä systemaattisesti tarinoiden ydintä ja yleisempiä merkityksenantoja. Kyse on tiedostamattomista merkitysrakenteista, jotka ovat toiminnan ja tietoisuuden taustalla. (Siljander & Karjalainen 1991.)

Käytimme aineiston analyysissä kahta toisiaan täydentävää näkökulmaa. Sovelsimme Eeva Pyörälän (1991) juomakulttuuritutkimuksessaan käyttämiä analyysimenetelmiä. Analyysimenetelmiä kuvaamme tarkemmin tutkimuksen tulososassa. Näkökulmat tutkimusaineistoon on valittu siten, että ne antavat mahdollisimman kattavan kuvan koko aineistosta. Analyysin ensimmäinen vaihe on luonteeltaan luokitteleva, tästä käytämme nimitystä sanastoanalyysi. Tällöin tarkastelemme kertomuksissa esiintyviä ilmauksia ikävää tai hauskaa ajamista koskevan sanaston kautta. Kiinnostuksen kohteena ovat myös tyttöjen ja poikien sekä kaupungissa tai maaseututaajamassa asuvien nuorten käyttämät ilmaukset.

Analyysin toisessa osassa keskityimme erityisesti siihen, miten ja missä määrin tarinoissa on löydettävissä etenevä tai käännteitä tekevä juonensa. Juonen tutkiminen toimii työkaluna, jolla päästään kiinni tarinoissa oleviin nuorten subjektiivisiin havaintoihin, johtopäätöksiin, motiiveihin ja aikomuksiin. Tämä tarina-analyysi on luonteeltaan tulkitseva. Analyysissä erottelemme tarinasta sen, mitä tapahtui (tapahtuma eli juoni). Haemme aineistosta myös ajamiseen tai ajamisessa tapahtuneeseen muutokseen vaikuttaneita tekijöitä (miksi). Näistä käytämme nimitystä tapahtumarakenne. Tapahtumarakenne sisältää tarinan perustapahtumat, juonenkäänteet sekä ajamisen muutokseen vaikuttaneet tekijät. Kertomusmaailma sisältää tarinoiden henkilöasetelman, tarinan tapahtuma-ajan sekä tapahtumapaikan ja näissä tapahtuneet muutokset. Tapahtumarakenteiden ja kertomusmaailman kuvaus antaa pohjaa tarinoiden sisältämien merkitysten systemaattiselle analyysille. (Apo 1990.) Juonirakenteen tutkiminen auttaa löytämään eri tarinoiden väliset erot ja yhtäläisyydet.

Kiinni nuorten ajamistarinoihin - sanastoanalyysi

Kasasimme tarinat kehyskertomusten variaatioiden mukaisiin pinoihin. Analyysissä etenimme kehyskertomusvariaatiosta toiseen. Sanastoanalyysi edellytti kaikkien tarinoiden tarkkaa ja systemaattista läpilukemista useaan kertaan. Sanastoanalyysin avulla saimme koko aineiston kerralla tarkastelun kohteeksi ja samalla se toimi johdantona nuorten itsensä käyttämään kieleen. Ikävää ja hauskaa ajamistilannetta koskevat ilmaukset olivat kiinnostavia erityisesti siksi, että niiden avulla halusimme muodostaa kategoriat, joilla voitaisiin luonnehtia ikävyyttä tai hauskuutta tarinoissa. Tämän lisäksi kategoriat ehkä mahdollistaisivat kaupungissa ja maaseututaajamassa asuvien tyttöjen ja poikien tarinoiden vertailun.

Tarinoista etsimme mainintoja ikävästä ja hauskaasta ajamisesta sekä pyrimme myös löytämään kunkin tarinan sisällöllisen ytimen. Tämän vaiheen tarkoituksena oli avata mikrotason näkökulma tarinoihin. Muodostimme sanastoanalyysiä varten taulukot. Ensimmäiseen sarakkeeseen kirjoitimme tarinan, toiseen sarakkeeseen etsimme tarinasta kaikki mielestämme oleelliset ilmaukset ja kolmanteen sarakkeeseen kokosimme ilmauksista syntyneet kategoriat (taulukko 2 ja 3). Nämä kategoriat muodostimme kaikkien tarinoiden läpikäymisen jälkeen. Tämä luokitteluvaihe vaati tulkintaa siitä, mitkä ilmaukset tarinoissa olivat oleellisia.

Luokittelimme tarinoiden sisältämät ilmaukset kategorioihin, jotka kattoivat tarinoissa esiintyneet sisällöt. Ilmaukset luokittelimme aineistosta itsestään syntyneen jäsenyksen avulla eli sitä mukaa kun löysimme ilmauksen pohdimme mistä se kertoo eli millaiseen kategoriaan se sijoitetaan. Pidimme luokitteluperusteet joustavina. Pyrimme saamaan kategoriat mahdollisimman kattaviksi ja yksiselitteisiksi. Ajamiseen liittyvien ilmausten lisäksi aineistosta syntyivät analyysin edetessä ajokorttiin, ajotaitoon, alkoholiin, kavereihin ja muihin henkilöihin, seksuaalisuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä liikenneonnettomuuksiin liittyvien ilmausten kategoriat. Viimeisenä kategoriana aineistosta nousi vielä esille tarinan opetus eli se, mitä ajatuksia tapahtumat olivat herättäneet tarinan päähenkilössä.

Taulukko 2 Tytön ikävä ajamistarina (Ma-T-I-7³)

TARINA	ILMAUS	KATEGORIA
Niina lähtee <u>ajelemaan</u> kylälle päin hän on <u>iloisella tuulella</u> onhan hän juuri <u>saanut ajokortin</u> . Niina päättää hakea <u>ystävänsä mukaan</u> koska on <u>ikävä ajella yksin</u> Niinaa <u>jännittää</u> hiukan se, että <u>osaako</u> hän todella <u>ajaa oikein</u> . Niina on <u>ajanut</u> vasta <u>muutamana kerran</u> . Niina <u>ajaa</u> oikein <u>hyvin ja tarmokkaasti</u> . Kun Niina pääsee <u>kaverinsa luokse</u> alkaa kunnon <u>hauskanpito</u> . Niinan <u>kaveri Tiina</u> ajatteli <u>ottaa vähän alkoholia</u> mukaan jotta tulisi vähän <u>leppoisampi tunnelma</u> Niina ensin epäro, mutta ajattelee että <u>ei nyt muutama pullo haittaisi</u> He lähtevät <u>kylälle päin ajelemaan</u> Niinaa alkaa vähän <u>heikottaa</u> , mutta heillä on <u>silti hauskaa</u> . Kunnes <u>risteyksestä tulee toinen auto</u> Niina <u>ei sitä huomaa</u> <u>naurunsa ja muiden juttujen</u> lomasta Tapahtuu tietysti <u>kolari</u> ja Niina <u>joutuu sairaalaan</u> . Niina <u>vanhemmat tulevat hakemaan</u> Niinaa, hänellä on <u>jalka poikki ja muita vammoja</u> jalka poikki, muita vammoja <u>kolarin jälkeen</u> Niina on <u>oppinut ajamaan erittäin varovasti</u> ja <u>oppi läksynsä</u> .	ajelemaan kylälle iloisella tuulella, koska saanut ajokortin ystävänsä mukaan ikävä ajella yksin jännittää osaako ajaa oikein ajanut muutamana kerran ajaa hyvin ja tarmokkaasti kaverinsa luokse hauskanpitoon kaveri Tiina ottaa alkoholia, jotta leppoisampi tunnelma ei muutama pullo haittaisi kylälle päin ajelemaan heikottaa, silti hauskaa risteyksestä toinen auto ei sitä huomaa naurunsa, muiden juttujen kolari joutuu sairaalaan vanhemmat hakemaan jalka poikki, muita vammoja kolarin jälkeen oppinut ajamaan varovasti oppi läksynsä	ajokortti-ilmaukset ajotaitoon liittyvät ilmaukset ajamiseen liittyvät ilmaukset henkilöilmaukset alkoholiin liittyvät ilmaukset liikenneonnettomuus-ilmaukset mitä illasta jäi käteen -ilmaukset

³ Tarinoihin viitataan tekstissä seuraavalla tavalla. Ensinnäkin on tarinan kirjoittajan kotipaikka (Ma = maaseutu-jama, Ka = kaupunki), toisena on kirjoittajan sukupuoli (P = poika, T = tyttö). Seuraavaksi näkyy, onko kysymyksessä hauska vai ikävä tarina (H = hauska, I = ikävä). Viimeisenä on tarinan juokseva järjestysnumero.

Taulukko 3 Pojan ikävä tarina (Ka-P-I-5)

TARINA	ILMAUS	KATEGORIA
Jussi hurjastelee päin punaisia, ajelee kaupunkirallia mutta poliisit eivät huomaa Jussin rallia	hurjastelee päin punaisia ajelee kaupunkirallia poliisit eivät huomaa rallia	ajamiseen liittyvät ilmaukset liikenneturvallisuuteen liittyvät ilmaukset
Illalla Jussi menee Assalle ottaa naisia kyytiin ja ajaa syrjäiselle maantielle ja vetää vehkeet alas ja viettää ikimuistaisen illan naisten kanssa	menee Assalle naisia kyytiin ajaa syrjäiselle maantielle vetää vehkeet alas viettää ikimuistaisen illan naisten kanssa	henkilöilmaukset seksuaalisuuteen
aamulla Jussi heittää naiset kotiin ja ajaa moottoritiellä 160 km/h ja poliisit lähtee perään ja saa Jussin kiinni	heittää naiset kotiin ajaa moottoritiellä 160 km/h poliisit perään saa Jussin kiinni	ilmaukset ajokortti-ilmaukset
Jussilta vuodeksi mutta Jussi ostaa moottoripyörän ja ajaa sillä kalliolta alas ja kuolee 18 vuotiaana. The end.	ottaa ajokortin pois vuodeksi ajaa kalliolta alas kuolee	liikenneonnettomuus-ilmaukset

Luotettavuuden lisäämiseksi analysoimme aineiston ensin kumpikin tutkija erikseen. Tämän jälkeen vertailimme analyysin tuloksia ja ristiriitaisuuksia. Kategorialuokkien suhteen olimme jo alunperin melko yksimielisiä, mutta ilmausten sijoittaminen kuhunkin kategoriaan vaati keskustelua ja koko aineiston läpikäyntiä vielä yhdessä. Kysymyksiä herättivät esimerkiksi sellaiset ajatukset siitä, kuuluuko “auton hallinnan menettäminen” ajotaito- vai onnettomuus-kategoriaan tai “ajoimme poliisin tutkaan ylinopeutta” ajamis- vai liikenneturvallisuuskategoriaan. Lopulta päädyimme yhdeksään kategoriaan, joihin saimme hyvin luokiteltua tarinoissa esiintyvät sisällölliset teemat. Kategorioiksi muodotuivat seuraavat:

- (1) **Ajokortti-ilmaukset:** autokoulu, ajokortin saaminen, ajokortin merkitys, ajokortin herättämät tunteet
- (2) **Ajotaitoon liittyvät ilmaukset:** ajotaidon kuvaus, oma arvio ajotaidosta, ajotaidon merkitys

- (3) **Ajamiseen liittyvät ilmaukset:** ajamisen tyyli, ajotapojen kuvaus, ajamisen tarkoitus. Jos ajamiseen liittyi ilmaus onnettomuudesta, törmäyksestä tms. niin se siirrettiin liikenneonnettomuuskategoriaan. Jos taas ajamiseen liittyi ilmaus liikennesäännöistä, liikenteen valvonnasta tai turvallisuudesta, niin ilmaus siirrettiin liikenneturvallisuuskategoriaan.
- (4) **Alkoholiin liittyvät ilmaukset:** alkoholijuomat, päihtyminen, humalan asteet
- (5) **Henkilöilmaukset:** ketä henkilöitä mainittu, toiminta
- (6) **Seksuaalisuuteen liittyvät ilmaukset:** suhde vastakkaiseen sukupuoleen
- (7) **Liikenneturvallisuuteen liittyvät ilmaukset:** liikennesääntöjen maininnat, liikenteen valvontaan liittyvät maininnat, liikenneturvallisuuteen liittyvä pohdinta
- (8) **Liikenneonnettomuusilmaukset:** onnettomuuteen joutuminen, onnettomuuden kuvaus, onnettomuuden seuraukset
- (9) **Mitä illasta jäi käteen -ilmaukset:** tarinan opetus⁴

(1) Poliisi onnittelee tuoreesta ajokortista

Ajokortti oli mainittu annetussa kehyskertomuksessa (*“hänellä on tuliterä ajokortti”*), mutta silti harva kirjoittaja pohti sitä enempää tarinassaan, vain 15 tarinassa löytyi maininta ajokortista. Tyttöjen tarinoista ajokortti-ilmauksia löytyi enemmän kuin poikien tarinoista ja maaseututaajamassa asuvilta pojilta ne puuttuivat kokonaan. Ajokortti oli asia joka tarinoissa herätti tunteita, se joko saatiin tai menetettiin. Ajokortti *“aikuisuuden symbolina”* saattoi nostaa nuoren statusta toisten silmissä, jopa poliisikin onnitteli kortin saanutta.

Tyttöjen ilmauksissa ajokortin saaminen näyttäytyi saavutuksena, jonka eteen oli pitänyt ponnistella ja josta riemuuttiin. Tytöt näkivät ajokortin hyödyllisenä asiana, joka mahdollisti vapaan liikkumisen. Tyttöjen tarinoissa ajokortin saamista ei kuitenkaan pidetty niin tavanomaisena kuin poikien tarinoissa. Kiinnostavaa oli huomata se, että tytöillä liittyi ajokortin saamiseen epävarmuutta, pojilla ajokortin saamista ei kyseenalaistettu (*“vihdoinkin sai sen kortin parin yrittämisen jälkeen -Ma-T-H-5”*). Vaarasen (1998) tutkimuksessa neljä viidestä autoilunuoresta on poikia, jotka usein ovat opetelleet

⁴ Käsitämme opetuksella illan tapahtumien ja niiden seurauksien kirjoittajissa herättämiä ajatuksia tai pohdintoja. Kategorioissa 7 ja 9 saattaa olla päällekkäisyyksiä, mutta olemme halunneet käsitellä ne erikseen.

ajamaan heti kun jalat ovat yltäneet polkimille, kun taas tytöt opettelivat ajamaan autoa vasta autokoulussa.

Maaseututaajamassa asuvat tytöt liittivät ajokorttiin mainintoja tärkeydestä, hyödystä ja siitä, miten ajokortti mahdollistaa vapaan liikkumisen (*“voi lähteä milloin tahansa naapurikaupunkiin tai vaikka pidemmälle -Ma-T-H-1”*). Poikien tarinoissa ajokortti-ilmaukset liittyivät ainoastaan sen menettämiseen. Myös tytöillä löytyi ajokortin menettämiseen liittyviä ilmauksia (*“kortti lähti vuodeksi kuivumaan -Ka-P-I-4”*, *“nyt on sitten mennyt ajokortti -Ka-T-I-3”*).

Kirjoitetuissa tarinoissa pojilla ajokortti ja sen saaminen ei näyttäydä useinkaan maininnan arvoisena, ainoastaan ajokortin menettämisestä kirjoitetaan. Onko ajokortti pojille itsestäänselvyys, kun taas tyttöjen kortin saamista ei pidetä niin automaattisena? Ja tytöt osaavat sitten arvostaa ajokorttia enemmän. Kehyskertomusten variointi ikävään ja hauskaan iltaan ei aiheuttanut mainittavia eroja ilmauksissa lukuunottamatta sitä, että pojat liittivät ajokortin menettämisen pääasiassa ikävään tarinaan.

(2) Luuli hallitsevansa ajamisen

Ajotaitoa koskevissa ilmauksissa ikävät tai hauskat tarinat eivät poikenneet toisistaan. Sen sijaan tyttöjen ja poikien ajotaitoon liittyvissä ilmauksissa oli joitain eroja. Tyttöjen ajotaitoilmaukset kertoivat varovaisuudesta ja pyrkimyksestä varmuuteen. Tyttöillä oli ilmauksia, joissa pohdittiin ja arvioitiin omaa ajotaitoa sekä omia kykyjä ja siinä mahdollisesti olevia puutteita (*“osaako hän todella ajaa oikein -Ma-T-I-7”*). Myös Vaaranen (1998) havaitsi tyttöjen ajavan selvästi varovaisemmin kuin poikien, vaikka he määrällisesti saattoivatkin ajaa yhtä paljon. Jotkut ilmaisut kuvasivat ajotaidon epävarmuutta ja vaistonvaraisuutta (*“sekoitti vahingossa jarrupolkimen kaasupolkimeen -Ka-T-H-3”*).

Myös pojilla löytyi ikävistä tarinoista ilmauksia, jotka kertoivat ajotaidossa olevista puutteista (*“ei ajotaidot olleet kovin hyvät -Ka-P-I-7”*). Pojilta löytyi myös ilmauksia tilanteista, joissa auto hallitsee tapahtumia ajajan sijaan (*“auto luisuu vastakkaiselle kaislalle -Ka-P-I-1”*, *“auto alkaa horjahdella -Ma-P-H-2”*).

Ajokokemuksen vähyys sai nuoren ajajan joko ajamaan varovaisemmin tai sitten humalapäissään jopa kovemmin. Kuljettaja hallitsi autoaan ollessaan selvinpäin, mutta humalatila aiheutti monessa tarinassa kuljettajan määräysvallan siirtymisen joko kavereille tai sitten autoa ei enää hallittu. Sekä tyttöjen että poikien kertomuksista löytyy ilmauksia auton hallinnan menettämisestä (*“en voinut enää hallita autoani -Ka-T-H-5”*).

Ajotaitoilmauksista voi nähdä viitteitä siihen suuntaan, että tytöt kokevat olevansa enemmän vastuussa omasta ajotaidostaan ja voivansa enemmän vaikuttaa omaan ajokäyttäytymiseensä kuin pojat. Samanlaisia tuloksia ovat saaneet Hakkarainen ja Mikkonen (1988) tutkiessaan ylioppilaskokelaiden käsityksiä nuorten liikenneonnettomuuksista. Nuoret näkevät mahdollisuuden oman toiminnan säätelyyn erilaisena. Nuorten onnettomuussyiden arvioinneissa voidaan erottaa jonkin verran sukupuolten välisiä eroja. Pojat suosivat ajoneuvoselityksiä, tytöt yhdistävät onnettomuudet kuljettajan persoonallisuuteen, sosiaaliseen tilanteeseen ja ajotapaan. Tytöt uskovat yleisesti ottaen enemmän omiin vaikutusmahdollisuuksiinsa onnettomuuksien vähentämiseksi kuin pojat.

(3) Ilta kuluu mukavasti ajellessa

Ajaminen oli osa nuorten illanviettoa ja usein siihen liittyivät myös kaverit ja alkoholi. Autolla ajeltiin ympäri kylää tai kaupunkia, kierreltiin etsimässä kavereita tai katso-massa tuttuja (*“ilta kuluu mukavasti ajellessa -Ma-T-H-8”*). Ajamiseen ei useinkaan liittynyt määränpäättä, poikkeuksena olivat muutamat tarinat, joissa menttiin diskoon, Hesaan tai mökille. Ajamisen tarkoituksena saattoi olla myös kavereiden kyytiminen (*“poimittuaan pari kaveri kyytiin kylältä -Ma-P-H-6”*). Tyttöjen hauskoissa tarinoissa esiintyi useita ilmauksia kavereiden kotiin huoleh-timisesta (*“keskiyön jälkeen hän vie yksitellen nämä kotiin, viimeiseksi kaverinsa -Ma-T-H-6”*).

Vaikka tytöt arvostivatkin ajokorttia niin tarinoista löytyi myös ilmauksia, joissa kuskina oleminen ei ollutkaan mukava tai tavoiteltava osa. Tämä kielteisyyks ilmeni nimenomaan tilanteessa, jossa muut autossa olijat olivat humalassa. (*“ei enää kuskina perjantaina ainoana selvänä humalaisten keskellä -Ma-T-H-6”*). Pojilla oli vähemmän kuski-ilmauksia. Tyttöjen huolehtimisesta on puhunut Kumpulainen (1995), joka on tutkimuksessaan kuvannut tyttöjen sosiaalista suhdetta toisiin vastuurationaliteetin käsitteellä. Se merkitsee itsensä sivuuttamista ja vastuuntunnon korostamista toisten hyvinvoinnista huolehtimisesta. Tähän liittyy usein julkilausumaton ajatus poikien vastuuttomuudesta. Kumpulaisen (1995) mukaan tytöt tasapainoilevat perinteisen huolenpidon ja oman nautinnon välillä. Tällainen toisesta huolehtiminen ennen omaa nautintoa löytyi myös maaseututajamassa asuvan tytön ajamistarina-*sta* (*“Niina heitti pojan kotiinsa ja lähti takaisin diskoon -Ma-T-H-4”*).

Ajotyö nähtiin tärkeänä mainita, oli se sitten varovainen ja epävarma tai vauhdikas ja uhkarohkea. Sekä tytöillä että pojilla löytyi vauhtiin liittyviä ilmauksia (*“autolla pääsi vähän liian hiljaa...ja hän lisäsi kaasua mutkaisella hiekkatiellä -Ma-T-I-6”*),

mutta poikien ilmaisuja oli enemmän ja ne olivat värikkäämpiä (*“survaisee vitosen sisään ja runtaa kaasun pohjaan -Ma-P-H-2, “ajomme mutkat luisussa -Ka-P-I-4”, “pari mutkaa kahva edellä ajettuaan -Ma-P-I-6”*).

Ajamista ja ajotyylviä kuvaavia ilmauksia (lähinnä verbejä) kerättiin taulukon muotoon vertailun helpottamiseksi. Seuraavaan taulukkoon (taulukko 4) on koottu erikseen tyttöjen ja poikien tarinoissa esiintyneet ajamista kuvaavat ilmaukset. Ilmaukset on myös eroteltu sen perusteella, kuuluvatko ne ikävään vai hauskaan kehyskertomukseen. Ajaa ilmauksia eri muodoissaan esiintyi tarinoissa paljon, selkeitä eroja eri tarinaversioiden väliltä ei löytynyt.

Taulukko 4 Ajamista ja ajotyylä kuvaavat ilmaukset tyttöjen ja poikien tarinoissa.

Ikävät ja hauskat tarinat. (Kunkin ajatusviivan jälkeen olevat ilmaukset vastaavat yhdessä tarinassa olleita mainintoja.)

Tyttöjen tarinat	Poikien tarinat
Ikävät tarinat	Ikävät tarinat
-ajella, ajella, ajella -hidastaa, ajettuaan, kääntyä, mennä, jatkaisiko, jatkaa, ajeli, kääntymässä, peruutti hurjaa vauhtia, kääntyi, painoi kaasun pohjaan, ajella -ajeli rauhallisesti, painoi kaasua, vauhti kiihtyi -ajelen -ajelemaan, ajaa, huolimattomalla ajamisellaan -lisäsi kaasua -ajelemaan, ajella, ajaa oikein, ajanut, ajaa hyvin ja tarmokkaasti, ajelemaan, ajamaan varovasti -ajaa -ajelee, ajaa, peruuttaa, ajaa -ajamaan, ajaa -ajan päin punaista -ajelee	-ajelemaan, ajaa kilpaa, ajoi -ajaa, kiihdyttää, ajaa -ajamaan -ajanut, kiihdyttämään, hiljennä -ajelee, ajelemaan, ajaa -kääntyy, painaa kaasun pohjaan, kahva edellä ajettuaan, väistää, ajaa -ajaa -ajelee, ajamaan lujaa, painaa kaasun pohjaan, painaa jarrut pohjaan -ajamaan, ajaa, ajaa -ajomme mutkat luisussa, ajomme ylinopeutta, ajomme, ajaneet -hurjastelee, ajeele kaupunkirallia, ajaa ajaa, ajaa -ajeli hiljalleen, hiljensi, ajamaan, ajoi -ajaa, ajoi -painoi kaasun pohjaan, painoi vaan kaasun pohjaan -ajaa punaisia päin
Hauskat tarinat	Hauskat tarinat
-ajaa -ajelevat, ajavat -ajelevat, ajelemaan -ajoi, pysäytti, ajoi -ajelulle, ajelemaan varovasti, uskalsi lisätä kaasua, ajellessaan -ajelevat, pysähtyvät -ajoi, ajoi kovaa -ajellessa, ajelemaan, ajaa kovempaa, kaasujalan kurissa -ajellessaan -parkkeerasin -peruuttaen -kaartavan -ajoi -ajaa kovaa, pysäytän, peruutan, painan kaasua, ajoin -painaa kaasun pohjaan	-ajelee, survaisee vitosen sisään, runtaa kaasun pohjaan -kaahaa, ajaa liikennesääntöjen mukaisesti, ajaa -kaasuttaa -kilpa-ajolla -ajaa, ajaa -ajelee, parkkeeraa, kruisailmaan, kytkin ulvoen, ajamaan, rallia ajetaan -ajelee, ajaa -ajelee, ajanut -ajamaan, ajamisen, ajaa -ajaa, ajaa -rellestämään auton kanssa -ajaa -ajamaan kovaa, painoi kaasun pohjaan -ajelee, ajaa, pakenee

Pojat kirjoittivat suurista nopeuksista mainiten tarkat nopeusmittarin lukemat ja heiltä löytyi myös mainintoja kilpa-ajosta tai pakoon ajamisesta (“vauhtia oli välillä liki 150 km/h kaupunkialueella -Ka-P-I-4”, “sitten mentiin mittari näytti 180 km/h -Ka-P-I-7”, “rallia ajetaan kunnes auto sammuu”). Kaupungissa asuvilla pojilla nopeudet olivat suurempia. Ajamisilmaukset paljastavat, että vaikka tytöt pyrkivätkin varovaisuuteen ja

varmuuteen, löytyy heiltä myös "poikien" vauhti-ilmauksia. Ajamisella ratkaistiin myös nuorten välistä paremmuutta ja joku yritti ottaa poliisistakin mittaa.

Ylinopeudet ja tilanteisiin nähden suuret nopeudet olivat osa monen nuoren kirjoittamaa tarinaa. Vauhtia haluttiin joko kokea itse tai kavereiden yllytyksestä, ainakin se kertoi ajajan taidoista tai uskalluksesta. Rajalinin (1998) tutkimuksessa kovaa ajavien (nopeusrajoitusten ylittäneiden) kuljettajien joukossa oli enemmän nuoria alle 30-vuotiaita miehiä kuin vertailuryhmässä. Hitaasti ajavissa oli puolestaan muita kuljettajia enemmän naisia. Ajotyylä on melko pysyvä ominaisuus ja sitä tarkkailemalla on löydettävissä kuljettajajoukko, jonka käyttäytyminen ennustaa onnettomuuteen joutumista (Rajalin 1998). Nuorten tarinoissa vauhdilla haluttiin testata ajajan tai auton suorituskyvyn rajoja, ajaminen näyttöä mahdollsuuutena todistaa omia kykyjään itselleen ja muille. Vauhdin vietti voidaan liittää kilpailuviettiin, jossa lähinnä pojat kilpailevat kertomalla toisilleen, miten lujaa he ovat ajaneet (Vaaranen 1998).

Riskien ottaminen näytti kuuluvaan nuorten autolla ajoon miltei poikkeuksetta. Tosin tarinoissa nuoret eivät itse puhu riskistä lainkaan. Autolla vain ajettiin kovaa tai ajotyylä oli mitä oli eikä sen aiheuttamaa riskiä omalle tai toisten terveydelle useinkaan pohdittu. Riskien ottamista voidaan tarkastella siitä näkökulmasta, että vaikeiden tai vaarallisten tehtävien hallitseminen tai jonkin tavallisuudesta poikkeavan saavuttaminen motivoi nuorta (Clifford 1991). Riskikäyttäytyminen voidaan kokea emotionaalisesti palkitsevaksi käyttäytymiseksi, riskit koetaan miellyttäväiksi, haastaviksi tai jännittäviksi ja riskitilanteet stimuloiviksi.

Biologisilla tekijöillä on nähty olevan yhteyttä riskikäyttäytymiseen (ks. kuvio 1 sivulla 9). Zuckermanin (1990) elämshakuisuus viittaa elämysten ja kokemusten tarpeeseen, sekä halukkuuteen ottaa fyysisiä ja sosiaalisia riskejä tällaisten kokemusten takia. Biologian ja riskikäyttäytymisen yhteyttä on tutkinut Udry (1988), jonka mukaan sukupuolihormonit, erityisesti testosteroni ja androgeenit, vaikuttavat paitsi seksuaaliseen käyttäytymiseen myös erityisesti nuorten miesten riskikäyttäytymiseen. Vaaranen (1998) puhuu nuoren (miehen) nautintotaloudesta eli siitä, miten paljon nuori nauttii vauhdista ja kuinka pitkälle hän on valmis menemään saadakseen vauhtia. Näyttäminen kavereille autolla tuottaa autoilunuorelle nautintoa ja luo hänelle kelvollisen sosiaalisen kentän, näytön paikan.

Riskikäyttäytymisellä voidaan nähdä olemassa tietty subjektiivinen, optimaalinen taso, jota määrittävät fysiologiset, emotionaaliset ja kognitiiviset prosessit. Ihminen pyrkii

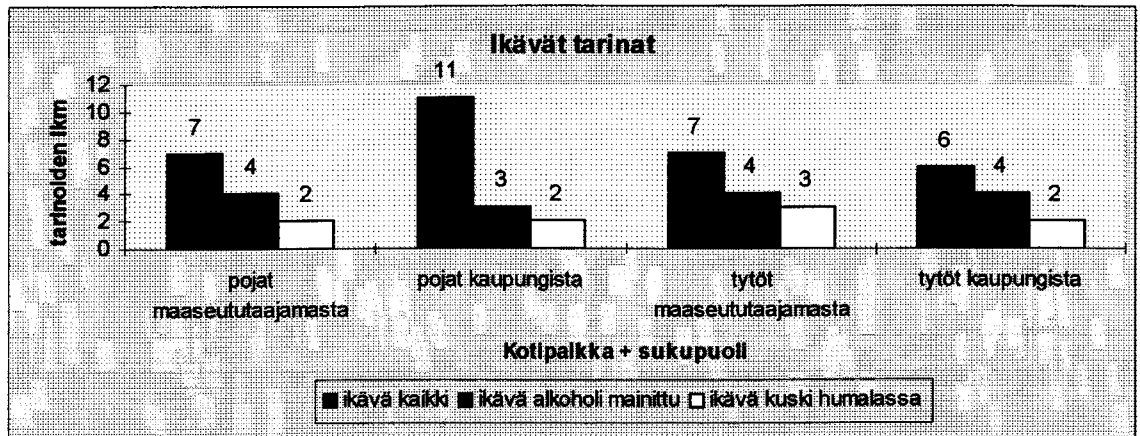
optimoimaan riskitasonsa saavuttaakseen tietyn jännityksen ja turvallisuuden tason, joka sopii hänen toiveisiinsa. Onnettomuudet ovat usein seurausta tilanteeseen nähden väärästä riskin tavoitetasosta, omien kykyjen yliarvioinnista tai virheellisestä riskinarvioinnista. Kulttuuriset normit ja arvot voivat edistää riskikäyttäytymistä, joka houkuttelee altista yksilöä (nuori mies?) ryhtymään optimaalisen riskitason ylittävään käyttäytymiseen. (Trimpop 1994)

Nuorten riskikäyttäytyminen voi palvella nuorten tarvetta itsenäistyä tai tarvetta vastustaa aikuisten auktoriteettia. Se voi olla keino selvitä ahdistuksesta, turhautumista tai epäonnistumisista. Riskikäyttäytyminen voi myös toimia keinona samaistua vertaisryhmään ja keinona hakea ryhmän hyväksyntää. Tai se voi olla keino voittaa ikävystyminen, “tylsiin iltoihin tulee eloa, kun on jotain konkreettista, mitä jännittää” (Vaaranen 1998, 32).

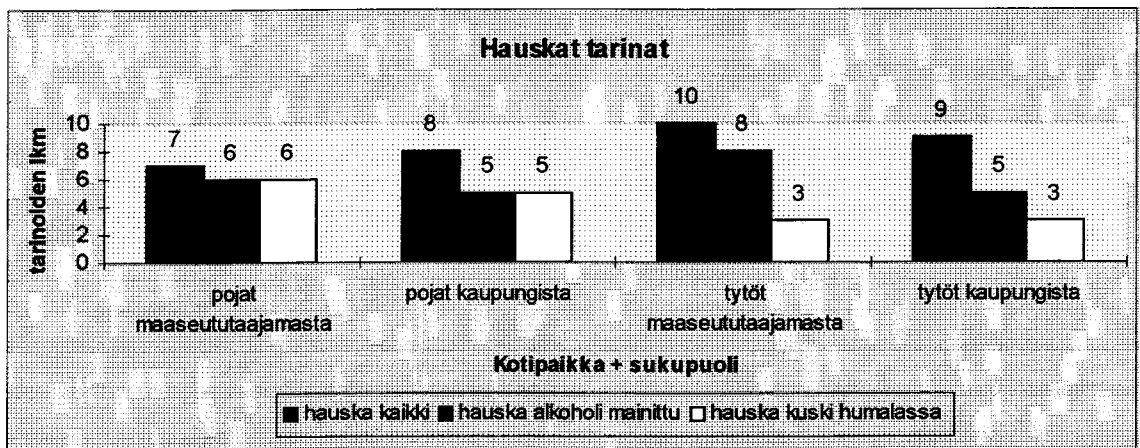
Autolla ajaminen voidaan nuorten tarinoissa nähdä tapana kuluttaa aikaa. Ajaminen ja auto muodostavat nuorten toiminnan ja vuorovaikutuksen näyttämön. Ajaminen liittyy hauskanpitoon, joka usein on nuorten illanvieton tavoite. Ajaminen osana nuorten elämäntyyliä näyttäytyy pyrkimyksenä riippumattomuuteen ja oman paikan tai pätevyyden osoittamiseen ryhmässä.

(4) Ryyppäämään, ryyppäämään joka ilta säännätään...

Alkoholista kirjoitettiin 39 tarinassa (N = 65, kuviot 3 ja 4). Alkoholi-ilmauksia löytyi tyttöjen ja poikien tarinoista ja ne liittyivät sekä illan ikävyyteen että hauskuuteen. Alkoholi kuului tarinoissa nuorten iltaan. Joko sitä juotiin itse tai sitten kaverit joivat tai ainakin mainittiin ettei nuorten välttämättä tarvitsisi juoda. Tyttöillä ja pojilla ei ollut paljoakaan eroja alkoholi-ilmausten runsaudessa, mutta sen sijaan hauskaan iltaan alkoholi liitettiin useammin kuin ikävään iltaan. Niissä poikien hauskoissa tarinoissa, joissa alkoholi oli mainittu, kuski oli aina humalassa.



Kuvio 3 Ikävien tarinoiden lukumäärät, sekä niiden tarinoiden lukumäärät, joissa alkoholi mainittu tai joissa kuski humalassa.



Kuvio 4 Hauskojen tarinoiden lukumäärät, sekä niiden tarinoiden lukumäärät, joissa alkoholi mainittu tai joissa kuski humalassa.

Tarinoista löytyi monenlaisia juomalaatuja kuvaavia ilmauksia. Taulukossa 6 on koottu yhteen kaikissa tarinoissa esiintyneet juomalaatua kuvaavat ilmaukset erikseen tyttöjen ja poikien osalta.

Taulukko 6 Tyttöjen ja poikien tarinoissa mainitut juomalaadut. Ikävät ja hauskat tarinat. (Kunkin ajatusviivan jälkeen olevat ilmaiset vastaavat yhdessä tarinassa olleita mainintoja.)

Tyttöjen tarinat	Poikien tarinat
Ikävät tarinat	Ikävät tarinat
-vettä vahvempaa	-olutta
-siideriä ja kaljaa	-kaljakorin
-alkoholia	-kaljakori, kaljat
	-kaljalle
	-pari kymppikassia kaljaa, kaljat
	-olutta
Hauskat tarinat	Hauskat tarinat
-“limujaan” viinat	-olutta
-punaviiniä	-teräviä
-olut	-kirkasta
-viinapullot	-pari koria kaljaa, oluet
-väkeviä, kossupullon,	-pullot Gepardia
kaksi koria kaljaa, kossupullon	-kaljan, pari paukkua
-viinanlitkua	-kossua
-alkoholia	-pari tuoppia
-perjantaipullo	-5 koria kaljaa
-“virvokkeita”, alkoholia	-alkoholilla

Mainitut alkoholimäärät olivat joskus melko suuriakin (“*ja pari koria kaljaa -Ma-P-H-5*”, “*pari pulloa kirkasta mukana -Ma-P-H-4*”). Humala ja alkoholi liitettiin yhteen eli alkoholia juotiin humaltumistarkoituksessa, toisaalta humalatila saattoi yllättää nuoren. Alkoholin vaikutuksista ajokykyyn löytyi mainintoja erityisesti sellaisissa tarinoissa, joissa ilta päättyi onnettomuuteen. Humalan asteesta löytyi ilmaisuja sekä tytöiltä että pojilta ja molemmissa tarinaversioissa (“*juo itsensä noin 2,3 promillen humalaan -Ma-P-I-5*”, “*porukka alkaa olla pöhnässä -Ma-P-H-7*”, “*ihan päissään-Ka-T-H-5*”, “*alkaa tyhjentää pulloa toisensa perään ja sammuu siihen -Ma-P-I-2*”).

Alkoholin avulla haettiin hyvää tunnelmaa tai sillä yritettiin voittaa illan ikävyyttä. Alkoholin vaikutuksista tunnelmaan löytyi ilmauksia poikien hauskoista tarinoista (“*illan mittaan pullot tyhjenivät ja pojat tulivat riehakkaalle päälle -Ma-P-H-4*”) sekä tyttöjen ikävistä tarinoista (“*ajatteli ottaa vähän alkoholia mukaan jotta tulisi leppoisampi tunnelma -Ma-T-I-7*”) Sen sijaan ilmauksissa ei ollut havaittavissa viitauksia mielihyvän tuntemiseen tai nautiskeluun. Alkoholia juotiin ravintolassa, terassilla, pubissa tai kavereiden kotona, mutta myös autoa käytettiin ravintolakabinettina (vrt. Vaaranen 1998).

Alkoholi-ilmausten runsaus herätti ihmetystä. Tarinoista löytyi vahvoja ja monipuolisia humalaa koskevia kuvauksia. Nuorten tarinoissa juomamerkki-ilmaukset eli ilmaukset, joissa alkoholijuoma oli tunnistettavissa, kuvasivat tavallisimpia alkoholijuomia

(vrt. taulukko 6). Alkoholi-ilmauksista voidaan vetää johtopäätös siitä, että alkoholi, humala ja juominen ovat monelle 15-vuotiaalle jo tuttu asia.

Nuorten terveystapatutkimuksen⁵ (Rimpelä ym. 1997) mukaan alkoholin käyttö on suomalaisilla nuorilla lisääntynyt tasaisesti 1980-luvun alkupuolelta lähtien ja suunta on ollut sama 1990-luvulla. Itsensä ainakin kerran kuukaudessa humalaan juovia oli 14-vuotiaista pojista 10% ja tytöistä 16%, osuus nousi iän myötä ja oli 18-vuotiailla pojilla 43% ja tytöillä 28%. Pojilla humalajuominen lisääntyy vielä 16-18 ikävuoden välillä, kun taas tytöillä taso näyttää vakiintuvan jo 16-vuotiaana (vrt. Rimpelä ym. 1996). Samanlaisia tuloksia ovat saaneet myös Hallman ym. (1992), joiden mukaan suomalaisten 11-16 -vuotiaiden nuorten juomatavat ovat toisaalta "eurooppalaistuneet" eli alkoholia (etenkin olutta) juodaan useammin, toisaalta juomatavat ovat "härmäläistyneet" eli nuorten humalakokemukset ovat yleistyneet. Alkoholin käytön ja humalajuomisen yleistymiseen liittyvät nuorten mielipiteissä tapahtuneet muutokset. Yhä useampi pitää alkoholia osana normaalia elämänmenoa, mikä heijastaa suomalaisen yhteiskunnan yleistä muutosta suhtautumisessa alkoholiin. Kaksi kolmesta 16-vuotiaasta ja neljä viidestä 18-vuotiaasta pojasta oli sitä mieltä, että alkoholin käyttö kuului tavalliseen elämänmenoon, tyttöjen osuudet olivat hieman pienempiä. Alkoholin käytön lisääntyminen on nähtävissä myös aikuisilla ja yleensä alkoholin myyntiluvuissa. (Rimpelä ym. 1997.)

Keskisuomalaisten nuorten päihteiden käyttöä tutkittaessa nuorten arvioitiin käytävän alkoholia osoittaakseen aikuisuutta tai ollakseen ryhmän jäsen. Varsinkin huvitteleva elämäntyyli liittyi alkoholin käyttöön. Nuoret eivät tehneet eroa kohtuullisen alkoholinkäytön ja runsaan alkoholinkäytön välillä. Suhde alkoholiin riippui asuinpaikasta, sillä kaupunkilaisnuoret käyttivät alkoholia enemmän kuin maaseudulla asuvat nuoret, tämä näkyi erityisesti tyttöjen humalakäytössä. (Pulkkinen ym. 1988.) Tämän tutkimuksen tarinoissa selkeää eroa asuinpaikkojen välillä ei näkynyt, vaan alkoholi oli mukana kaikissa tarinaversioissa. Tosin muutamissa maaseututaajamassa asuvien tyttöjen tarinoissa tuotiin julki myös alkoholin vastaisia mielipiteitä ("*eikä tarvii myöskään olla alkoholia monta kertaa on haus Kempaa ilman -Ma-T-H-3*").

Autoilu ja alkoholi yhdistyvät myös ajokortti-ikäisille tehdyissä tutkimuksissa. Berg ja Gregersen (1993) Ruotsissa ovat tunnistaneeet alkoholin ja autoilun yhdistävän kuljettajaryhmän. Amerikkalaisen Beckin (1992) mukaan nuoret pitävät alkoholin ja aja-

⁵ Tutkimuksessa seurataan valtakunnallisin postikyselyin joka toinen vuosi 12-18 -vuotiaiden nuorten terveyttä ja terveystottumuksia. Tuoreimmat tiedot helmi-huhtikuulta 1997.

misen riskiä pienempänä kuin vanhemmat kuljettajat ja Basch ym. (1987) on havainnut, että nuorille alkoholin vaikutuksen alaisena ajaminen ei välttämättä ole häpeän aihe.

Mistä alkoholi-ilmaukset nuorten tarinoissa kertoivat? Alkoholi saattoi näyttäytyä askeleena aikuisten maailmaan. Täysi-ikäisyyden mukanaan tuoma oikeus ostaa alkoholia mainittiin erään tytön tarinassa. Alkoholin käyttö näyttäytyi yhdenmukaisuuden osoittimena, juotiin koska muutkin joivat tai sitten juotiin, koska kavereita ei löytynyt. Alkoholin avulla yritettiin selviytyä ikävästä illasta (*“illasta tulee ikävä jos en kerkee Alkoon ajoissa -Ka-T-I-5”*). Alkoholia juotiin myös seikkailun tai elämysten toivossa (*“nuoret avaavat kilisevät kassinsa ja aloittavat hauskanpidon -Ka-T-I-4”*).

(5) Eikä seurastakaan puutetta

Ajamistarinoihin liittyivät miltei poikkeuksetta kaverit, 45 tarinassa olivat mukana kaverit (n = 65). Kavereita etsiskeltiin ajamalla ympäri kylää tai sitten kaverit haettiin ja kierreltiin kylää yhdessä. Erityisesti tyttöjen tarinoissa kaveri-ilmaukset korostuivat (taulukko 7). Eniten kaveri-ilmauksia oli maaseututaajamassa asuvien tyttöjen tarinoissa. Usein kavereihin viitataan yleisesti (*kaverit*, *porukka*), mutta myös yksilöityjä ilmauksia löytyy (*“Sami Porvoosta -Ka-T-H-1”*). Hauskuus luotiin yhdessä kavereiden kanssa ja koko illan tarkoituksena saattoi olla hauskanpidon luominen. Tällöin rekvisiittaan liittyi kavereiden lisäksi usein myös alkoholi (*“tarjosivat tietenkin Niinalle, joka ei osannut kieltäytyä -Ma-T-H-10”*, *“porukka rupeaa tarjoamaan -Ma-P-H-1”*) eli alkoholia nautitaan mielellään yhdessä.

Taulukko 7 Tyttöjen ja poikien tarinoissa esiintyneet kaveri-ilmaukset. Ikävät ja hauskat tarinat. (Kunkin ajatusviivan jälkeen olevat ilmaisut vastaavat yhdessä tarinassa olleita mainintoja.)

Tyttöjen tarinat	Poikien tarinat
Ikävät tarinat	Ikävät tarinat
-kaverit, poikien, kavereille	-kaverit
-kavereita, kaverit, takapenkkiläiset, kaveri etupenkillä, kaikki	-kaverinsa, kavereiden
-nuoria, joukko nuoria, nuoret, nuorien	-muutaman kaverinsa, pojat, pojat, pojat
-kaikille kavereilleen, kaikki, muutamat kaverit, Marin, Mari, Arille, Tompalle, Ari, Tomppa, Mari, Tompalle, kaikki, ihmisille	-kaksi kaveriaan, kaverinsa, kolme nuorta, kaikki kolmen
-ystävänsä, kaverinsa, kaveri Tiina	-pari kaveria, kavereille
-kaverilleen, nuoria, kavereineen	-kavereitten, kaverit, kaverit
-kavereiden, nuoret, kaikki, kaikki	-serkkuni, serkkuni
-poika	-naisia, naisten, naiset
	-ihmisille, kaverinsa, Matin, Timin, Sampsan, pojat, kaverit
	-kavereita
Hauskat tarinat	Hauskat tarinat
-seurastakaan, samojen naamojen, ystäviä, uutta tuttavuutta, kaverit, kavereita, kaksi muutakin kaveria, kaksi kaverusta	-pari kaveria, pojat, kaverit
-muutaman kaverinsa, kaikilla, oikea porukka	-kavereita, porukka, porukka
-kaksi kaveriaan, Sanna, Jonna, porukkaa, Jonnan poikaystävä, yhen kaverin, pojan, pikkusiskon kaverit	-kavereittensa, Kallen, Pekan, pojat, Kalle, Pekka, pojat
-kaverilleen, tytöt, tytöt, tyttöjen, kolme poikaa, tytöt	-kaveri, Pertti, pojat, Pertistä
-ystävänsä, tutuille, porukkaa, porukkaa, kaverinsa, ihmisten	-pari kaveria, porukan, toiset
-kavereittensa, kaikki, kaverikin, kaverinsa	-akkaansa, muija
-kavereille, parhaat kaverit, tuttuja, tutut jätkät, kavereitten, seuran, kaverit, veli ja sen kaverit, jätkät	-ystäviään, kavereitaan, joukkio, porukka, ystävänsä
-suuri joukko ihmisiä, kyseisestä ryhmästä, muilla, kaikkien	-kavereilleen, pari tyttöä
-kavereitaan, kaverit, muutkin, muutama	-kavereitansa, kaikki
-Sami, Samille, Sami	-kavereilleen, porukka, kaikki, muut
-kavereiden, kaverit	
-muutamille tovereilleen, Kain, Heidin, Kai, Kai, Kai, Heidiltä, Heidi, Kai	
-kavereitten, kaverit, erästä kaveria	
-monet	
-ystävänsä, yksi ystävästä, muilla, kaikki, kaveri	
-kavereitaan, nuorta	
-nuoria, Jussikin	

Kavereiden kanssa pidettiin hauskaa, rellestettiin, kavereille näytettiin, heille esiteltiin tai sitten kaverit ylipuhuivat tai yllyttivät. Kavereiden mielipiteitä kuunneltiin ja kavereiden painostuksesta saatettiin muuttaa omaa ajotyylä -usein vauhdikkaampaan suuntaan. Samantyyllisiä ilmauksia löytyi sekä tyttöjen että poikien tarinoista ja sekä

hauskoista että ikävistä tarinaversioista (*“kaverit yllyttävät Jussia ajamaan lujaa Jussi ei ole suostua, mutta kaverit ylipuhuvat hänet -Ka-P-I-2”, “kaverit alkoivat yllyttämään Niinaa lisäämään vauhtia...Niina ei halunnut vaikuttaa raukalta ja painoi kaasua -Ma-T-I-3”*). Joskus kaverit saattoivat yrittää rauhoittaa nuorta kuljettajaa (*“hänen kaverinsa sanoo: hiljennä vähän nopeuttasi eihän meillä ole kiire -Ma-P-I-4”*). Yksinään ajelevat olivat poikkeuksia ja usein tarinan perustunnelma oli ikävä.

Kaveri-ilmausten säännönmukainen toistuminen viittaa sosiaalisten suhteiden tärkeyteen tässä ikävaiheessa. Nuorten toiminta ja tavat ovat paljolti sosiaalisia. Sosiaalinen selviytyminen, yhdessä toimiminen sekä onnistumisen kokemukset ovat keskeisiä elementtejä nuoren terveyden kokemisessa (Välimaa ym. 1995). Kavereiden mukanaolo, hyväksyntä, mielipiteet ja yhdessä toimiminen nousivat vahvasti esiin nuorten tarinoissa. Myös Puurosen (1997) mukaan nuoren tapaan toimia ja tehdä valintoja vaikuttaa yhdenmukaisuuden paine. Tämä saa nuoren toimimaan ympäristön odotusten mukaisesti. Kavereiden painostus painaa usein omaa harkintaa enemmän. Preusser ym. (1998) ovat tutkimuksessaan todenneet kavereiden lisäävän nuorten kuljettajien onnettomuusriskiä. Hurjastelu ja alkoholin käyttö voivat olla sidoksissa nuorten arkielämän kokonaisuuteen, autoilua voidaan tarkastella sosiaalisen identiteetin ja normaalin käyttäytymisen kontekstissa eikä niinkään riskikäyttäytymisenä. Hurjastelevat nuoret voivat toimia järkevästi siinä sosiaalisessa tilanteessa, jossa he ovat ja elävät. Nuorten toiminta voi olla jopa rituaalimaista, ainakin kertomuksista löytyi yllättävän paljon yhdenmukaisuutta. Nuoret kaipaavat toimintaa, joka on jännittävää ja kiinnostavaa, joskus toiminnalla voidaan jopa pyrkiä muuttamaan oman elämän olosuhteita.

(6) Vetää vehkeet alas

Kiinnostus vastakkaiseen sukupuoleen näkyi tyttöjen tarinoissa kaveruutena poikien kanssa tai unelmointina pojista *“pelastavina enkeleinä”*. Poikien mielenkiinto suuntautui seksiin ja seksuaalisen mielihyvän kokemuksiin. Seksuaalisuuden ja ajamisen yhdistäminen ei ollut tarinoissa mitenkään tavanomaista, vaan useimmiten ajettiin tyttö- tai poikaporukoissa. Sekä tyttöjen että poikien tarinoista löytyi muutama seksuaaliseksi tulkittava ilmaus. Tyttöjen seksuaalisuuteen liittyvät ilmaukset olivat vihjailevia ja peiteltyjä (*“he viettivät mukavan illan tanssien, jutellen, flirttaillen...” -Ka-T-I-3”, “auto pysäytti tyttöjen luokse ja sieltä nousi kolme poikaa kuinka komeita he olivatkaan -Ma-T-H-5”*) kun taas pojat kävivät suoraan asiaan (*“Jussi ajaa akkansa luo ja ne panee toisiaan Jussi harrastaa turvaseksiä -Ma-P-H-6”, “Jussi ottaa naisia kyytiin ja ajaa syr-*

jäiselle maantielle ja vetää vehkeet alas ja viettää ikimuistoisen illan naisten kanssa -Ka-P-I-5). Poikien kuvaukset olivat ronskeja ja suoraan seksistä kertovia ilmauksia ja yhdessä tarinassa oli maininta maksetusta naisesta.

Löydetyt ilmaukset ovat merkkejä heräävästä tai jo heränneestä seksuaalisuudesta sekä seksuaalifantasioista. Tyttöillä seksuaalisuuteen liittyivät komeat pojat ja flirttailu, mutta pojat harrastivat “selvää” seksiä joko oman akan, pornobaarista ostetun huoran tai naisten kanssa, jotka lähtivät kyytiin. Kaveri-ilmausten määrään nähden seksuaali-ilmauksia oli kuitenkin melko vähän.

WHO-koululaistutkimuksen mukaan 15-vuotiailla yhdyntäkokemuksia oli noin joka neljännellä nuorella, seksuaaliset kokemukset painoutuivat tämän ikäisillä halaamisen, suuteluun sekä hyväilyihin (Pötsönen 1995). Tyttöjen ja poikien välillä ei ollut merkittäviä eroja. Yhdyntä on pojille miehisyden osoitus ja näillä kokemuksilla kehuskellaan ja haetaan tunnustusta omalle kehittyvälle miehisyydelle. Tyttöille puolestaan ovat tärkeämpiä rakkaus ja välittämisen tunne, samoin kuin turvallisuus. Tarinoiden harvat maininnat seksuaalisuudesta viittaavat myös tällaisiin eroihin tytöillä ja pojilla, mutta muutaman maininnan perusteella selviä johtopäätöksiä on vaikea tehdä.

(7) Poliisi pysäyttää

Liikenneturvallisuuteen liittyviä ilmauksia löytyi sekä tytöiltä että pojilta ja sekä ikävistä että hauskoista tarinoista. Nuoret olivat kirjoittaneet turvavöistä, liikenne-merkeistä, -valoista, -säännöistä. Liikennesääntöjä noudatettiin joissain tarinoissa siksi, että poliisi valvoi. Joskus huomioitiin myös oma tai muiden tielläliikkujien turvallisuus (*“poliisikin näyttää ilmestyneen paikalle, onneksi turvavyöt on muistettu laittaa kiinni -Ma-T-H-8”, “Jussi kaahaa pitkin kylää, mutta ajaa kuitenkin liikennesääntöjen mukaisesti -Ma-P-H-3”, “en uskalla ajaa kovaa, koska pelkään aina että joku penska hyppää tielle -Ka-T-H-6”*).

Poikien tarinoissa esiintyi enemmän ilmauksia poliiseista, liikenteen valvonnasta ja rangaistuksista sekä ylinopeuksista (*“sillä tiellä nopeusrajoitus on 80 km/h -Ma-P-I-4”, “ajoimme poliisin pitämään tutkaan ylinopeutta -Ka-P-I-4”*). Tärkeimmät liikennesääntöihin ja -turvallisuuteen liittyvät asiat näkyivät yksittäisissä ilmauksissa. Nuoret olivat pohtineet turvavöiden käyttöä, rattijuoppoutta, ylinopeuksia sekä muiden tiellä liikkujien turvallisuutta. Liikenneturvallisuusilmauksista useat liittyivät alkoholiin. Tytöt pohtivat alkoholin ja liikenteen yhteensopimattomuutta kun taas pojilla oli ilmauksia kiinni jäämisestä, ratsiasta ja puhalluttamisesta. Liikenneturvallisuusilmaukset liittyivät ulkoapäin tule-

vaan valvontaan, joka usein ilmeni tarinoissa poliisina. Tässä voimme nähdä asetelman nuoret vastaan auktoriteetti.

(8) Ja kuului karmea jysäys...

Tarinoissa näytteli usein pääosaa liikenneonnettomuus, 46 tarinassa kerrottiin onnettomuudesta (n = 65). Ajaminen, juominen ja kavereiden yllytys "huipentuivat" kolariin, jonka seuraukset olivat usein vielä kohtalokkaat. Auton ja ajamisen potentiaalinen vaarallisuus näkyi tarinoiden onnettomuuskuvauksissa. Liikenneonnettomuuksiin liittyvät ilmaukset eivät eronneet toisistaan olipa kyseessä ikävä tai hauska ilta. Onnettomuuden kuvauksia löytyi kaikista tarinaversioista sekä tytöiltä että pojilta. Onnettomuuteen jouduttiin ennalta arvaamattomasti (*"yhtäkkiä tulee jyrkkiä kaarteita ja yhtäkkiä auto syöksyy metsään -Ma-P-H-1"*, *"rekka räväyttää Jussin uuden Mersun kylkeen -Ka-P-H-8"*) tai autolla ajettiin lujaa, jolloin seurauksena oli onnettomuus (*"Jussi ajaa sillankaiteen läpi järveen -Ka-P-H-5"*). Yksittäisonnettomuudet ovat tyypillisiä nuorten onnettomuuksia ja niihin liittyy usein kova nopeus, joka johtaa ajoneuvon hallinnan menettämiseen ja tieltä ulos ajamiseen (Gregersen1996).

Useimmat onnettomuusilmaukset kuvasivat vakavaa tai fataalia tilannetta (*"auto suistui ojaan ja auto meni murskaksi -Ma-T-H-7"*, *"auto murskautuu rusinaksi -Ma-P-I-6"*) tai onnettomuuden vastapuoli kuvattiin suurena ja vahvana (*"törmäsin seinään -Ka-T-H-6"*, *"Jussi törmää Scanian vm.91 olevaan rekkaan -Ka-P-I-11"*). Onnettomuuden seuraukset olivat rajuja kuvauksia loukkaantumisista, kuolemasta ja tuhosta (*"ainut joka jäi henkiin koska tappo kaverinsa -Ma-T-H-7"*, *"Jussi sai elinikäisen liikkumisvamman ja joutui hengityslaitteisiin -Ka-P-I-1"*, *"Jussi halvaantui kaulasta alaspäin ja Pertistä tuli vihannes -Ma-P-H-4"*).

Liikenneonnettomuuksissa oli myös selviytymistarinoita, joissa onnettomuuden seuraukset olivat lieviä tai selvittiin pelkällä säikähdyksellä. Nämäkin tarinat jakautuivat tasaisesti hauskoihin ja ikäviin tarinaversioihin (*"onneksi ihmisille ei tapahtunut vakavaa -Ma-T-I-6"*, *"kun taas minä selvisin mustelmilla -Ka-P-I-4"*).

Ajaminen ja onnettomuudet yhdistyvät kiinteästi nuorten tarinoissa. Onnettomuuksiin liittyy edeltävästi usein ilmauksia alkoholista ja riskejä ottavasta ajotyylisestä. Toisaalta jossittelua ei tarinoissa esiinny, nuoret eivät pohdi paljoakaan sitä olisiko onnettomuus voitu ehkäistä. Liikenneonnettomuudet uutisoidaan näyttävästi ja ehkä sensaatiohakuises-
 tikin. Näilläkin (?) tekijöillä voi olla vaikutuksensa nuorten onnettomuuskuvauksiin. Tutkimusaineiston keräämistä edeltävällä viikolla (viikko 16 vuonna 1997) tutkimuspaik-

kakunnalla yleisenä valtalehtenä ilmestyvällä sanomalehdellä oli neljä artikkelia liikenneonnettomuuksista. Näistä yksi oli suuren kuvan kanssa varustettu juttu: “Rekan perävaunu lähti luisuun - kaksi kuoli”.

(9) “Elää kauheassa tuskassa”

Reilu puolet tarinoista oli nuorten illan kuvailua ja vajaassa puolessa tarinoista oli löydettävissä opetus. Ikävissä ja hauskoissa tarinoissa opetuksia löytyi saman verran, mutta tyttöjen ja poikien tarinoissa ero oli selvä. Tyttöjen tarinoissa opetus löytyi 59%:ssa (n=32) ja poikien 24%:ssa (n=33).

Tarinoiden opetus liittyi usein onnettomuuden seurauksiin. Poikien ilmaukset opetuksista liittyivät kaikki onnettomuuksiin (*“yhä tänäkin päivänä hän istuu rullatuolissa ja miettii tapahtunutta -Ma-P-I-1”*). Myös tytöt olivat pohtineet onnettomuuden seurauksia (*“auto meni murskaksi ja Niina oli ainut joka jäi henkiin ja hän katuu tekojaan koko ikänsä -Ma-T-H-7”*), mutta tyttöjen tarinoihin liittyvä opetus saattoi myös liittyä iltaan ilman kolareita. Tytöt olivat pohtineet autoilun järkevyyttä ja hyödyllisyyttä sekä autoilun riskejä (*“vois...ajella kartsalla...vaan mitä järkeä omat rahat vaan siinä kuuluu...eikä siitä muutenkaan mitään hyötyä ole...ajella kartsalla tyhjätöntöimittajana -Ma-T-I-1”*, *“Niina pitää kaasujalan kurissa mieluummin painaa jarrua hauska perjantai-ilta takanapäin onnellisesti -Ma-T-H-8”*).

Eräs tyttö oli pohtinut omaa osuutta toisten käyttäytymisen provosoijana. Hän oli mielestään laiminlyönyt velvollisuutensa kyyditä toisia nuoria ja tämän vuoksi hänelle kostettiin (*“autoni kimpussa oli joukko nuoria ja hakkasivat autoani pesäpallomailoilla ja metallikepeillä...huomasin nuorten olevan samat kuin olivat pari tuntia sitten pyytäneet päästä kyytiin mutta en ollut ottanut olisi pitänyt ottaa ne silloin kyytiin -Ma-T-I-4”*). Kirjoittaja otti syyn tilanteesta osaksi itselleen ja tunsu vastuuta myös toisten käyttäytymisestä.

Epäonnistunut ajoreissu tai kohtalokas onnettomuus saattoi muuttaa nuoren koko elämän. Elämä halvaantuneena tai syvä katumus olivat seurausta huolimattomasta tai hurjastelevasta ajotyylistä (*“Jussin kaverit menehtyi ja Jussi halvaantui vyötäröstä alaspäin Jussi elää kauheassa tuskassa -Ka-P-H-6”*). Kuolema saattoi vaania mutkan takana pahaa aavistamatonta nuorta kuljettajaa. Nuoret olivat pohtineet omaa toimintaansa sekä omaa osuutta tapahtumissa. Saadut opetukset kuvattiin melko rajuina ja lopullisina, joihin liittyi kuolema, vammautuminen ja lopun elämää seuraava katumus. Toisaalta tytöillä oli havaittavissa merkkejä oman toiminnan ja sen seurausten ennakoimisesta.

Ajamisen tarinat -tarina-analyysi

Tarina-analyysin rajasimme aineiston niihin tarinoihin, joissa tutkimuksen mielenkiinnon kohdetta eli ajamista oli kuvailtu ja missä ajaminen oli konkreettisesti esillä. Tarinoista tässä vaiheessa hylkäsimme ne, jotka eivät täyttäneet tätä ehtoa. Tämän ehdon täytti tyttöjen tarinoista 21 ja poikien tarinoista 28 eli hylkäsimme 11 tyttöjen ja 5 poikien tarinaa. Hylätyistä poikien tarinoista neljä kertoi liikenneonnettomuudesta ilman edeltävää ajamisen kuvailua ja yhdessä tarinassa auton avaimet hukkuivat ennen ajoon lähtemistä ja kirjoittaja joutui viettämään tylsän illan kotona TV:n ääressä. Tyttöjen hylätyt tarina kertoivat onnettomuudesta (4 tarinaa), sakkolapun saamisesta, velvollisuudesta kuljettaa muita (2 tarinaa), auton tuomasta imagosta sekä ajamisen hyödyllisyydestä (2 tarinaa), mutta ajamisen kuvailua ei näissä tarinoissa ollut. Lisäksi yksi tyttö kirjoitti jalankulkijana olemisesta. Tarina-analyysissa käsitelimme yhteensä 49 ajamistarinaa.

Tarinoiden analyysin aloitimme purkamalla tarinat perustapahtumiin referoimalla ne valmiin juonikaavan avulla ja rakentamalla näiden pohjalta ajamistarinoita kuvaavat tarinakaaviot (taulukko 8). Juonikaava sisältää sekä tarinan tapahtumarakenteen että kertomusmaailman. Tarinakaavioiden avulla tarinat tiivistyvät helpommin hahmotettavaan muotoon, jolloin useiden tarinoiden vertailu keskenään helpottuu. Tarinan perustapahtumalla ymmärrämme tutkimuksessa tarinassa vallitsevaa tilannetta kunnes siinä tapahtuu muutos. Perustapahtumat ovat niitä elementtejä, joista syntyy ajamistarina. Perustapahtumat eli juonen muutokset olemme erotelleet toisistaan numeroimalla ne tarinakaavioissa. Ajamistarinat on numeroitu juoksevin numeroin ja jokaiselle tarinalle on annettu oma nimi. Tarinakaavioiden nimet kuvaavat kunkin tarinan keskeistä sisältöä (liite 3).

Taulukko 8 Tarinakaavio

JUONI: ajamisen kuvailua, perustapahtumat (juonen käänne), numerointi 1, 2, 3, jne.

AJAMISEEN VAIKUTTAVA TEKIJÄ =MIKSI: miksi juonessa tapahtui käänne

HENKILÖT: tarinassa esiintyvät toimijat

AIKA: milloin tapahtuu

PAIKKA: tapahtumapaikat

Esimerkki tytön ajamistarina:

“Niina oli juuri saanut ajokortin ja oli lähdössä ensimmäistä kertaa viikonloppuna kylälle autolla. Kylälle päästyään kyytiin tuli muutamia kavereita jotka olivat melko humalassa. Niina ajeli rauhallisesti mutta yht’äkkiä kaverit alkoivat yllyttämään Niinaa lisäämään vauhtia.

Kokeillaan kuinka kovaa auto kulkee, hänelle sanottiin. Niina ei halunnut vaikuttaa raukalta ja painoi kaasua, vauhti kiihtyi. Kovempaa, kovempaa, hänelle huudettiin ja vauhti kiihtyi edelleen. Samassa Niina näki risteyksestä tulevan auton, mutta ei kerinnyt jarruttaa...PAM!

Niinan pää iskeytyi rattiin ja takapankkilöiset löivät päänsä etupenkkeihin, koska turvavyöt eivät olleet kiinni. Niinan kaveri etupenkillä löi päänsä ikkunaan ja auto oli sisältä aivan veressä. Toisen auton kuski soitti ambulanssin ja kaikki vietiin sairaalaan. Molemmat autot menivät romuksi ja Niinan ensimmäinen ilta jäi viimeiseksi. Hän ei tapahtuman jälkeen uskaltanut mennä rattiin.” (tarina 2)

Esimerkki tytön tarinakaaviosta:

Tytön ikävä tarina: Ensimmäinen ajokerta sai pelkäämään ajamista (tarina 2)

	1	2	3
Juoni:	lähti ensi kertaa ajelemaan	kaverit kyytiin	ajotapa muuttui rauhallisesta hurjasteluksi
Miksi:			humalaiset kaverit yllyttivät kiihdyttämään ja Niina ei halunnut vaikuttaa raukalta
Henkilöt:	Niina	Niina+kaverit	
Aika:	viikonloppu		
Paikka:	kylä		
	4	5	6
Juoni:	auto tuli vastaan ja seurasi kolari	nuoret loukkantuiivat	kaikki sairaalaan ja auto romuksi
Miksi:	kova vauhti, ei ehtinyt jarruttaa	ei turvavöitä	
Henkilöt:		Niina+takapenkki-läiset	Niina+kaverit+vastaan-tulevan auton kuljettaja
Aika:			
Paikka:	risteys		ambulanssi+sairaala
	7		
Juoni:	ei enää ajanut		
Miksi:	pelkäsi ajamista		
Henkilöt:	Niina		
Aika:	tapahtuman jälkeen		
Paikka:			

Esimerkki pojan ajamistarina:

“Jussi ajelee kaupungilla kavereitten kanssa ja tulee moottoritielle kaverit yllyttävät Jussia ajamaan lujaa. Jussi ei ole suostua, mutta kaverit ylipuhuvat hänet ja Jussi painaa kaasun pohjaan. Alus ei oo mitään ongelmia, mutta eteen tulee jyrkkä mutka jota Jussi reagoi liian myöhään ja painaa jarrut pohjaan ja auto luisuu puuhun. Pojat vammautuivat loppuiäkseen.” (tarina 30)

Esimerkki pojan tarinakaaviosta:

Pojan ikävä tarina: Kaverit yllyttivät ajamaan lujaa (tarina 30)

	1	2	3
Juoni:	ajelee kavereiden kanssa	painaa kaasun pohjaan	auto luisuu puuhun
Miksi:		kaverit yllyttävät ja ylipuhuvat	reagoi liian myöhään
Henkilöt:	Jussi+kaverit		Jussi
Aika:			
Paikka:	kaupunki	moottoritie	jyrkkä mutka
	4		
Juoni:	pojat vammautuvat loppuiäkseen		
Miksi:			
Henkilöt:			
Aika:			
Paikka:			

Tarkastelimme kussakin tarinassa esiintyvää tapahtumarakennetta ja ajamisen juonteita sekä niissä esiintyviä eroja ja samankaltaisuuksia. Kävimme tarinat läpi perustapahtuma kerrallaan, näitä perustapahtumia tarkastelemalla ja vertaamalla nostimme esiin tyypillisimmät juonenkulut. Tämän jälkeen tarkastelimme tarinoiden kertomusmaailmaa etsimällä tarinoiden toimijat, tapahtuma-ajat ja -paikat ja näissä tapahtuneet muutokset. Seuraavassa käsittelemme ensin tyttöjen ikävät ja hauskat tarinat ja sitten poikien ikävät ja hauskat tarinat. Olemme antaneet näille neljälle tarinaversiolla nimet tyypillisimmän tarinan mukaan.

(1) "Oppi ajamaan varovasti"

Perustapahtumia tyttöjen ikävissä tarinoissa on 3-8. Aineiston tarinat (8 tarinaa) sisältävät useita juonen käännteitä ja ne ovat kerronnaltaan hyvin polveilevia. Tyypillinen juonenkulku on tarinoissa perustaltaan seuraavanlainen. Ajellaan ympäriinsä, joko kavereiden kanssa tai yksin. Usein nautitaan yhdessä alkoholia ja tapahtuu onnettomuus. Sen seurauksena joudutaan sairaalaan, mutta kaikki selviävät ja päähenkilö saa opetuksen. Tarina "Oppi ajamaan varovasti" sisältää kaikki tyttöjen ikävän tarinaversioiden tyypilliset piirteet (taulukko 9). Ajamistarinoissa toistuvia piirteitä ovat kaverit - alkoholi - vauhti - onnettomuus -opetus (liite 4).

Taulukko 9 Tytön ikävä tarina: Oppi ajamaan varovasti (tarina 5)

	1	2	3
Juoni:	ajelee iloisena	ajaa hyvin, hakee ystävät mukaan	juodaan alkoholia
Miksi:	iloinen ajokortista	ikävä ajella yksin	tunnelma vuoksi
Henkilöt:	Niina	Niina+ystävät	Niina+Tiina
Aika:			
Paikka:	kylälle päin		kaverin luona
	4	5	6
Juoni:	lähdetään ajelemaan, heikottaa, mutta on hauskaa ja naurattaa	tapahtuu kolari	joutuu sairaalaan
Miksi:		ei huomaa autoa	
Henkilöt:	Niina+he		Niina
Aika:			
Paikka:	kylä	risteys	sairaala
	7	8	
Juoni:	vanhemmat hakemaan	ajaa jatkossa varovasti	
Miksi:	jalka poikki+ muita vammoja	oppinut läksynsä	
Henkilöt:	Niina+vanhemmat	Niina	
Aika:		kolarin jälkeen	
Paikka:			

Tyttöjen ikävien ajamistarinoiden alkutilanteille ovat ominaista kuvaukset siitä, miten lähdetään ensi kertaa ja iloisena ajelemaan. Autoon liittyvistä ominaisuuksista mainitaan tarinoissa ”upouusi auto” tai ”isän auto”, mutta automerkkejä tytöt eivät mainitse. Tyttöjen ajamistarinoissa tapahtuu käänne, kun kaverit tulevat kyytiin.

Tyypillistä tyttöjen ikäville ajamistarinoille on onnettomuusjuonne. Onnettomuuksien syitä kuvataan tarinoissa mm. seuraavasti: kova vauhti, ei ehtinyt jarruttaa, ei seurannut liikennettä, menetti auton hallinnan tai ei huomaa autoa. Tyypillinen onnettomuusjuonteeseen liittyvä tekijä tarinoissa on alkoholi.

Aineistossa on myös tarinoita, joihin kirjoittaja liittää selkeästi ajamiseen liittyvän opetuksen. Tarinoiden opetuksessa toistuva piirre on tyttöpäähenkilön toisille aiheuttama suru, oma tai toisten joutuminen sairaalaan sekä onnettomuuden seurauksista oppiminen. Huolimatta kavereiden roolista tarinoissa on opetus kuvattu hyvin subjektiivisena ja päähenkilöä koskevana.

Yksinajelua kuvataan viidessä tarinassa. Myös yksinajeluun liittyy usein onnettomuus, joka on seurausta kovasta vauhdista tai omasta huolimattomuudesta. Vain tarinaan ”Humalassa kokeillaan vauhtia” (tarina 6) liittyy alkoholin nauttiminen.

Tyttöjen ikävien ajamistarinoiden henkilöasetelmalle tyypillinen piirre on päähenkilön ja kavereiden keskeinen rooli tarinassa. Päähenkilö Niina on läsnä kaikissa vaiheissa: ajalee autolla, juo, ajaa kovaa, hurjastelee, joutuu onnettomuuteen ja sairaalaan sekä saa

opetuksen. Kavereilla on henkilöasetelmassa positiivisesti virittynyt rooli eikä heidän aiheuttamaansa jännitettä ajelemisen seurauksissa pohdita tai kritisoida. Tytöt liikkuvat tarinoissa sekaporukoissa. Vanhempien rooli tarinoissa on vähäinen, vain yksi viittaus isän autoon tai ilmaus ”vanhemmat hakevat sairaalasta” viittaavat vanhempiin. Vanhemmat toimivat ajamisen mahdollistajana lainaamalla autoaan tai sitten he tulevat apuun, kun onnettomuus on sattunut.

Tapahtuma-ajan kuvauksia ovat: ilta hämärtyi ja viikonloppu. Ilta oli tosin annettu kehyskertomuksessa valmiina, mutta arki-iltoja ei tarinoissa mainita, vaan toiminta keskittyy viikonloppuun. Tapahtumapaikkoina on ilmauksia, joissa ollaan kylällä, kaupungilla tai sitten esitetään kuvauksia tien ominaisuuksista, kuten risteyksestä, oudosta, kapeasta, kuoppaisesta ja tyhjästä pikkutiestä sekä mutkaisesta hiekkatiestä. Alkoholia nautitaan kaverin kotona tai tai sitten juomapaikkaa ei mainita.

(2) “Kuskina perjantai-iltana”/ “En voi ikinä unohtaa sitä iltaa”

Tyttöjen hauskat ajamistarinat jakautuvat kahteen eri luokkaan. Perustapahtumia tyttöjen hauskoissa tarinoissa on 5-7. Hauskojen tarinoiden (13 tarinaa) alkutilanteelle on tyypillistä kavereiden etsiskely ja hakeminen sekä kyytiin ottaminen, jonka jälkeen lähdetään yhdessä ajelemaan.

“Kuskina perjantai-iltana” -tarinoissa juonenkulku on seuraavanlainen: haetaan ja etsiskellään kavereita, sitten ajellaan yhdessä kylällä ja mennään diskoon tai baariin (liite 4). Lopuksi kaverit kyyditään kotiin tai diskoon, jonka jälkeen päähenkilö menee itsekin kotiin. Tämä ajamisen juonne on tyypillisimmillään tarinassa ”Kaasujalka kurissa” (taulukko 10).

Taulukko 10 Tytön hauska tarina: Kaasujalka kurissa (tarina 11)

	1	2	3
Juoni:	veljen Toyota alla, kettuillaan ajokortilla, kaverit kyytiin	ajellaan ja moikataan tuttuja	käydään baarissa
Miksi:		mukava nähdä kavereita, flirttailla	seuran vuoksi
Henkilöt:	Niina+veli+ parhaat kaverit	tutut jätkät	Niina+kaverit
Aika:		ilta	
Paikka:	baanalla		baari
	4	5	6
Juoni:	ajellaan taas	mennään kotiin ja viedään kaveritkin	ajetaan rauhallisesti vaikka kaverit yllyttää
Miksi:			Niina kuski päättää ajotyylisiä
Henkilöt:	Niina+poliisi	Niina+kaverit+velisen kaverit	Niina+jätkät
Aika:		kello paljon	perjantai-ilta
Paikka:			20 km matka

Tämän ryhmän tarinoiden alkutilanteelle on ominaista ajelu kavereitten kanssa ja tuttujen moikkaaminen kylällä. Ajeluun liittyy myös alkoholi, mutta tarinassa ”Perjantai-ilta kaupungilla ajelemassa” (tarina 9) todetaan ”etteivät kuskit juo”. Seuraavaksi kuvataan ajamisen tarkoitusta sekä ajotyylisiä. Tarinoissa tulee selkeästi esiin kuskina oleminen ja kavereita kyyditään kotiin, kylälle, rannalle sekä diskoon. Tarinat päättyvät kuvauksiin auton kotiin viemisestä. Ilmaukset ”vie auton kotiin, kävelee itsekin hauskaa pitämään” tai ”ei halua enää olla kuskina” kertovat siitä, ettei kuskin rooli välttämättä ole haluttu.

Henkilöasetelmalle tyypillinen piirre tarinoissa on päähenkilön Niinan ja kavereiden keskeinen rooli. Sekä päähenkilö että kaverit ovat läsnä tarinan eri vaiheissa ja tarinat alkavat kuvauksilla kavereitten kyytiin ottamisesta ja päättyvät siihen, että päähenkilö vie kaverit kotiin. Tarinoissa esiintyvät myös ”pikkusiskon kaverit” ja ”Jonnan poikaystävän kaveri” sekä ”veljen kaverit” eli kavereiden verkko laajenee kavereiden kavereihin. Näistäkin kavereista päähenkilö huolehtii joko kyyditsemällä kylällä ”koska on kylmä olla pihalla eikä ole rahaa diskoon” tai viemällä kotiin ”sammunut kaveri piti viedä kotiin”. Tytöt ajelvat sekaporukoissa. Muissa rooleissa esiintyvät isä ja veli autoineen sekä poliisi, joka ”päästää menemään, koska kuski selvinpäin”.

Tapahtumat liittyvät viikonloppuun, kesäiltaan sekä perjantai-iltaan. Kello on paljon, esimerkiksi kello 10 jälkeen. Erityisesti tarinan ”Juoppokuskina perjantaina” (tarina

13) ajalliset kuvaukset keskiyön jälkeen ja perjantai-ilta ovat kuvauksia tyttöjen ajamis-tarinoiden tapahtuma-ajasta. Tapahtumapaikan kuvauksina on tarinoissa baanalla, kaupungilla, kylällä, kirkolla tai rannalla. Tyypillinen tapahtumapaikka tarinoissa on disko, sen piha ja eteinen sekä baari.

“En voi ikinä unohtaa sitä iltaa” -tarinoissa juonenkulku on seuraavanlainen: haetaan kavereita ja otetaan heidät kyytiin, sitten juodaan yhdessä alkoholia ja lähdetään ajamaan (liite 4). Tämän jälkeen tapahtuu onnettomuus, jonka seurauksena on kuolema tai sairaalassa herääminen. Tyypillistä tarinalle on alkoholi, joka sekoittaa kuskin pään ja tapahtuu kohtalokas onnettomuus.

Taulukko 11 Tytön hauska tarina: En voi ikinä unohtaa sitä iltaa (tarina 18)

	1	2	3
Juoni:	kaverit odotteli ja tarjosi viinanlitkua, mun oli pakko maistaa	lähdimme hakemaan kaveria	olimme ojassa
Miksi:			alkoholi vaikutti, en voinut hallita autoani
Henkilöt:	kertoja+kaveri	me+eräs kaveri	kertoja+kaverit
Aika:	odotettu ilta		
Paikka:	kaupunki		moottoritie
	4	5	
Juoni:	auto ajoi perään, kuljettaja kuoli	kadun lopun ikää	
Miksi:		en voi ikinä antaa itselleni anteeksi	
Henkilöt:	kertoja+kaverit+ toisen auton kuljettaja	kertoja	
Aika:			
Paikka:			

Tyypillisiä juomiseen liittyviä kuvauksia ovat: ”kaverit tarjosi viinanlitkua, mun oli pakko maistaa” tai ”juodaan ja kokeillaan miten auto kulkee”. Kavereiden kanssa juominen johtaa onnettomuuteen: ”auto syöksyy kalliolta alas” tai ”auto suistui ojaan ja murskaantui”. Juomisen ja humalassa ajamisen lisäksi onnettomuutta edeltää kovaa ajaminen sekä ”auton kokeileminen ja kiihdyttäminen, koska joku ehdottaa”. Onnettomuuden seurauksena on kuvauksia kuolemasta tai sairaalassa heräämisestä.

Henkilöasetelmalle tyypillinen piirre on päähenkilön ja kavereiden keskeinen rooli. Muihin tiellä liikkujiin viitattiin tarinoissa yleensä onnettomuuksien yhteydessä ”toinen auto ajoi peräämme, kuljettaja kuoli” tai ”kuolivat kaikki muut muttei Niinan kaveri ja vastaan tulevan auton henkilöt”. Tarinoille on ominaista, että päähenkilö on yksin vastuussa onnettomuustilanteessa ja myöhemmin myös katu tekojaan. Kavereiden rooli on

tarinoissa myönteinen eikä heidän rooliaan ajamistapahtumissa tai ajamisen seurauksissa kritisoida tai pohdita.

Tapahtumat liittyvät iltaan tai ”odotettuun” iltaan. Tapahtumapaikan kuvaukset liittyvät joko ajamiseen, kuten pikkutie, kylän laita, joen varsi, kaupunki, moottoritie tai juomiseen, kuten ravintola ja ”ystävän luona”.

Kaksi tarinaa poikkesivat tyypillisistä tarinoista. Näissä tarinoissa päähenkilö ajeli yksin. ”Ongelmien ajomatassa” (tarina 17) kuvataan ajomatka kuin paha uni, jossa mikään ei onnistu ja jossa ajaja ei voi itse vaikuttaa tapahtumien kulkuun. ”Jos vain kerkeen Alkoon ajoissa” tarinan (tarina 19) kirjoittaja kertoo minä-muodossa, miten illasta tulee hauska vain jos ehtii Alkoon ajoissa, ilmeisesti ennen sulkemisaikaa. Hän haluaisi ajaa kovempaa, mutta ei uskalla muiden tiellä liikkujien vuoksi. Alkoholin osto onnistuu ja vähän aikaa ajaminen tuntuu hyvältä ja mieli rennolta. Musiikki soi ja hauskuus on edessäpäin. Yhtäkkiä tapahtuu kolari, jonka pahin seuraus on viinapullojen hajoaminen. Alkoholi näyttäytyy tarinassa hauskanpidon ehtona.

(3) ”Kaverit yllyttävät ajamaan lujaa”

Perustapahtumia poikien ikävissä tarinoissa on 3-7 (14 tarinaa). Tarinoissa yhdeksässä tapahtuu kavereitten kyytiin hakeminen ja kavereitten kanssa ajeleminen, neljässä tarinassa päähenkilö ajelee yksin ja yksi tarinoista on täysin muista poikkeava. Tyypillisesti ajamistarinan juoni noudattaa seuraavaa kehityskaarta: ajellaan, etsitään kavereita ja otetaan kaverit kyytiin, jonka jälkeen kiihdytetään, ajetaan kaasu pohjassa ja mutkat luisussa (liite 4). Tapahtuu onnettomuus, jonka seurauksena joko vammaudutaan, kuollaan mutta selvittää myös säikähdyksellä. Tyypillisimmillään ajamisen juonne on tarinassa ”Kaverit yllyttävät ajamaan lujaa” (taulukko 12).

Taulukko 12 Pojan ikävä tarina: Kaverit yllyttävät ajamaan lujaa (tarina 30)

	1	2	3
Juoni:	ajelee kavereiden kanssa	painaa kaasun pohjaan	auto luisuu puuhun
Miksi:		kaverit yllyttävät ja ylipuhuvat	reagoi liian myöhään
Henkilöt:	Jussi+kaverit		Jussi
Aika:			
Paikka:	kaupunki	moottoritie	gyrkkä mutka
	4		
Juoni:	pojat vammautuvat loppuiäkseen		
Miksi:			
Henkilöt:			
Aika:			
Paikka:			

Tarinan juonessa tapahtuu selkeä käänne sen jälkeen, kun kaverit ovat tulleet kyytiin. Tällöin alkaa kilpaa ajaminen, kiihdyttäminen, kaasun pohjaan painaminen ja mutkat luisussa ajaminen. Sitten tapahtuu onnettomuus. Onnettomuuden seuraukset kuvataan joko lievinä tai rajuina ja fataaleina. Yhteen tarinaan (tarina 22) liittyy opetus, jossa päähenkilö istuu rullatuolissa ja miettii tapahtunutta yhä tänäkin päivänä.

Alkoholi liittyy poikien ajamistarinoissa selkeimmin yksinajamiseen, joka päättyy onnettomuuteen. Yhdessä tarinassa alkoholiin liittyvät kaverit sekä ajaminen ja kahdessa tarinassa alkoholin nauttiminen sijoittuu ajamisen jälkeisiin tilanteisiin.

Erilainen ja muista ajamistarinoista poikkeava on tarina kaupunkirallista, jossa päähenkilö ottaa naisia kyytiin, ajaa syrjäiselle maantielle, vetää vehkeet alas ja viettää ikimuistaisen illan. Päähenkilö saa poliisit peräänsä, menettää ajokorttinsa ja ostaa moottoripyörän, jolla ajaa alas kalliolta ja kuolee (tarina 33).

Henkilöasetelmalle tyypillinen piirre on kavereiden keskeinen rooli tarinoissa. Päähenkilö Jussi on tarinoissa toimijana, kaverit ovat kyydissä ja he yllyttävät ja ylipuhuvat päähenkilön sekä haluavat kilpailla. Toistuva kavereiden kyydissä olemiseen liittyvä piirre on kovaa ajaminen, kiihdyttäminen sekä näyttäminen. Tarinoista löytyy myös erilainen kaverirooli (tarina 25), jossa kaveri pyytää hiljentämään, koska ei ole kiire. Alkoholi ei poikien ikävissä tarinoissa liity toistuvasti kavereihin ja ajamiseen.

Poliisilla on tarinoissa vahva kontrolloiva rooli, sillä poliisia ajetaan pakoon ja poliisi puhalluttaa. Muissa rooleissa esiintyvät vanhemmat ja naiset. Isän autoa lainataan ja vanhemmat hakevat krapulaisen Jussin pois sairaalasta. Naiset otetaan kyytiin ja naisten kanssa vietetään ikimuistoinen ilta.

Tapahtuma-ajan kuvauksia poikien ikävissä tarinoissa on vain muutama. Ajan kuvaukset liittyvät kavereiden hakemiseen seitsemän aikaan sekä onnettomuuteen. Ajamiseen liittyvä ajankohta on illemmalla, jolloin Jussi näyttää kuinka kovaa auto kulkee ja mittarissa on 180 km/h.

Poikien ikävien tarinoiden tapahtumapaikkoina kuvataan kavereiden tapaamispaikkoja ja kavereita nähdään kioskin luona, kapakan edessä, kylällä, kaupungilla ja terasilla. Ajamiseen liittyvät tapahtumapaikat kertovat, missä ajaminen tapahtuu. Tarinoissa ajetaan eräällä suoralla, tutulla tiellä, pienellä sivutiellä, moottoritiellä, kaupunkialueella ja Hesaan. Auton hallinta menetetään jyrkässä mutkassa tai ensimmäisessä mutkassa. Muut tapahtumapaikat liittyvät juomiseen baarissa ja pubissa sekä onnettomuuden seurauksiin sairaalassa ja oikeudessa.

(4) "Siihen päättyi Jussin ilta"

Perustapahtumia poikien hauskoissa tarinoissa on 3-7 (14 tarinaa). Tarinoissa yhdeksässä haetaan ja etsitään kavereita kyytiin, neljässä tarinassa Jussi ajelee yksin ja yksi tarinoista on muista poikkeava ja erilainen. Tyypillisesti hauskan ajamistarinan juoni on seuraavanlainen: ajellaan ja otetaan kaverit kyytiin. Yhdessä kavereiden kanssa juodaan teräviä tai kaljaa, jonka jälkeen ajotyö muuttuu kruisailuksi, kiihdytetään ja ajetaan kytkin ulvoen kunnes tapahtuu onnettomuus, josta on vakavat seuraukset (liite 4). Kiinnostaviksi nousevat tarinoiden lopputapahtumat ja -lauseet, joihin liittyy ironiaa sekä katumusta ja joita on vaikea ymmärtää "hauskan" ajamisen päätökseksi. Tyypillisimmillään ajamisen juonne on tarinassa "Siihen päättyi Jussin ilta" (taulukko 13). Kiinnostavaa on, että alkoholi liittyy kiinteästi poikien hauskoihin tarinoihin myös yksinajelussa.

Taulukko 13 Pojan hauska tarina: Siihen päättyi Jussin ilta (tarina 39)

	1	2	3
Juoni:	kaverit tuli kyytiin pullot mukanaan	pullot tyhjenivät, pojat riehakkaiksi	Jussi alkoi kaasuttaa
Miksi:			pojat päättivät kokeilla miten auto kulkee
Henkilöt:	Jussi+Pertti		
Aika:		illan mittaan	
Paikka:			sivutie
	4	5	6
Juoni:	auto karkasi puuhun	Jussi halvaantui, Per- tistä tuli vihannes	siihen päättyi Jussin ilta
Miksi:	Jussi ottanut liikaa, ei hallinnut autoa		
Henkilöt:	Jussi		
Aika:			
Paikka:	jyrkkä mutka		

Kavereiden kyytiin tulemisen jälkeen alkaa juominen. Pullot tyhjennetään ja porukka ryyppää, jonka jälkeen porukka alkaa olla pöhnässä ja tunnelma on aika hyvä. Juomiskuvauksien jälkeen alkaa ajaminen, kaasuttaminen, kilpa-ajo ja riidan haastaminen. Jussi saa päähänsä, että lähdetään kruisilemaan, hän esittelee autoaan ja saattaa umpikännissä pari tyttöä kotiin. Sitten seuraa onnettomuus. Onnettomuuden seuraukset kuvataan rajuina ja lopullisina.

Vähemmistönä ovat tarinat, joissa alkoholia ei mainita. Näissä tarinoissa ajamisen tyyli muuttuu kavereiden tultua kyytiin hurjasteluksi ja päättyy onnettomuuteen. Erilainen ja poikkeava on tarina, jossa päähenkilö ajalee uudella Ladallaan. Myöhemmin illalla Jussi ajaa suojatietä ylittävän mummon ylitse ja pakenee paikalta nauraen (tarina 49).

Hauskoissa tarinoissa on kavereilla keskeinen rooli. Kavereiden kanssa juodaan, kaverit ovat kyydissä ja päähenkilö Jussi on tarinoiden toimija, joka kaasuttaa ja ajaa rallia. Toistuva kavereihin liittyvä piirre on kovaa ajaminen sekä ajotaitojen että auton näyttäminen. Myös alkoholi on toistuvasti esillä. Tarinoiden muissa rooleissa on toinen autoileva porukka, jonka kanssa haastetaan riitaa ja ajetaan kilpaa, akka ja pornobaarin huora, joita pannaan sekä pari tyttöä, jotka saatetaan umpikännissä kotiin.

Tapahtuma-ajan kuvaukset liittyvät juomiseen: illan mittaan ja "jonkin ajan kuluttua, kun on ostanut kossua niin ajaa ojaan". Ajamiseen liittyvänä ajankohtana kuvataan tapahtumia myöhemmin illalla.

Tapahtumapaikan kuvaukset liittyivät kavereiden tapaamiseen kaupassa, kylällä, kaupungilla ja kavereita haettiin pitkin katuja sekä ympäri kaupunkia. Tarinoissa ajetaan moottoritiellä, sivutiellä, hiekkamontulla sekä paikallisella sillalla. Valo-ohjatussa risteyk-

sessä, kotimatalla, tiellä ja jyrkässä mutkassa menettää päähenkilö autonsa hallinnan. Juominen tarinoissa tapahtuu pornobaarissa, ulkoiluterassilla sekä paikallisessa pubissa.

8. LÖYTYYKÖ MOOTTORIA: MIKÄ NUORIA LIIKUTTAA?

*“Ne sanovat kaiken rajoiksi taivaan ja maan,
häntä pysty kumpikaan ei kahlitsemaan.
Siellä hän liittää ja soittaa sävelmää,
kontti laulaa -renkaat ulvoo, voitto häämöttää.”*

Ajamisen merkitys

Ajamisen merkitykset löytyvät nuorten kulttuurista ja sen arvoista. Ajamisen tyypillisimmät merkitykset muodostavat ajamisen symboliavaruuden (vrt. Salo 1997). Tämä symboliavaruus näyttäytyy nuorten tarinoissa ajamisen ympärille kietoutuvien teki-
jöiden verkkona. Auto nuorten toiminnan kulttuurisena näyttämönä on paljon enemmän kuin kulkuväline.

Nuorten kirjoittamat tarinat olivat värikkäitä ja suoruudessaan koskettavia luettavia. Miltei jokaisessa tarinassa olivat läsnä monenlaiset tunteet, mikä varmaan liittyy nuorten kirjoittajien elämänvaiheeseen. Ajamista kuvattiin paljolti sen kautta, miltä se tuntui ja millaisia elämyksiä se herätti, montaakaan tiukan asialinjalla pysyttelevää ajamistarinaa ei vastaan tullut. Tosin kehyskertomuskin houkutteli kirjoittamaan tunteista, koska variointi perustui illan ikävyyteen tai hauskuuteen. Ajamistarinat olivat keränneet ympärilleen monia nuoruuteen liittyviä tärkeitä elementtejä kaveruudesta, yhdessäolosta, alkoholista tai oman elämän ohjaksissa olemisesta eli olennaisesti nuoruuden kontekstiin kuuluvista asioista. Tämä viittaa siihen, ettei ajamista voida tarkastella irrallisena vaan osana nuorten elämäkokonaisuutta ja elämäntyäliä (vrt. Berg & Gregersen 1993, Keskinen 1995).

Eri kehyskertomukset tuottivat jonkinverran erilaisia ajamistarinoita, mutta odotta-
maamme selkeää jakoa onnistuneisiin ja epäonnistuneisiin ajokokemuksiin ei tässä tutkimuksessa syntynyt. Sekä ikävään että hauskaan iltaan liitetyt kuvaukset onnettomuuksista kertovat omaa tarinaansa siitä, millaisia mielikuvia nuorilla liikenteeseen liittyy. Seuraavaan taulukkoon (taulukko 14) kokosimme eri tarinaversioiden keskeisimmän sisällön. Yhteenveto on karkea ja tarinoiden monimuotoisuutta yksinkertaistava, mutta se antaa kuvan siitä, mitkä ovat niitä keskeisempiä asioita, joita nuorten mielikuvissa ajamiseen liittyy. Taulukossa on eroteltu tarinat, joissa ajellaan kavereiden kanssa ja tarinat, joissa ajellaan yksin.

Taulukko 14 Yhteenveto tyttöjen ja poikien ikävistä ja hauskoista ajamistarinoista.

	Tytöt		Pojat	
	kavereiden kanssa	yksin	kavereiden kanssa	yksin
Ikävän illan tarinat	1. ajamiseen liittyy alkoholi, vauhti ja onnettomuus (<i>ajaminen hauskaa, onnettomuus opettaa</i>)	2. ajamiseen liittyy vauhti, kokemattomuus, eksyminen tai onnettomuus (<i>ajaminen ikävää tai pelottavaa, onnettomuus säilyttää</i>)	3. ajamiseen liittyy vauhti ja onnettomuus (<i>ajaminen kilpailua, kaahaamista ja näyttämistä, seurauksena onnettomuus</i>)	4. ajamiseen liittyy alkoholi ja onnettomuus (<i>ajaminen humalassa, päättyy onnettomuuteen</i>)
Hauskan illan tarinat	5. ajamiseen liittyy kuskina oleminen tai ajamiseen liittyy alkoholi, hauskanpito ja onnettomuus (<i>ajaminen velvollisuutena tai ajaminen ja hauskanpito johtaa onnettomuuteen</i>)	6. ajamiseen liittyy ongelmia ja onnettomuus (<i>ajaminen epäonnistumisena</i>)	7. ajamiseen liittyy alkoholi, vauhti ja onnettomuus, sekä ironia (<i>humalassa kaahaaminen johtaa onnettomuuteen</i>)	8. ajamiseen liittyy alkoholi ja onnettomuus (<i>humalassa ajaminen johtaa onnettomuuteen</i>)

Alkoholi ja kaverit ovat tarinoissa keskeisissä rooleissa. Kavereiden kanssa rellestetään, heille näytetään ja esitellään. Kavereiden mielipiteitä kuunnellaan ja kavereiden mukanaolo, hyväksyntä ja yhdessä toimiminen on tärkeää. Varsinkin tytöillä ovat kaverit keskeinen osa ajamistarinaa ja maaseudulla asuvien tyttöjen tarinoissa on lupaus huolenpidosta niin ettei toista jätetä. Tytöillä yhdessä ajaminen on hauskaa mutta yksin ajaminen ei sitä ole. Pojilla taas voimakkuus, tilanteiden hallinta ja toiminnallisuus ovat keskeisellä sijalla. Tarinoissa kaverit ovat erityisen strategisella paikalla nuorten maailmassa.

Alkoholi liittyy tarinoissa ajamiseen, hauskanpitoon sekä tunnelmaan. Varsinkin pojilla alkoholi toimii hauskuuden ehtona. Nuorille alkoholi on keino paineiden purkamiseen ja siinä on lupaus arjesta irti pääsemisestä. Tarinoiden sijoittuminen perjantai-iltaan kuvaa astumista vapauden valtakuntaan. Viikonloppu on nuoren omaa aikaa. Alkoholia nautitaan humaltumistarkoituksessa ja se rentouttaa. Humalan ihannoiti elää aja-

mistarinoissa. Runsas alkoholinkäyttö on yleensä liitetty poikiin, mutta myös tyttöjen tarinoissa on vahvoja ja monipuolisia humalakuvauksia. Tyttöjen humalainen ja humalahakuinen toiminta lähestyvät samaa maskuliinista toimintatapaa, joka on havaittavissa myös ajamiseen liittyvissä ilmauksissa. Joissakin tarinoissa löytyy ajamiseen ja alkoholiin liittyviä periaatteita, esimerkiksi ei ajeta humalassa, mutta nämä tarinat ovat poikkeuksia.

Suomalaisten nuorten aikuistumiseen liittyvinä rituaaleina ovat aikuiskontrollin ulkopuolella tapahtuvat kokeilut alkoholin tai autolla hurjastelun parissa. Tällaiset kokeilut vaarantavat paitsi nuorten itsensä myös ympäristön terveyden ja usein ympäristö paheksuu tällaista käyttäytymistä. Nuorten toimintatavat ovat aikuisten kokemina järjettömiä, mielettömiä ja ilman tarkoitusta. Järjettömimmälläkin toiminnalla on kuitenkin oma järjensä, mikäli se antaa juonen toiminnoille (vrt. Weckroth 1988). Tällaista käyttäytymistä on vaikea ymmärtää, ellei pohdi sitä symbolista merkittävyyttä tai niitä psykologisia funktioita, joita riskikäyttäytyminen palvelee. Se voi olla itsenäistymisen ilmaus, selviytymiskeino ahdistusta, turhautumista tai epäonnistumista vastaan tai keino oman identiteetin vahvistamiseen. Liikenne-riskien ottaminen voi kertoa myös yhteiskunnan arvostuksesta. On hallittava autonsa, itsensä ja elämänsä. Joskus riskin ottaminen on sosiaalisesti perusteltua. Se on nuoren arkipäivän hallintamekanismi, jolla tavoitellaan itsearvostusta ja -kunnioitusta.

Riskikäyttäytyminen liikenteessä voi toimia keinona samaistua ryhmään. Nuori ei halua jäädä yksin vaikka hintana olisi hengenvaarallisten riskien ottaminen. Yhteisyyden kaipuu näkyy ajamistarinoissa yhteen kerääntymisenä ja siinä, että normit ja standardit haetaan vertaisryhmästä. Sosiaalinen integraatio vertaisryhmään on tärkeä terveyden tunteen edellytys (Kannas 1994). Yksittäisen nuoren on oltava vahva voidakseen toimia vastoin kaveriporukan tahtoa. Ajotyylin vaikuttavana vahvana motiivina löytyy tarinoista kavereiden hyväksynnän hakeminen. Kavereiden mielipiteet vaikuttavat nuoren käsitykseen itsestään ajajana. Nuorten elämäntyylissä ovat keskeisessä asemassa arvot ja päämäärät, joissa motiiveina toimivat näyttämisen halu, kilpailu ja rehvastelu. Nuoruuden ominaispiirteiden lisäksi riskikäyttäytymistä liikenteessä lisää siihen liittyvä alkoholin vahva asema.

Murrosikä on täynnä tunteita, mikä osaltaan voi selittää tarinoissa esiintyvät rajut onnettomuudet. Onnettomuus liittyy kaikenlaisiin tarinoihin. Liikenne koetaan paikkana, joka on täynnä uhkakuvia. Nuoret ovat liittäneet tarinoihin paljon sitä, mitä liikenteessä ei saisi tehdä. Pojilla esiintyy vitsailua, liiottelua ja ironiaa onnettomuuksien yhteydessä,

mikä voi olla vaikean ja pelottavan asian peittämistä huumoriin. Tämä kertoo poikien tietävän ja ymmärtävän olevan mahdollista toimia toisinkin. Alasuutarikin (1994) on tutkimuksissaan todennut miesten kätkevän arat ja vaikeat asiat huumorin vaippaan ”surkoon hevonen kun sillä on niin iso pää” -tyyliin. Osaksi tarinoissa saattoi näkyä nuorten irrottelua tutkijoille. Kun liiottelee oikein kunnolla niin saa purettua uhmaansa ”jotakin” vastaan.

Tytöillä onnettomuuksiin ja niiden seurauksiin liittyy opetus. Opetukset ymmärrämme myös normatiivisina käsityksinä ja ne näkyvät nuorten selontekoina omasta käyttäytymisestä. Tarinoissa nämä selonteot näkyvät katumuksena, selittelynä sekä oman toiminnan pohtimisena, jolloin nuori tunnistaa itsessään houkutuksen toimia vastoin omia moraalisia ja juridisia periaatteita. Edellä mainitut kuvaukset onnettomuuden seurauksista kertovat sekä tyttöjen että poikien moraalien kehittymisestä päinvastoin kuin mitä Siurala (1991) on tutkimuksissaan todennut.

Ajamisen roolia nuorten elämässä tai ajamista osana nuorten elämäntyylejä ei tarinoista kirjoitettuna löydy. Se on tosin löydettävissä ilmitarinoiden takaa siinä, miten ajamistarinat on rakennettu. Auto ja ajaminen ovat olennaisen tärkeä osa monen nuoren elämää ja illanviettoa. Ajaminen näyttäytyy enemmän itseisarvona kuin välineellisenä arvona eli ajaminen on itsessään tärkeää eikä vain keino kulkea nuorten haluamiin paikkoihin.

Ajamiseen liitetyt asiat

Ajokortti on nuorten tarinoissa aikuisuuden symboli, joka on enemmän kuin ”lupa ajaa”. Ajokortin saamiseen liittyvä epävarmuus tytöillä ja varmuus pojilla voidaan yhdistää symbolisesti maskuliinisuuteen, joka ei ole ollut naiseuden ominta aluetta. Tästä kertovat poikien kuvaukset ajokortin menettämisen ikävyydestä, sillä ajokortin menettäminen merkinnee myös oman miehistyksen ainakin osittaista menettämistä. Tytöt liittävät ajokortin saamiseen onnistumisen myös institutionaalisesti. Tämä ilmenee tarinoissa myönteisenä suhtautumisena poliisiin ja poliisin ilmaisemana hyväksyntänä. Toisaalta tytöt näkevät ajokortin sen funktion kautta. Ajokortti mahdollistaa vapaan liikkumisen ja on sitä kautta hyödyllinen ja saavuttamisen sekä ponnistelun arvoinen. Ajokortti on lunastettava osoittamalla ajotaitonsa, jonka jälkeen kaverit tarkkailevat ja arvioivat nuorta kuljettajaa. Oman ajamisen tarkkailu on tytöillä tiedostetumpaa kuin pojilla. Poikien kuuluu ”luonnostaan” osata ajaa -siksikö sitä on joskus osoitettava niin äärimmäisillä keinoilla?

Tytöt eivät liitä tarinoihin uhoa tai vastustusta poliisia eli yhteiskuntaa vastaan. Sen sijaan pojat kokevat poliisin uhkana ja valvojana, joka puuttuu poikien toimiin ajamistilanteissa. Tämä voi olla poikien taistelua poliisin edustamaa institutionaalisuutta vastaan, joka kärjistetyssä muodossaan voi tarkoittaa oman psyykkisen eloonjäämisen puolesta taistelua (vrt. Ziehe 1991). Tyttöillä ei tämänkaltaista ilmiötä ole tarinoissa nähtävissä. Saattaa olla, että tyttöjä ja poikia käsitellään eri tavoin, mikä näkyy erilaisina puhetapoina puhuttaessa tytöistä ja pojista. Mm. Hoikkala (1989) on todennut, miten kukin nuorten kanssa tekemisissä oleva ammattiryhmä kuten poliisit, sosiaalityöntekijät ja opettajat tuottavat omat käsityksensä nuorista ja nuoruuteen liittyvästä. Käsitykset eivät ole kuitenkaan pyyteettömiä, vaan samalla ne perustelevat kyseisen intressantin tehtävän ja tärkeyden.

Ajamisen hierarkisen mallin ulottuvuudet (ks. kuvio 2 sivulla 19) voidaan löytää nuorten kirjoittamista tarinoista. Auton hallinta- ja käsittelytaidot tiedostetaan melko hyvin ajamiseen vaikuttaviksi tekijöiksi ja näitä nuoret myös pohtivat tarinoissaan. Tyttöjen ja poikien tarinoin liittyvissä ajotaitoilmauksissa havaitsimme eroja. Poikien ilmaukset auton hallinnan menettämisestä tai auton "luisumisesta" kertovat poikien tavasta hahmottaa itseään toimijana liikenteessä. Hallinta menetetään ja auto luisuu, syöksyy tai karkaa jonnekin niin, ettei siihen itse voi vaikuttaa.

Tyttöjen tarinoista löytyy feminiinisiä piirteitä sisältäviä kuvauksia epävarmuudesta ja vaistonavaraisuudesta. Tarinoissa korostuvat ilmaukset oman toiminnan säätelystä, varovaisuudesta, pyrkimyksestä varmuuteen ja vastuuseen sekä omien ajotaitojen pohdinta. Nämä kuvaavat Kumpulaisenkin (1995) tyttöjen toimintaan liittämää vastuurationaliteetin käsitettä. Se kuvaa tyttöjen sosiaalista suhdetta yhteiskuntaan ja toisiin ihmisiin ja merkitsee vastuuntunnon korostamista. Tyttöjen toimintaa ajotaitoilmauksissa voidaan näin tarkastella sen käytäntösuhteen kautta, mikä heillä on maailmaan. Tällä tarkoitamme sitä tapaa, jolla tytöt tuottavat elintarpeensa ja muut elämänsä välttämättömyydet vastuun ja omien taitojen pohdintojen kautta (vrt. Alasuutari 1994). Nämä kuvaukset asettuvat Keskisen (1995) ajamisen tasoista ylimmälle tasolle, joka kertoo yksilön arvoista, elämän päämääristä sekä elämisen taidoista.

Tyttöjen toiminta kuskeina sekä kavereitten kyyditsijöinä kertoo paitsi vastuurationaliteetistä (vrt. Kumpulainen 1995) myös Keskisen (1995) kolmannesta ajamisen tasosta eli strategisesta tasosta, johon liittyvät ajamisen tavoitteisiin sekä tilanteeseen liittyvät tekijät. Sosiaalinen tilanne autossa (eli kavereiden vaikutus) otetaan annettuna eli sen vaikutuksia ajamiseen pohditaan melko harvoin. Pojilla ei kuski-ilmauksia kavereiden kyy-

ditsijänä esiintynyt. Pojat kertoivat tarinoissaan vauhdista, suurista nopeuksista, kilpajosta ja paremmuuden näyttämisestä. Nämä toiminnot voivat viitata symboliikkaan, jossa pojat tasapainoilevat miehisyyden alueella ja jossa maskuliinisuus on sidottu maineeseen ja kunniaan muiden silmissä (vrt. Vaaranen 1998). Nuorilla hyvä kuski näyttäytyy sellaisena, joka hallitsee auton kovassakin vauhdissa. Hyvä kuski ei välttämättä ole turvallinen, sillä nopeusrajoitusten mukaan tai varovasti ajaminen voi olla osoitus siitä, ettei hallitse autoa tai vaativia ajotilanteita. Poikien ilmaukset asettuvat Keskinen (1995) hierarkian ylimmälle tasolle, joissa vauhti, ylinopeudet ja kilpa-ajo kuvaavat arvoja ja elämisen taitoja tai päämääriä. Nuorten miesten ajotavat ja asenteet ovat riskialttiimpia kuin nuorten naisten, toisaalta naiset omaksuvat yhä enemmän miesten sosiaaliseen rooliin kuuluvia asioita. Tyttöjen ilmaukset vauhdista lähestyvät perinteistä maskuliinista toimintatapaa ja he pyrkivät omaksumaan maskuliinisia piirteitä osaksi omaa feminiinisyttään. Näin tyttöjen omaksumien maskuliinisten käytäntöjen voidaan ajatella murentavan oletettua feminiinistä solidaarisuutta, joka perustuu toisista huolehtimiseen (vrt. Kumpulainen 1995).

Liikennetilanteiden hallintaa pohditaan tarinoissa vähän. Ajamista ei pohdita siltä kannalta, mikä vaikutus sillä on muihin tielläliikkujiin. Suhtautuminen ajamiseen perustuu yksilöllisyyttä, vapaata kilpailua ja omaa pärjäämistä korostavaan suorituskeskeiseen kulttuuriin. Kuitenkin liikenne ja siellä liikkuminen on ennenkaikkea sosiaalista toimintaa, jossa vaaditaan toisten huomioonottamista ja kärsivällisyyttä. Pohdinnan arvoisena näyttäytyy se, kuka autossa oikein päättää, mihin mennään ja miten ajetaan. Auton ja autossa vallitsevan sosiaalisen tilanteen hallinta vie tarinoiden kuljettajilta huomiokyvyn niin, että auton ulkopuolelle ei sitä riitä. Nuorelle on tärkeämpää se, mitä tapahtuu auton sisällä kuin sen ulkopuolella.

Ajokortista, ajotaidosta ja ajamisesta kertovien ilmausten taustalta on tulkittavissa ajatus siitä, miten ajamisessa(kin) on perimmältään kyse siitä, olenko tarpeeksi hyvä vai en. Ajaminen on eräs keino itse päättää miten iltansa viettää, mihin menee tai keitä kavereita autoonsa ottaa. Ajaminen kehystää nuorten illan eli luo toiminnalle raamit ja auto antaa puitteet yhdessäololle. Nuorten toiminta ja oleminen tiivistyy liikkeellöölön ja ikävintä mitä voi sattua on jäädä kotiin katsomaan TV:tä. Ajamisen myötä nuorten toiminta siirtyy kauemmas kodista ja lähiyhteisöstä. Ajamista eivät rajoita vanhemmat. Bensaan kulutettuja markkoja nuoret harvoin pohtivat. Oma ajotaito asettaa viimeiset rajat - matka jatkuu niin kauan kuin auto pystytään hallitsemaan.

Tutkimuksen luotettavuuden arviointia

Aineiston käsittelyn ja analyysin peruslähtökohtana meillä on ollut pyrkimys soveltaa menetelmiä, joiden avulla voimme pureutua läpi koko tarinamassan ja hakea siitä tutkimustehtävän kannalta kiinnostavia jäsennyksiä. Tarkoituksenamme on ollut saada kattava kuva koko aineistosta, jossa jokaisella kertomuksella on oma sanomansa. Myös Pyörälä (1991) on tutkimuksessaan soveltanut ajatusta, jonka mukaan jokainen tutkimukseen osallistuva on oman kulttuurinsa edustajana riittävän hyvä informantti ja jokaisen puheessa on kulttuuriset jäsennykset. Tässä tutkimuksessa olemme käyttäneet systemaattista sanasto- ja tarina-analyysia, jonka avulla on mahdollista välttää erojen tekeminen niin sanottujen hyvien ja huonojen kertomusten välillä.

Tarinoiden analyysin tueksi olemme esittäneet runsaasti sitaatteja nuorten kirjoittamista ajamistarinoista. Ne tuovat nuorten oman kerronnan kuuluviin ja lisäävät myös tutkimuksen ja analyysivaiheen luotettavuutta. Subjektien luomien merkitysten ja tutkijan antamien merkitysten välinen suhde kertoo tutkimuksen validiteetista. Sitaatit tuovat esiin kaunisteleamatonta materiaalia, johon tutkijan ennakkoluulot eivät ole päässeet vaikuttamaan. Sitaattien avulla lukija voi arvioida tehtyjen tulkintojen oikeellisuutta (vrt. Eskola & Suoranta 1996).

Tutkimustilanteen ainutkertaisuus, dynaamisuus ja prosessiluonteisuus eivät tue perinteistä reliabiliteettitarkastelua (Syrjälä ym. 1994). Kvalitatiivisen tutkimuksen kohdalla tulosten samana pysyminen ei ole niin relevanttia, jos oletetaan että tutkimuksella voidaan tavoittaa "monia todellisuuksia". Nuorten ajamiselle antamat merkitykset ovat muuttuvia ja niihin vaikuttavat paitsi nuorten kehitykseen liittyvät tekijät myös aina yksilölliset tekijät sekä ympäröivän yhteiskunnan muuttuminen. Ajaminen ei ole todellisuutta vielä 15-vuotiaana, joten voimme olettaa, että monet ajatukset on saatu TV:stä, lehdistä, elokuvista tai muita ajajia seuraamalla. Toisaalta jokainen nuori on ollut jonkun kyydissä ja siten liikenne järjestelmänä on tuttu. Tarkoituksena on ollut etsiä niitä nuorten mielikuvia, jotka liittyvät ajamiseen ja ovat osa nuorten elämäntyä. Kerätty tieto on rajoittunutta ennustamaan, sillä elämä itsessään on odottamatonta ja ennalta ennustamatonta. Tällöin tutkimus ei niinkään pyri luomaan toiminnan lakeja, vaan lisäämään inhimillistä ymmärrystä ajamiseen liittyvästä sosiaalisesta elämästä. Tutkimus pyrkii myös herättämään keskustelua ja uusia ajatuksia. (vrt. Syrjälä ym. 1994.)

Tarkka dokumentointi mahdollistaa tutkimuksen kulun ja sen luotettavuuden arvioinnin. Olemme pyrkineet esittelemään käyttämämme aineiston käsittely-, luokittelu-

ja analyysisäännöt mahdollisimman yksiselitteisesti, jotta lukijalla olisi mahdollisuus seurata tarinoista tekemiämme päätelmiä. Analyysin luotettavuutta olemme pyrkineet lisäämään triangulaatiolla eli käyttämällä hyväksi kahden tutkijan analyysien vertailua. Tutkijan reflektiivinen ote tutkimukseensa lisää tutkimuksen luotettavuutta. Tutkijan olisi tarkkailtava itseään, omia reaktioitaan ja tuntemuksiaan ja kirjattava niitä ylös. (Tynjälä 1991.) Ennakkokäsityksemme nuorista miehistä liikenteen riskiryhmänä on vaikeuttanut ajoittain tarinoiden tulkintaa, erityisesti tarinoissa esiintyneet ennakko-oletuksen vastaiset ajatukset ovat olleet vaikeammin löydettävissä. Toisaalta tulkinta on väistämättä aina vajavainen ja yksipuolinen käsitys ilmiöstä.

Elämän ja kertomuksen suhde on kaksisuuntainen, kertomus matkii elämää ja elämä kertomusta. Kertomusten ehdot vaikuttavat ihmisten elämään, ihminen ei toiminnassaan koskaan ole täysin vapaa. Vaikka kertomus ei heijastaisikaan uskollisesti elämää sinänsä, se kuitenkin voi kertoa elämästä jotain olennaista. Nuorten ajamistarinat ovat 15-vuotiaiden kuvitelmia ja eräällä koulun oppitunnilla kirjoitettuja. Ne eivät siten ole kuvauksia todellisista tilanteista. Niistä voi kuitenkin löytää oleellisia ajamiseen liittyviä ja nuorten tärkeinä pitämiä asioita. Kukin tarina paljastaa välähdyksen siitä, miten nuori tarkastelee liikennettä. Käyttäytymisessä ei ole vain yhtä merkitystä, vaan sillä on useita merkityksiä ja mieliä riippuen katsomistavasta.

Jokaista todellisuuden tulkintaa muovaa osittain tilanne, joka tuotti sen. Ihmistä voidaan ymmärtää vain yhteiskunnallisen ja historiallisen aikansa kontekstissa ja suhteessa niihin kommunikaation muotoihin, joissa hän voi ilmaista itseään. (Hänninen 1996.) Kirjoittamistilanne koulussa on osaltaan vaikuttanut tuotettuihin tarinoihin. Mahdollisuus kirjoittaa tarina nimettömänä on auttanut mielikuvituksen lentoon ja tuottanut tarinoita, joissa asioista puhutaan suoraan ja rohkeasti.

Samantyylliset tarinat saattoivat olla sekä ikävän että hauskan illan kuvausta. Osa kirjoittajista "otti ohjat käsiinsä" ja kirjoitti oman ajamistarinansa kehyskertomuksesta välittämättä. Joku oli jopa yliviivannut "hauska" -sanon kehyskertomuksesta ja kirjoittanut "ikävä" sen tilalle. Johtuiko tämä nuorten tarpeesta vastustaa tutkimuksen asettamia raameja vai oliko kehyskertomuksen kieli (hauskuus -ikävyys) nuorille vierasta? Olisivatko nuorten vastaavissa tilanteissa käyttämät sanat, kuten "siistiä", "sikamakeeta" tai "sairasta" tuottaneet paremmin erilaisia tarinaversioita? Ikävät juonenkäänteet ja onnettomuuskuvaukset korostuivat nuorten kirjoittamissa tarinoissa. Ikävien asioiden liittäminen ajamiseen oli nuorista luontevampaa. Kuvaako tämä liikennekasvatuksen sisällöissä

korostuneita asioita -eli riskejä ja onnettomuuksia? Näkykö onnettomuustarinoissa julkisuuden liikennekuva?

Peruskoulun 9 luokkalaisten asenteet ja kuva maailmasta ovat kohtalaisen pysyviä ja perusta aikuisen maailmankuvalle. Tämän ikäiset ovat myös kykeneviä kirjoittamaan tarinoita. Kaijanahon (1987, 291) mukaan peruskoulun 9-luokkalaisten teksteistä "nousee mieleen kuva elävästi ja intomielisesti ajattelevista, tärkeinä pitämiään asioita tarkasti pohtivista nuorista, joille mielipiteiden muodostaminen ja ilmaiseminen tuottaa nautintoa." Nuorten maailma näyttää asiallisesti samalta kuin aikuisten maailma, mutta heillä on siihen oma näkökulmansa. Yksilötasolla 9-luokkalaisia kiinnostavat hyvin erilaiset asiat, silti koko ikäluokalla on Kaijanahon (emt.) kirjoitelma-aineiston perusteella selkeä kuva ihmisten ja maailman ongelmista ja selviytymismahdollisuuksista nykyaikana. Nuori tulkitsee elämäänsä ja kokemuksiaan suhteessa omaan elämäntarinaansa. Oman elämän kokonaisuus puolestaan vaikuttaa siihen, millaisia merkityksiä nuori antaa eri asioille ja tilanteille. Nuoren 15-vuotiaana ajamiseen liittämät merkitykset voivat muuttua kasvun ja kehityksen myötä, myös oma kokemus muuttaa toiminnan merkityksiä. Toisaalta ajamiseen liitetyt mielikuvat ja odotukset vaikuttavat siihen, miten nuori käyttäytyy liikenteessä, millaista liikennekasvatusta hän katsoo tarvitsevänsä tai millä mielellä hän sellaista vastaanottaa.

9. UUELLEEN LÄHTÖVIIVALLA: MITÄ MATKA ON OPETTANUT?

*“Hei, hän syntynyt on vauhti kallossaan,
hei, hei, hei, ja bensaa suonissaan.
Neulansilmä vasempaan ja sataa oikeaan,
loiva vasen ja antaa mennä vaan.”*

Ajaminen on nuorille tapa viettää aikaa sekä kokeilla mahdollisuuksiaan ja rajojaan. Se on myös nuorten yhdessäoloa, johon eivät kuulu vanhemmat, opettajat eivätkä muutkaan aikuiset (vrt. Kumpulainen 1995). Nuorten mielikuvia liikenteessä toimimisesta eivät ohjaa yhteiskunnan säännöt vaan heidän omat norminsa ja arvonsa. Kodissa ja koulussa nuoriin kohdistuva ulkoinen kontrolli murtuu ja nuoret irrottautuvat arjesta ja siirtyvät aikuiskontrollin ulkopuolelle kokeilemaan aikuisuuteen liittämäänsä rituaaleja. Riskikäyttäytyminen on monelle nuorelle tyylikeino sekä sosiaalista normaaliutta, joka toimii samalla muista erottautumisen strategiana. Se tarjoaa ratkaisun nuorelle toimintojen välisten valintojen ongelmiin: teen jotakin määrättyä, koska kaikki muutkin tekevät. Riskikäyttäytyminen onkin sosiaalisesti ja psykologisesti perusteltua, koska sillä on oma funktionsa nuorten kehityksessä.

Liikennekasvatuksen (ja terveystkasvatuksen yleensä) on otettava lähtökohdaksi riskikäyttäytymisen palkitsevuus sekä siihen liittyvä toimintaorientoituneisuus. Ajaminen ajankuluna ja itsensä toteuttamisen välineenä sekä omien rajojen kokeiluna edustaa vastakulttuurista valtiolliselle turvallisuuteen pyrkivälle liikennekasvatukselle eikä siten ole nuoresta tavoittelemisen arvoista. Toinen liikennekasvatuksen lähtökohta on nuoret itse sekä heidän oma moraalinen ja juridinen käsityksensä oikeasta ja väärästä sekä ymmärrys toimintojensa seurauksista. Liikennekasvatuksen tavoitteena tulee olla ajamiseen liittyvien mielikuvien, haaveiden ja kokeilujen muuttaminen realistisempaan ja turvallisempaan suuntaan. Nuorilla mielikuvat autolla hurjastelusta tai alkoholinkäytöstä ovat ihannoivia ja epärealistisia. Tiukasti asialinjalla pysyttelevä päämääräorientoinut liikennekasvatus ei aina osu kohdalleen elämyksiä hakevan nuoren maailmassa. Liikennekasvatuksen substanssikeskeisyydestä on siirryttävä laajemmin nuorten elämäntyylin huomioivaan vaikuttamiseen, jossa nuorten kaveripiiri ja muu nuorisokulttuuri otetaan mukaan.

Aikuiset eivät ole keskeisessä osassa nuorten ajamistarinoissa vaan mainintoina harvojen tarinoiden sivulauseissa (vrt. Kumpulainen 1995). Tarinoista jää puuttumaan kodin ja koulun rooli nuorten elämässä. Koulu onkin menettämässä asemaansa liikennekasvatuksen (myös terveystkasvatuksen) vaikuttamisen kanavana. Koulun rinnalle ovat

nousseet vertaisryhmät ja media liikennekasvatuksen kehittäisen ja vaikuttamisen foorumeiksi.

Liikennekasvatus on ollut hyvin asiantuntijavaltaista, jossa nuoret ovat olleet kohteena ja tiedon vastaanottajina. Asiantuntijoiden on muutettava vaikuttamisensa keinoja. Heidän tulee pyrkiä saamaan median sisään kanavia, joiden kautta on mahdollista kommentoida nuoria ja liikennettä koskevia uutisia ja artikkeleita sekä syventää ja monipuolistaa median yksinkertaistamia näkökulmia. Median sisällä kanavat luodaan ohjelmiin, jotka käsittelevät nuoria ja joissa nuoret itse puhuvat. Median kautta on mahdollista hakea ja vahvistaa keinoja, jotka toimivat muista erottautumisen strategioina palvelussa samoja arvoja ja päämääriä kuin riskikäyttäytyminenkin tekee. Tällaisen ohjelman (esim. Jyrki 1998) suunnittelussa liikennekasvatuksen asiantuntijoiden ("know") on tehtävä yhteistyötä viestinnän ja mainonnan ("how") ammattilaisten kanssa viestin välittämisessä. Onnettomuuden seurausten dokumentointi uhrin itsensä tai kaverinsa menettäneen nuoren kuvauksena todellisuudesta ovat realiteetteja, joilla on vaikutusta. Eräs liikennekasvatusta ja koko terveystieteistä koskeva haaste on verkkoviestintä, jossa keskeisenä kysymyksenä on millaista tietoa verkkoon tuotetaan ja kuka sitä tuottaa.

Jatkotutkimuksissa on selvitettävä, missä ikävaiheessa ja miksi nuori liittyy riskikäyttäytymisen elementit ajamiseen ja miten autokoulu ja ajokokemus niitä muuttavat? Millaisia ovat esimerkiksi 12- tai 18 -vuotiaiden kirjoittamat ajamistarinat ja miten nuoret itse tulkitsevat ja ymmärtävät toistensa kirjoittamia tarinoita?

LÄHDELUETTELO

- Aittola H. & Kallio E. 1991** Traditoiden merkitys kvalitatiivisessa tutkimuksessa, *Kasvatus -lehti* no. 5-6, s. 365-432
- Alasuutari P. 1994** Laadullinen tutkimus, Vastapaino, Tampere
- Apo S. 1990** Kertomusten sisällön analyysi, teoksessa Mäkelä K. (toim.) *Kvalitatiivisen aineiston analyysi ja tulkinta*, Gaudeamus, Helsinki
- Basch ym. 1987** Perceptions, Attitudes, Motivations and Behaviors of Drivers 18 to 22 Years Old, ED 314419
- Beck K. H. & Lockhart S. J. 1992** A Model of Parental Involvement in Adolescent Drinking and Driving, *Journal of Youth and Adolescence*, vol.21, No. 1, s. 35-51
- Berg H-Y. & Gregersen N. P. 1993** Samband mellan unga bilföräres livstil och deras olycksrisk i trafiken, *Väg- och Trafik -Institutet Rapport 374*, Linköping
- Clifford M.M. 1991** Risk-Taking: Theoretical, Empirical and Educational Considerations, *Educational Psychologist*, 26, 263-297
- Eskola A. 1981** Sosiologian tutkimusmenetelmät, WSOY, Juva
- Eskola A. 1988** Non-Active Role-Playing: Some Experiences, teoksessa Eskola A. *Blind Alleys in Social Psychology*, *Advances in Psychology*, North-Holland, Netherlands, s. 239-305
- Eskola J. 1991** Eläytymismenetelmän käyttö sosiaalitutkimuksessa -tekninen opas aloittelijoille, Työraportteja B:33, Sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos, Tampereen yliopisto
- Eskola J. 1996** Kvalitatiivisen tutkimuksen luennot joulukuussa 1996, Jyväskylän yliopisto
- Eskola K. & Eskola J. 1995** Tuottaako eläytymismenetelmä ainoastaan stereotypioita? Teoksessa *Ihmistieteiden 1990-luvun metodologiaa etsimässä - keskustelua kasvatustieteiden 1990-luvun metodologiasta*. Lapin yliopiston kasvatustieteellisiä julkaisuja C 8. Rovaniemi
- Eskola J. & Suoranta J. 1996** Johdatus laadulliseen tutkimukseen, Lapin yliopisto
- Finn P. & Bragg B. 1986** Perception of the Risk of an Accident by Young and Older Drivers, *Accident Analysis & Prevention*, 18, 289-298

Gregersen N. P. 1996 Young car drivers. Why are they overrepresented in traffic accidents? How can driver training improve their situation?, VTI rapport 490A

Hakkarainen K. & Mikkonen V. 1988 Ylioppilaskokelaiden käsitykset nuorten liikenneonnettomuuksista, Liikenneturvan tutkimuksia 97, Helsinki

Hallman M., Kannas L. & Tynjälä J. 1992 Tupakka, tuoppi ja elämisen terveystyyli. Tutkimus 11-16 -vuotiaiden tupakoinnista ja alkoholin käytöstä, Sosiaali- ja Terveystieteiden tutkimuskeskus, raportteja 61, VAPK-Kustannus, Helsinki

Hatakka M. 1998 Novice drivers' risk- and self-evaluations: use of questionnaires in traffic psychological research: method development, general trends in four sample materials and connections with behaviour, Turun yliopiston julkaisuja, Sarja B, Osa 228, Turku

Hatakka M., Keskinen E., Katila A., Laapotti S. 1995 Kuljettaja, ajoneuvo ja ajotapa: nuorten mieskuljettajien suhtautumistekijöiden yhteys automallin valintaan ja liikennevahinkoihin, Psykologian tutkimuksia 99, Turun yliopisto, Psykologian laitos

Hoikkala T. 1993 Katoaako kasvatusta, himmeneekö aikuisuus? Aikuistumisen puhe ja kulttuurimallit, Gaudeamus, Gummerus, Jyväskylä

Hoikkala T. 1989 Nuorisokulttuurista kulttuuriseen nuoruuteen, Gaudeamus, Helsinki

Hulkko P. 1990 Nuorten nais- ja mieskuljettajien käsityksiä liikenteen riskeistä ja omasta ajotaidostaan, Turun yliopisto, Pro Gradu työ

Häkkinen S. & Luoma J. 1991 Liikennepsykologia, Karisto Oy, Hämeenlinna

Hänninen V. 1996 Tarinallisuus ja terveystutkimus, Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti 2/ 1996:33:109-118

Irwin C. E. Jr 1993 Adolescence and Risk Taking: How are they related?, teoksessa Bell N. J. & Bell R. B. (toim.) Adolescent Risk Taking, Sage Publications Inc., California, s. 7-28

Jessor R. 1987 Risky Driving and Adolescent Problem Behavior: An Extension of Problem-Behavior Theory, Alcohol, Drugs and Driving, Volume 3, Numbers 3-4, s. 1-11

Jessor R. & Jessor S.L. 1977 Problem Behavior and Psychosocial Development. A Longitudinal Study of Youth, Academic Press

Jonah B. A. 1986 Accident Risk and Driver Risk-taking Behaviour among Young Drivers, Accident Analysis and Prevention, Vol 18, No 4, 225-271, August

Jyrki 1998, MTV 3, nuortenohjelma

Järventie I 1994 Selviytyä hengiltä -Sosiaalipsykologinen ja sosiaalipsykiatrinen näkökulma itsemurhiin, Stakes. Tutkimuksia 34, Tampereen yliopisto, Sosiologian ja sosiaalipsykologian laitos, Kansanterveystieteen laitos, Gummerus, Jyväskylä

Kaijanaho M. 1987 Nuoret kirjoittajina -maailmankuva ajattelevan ja kirjoittavan nuorison todellisuussuhteessa, Suomen kasvatustieteellinen aikakauskirja Kasvatus 18, 4, 286-293

Kannas L. 1994 Kolme arvoitusta -terveys, kasvatusta, inhimillinen kasvu ja kehitys, teoksessa Peltonen H. (toim.) Koulu terveyden arvostusta pohtimassa, Opetushallitus, Painatuskeskus Oy, Helsinki

Keskinen E. 1995 Why do young drivers have more accidents? Liikenneturvallisalan tutkijaseminaari 3-4.5.1995, Korpilampi

Kiiski H. 1992 Kuljettajaitsetunnon yhteys liikennevahinkoihin ja ajamiseen liittyvien ilmiöiden havaitsemiseen nuorilla nais- ja mieskuljettajilla, Turun yliopisto, Psykologia, Pro gradu -tutkielma

Kokko A-M. 1990 Nuorten tavat jäsentää liikennettä, Tampereen yliopisto, Pro gradu -tutkielma

Kumpulainen P. 1995 Ollakseen jotain -tutkimus Porin selviämisaseman nuorista, STAKES Raportteja 185, Gummerus, Jyväskylä

Laapotti S. 1991 Uusien kuljettajien kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet Suomessa vuosina 1978-87, Turun yliopiston psykologian tutkimuksia

Lehtonen M. 1996 Merkitysten maailma. Kulttuurisen tekstintutkimuksen lähtökohtia, Vastapaino, Tampere

Matthews M. & Moran A. 1986 Age Differences in Male Drivers' Perception of Accident Risk: The Role of Perceived Driving Ability, Accident Analysis and Prevention 18, 299-313

Mead M. 1971 Ikäryhmien ristiriidat, Sukupolvien tutkimusta, Otava, Helsinki

Mikkonen V. & Keskinen E. 1980 Sisäisten mallien teoria liikennekäyttäytymisestä, Helsingin yliopisto, General Psychology Monographs No B1

Näätänen R. 1972 Maantiekoulema, Tutkimus liikenneonnettomuuksista, WSOY, Porvoo

Preusser D. F., Ferguson S. A. & Williams A. F. 1998 The Effect of Teenage Passengers on the Fatal Crash Risk of Teenage Drivers, Accident Analysis and Prevention, Vol. 30, No. 2, s. 217-222

- Pulkkinen L. 1984** Nuoret ja kotikasvatus, Otava, Keuruu
- Pulkkinen L., Kalavainen J., Kangas A. & Marin M. 1988** Keski-suomalainen nuori: päihteiden käyttö nuorten elämässä, Jyväskylän yliopiston psykologian laitoksen julkaisuja 294, Jyväskylän yliopiston monistuskeskus
- Puuronen V. 1997** Johdatus nuorisotutkimukseen, Vastapaino, Tampere
- Pyörälä E. 1991** Nuorten aikuisten juomakulttuuri Suomessa ja Espanjassa, Alkoholipoliittisen tutkimuslaitoksen tutkimusseloste no 183, Helsinki
- Pötsönen R. 1995** Nuorten biologinen kypsyminen ja seksuaalinen kokeneisuus koulun terveystietokasvatuksen haasteena, teoksessa Kannas L. (toim.) Koululaisten kokema terveys, hyvinvointi ja kouluviihtyvyys, WHO-koululaistutkimus, Opetushallitus, Haka-paino Oy, Helsinki
- Rajalin S. 1998** Poikkeava nopeuskäyttäytyminen tieliikenteen turvallisuusongelma, Liikenneturvan tutkimuksia 118/1998
- Rajalin S. 1991** Liikenne ja psyykkiset ilmiöt, Teoksessa Auto, terveys ja ympäristö, Toim. Santalahti ym. Gaudeamus, Helsinki, s. 131-136
- Rajalin S. 1984** Nuoret liikenteen riskiryhmä, Liikenneviikku 5/1984, 17-20
- Rajalin S., Auranen T. & Sipilinen L. 1989** Ongelmakuljettajat osa II, Kuljettajien riskikäyttäytyminen, Liikenneturvan tutkimuksia 100, Helsinki
- Raymond S., Jolly K. V., Risk A. V. & Shaoul J. E. 1973** An evaluation of the effectiveness of drivers education in reducing accidents among adolescents, University of Salford, Road Safety Research Unit, Department of Civil Engineering Report
- Rimpelä M., Luopa P. & Siivola M. 1996** Kouluterveys 1995-tutkimus: humalaa ja huumeita Helsingissä. Tutkimus peruskoulun, lukion ja ammattioppilaitosten oppilaiden alkoholin ja huumeiden käytöstä joulukuussa 1995. Peruseräraportti, Stakes, Helsingin yliopiston kansanterveystieteen laitos, Helsingin kaupungin sosiaalivirasto, Päihdeasiain-toimisto
- Rimpelä A., Rimpelä M., Vikat A., Ahlström S., Huhtala H. & Lintonen T. 1997** Nuorten terveystapatutkimus: Tupakointi ja päihteet 1977-1997, Tampereen yliopisto, Terveystieteen alitos, STAKES 28/1997, Helsinki
- Ruoppila I. 1997** Lapsuudesta nuoruuteen -johdanto, teoksessa Lyytinen P., Korkiakangas M., Lyytinen H. (toim.) Näkökulmia kehityspsykologiaan -kehitys kontekstissaan, WSOY, Porvoo, s. 158-167

Salmi H. 1991 Autokulttuuri ja vauhdin maailma, teoksessa Auto, terveys ja ympäristö, toim. Santalahti ym. Gaudeamus, Helsinki, s. 21-30

Salmi H. & Summala H. 1998 Nuorten aiheuttamat kuolemaan johtaneet kovavauhtiset tieliikenneonnettomuudet vuosina 1992-1996, Liikenneministeriön julkaisu 3/98

Salo M. 1997 Nautinnon, vaaran ja varoituksen merkit: vertaileva tutkimus Suomessa julkaistun painetun savekemainonnan ja tupakan vastapropagandan kuvista ja kuvasisällöistä vuosina 1870-1996, Taideteollisen korkeakoulun tiedotus- ja julkaisusikkö, Helsinki

Schultze H. 1990 Lifestyle, Leisurestyle and Traffic Behaviour of Young Drivers, VTI Rapport 364A, Linköping

Siljander P. & Karjalainen A. 1991 Merkityksen käsite kasvatustieteessä, Kasvatus -lehti no. 5-6, s. 365-432

Siurala L. 1991 Aikuisten käsityksiä nuorisosta, Teoksessa Lähteenmaa J. & Siurala L. (toim.) Nuoret ja muutos, Tilastokeskus, Nuorisotutkimusseura, Tutkimuksia 177, Helsinki

Suomen Tieliikenneonnettomuudet 1996, Liikenneturva, Tammer-Paino Oy, Tampere

Suoranta J. 1995 Tutkimuksen suunnittelun ja aineiston hankinnan luennot marraskuussa 1995, Jyväskylän yliopisto

Syrjälä L., Ahonen S., Syrjäläinen E. & Saar S. 1994 Laadullisen tutkimuksen työtapoja, Kirjayhtymä Oy, Rauma

Tieliikenneonnettomuudet 1997, Liikenne ja matkailu 1998:12, Tilastokeskus, Helsinki

Trimpop R. M. 1994 The Psychology of Risk Taking Behavior. Advances in Psychology 107, North-Holland

Tränkle U., Gelau C. & Metker T. 1990 Risk Perception and Age-Specific Accidents of Young Drivers, Acciden, Analysis and Prevention, Vol. 22, No 2, s. 119-125

Tynjälä P. 1991 Kvalitatiivisten tutkimusmenetelmien luotettavuudesta, Kasvatus-lehti no. 5-6, s.365-432

Tähdet, tähdet 1992, Rauli "Badding" Somerjoen lauluja, Love Kustannus Oy, Helsinki

Udry J. R. 1988 Biological predispositions and social control in adolescent sexual behavior, *American Sociological Review*, 53, 709-722

Uusitalo P. 1991 Auton yhteiskunta, Teoksessa *Auto, terveys ja ympäristö*, toim. Santalahti ym. Gaudeamus, Helsinki, s. 178-204

Vaaranen H. 1998 Kun ratti lähtee käsistä. Tutkielma autoilunuoorten kaahailusta Etelä-Suomessa 1990-luvulla, Oikeussosiologian pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto, Valtiotieteellinen tiedekunta, Helsinki

VALT 1997 Yhteenveto liikennevahinkojen tutkijalautakuntien tutkimista rattijuopumusonnettomuuksista vuosina 1968-1996, Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuuustoimikunta (VALT), Helsinki

Välimaa R., Kepler K. & Yeganegi N. 1995 Koettu terveys ja onnellisuus sekä sairaudet koululaisten arjessa, teoksessa Kannas L. (toim.) *Koululaisten kokema terveys, hyvinvointi ja kouluviihtyvyys*, WHO-koululaistutkimus, Opetushallitus, Hakapaino Oy, Helsinki

Weckroth K. 1988 Toiminnan psykologia, Hakapaino Oy, Helsinki

Ziehe T. 1991 Uusi nuoriso -epätavanomaisen oppimisen puolustus, Vastapaino, Gummerus, Jyväskylä

Zuckerman M. 1990 The Psychophysiology of Sensation Seeking, *Journal of Personality* 58:1, 313-345

Öberg P. & Ruth J-E. 1994 Hyvä vanhuus -kaikesta huolimatta, teoksessa Uutela A. & Ruth J-E. (toim.) *Muuttuva vanhuus*, Gaudeamus, Tampere, Tammerpaino, S.

LIITE 1: Pilottitutkimuksen instruktio ja kehyskertomus

“Hei 9-luokkalainen!

Kesällä 1996 meitä koskettivat lukuisat nuorten kuolemaan johtaneet liikenneonnettomuudet. Päätimme tehdä Jyväskylän yliopiston terveystieteen laitoksella opinnäytetyön nuorten liikennekäyttäytymisestä. Tarkoituksenamme on lähestyä nuoria ja nuorten liikennekäyttäytymistä reilusti ja avoimesti. Työmme nimellä “Bensaa suonissa -nuorten kertomuksia liikenteestä” haluamme keroa, että nuorten oma näkemys tutkimuksessa tärkeä.

Kirjoittamalla tarinan autat meitä uuden ja ehkäpä myös erilaisen liikennekasvatuksen suunnittelussa. Tarinasi on meille tärkeä. Sinulle on varattu 15 min. aikaa tarinan kirjoittamiseen. Tarinasi on luottamuksellinen, älä kirjoita siihen nimeäsi.”

Kevätauringon paistaessa helmikuussa 1997

Eija Ikonen	Leena Piippa
terveystieteen yo	terveystieteen yo
terveydenhoitaja	terveydenhoitaja

Pilottitutkimuksen kehyskertomus:

“Jussi/Niina ajelee kylälle ja tapaa siellä kavereitansa. Kaverit hyppäävät auton kyytiin ja matka jatkuu. Illasta tulee yllättävän hauska/ikävä. Mitä oikein mahtoikaan tapahtua? Käytä mielikuvitustasi ja kirjoita kertomus siitä, mitä autoillessa tapahtui?”

LIITE 2: Tutkimuksen instruktio

Hei 9-luokkalainen

Teemme Jyväskylän yliopiston terveystieteen laitoksella opinnäytetyön nuorten liikennekäyttäytymisestä. Tarkoituksenamme on lähestyä nuoria ja nuorten liikennekäyttäytymistä reilusti ja avoimesti. Työmme nimellä “Bensaa suonissa -nuorten kertomuksia liikenteestä” haluamme kertoa, että nuorten oma näkemys on tutkimuksessa tärkeä.

Kirjoittamalla tarinan autat meitä uuden ja ehkäpä myös erilaisen liikennekasvatuksen suunnittelussa. Tarinasi on meille tärkeä. Sinulle on varattu noin 15 minuuttia aikaa tarinan kirjoittamiseen.

Tarinasi on luottamuksellinen, älä kirjoita siihen nimeäsi.

Kevättä odotellessa huhtikuussa 1997

Eija Ikonen	Leena Piippa
terveystieteen yo	terveystieteen yo
terveydenhoitaja	terveydenhoitaja

LIITE 3: Tarinakaavioiden nimet

1. Maaseututaajamassa asuvan tytön ikävä tarina: **Yksin oudolla tiellä (Ma-T-I-2)**
2. Maaseututaajamassa asuvan tytön ikävä tarina: **Ensimmäinen ajokerta sai pelkäämään ajamista (Ma-T-I-3)**
3. Maaseututaajamassa asuvan tytön ikävä tarina: **Pikkulapsi kuoli huolimattoman ajajan vuoksi (Ma-T-I-5)**
4. Maaseututaajamassa asuvan tytön ikävä tarina: **Hurjastelua humalassa (Ma-T-I-6)**
5. Maaseututaajamassa asuvan tytön ikävä tarina: **Oppi ajamaan varovasti (Ma-T-I-7)**
6. Kaupungissa asuvan tytön ikävä tarina: **Humalassa kokeillaan vauhtia (Ka-T-I-1)**
7. Kaupungissa asuvan tytön ikävä tarina: **Jos en kerkee Alkoon ajoissa (Ka-T-I-5)**
8. Kaupungissa asuvan tytön ikävä tarina: **Huokaisi helpotuksesta (Ka-T-I-6)**
9. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Perjantai-iltana kaupungilla ajelemassa (Ma-T-H-2)**
10. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Rantareissu (Ma-T-H-3)**
11. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Kuskina perjantai-iltana (Ma-T-H-4)**
12. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Pojat pelastavat pulasta (Ma-T-H-5)**
13. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Juoppokuskina perjantaina (Ma-T-H-6)**
14. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Juhlat loppuivat lyhyeen (Ma-T-H-7)**
15. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Kaasujalka kurissa (Ma-T-H-8)**
16. Maaseututaajamassa asuvan tytön hauska tarina: **Niina ei koskaan herännytkään (Ma-T-H-10)**
17. Kaupungissa asuvan tytön hauska tarina: **Ongelmien ajomatka (Ka-T-H-3)**
18. Kaupungissa asuvan tytön hauska tarina: **En voi ikinä unohtaa sitä iltaa (Ka-T-H-5)**
19. Kaupungissa asuvan tytön hauska tarina: **Jos vain kerkeen Alkoon ajoissa (Ka-T-H-6)**
20. Kaupungissa asuvan tytön hauska tarina: **Lahden reissu (Ka-T-H-7)**
21. Kaupungissa asuvan tytön hauska tarina: **5 nuorta kuoli (Ka-T-H-8)**
22. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Kokemattomana ajoi auton ojaan (Ma-P-I-1)**
23. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Sekoilee ja selviää säikähdyksellä (Ma-P-I-2)**
24. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Kaverit ja kaljakori takapenkillä (Ma-P-I-3)**
25. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Nopeutta lähes 140 km/H (Ma-P-I-4)**
26. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Humalassa päin pylvästä (Ma-P-I-5)**
27. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Pari mutkaa kahva edellä ajettuaan (Ma-P-I-6)**
28. Maaseututaajamassa asuvan pojan ikävä tarina: **Auto lähti hallinnasta (Ma-P-I-7)**
29. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Auto menee kilon palasix (Ka-P-I-1)**
30. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Kaverit yllyttävät ajamaan lujaa (Ka-P-I-2)**
31. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Surullinen juttu (Ka-P-I-3)**
32. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Jussi on nuori kaahari (Ka-P-I-4)**
33. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Ikimuistoinen ilta naisten kanssa (Ka-P-I-5)**
34. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Autolla pitää näyttää (Ka-P-I-7)**
35. Kaupungissa asuvan pojan ikävä tarina: **Rangaistuksia ropisee (Ka-P-I-10)**
36. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Yhtäkkiä auto syöksyy metsään (Ma-P-I-1)**
37. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Miten kovaa tää kosla kulkee? (Ma-P-H-2)**
38. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Teräviä, mutta ei liikaa (Ma-P-H-3)**
39. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Siihen päättyi Jussin ilta (Ma-P-H-4)**
40. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Ratkaistaan paremmuus kilpa-ajolla (Ma-P-H-5)**
41. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Alkoholilla oli osuutta tapahtumaan (Ma-P-H-6)**
42. Maaseututaajamassa asuvan pojan hauska tarina: **Kruisailemaan (Ma-P-H-7)**
43. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Humalassa sekoilua (Ka-P-H-1)**
44. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Jussille oli käynyt huonosti (Ka-P-H-2)**
45. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Havaitsee juovuksissa ajamisen hankalaksi (Ka-P-H-3)**
46. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Näyttäen ajotaitoansa (Ka-P-H-4)**
47. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Rellestämään auton kanssa kaupungille (Ka-P-H-5)**
48. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Kauheassa tuskassa (Ka-P-H-6)**
49. Kaupungissa asuvan pojan hauska tarina: **Suojatiellä mummon ylitse (Ka-P-H-8)**

LIITE 4: Tyttöjen ja poikien ajamistarinoihin liittämiä asioita. Ikävät ja hauskat tarinat.

Tyttöjen ikävät tarinat

	Tarinat
• alkoholi	2, 4, 5, 6, 7
• kaverit	2, 4, 5
• onnettomuus	2, 3, 4, 5, 6, 8
• opetus	2, 3, 4, 5, 6, 8
• yksinajelu	1, 3, 6, 7, 8
• vauhti	2, 3, 4, 6

Tyttöjen hauskat tarinat

• alkoholi	9, 11, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 21
• kaverit	9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 21
• onnettomuus	14, 16, 17, 18, 19, 20, 21
• opetus	9, 10, 13, 14, 15, 16, 18, 20
• yksinajelu	17, 19
• vauhti	14, 19, 21

Poikien ikävät tarinat

• alkoholi	23, 24, 26, 27, 31, 35
• kaverit	22, 23, 24, 25, 27, 30, 32, 34
• onnettomuus	22, 23, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34
• opetus	22, 25
• yksinajelu	26, 28, 29, 31, 35
• vauhti	22, 23, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35

Poikien hauskat tarinat

• alkoholi	36, 38, 39, 40, 41, 41, 42, 43, 44, 45, 47
• kaverit	36, 37, 39, 40, 42, 45, 46, 47, 48
• onnettomuus	36, 37, 39, 40, 44, 45, 46, 47, 48
• opetus	48
• yksinajelu	38, 41, 43, 44
• vauhti	37, 38, 39, 40, 42, 48