

# **TOIMITTAJA RALLIMAILMAN SISÄPIIRILÄISENÄ**

Jyväskylän Suurajojen saama julkisuus Helsingin Sanomissa,  
Ilta-Sanomissa ja Keski-suomalaisessa vuosina 1951-1996.

**Pirita Juppi**  
Journalistiikan pro gradu -työ  
Jyväskylän yliopiston  
viestintätieteiden laitos  
Syksy 1997

Tiedekunta	Humanistinen	Laitos	Viestintätieteiden laitos
Tekijä	Pirita Juppi		
Työn nimi	Toimittaja rallimaailman sisäpiiriläisenä. Jyväskylän Suurajojen saama julkisuus Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keski-suomalaisessa vuosina 1951-1996.		
Oppiaine	Journalistiikka	Työn laji	Pro gradu
Aika	Syksy 1997	Sivumäärä	194 sivua
<p><b>Tiivistelmä - Abstract</b></p> <p>Tutkimuksessa tarkastellaan Jyväskylän Suurajojen saamaa julkisuutta Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keski-suomalaisessa otosvuosina 1951, 1956, 1961, 1966, 1973, 1985, 1990 ja 1996. Aineisto käsittää 773 juttua, mihin sisältyy fakta-aineiston lisäksi toimituksen mielitekijäaineisto. Tutkimuksen määrällisessä osiossa tarkastellaan kielikilta otosvuosilta eri toimijoitten ja teemojen esiintymistä Suurajojulkisuudessa. Julkisuuden kehitystä tarkastellaan Suurajojen historian ja yhteiskunnallisen kehityksen ja ilmapiirin taustaa vasten. Laadullisessa osiossa tarkastelu keskitetään viiteen otosvuoteen vuodesta 1973 lähtien. Tutkimuksessa pyritään selvittämään ensisijaisesti toimittajien suhtautumista Suurajoihin, sekä sitä miten tämä suhtautuminen näkyy Suurajo-julkisuudessa, erityisesti toimittajien tavassa käsitellä paljon keskustelua ja ristiriitaisia tunteita herättäneitä Suurajojen vaikutuksia.</p> <p>Määrällinen tarkastelu osoittaa, että toimittajat eivät ole olleet erityisen aloitteellisia uusien teemojen esiin tuomisessa. Utisointi keskittyy pääasiassa urheilujournalismin perusainekseen, kuten kilpailutapahtumiin ja kilpailijoihin. Vaikutukset-pääluokan teemat nousivat julkisuuden areenalle lähinnä yksittäisten tapahtumien, kuten onnettomuuksien, johdosta tai lehden ulkopuolisten toimijoitten aloitteesta.</p> <p>Laadullinen tarkastelu osoittaa, että toimittajilla on läheinen suhde rallimaailmaan ja Suurajoihin suhtaudutaan erittäin myönteisesti. Tämä vaikuttaa tapaan, jolla toimittajat käsittelevät Suurajojen vaikutuksia: vain harvoin esiintyy kriittisyyttä Suurajoja kohtaan, sen sijaan toimittajat asettuvat rallin puolustajan asemaan ja suhtautuvat usein selkeän negatiivisesti rallin vastustajiin. Toimittajat edustavat kiistakeskustelussa rallia puolustavaa hegemonista diskurssia, joka heijastelee yhteiskunnan hegemonista talouskasvuideologiaa edistysuskoiheen ja materialistisine arvoineen.</p> <p>Keski-suomalaisessa asenteellisuus tulee esille korostetuimmin, kun taas Helsingin Sanomat on tutkituista lehdistä neutraalein ja puolueettomin rallin vaikutusten käsittelyssä.</p>			
Asiasanat	Urheilujournalismi, Jyväskylän Suurajot, ralli		
Säilytyspaikka	Jyväskylän yliopiston pääkirjasto (mikrofilmi), Tourulan kirjasto (paperikopio)		
Muita tietoja			

## SISÄLTÖ

<b>1. JOHDANTO</b>	<b>1</b>
<b>2. JYVÄSKYLÄN SUURAJOT</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Suurajojen historiaa</b>	<b>4</b>
2.1.1. Suurajojen alkutaival	4
2.1.2. Kilpailun arvo	4
2.1.3. Kilpailun osallistujat	5
2.1.4. Kilpailun organisaatio	6
2.1.5. Suurajojen talous	7
2.1.6. Ralliautojen kehitys ja luokitus	7
2.1.7. Kilpailun reitti ja harjoittelu	8
2.1.8. Suurajojen yleisö	9
<b>2.2. Suurajojen vaikutukset</b>	<b>9</b>
2.2.1. Taloudelliset vaikutukset	9
2.2.2. Julkisuusvaikutukset	10
2.2.3. Vaikutukset ympäristöön	10
2.2.4. Meluhaitat ja häiriöt	11
2.2.5. Turvallisuusongelmat	12
2.2.6. Puolesta ja vastaan	13
<b>3. YHTEISKUNNALLINEN ILMAPIIRI</b>	<b>15</b>
<b>3.1. Urheiluhullu kansa</b>	<b>15</b>
3.1.1. Urheilun merkitys suomalaisille	15
3.1.2. Suhtautuminen autourheiluun	17
<b>3.2. Hegemoninen talouskasvuideologia</b>	<b>18</b>
3.2.1. Edistysuskoinen kulutusyhteiskunta	18
3.2.2. Yksityisautoilun merkitys	21
<b>3.3. Vastustava ympäristötietoinen ideologia</b>	<b>23</b>

## **4. JOURNALISTINEN KULTTUURI JA TIEDOTUSVÄLINEITTEN TOIMINTA**

<b>4.1. Journalismi yhteiskunnallisena toimijana ja vaikuttajana</b>	<b>27</b>
4.1.1. Yhteiskunnallisen keskustelun areena	27
4.1.2. Objektiivisuuden mahdollisuus	28
4.1.3. Sidosryhmien vaikutus	31
4.1.4. Ideologisuus ja suostuttelu sanomalehdissä	33
<b>4.2. Ympäristöasioitten käsittely</b>	<b>37</b>
4.2.1. Ympäristöjulkisuuden kehitys	37
4.2.2. Julkisuuteen vaikuttavat tekijät	38
<b>4.3. Urheilujournalismi</b>	<b>41</b>
4.3.1. Urheilujournalismin synty	41
4.3.2. Urheilujournalistien ammattikunta	42
4.3.3. Urheilujournalismin ja urheiluliikkeen suhde	44
4.3.4. Urheilujournalistinen kulttuuri	45
4.3.5. Urheilusivujen sisältö	47
4.3.6. Yleisön vaikutus urheilujournalismiin	48

## **5. AINEISTO, TUTKIMUSONGELMA JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS**

<b>5.1. Tutkimuksen lehdet</b>	<b>49</b>
5.1.1. Lehtien valinta	49
5.1.2. Lehtien suhde urheiluun	49
5.1.3. Lehden tyyppin ja roolin vaikutus	50
<b>5.2. Tutkimuksen otanta ja aineisto</b>	<b>52</b>
5.2.1. Otantamenetelmä	52
5.2.2. Perusjoukon rajaaminen	53
<b>5.3. Tutkimuksen tavoite ja tutkimusongelman muotoilu</b>	<b>54</b>



<b>5.4. Määrällinen analyysi</b>	<b>55</b>
5.4.1. Sisällönerittely	55
5.4.2. Teemojen luokitus	57
5.4.3. Toimijoitten luokitus	60
<b>5.4. Laadullinen tekstianalyysi</b>	<b>62</b>
5.4.1. Lähtökohtana diskurssianalyysi	62
5.4.2. Analyysin vaiheet	64
<b>6. TEEMOJEN JA TOIMIJOITTEN ESIINTYMINEN JUTUISSA</b>	<b>66</b>
<b>6.1. Julkisuuden kasvu ja monipuolistuminen</b>	<b>66</b>
6.1.1. Juttujen lukumäärän kehitys	66
6.1.2. Teemojen määrän kehitys	69
6.1.3. Toimijoitten määrän kehitys	70
6.1.4. Eri teemojen ja toimijoitten yleisyys	71
<b>6.2. Jutuissa esiintyvät teemat</b>	<b>73</b>
6.2.1. Kilpailu- ja vaikutukset-päätuokkien esiintyminen	73
6.2.2. Kilpailu-päätuokan teemojen esiintyminen	76
6.2.3. Vaikutukset-päätuokan teemojen esiintyminen	88
<b>6.3. Jutuissa esiintyvät toimijat</b>	<b>96</b>
6.3.1. Osalliset- ja ulkopuoliset-päätuokkien esiintyminen	96
6.3.2. Osalliset-päätuokan toimijoitten esiintyminen	98
6.3.3. Ulkopuoliset-päätuokan toimijoitten esiintyminen	100
<b>6.4. Teemojen ja toimijoitten otosvuosittainen tarkastelu</b>	<b>103</b>
<b>7. TOIMITTAJAN LÄHTÖKOHTA JA ASEMA RALLIKIRJOITTELUSSA</b>	<b>119</b>
<b>7.1. Suhtautuminen autoihin</b>	<b>119</b>
<b>7.2. Suhtautuminen kilpailijoihin</b>	<b>123</b>

7.3. Suhtautuminen järjestelyihin ja järjestäjiin	131
7.4. Suhtautuminen kilpailutapahtumiin	135
7.5. Suhtautuminen Suurajoihin ja ralliin	138
7.6. Toimittajan asemoituminen suhteessa ralliin	141
<b>8. TOIMITTAJAN SUHTAUTUMINEN RALLIN VAIKUTUKSIIN</b>	<b>142</b>
8.1. Haitat	142
8.2. Hyöty	147
8.3. Reaktiot	151
8.4. Turvallisuus	166
8.5. Ympäristö	181
<b>9. KIISTAKESKUSTELUN HEGEMONINEN JA VASTUSTAVA DISKURSSI</b>	<b>187</b>
<b>10. RALLIMAAILMAN SISÄPIIRILÄINEN SELÄTTÄÄ OBJEKTIIVISEN TOIMITTAJAN</b>	<b>191</b>
<b>LIITTEET:</b>	
<b>Liite 1:</b> Luettelointikaavakkeen malli	195
<b>Liite 2:</b> Taulukot teemojen ja toimijoiden esiintymisestä otosvuosina	196
<b>LÄHTEET</b>	

## 1. JOHDANTO

Vuodesta 1952 lähtien järjestetty Jyväskylän Suurajot on Keski-Suomen suurin ja merkittävin urheilutapahtuma. Jyväskylän Suurajot on myös kansainvälisesti tunnetuin moottoriurheilutapahtuma Suomessa. Tapahtuma arvostetaan korkealle auto-urheilupiireissä, ja se on urheiluvuoden kohokohta lukuisille rallireitin ja TV-vastaanotinten ääreen kerääntyville autourheilunystävälle.

Rallimaailman "sisäpiiriläisten" ohella on valtaosa niin Jyväskylän asukkaista kuin päättäjistäkin hyväksynyt rallitapahtuman itsestään selväksi ja positiiviseksi osaksi kotikaupungin kesää. Rallin katsotaan tuovan jyväskylälle niin rahaa ja työpaikkoja kuin positiivista julkisuuttakin.

Pelkästään taloudellisista näkökohdista lähestyttynä Jyväskylän Suurajot onkin kiistatta merkittävä ja hyödyllinen tapahtuma Jyväskylälle. Rallitapahtuman luonne ei kuitenkaan ole näin yksiselitteinen. Autourheilussa on kyse myös ympäristöä saastuttavasta ja luonnonvaroja tuhlaavasta toiminnasta, ympäristölle erilaisia haittoja ja häiriöitä aiheuttavasta tekijästä, sekä turvallisuusriskistä. Ralli onkin herättänyt myös voimakasta ja näkyvää vastustusta. Vastustajat ovat korostaneet erityisesti rallin luonnetta turhana saastuttajana ja turhana kulutuksena, sekä väärän liikennekulttuurin ja yksityisautoilukeskeisen kerskakulutuskulttuurin viljelijänä.

Kun siis rallia tarkastellaan laajemmassa kontekstissa, ei ympäristöstään eristettynä urheilutapahtumana, vaan tapahtumana, jolla on monenlaisia positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia ympäristöönsä, se hahmottuu monimutkaisena ja ristiriitaisena ilmiönä. Rallin ristiriitainen luonne on jatkuvasti vain korostunut nykyaikaa kohden tultaessa. 90-luvulla vastakkain ovat olleet ennen kaikkea edellämainitut vihreät ja kulutuskriittiset arvot sekä ralliin liittyvä taloudelliset, julkisuus- ja rallinystävien intressit. Niinpä asetelmassa voidaankin nähdä ympäristökamppailun aineksia. Suomalaisissa ympäristökamppailuissa ovat yleensä eri muodoissa törmänneet toisiinsa juuri taloudelliset intressit ja luontoon liittyvät arvot (Rannikko 1994, 11).

Juuri tämä ristiriitaasetelma tekee Jyväskylän Suurajojen sanomalehdissä saamasta julkisuudesta erityisen mielenkiintoisen ja tärkeän tutkimuksen kohteen. Rallin ristiriitaisesta luonteesta, sen ympäristöön kohdistuvista moninaisista vaikutuksista ja siihen liittyvistä erilaisista intresseistä ja arvoista johtuen Suurajo-julkisuus

ei ole pelkästään itse urheilutapahtuman kuvaamiseen keskittyvää "perinteistä" urheilujournalismia. Pinnalle nousseitten ympäristö- ja turvallisuuskysymysten myötä ralli on toisaalta löytänyt tiensä myös sanomalehtien kotimaanosastolle, toisaalta taas ympäristö-, haitta- ja turvallisuusteemat ovat löytäneet tiensä urheiluosastolle. Rallista käyty keskustelu on hahmottunut lisääntyvässä määrin rallin puolustajien ja vastustajien välisenä kiistana, jota toimittaja julkisuuden areenalla orkestroii, ottaen myös itse kantaa keskusteluun.

Jos osa rallikeskustelun uutisoinnin ja kommentoinnin vastuusta onkin siirtynyt kotimaanosaston toimittajille ja pääkirjoitustoimittajille, on tilanne asettanut ennen kaikkea Suurajo-uutisoinnista pääosin vastaavat urheilutoimittajat haastavan tilanteen eteen. Tällaisessa kiistakysymystilanteessa urheilutoimittaja ei voikaan enää tyytyä pelkästään harmittomaan ja viihteelliseen konkreettisen urheilutapahtuman raportointiin, vaan joutuu uudenlaisten asiallista ja kriittistä tarkastelua vaativien yhteiskunnallisten ja ympäristökysymysten eteen. Tilanteen tasapuolinen tarkastelu vaatisi urheilutoimittajalta vakavuutta, kriittisyyttä ja etäisyydenottoa, joka on melko vierasta urheilutoimittajan perinteiselle työlle ja urheilujournalistiselle kulttuurille.

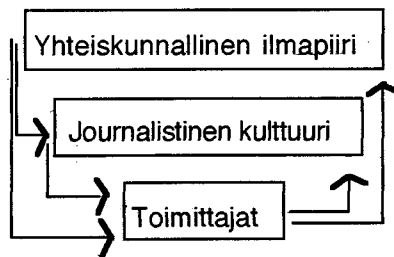
Tutkimuksessani keskitynkin ensisijaisesti selvittämään sitä, miten Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen urheilutoimittajat ovat selviytyneet tästä haasteesta rallin ristiriitaympäristössä. Ovatko urheilutoimittajat kyenneet etäännyttämään itsensä tilanteesta ja tarkastelemaan puolueettomasti monimutkaista kysymystä? Vai ovatko nämä urheiluelämän puolestapuhujat niin vahvasti rallimaailman sisäpiiriläisiä, että rallinystävän näkökulma vaikuttaa – tietoisesti tai tiedostamatta – myös siihen, miten objektiivisesti ristiriitaa kyetään käsittelemään?

Tarkastelen myös yleisemmin sitä, miten kyseiset lehdet ovat rallikysymystä käsitelleet. Ennen kaikkea pääkirjoituksissa esiin tuotu lehden linja paljastaa, miten Suurajoihin suhtaudutaan ja mikä lehtien arvomaailmassa painaa vaakakupissa enemmän: taloudelliset näkökohdat ja rallin viihde- ja julkisuusarvo, vaiko ympäristö-, haitta- ja turvallisuuskysymykset.

Luonnollisestikaan urheilutoimittajat, pääkirjoitustoimittajat ja muut toimittajat eivät toimi tyhjiössä sen enempää kuin rallitapahtumakaan tapahtuu tyhjiössä. Ralliuutisointiin vaikuttaa paitsi julkisuuden kohteena olevat Suurajo-historian reaalitytymät ja yksittäisten toimittajien ja tiedotusvälineitten näkemykset asiasta, myös laajempi yhteiskunnallisen ilmapiirin sekä journalistisen kulttuurin konteksti.

Yhteiskunnallinen ilmapiiri heijastuu toimittajan työhön eri tavoin. Toimittaja yhteiskunnan jäsenenä on ensinnäkin itsekkin yksilönä altis yhteiskunnalliselle ilmapiirille ja vallitseville asenteille. Toisaalta toimittajalta odotetaan työroolissaan tiettyä herkkäaistoisuutta yhteiskunnallisten suuntausten suhteen: journalismin tulisi toisaalta heijastaa sosiaalista todellisuutta, eli toimittaja kirjoittaa siitä, *mitä yhteiskunnassa tapahtuu*, toisaalta taas kaupallisessa lehdistössä yleisön odotukset ja kiinnostuksen kohteet väistämättä ohjailevat toimittajan työtä, eli toimittaja kirjoittaa siitä, *mistä yleisö haluaa lukea*.

Yhteiskunnallinen ilmapiiri ohjailee yksittäisen toimittajan työtä myös välillisesti muokkaamalla journalistista kulttuuria, joka taas arvoineen ja kirjoittamattomine tai kirjoitettuine sääntöineen vaikuttaa toimittajan käsitykseen siitä, mikä hänen työsäänsään on oikein ja sopivaa. Toisaalta suhde voidaan hahmottaa myös toisinpäin: ei ainoastaan ulkoiset paineet, vaan juuri tietyssä yhteiskunnallisessa ilmapiirissä ja tilanteessa operoivat toimittajat kollektiivisesti muokkaavat journalistista kulttuuria ja käytäntöjä. Samoin toimittajien voidaan työllään olettaa vaikuttavan jossain määrin myös yhteiskunnalliseen ilmapiiriin.<sup>1</sup> Tämä kolmen tason vuorovaikutus voidaan hahmottaa seuraavasti:



Näin ollen tarkastelen ennen tarkempaa tutkimusmenetelmien ja -ongelmien selostamista ja varsinaiseen empiiriseen osioon siirtymistä paitsi Suurajojen reaalihistoriaa, myös rallikysymyksen ymmärtämiseen ja rallia koskevin asenteisiin vaikuttavaa yhteiskunnallista ilmapiiriä, sekä yleisempää journalistista ja spesifimpää urheilujournalistista kulttuuria ja työkäytäntöjä. Näistä taustatekijöistä muodostuu se kehys, jossa voidaan olettaa yksittäisen sanomalehden ja toimittajan kulloinkin operoivan.

<sup>1</sup> Journalismin ja yhteiskunnan suhteista lisää luvussa 4.

## 2. JYVÄSKYLÄN SUURAJOT

### 2.1. Suurajojen historiaa

#### 2.1.1. Suurajojen alkutaival

Jyväskylän Suurajot ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 1951. Monte Carlon ajajien kerhon aloitteesta päätettiin järjestää Suomessa harjoituskilpailu, joka ajettaisiin ulkomaalaisin ralliaajojen säännöin, ja joka voisi tarvittaessa toimia myös Monte Carlon kilpailuun halukkaiden suomalaisten osallistujien karsintakilpailuna.

(Ukkonen 1990, 6.)

Ensimmäisenä vuonna kilpailuun osallistui 26 suomalaista autokuntaa. Kilpailun teemana oli maantie- ja kestävyysajo, eikä mukana ollut vielä nykyisen kaltaisia erikoiskokeita. Ero kilpailussa pyrittiin löytämään matka-ajon, Puijolla suoritettun mäki-kokeen ja Jyväskylässä suoritettun taitoajon perusteella. Pian huomattiin kuitenkin, että kilpailun paremmuus voidaan ratkaista vain lisäämällä ajon yhteyteen erilaisia suorituskykyä mittaavia kokeita. Jo vuoden 1952 Suurajoissa ajettiin 10 kilometrin pikataival, ja myöhemmin mukaan tulivat puhdas autosuunnistus sekä rata-ajo.

(Ukkonen 1990, 6 -7.)

Vasta 1960-luvulla siirryttiin nykyisen kaltaisiin erikoiskokeisiin. 60-luku toi kuitenkin tiettyä vakiintumista kilpailuun ensimmäisen vuosikymmenen kokeilevan ja etsivän ajan jälkeen. (Ukkonen 1990, 6 -7.)

#### 2.1.2. Kilpailun arvo

Ensimmäisenä vuonna Jyväskylän Suurajot siis ajettiin kansallisena maantie- ja kestävyysajona. Vuonna 1953 Suurajot sai SM-osakilpailun arvon, ja vuonna 1959 se hyväksyttiin euroopanmestaruuden osakilpailuksi. Vuonna 1972 kansainvälinen Autoliitto FIA päätti perustaa rallin MM-sarjan, jonka osakilpailuksi Suurajot hyväksyttiin. Jyväskylän Suurajot on ollut keskeytyksettä MM-osakilpailu vuodesta 1973 lähtien. (ks. esim. Ukkonen 1990, 6; Salo – Niskanen – Oittinen – Puronaho – Laihia – Meriläinen – Suomi 1997, 6.)

Alussa MM-rallissa oli kyse automerkkien välisestä kilpailusta. Vasta vuodesta 1979 Suurajoissa kilpailtiin henkilökohtaisista maailmanmestaruuksista. Vuonna 1980 Suurajot menetti henkilökohtaisen MM-osakilpailun statuksen, jolloin kilpailtiin vain automerkkien välisistä mestaruuksista. Vuodesta 1981 lähtien on jälleen kilpailtu sekä automerkkien että ohjaajien välisistä maailmanmestaruuksista. (ks.

esim. Ukkonen 1990, 6, 10; Nylund 1983, 21-23.)

Kilpailun arvo otosvuosina:

1951	Kansallinen maantie- ja kestävyysajo
1956	Kansainvälinen Rallykilpailu
1959	Euroopan mestaruuden osakilpailu
1966	Euroopan mestaruuden osakilpailu
1973	Maailmanmestaruuden osakilpailu automerkeille
1979	Maailmanmestaruuden osakilpailu ohjaajille ja automerkeille
1985	Maailmanmestaruuden osakilpailu ohjaajille ja automerkeille
1990	Maailmanmestaruuden osakilpailu ohjaajille ja automerkeille
1996	Maailmanmestaruuden osakilpailu ohjaajille ja automerkeille

Kilpailulla on lisäksi eri vuosina ollut esimerkiksi SM- ja PM- ja EM-osakilpailun arvoja. (Ks. esim. Ukkonen 1990, 8.)

### 2.1.3. Kilpailun osallistujat

Alussa Suurajot oli täysin suomalaisten ajo, mutta vuonna 1954 kisassa oli ensimmäistä kertaa mukana ruotsalaisia autokuntia. Kilpailun nimeen liitettiin silloin "Skandinavian Rallykilpailu". (Ukkonen 1990, 6.) Monipuolisempaa ulkomaalaisosanotto alkoi olla 50-luvun lopulla, jolloin mukaan tuli ruotsalaisten lisäksi norjalaisia ja itäsaksalaisia kilpailijoita (Salo ym. 1997, 6).

1970-luvulla järjestäjien päätavoitteena oli suuntaaminen ulkomaille, kilpailun myyminen muuallekin kuin Ruotsiin. Vuonna 1973, kun ralli ajettiin ensimmäistä kertaa MM-osakilpailuna, mukana olikin jo 12 eri kansallisuuden edustajia. (Ukkonen 1990, 7.) Kansallisuuksien määrä on myöhemmin vaihdellut, mutta esimerkiksi vuonna 1988 kilpailussa oli edustettuna peräti 17 eri kansallisuutta (ks. Ukkonen 1990, 10).

Suurajojen osallistujamäärä on pääsuuntauksena ollut nousussa, joskin välillä on otettu takapakkiakin. 1950-luvulla osallistujamäärät nousivat ensimmäisen vuoden 26 osallistujasta vuoden 1959 69 kilpailijaan. 1960-luvulla osallistujamäärät liikkuvat sadan osallistujan tuntumassa, yltäen enimmillään vuonna 1967 121 kilpailijaan ja laskien vuosikymmenen loppua kohti Suurajojen aallonpohjan myötä. 1970-luvulla Suurajojen "lama" (ja kenties ympäröivän yhteiskunnan lamallakin oli vaikutuksensa) näkyi edelleen osallistujamäärissä, jotka heittelevät vuoroin yli sadassa, vuoroin alle. Noususuuntaan ei lähdetty ennen kuin 1970-luvun lopulla.

1980-luvulla osallistujamäärät sitten kasvoivatkin melko tasaisesti hipoen 80-luvun lopussa peräti 200:n rajaa. (Ks. esim. Ukkonen 1990, 10.) Vuonna 1996 kilpailuun osallistui 122 autokuntaa (Salo ym. 1997, 7).

Edustuksen monipuolisuudesta huolimatta Suurajot on aina ollut vahvasti suomalaisten ja pohjoismaalaisten hallitsema kilpailu. Lähes poikkeuksetta kilpailun voittajat ovat löytyneet suomalaisten autokuntien joukosta, ja lähinnä vain ruotsalaiset ovat satunnaisesti uhanneet suomalaisten asemaa (ks. esim. Ukkonen 1990, 12). Vasta vuonna 1990 rallin voitti ensimmäistä kertaa Pohjoismaitten ulkopuolelta tuleva kilpailija, espanjalainen Carlos Sainz.

#### 2.1.4. Kilpailun organisaatio

Kilpailun muodolliseksi järjestäjäksi lupautui alussa Suomen Autoklubi r.y:n vasta-perustettu Keski-Suomen piiri (Ukkonen, 1990, 6). Suomen Autoklubi ja Suomen Autoliitto yhdistyivät virallisesti 1970-luvun alussa ja sen myötä Suurajojen viralliseksi järjestäjäksi vuodesta 1972 tuli Autoliiton Keski-Suomen piiri ry. (Salo ym. 1997, 7). Vuodesta 1979 järjestämistä vastuu kuului Jyväskylän Suurajot r.y:lle, kunnes vuoden 1996 kilpailujen jälkeen järjestämistä vastuu siirtyi laajan "organisaatioremontin" myötä Autourheilun Kansalliselle Keskusliitolle, AKK:lle.

Yhdistyksen keskeisin toimielin on ollut hallitus. Järjestelytehtävien laajentuessa katsottiin aiheelliseksi perustaa järjestelytoimikunta, mikä tapahtui ensimmäisen kerran vuonna 1954. Järjestelytoimikunta vastaa varsinaisen kilpailuorganisaation perustamisesta ja sen toiminnasta. Järjestelytoimikunnan puheenjohtajan ohella on kilpailun keskeisimpiin toimihenkilöihin kuulunut kilpailun johtaja, ratamestari ja valvoja, sekä myöhemmin, järjestelytehtävien jatkuvasti kasvettua, toiminnanjohtaja ja turvallisuuspäällikkö. (Salo ym. 1997, 7.)

Virallisen organisaatiokoneiston lisäksi Suurajoja järjestämässä on useita paikallisia yhdistyksiä ja yhteisöjä, kuten kyläyhdistyksiä ja urheiluseuroja. Yhteisöt huolehtivat esimerkiksi erikoiskokeiden tai huoltotaukojen järjestämisestä. Korvauksina tehtävistään yhteisöt saavat mm. rahakorvauksia, pysäköintimaksutuloja ja lipunmyyntituloja. (Salo ym. 1997, 10.)

Kilpailun järjestelyorganisaatio on kasvanut huomasti vuosien myötä. Kun ensimmäisenä vuonna kilpailua järjestämässä oli kaikkiaan vain noin 20 vapaaehtoista (Ukkonen 1990, 6), pyritetään Suurajokoneistoa nykyään tuhansien henkilöitten voimin.



### 2.1.5. Suurajojen talous

Suurajojen alkutaival oli taloudellisesti tappiollista aikaa. Ajoilla ei tällöin ollut varsinaisia tuloja, vaan budjetit kasattiin lähinnä lahjoituksista. Tupakkamainonta astui kuvaan 1960-luvun alussa ja 70-luvulle tultaessa alkoi budjettikin tasaantua. Suurajojen taloudenhoito järjestettiin omaksi erilliseksi sektoriksi. Tupakkalain voimaantulon jälkeen vuonna 1976 rallin piti etsiä sponsoreita muualta. (Salo ym. 1997, 6-7.)

Viimeiset vuodet näkyvimpänä Suurajojen sponsorina on toiminut Neste, jonka nimi on näkynyt rallin virallisessa nimessä (Neste 1000 Lakes Rally/Neste Jyväskylän Suurajot). Organisaatiomuutosten myötä myös rallin sponsoripohjaa on kuitenkin pistetty uusiksi.

Sysäys organisaatiomuutokseen lähtikin juuri talousasioista. Suurajojen talous meni vuonna 1995 pahasti miinuksien puolelle, kun ralli ei kuulunut nelivetoisten autojen MM-sarjaan. Rallin talous pyritään nyt saamaan vakaalle pohjalle. Vuoden 1997 Suurajoilla ei ole yhtä nimikkosponsorina, vaan markkinointiyhteistyö lepää neljän ison sponsorin varassa. ("Wikman ja Kivimäki Suurajojen johtoon", Ksmi 2.11.1996.)

### 2.1.6. Ralliautojen kehitys ja luokitus

Suurajoissa kilpailevat autot on aina jaettu eri luokkiin lähinnä moottorilavuuden sekä automallin valmistusmäärän perusteella. Teknologian kehityksen myötä luokkien määrä on jatkuvasti kasvanut. Omia ajoluokkia on ollut naisille, turisteille ja junioreille. Nykyään sekä N-ryhmässä (suurissa sarjoissa sarjavalmistetut autot) että A-ryhmässä (suurissa sarjoissa valmistetut) on neljä luokkaa. (Salo ym. 1997, 6-7.)

Paitsi ralliautojen kehityksessä, myös luokituksessa ja autoja koskevissa säännöissä on vuosien mittaan tapahtunut muutoksia. Vuonna 1982 kansainvälinen autourheiluliitto FISA siirtyi luokituksissa monenkirjavista numeroryhmistä kirjainryhmiin. Tällöin kansainvälisiin ralleihin hyväksyttävät autot jaettiin kolmeen kategoriaan: ryhmään N kuuluivat tuotantoautot, ryhmään A matkailuautot ja ryhmään B urheiluautot. (Vanhanen – Erola 1987, 16.)

B-ryhmän autojen myötä alettiin tällöin puhua "superautojen ajasta". B-ryhmä vaati

vain 200 identtisen auton rakentamisen, eli tehtaot pystyivät suunnittelemaan autot yksinomaan ralliautoilua varten. Autot olivatkin ylivoimaisia suorituskyvyltään ja ajo-ominaisuuksiltaan, mutta samalla ne olivat käyneet jo liian voimakkaiksi, minkä lisäksi niiden muovimateriaalit olivat väärinä, helposti syttyviä. Superautojen aika päättyikin lyhyeen. Henri Toivosen kuolemaan johtanut onnettomuus toukokuussa 1986 Korsikassa havahdutti FISA:n ylimmän johdon, ja se lopetti sekä B-ryhmän, että uuden vain rallitarkoitusta varten rakennettujen erikoisralliautojen S-ryhmän, josta oli kaavailtu "väärään suuntaan kehittyneen ralliteknologian pelastajaa". (Vanhanen – Erola 1987, 16-17.)

#### 2.1.7. Kilpailun reitti ja harjoittelu

Kilpailureitin suunnittelee ratamestari ja alueratamestarit. Reitillä on suuri merkitys siihen, miten muu liikenne sujuu, rallin ympäristövaikutuksiin, sekä rallin kustannuksiin, sillä reitin suunnittelulla voidaan vaikuttaa kilpailun tukijoiden hankkimiseen ja heidän saamaansa hyötyyn. (Salo ym. 1997, 6-7.)

Vuonna 1996 kilpailun reitin kokonaispituus oli 1400 km, ja se ajettiin 16 kunnan alueella: Jyväskylä, Jyväskylän maalaiskunta, Jämsänkoski, Jämsä, Längelmäki, Sahalahti, Orivesi, Luhanka, Sysmä, Joutsa, Leivonmäki, Toivakka, Laukaa, Konnevesi, Keuruu ja Multia. Reitti sisälsi 29 erikoiskoetta, joitten yhteispituus oli noin 460 km. (Salo ym. 1997, 6.) Syrjäseutujen lisäksi rallin erikoiskokeita on ajettu perinteisesti myös Jyväskylän keskustan alueella, kuten Harjulla ja Laajavuoressa (ks. esim. Salo ym. 1997, 6). Vuonna 1996 erikoiskoe sijoittui Harjulle.

Rallin alkuvuosista lähtien erikoiskokeiden ennakkoharjoittelu ja harjoittelun valvonta ovat olleet järjestäjille yksi suurimmista ongelmista. Aluksi kilpailureitti yritettiin pitää salassa mahdollisimman pitkään, mutta vuonna 1959 saadun EM-arvon myötä kilpailureitti oli kansainvälisten sääntöjen mukaan julkaistava etukäteen. Kilpailijoille kuului tietty harjoittelu-aika, joka lyheni vuonna 1973 viidestä viikosta kahdeksaan viikkoon. Tämä käytäntö on voimassa nykyäänkin. Vuonna 1975 kilpailijoille määrättiin ennakoilmoittautumispakko. Ennakoilmoittautuessaan kilpailija sitoutuu olemaan harjoittelematta pikataipaleita ennen varsinaista harjoittelu-aikaa. (Salo ym. 1997, 6.)

Harjoittelunopeudet ovat vaihdelleet vuosien varrella. Alkuaikoina harjoittelunopeudet saivat nousta 60 kilometriin tunnissa, mutta nykyisin käytössä on 80 km/h rajoitus. Tutustumisen aikana ajotavan tulisi erikoiskokeilla olla sellainen, ettei se vaaranna tai häiritse muuta liikennettä tai lähellä olevaa asutusta. (Salo ym. 1997.)

### 2.1.8. Suurajojen yleisö

Suurajot ei suinkaan ole alusta alkaen ollut suuria yleisömääriä houkutteleva "kansanjuhla". Ensimmäisenä kilpailuvuotena, vuonna 1951, lähtöä seurannut Jyväskylän Sanomien toimittaja hämmästeli lehdessä, miten "katsojiakin oli aamutuimaan kertynyt useita kymmeniä" (Ukkonen 1990, 17). Vuonna 1961 Helsingin Sanomat sai jo otsikossaan kertoa, että "15 000 seurasi lähtöä" (HS 19.8.1961). 60-luvulla ralli alkoi nousta urheiluyleisön tietoisuuteen laajemminkin suomalaiskuskien menestyksen myötä. Autourheilun kasvanut suosio näkyi luonnollisesti myös Suurajo-yleisössä, joka alkoikin yhä useammin esiintyä myös sanomalehtien jutuissa.

1980- ja 1990-luvuilla Suurajot on ollut jo todellinen massaurheilutapahtuma. Vuonna 1985 Keski-suomalainen arvioi katsojia olevan reitin varrella jopa 200.000-500.000 ("ON uskoa, ON huolia", Ksmi 21.8.1985). 1990-luvun puolivälissä yleisömääräarvioissa on yleensä puhuttu 400.000-500.000 katsojasta. Tarkkoja laskelmia ei kuitenkaan ole esitetty julkisuudessa ennen kuin vuonna 1996 Jyväskylän Suurajojen ympäristövaikutusten arvioinnin myötä, jolloin lipunmyynnin pohjalta laskettiin, että Suurajoissa olisi käynyt noin 50 000 (43 000-53 000) yksittäistä katsojaa (Salo ym. 1997, 53, 58). Aiemmat arviot ovat siis olleet joko vahvasti liioiteltuja, tai laskentaperusteet täysin erilaiset kuin ympäristöselvityksessä.

## 2.2. Suurajojen vaikutukset

### 2.2.1. Taloudelliset vaikutukset

Suurajot tuo Jyväskylän alueelle merkittävää taloudellista hyötyä. Vuoden 1996 Suurajoista tehdyn ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan katsojat käyttivät Suurajojen aikana henkeä kohti keskimäärin 930 mk matkoihin, yöpymisiin, ruokaan ja juomiin, pääsylippuihin, suurajotuotteisiin yms. Yhteensä katsojat käyttivät pääasiassa ajojen vaikutusalueella 39-48 Mmk, mistä suurajokuntien ulkopuolisten katsojien osuus oli 25-39 Mmk. Kun lisäksi otetaan huomioon välilliset vaikutukset, tutkimus arvioi Suurajojen vaikutusten paikallistalouteen olevan 74-92 Mmk. (Salo ym. 1997, 22.)

Myös Suurajojen työllistämisaikutus on nykyään merkittävä. Kaikki tuotannon kerrannaisvaikutukset huomioon ottaen Suurajot työllisti vuonna 1996 välittömästi ja välillisesti 180-230 henkilöä vuoden ajaksi. (Salo ym. 1997, 9-10.)

Paitsi paikalliselle elinkeinoelämälle, Suurajot tuo rahallista hyötyä myös paikallisille tapahtuman järjestelyihin osallistuville yhdistyksille ja yhteisöille. Korvaukset yhteisöä kohden vaihtelivat vuonna 1996 150 markasta aina 33 000 markkaan. Ympäristövaikutusten selvityksessä arvioitiin, että vuonna 1996 järjestelyihin osallistuneitten yhteisöjen kokonaistulot olisivat olleet noin 251 500 mk. (Salo ym. 1997, 9-10.)

### 2.2.2. Julkisuusvaikutukset

Vuonna 1996 Jyväskylän Suurajot sai kolmen kuukauden tarkastelujakson aikana suurimmissa maakuntalehdissä palstatilaa kaikkiaan yli 60 000 palstamillimetriä. Vauhdin Maailma käytti suurajomateriaaleihin noin 57 sivua. Paikallislehtien yhteenlasketut palstamillimetrit Suurajotapahtumasta olivat 32 602, onnettomuudesta 5 465 ja veteraanirallista 24 693. (Salo ym. 1997, 25-26.)

Myös sähköiset viestimet omistivat runsaasti lähetyksia Suurajoille. Radio Keski-Suomi ja Radio Jyväskylä käyttivät Suurajotapahtuman aikana ralliin lähetyksia yhteensä kaikkiaan kahdeksan vuorokauden edestä. Suurajoja televisioitiin yhteensä lähes 5 tuntia. (Salo ym. 1997, 26.)

Yhteensä Suurajojen rahassa arvioiduksi media-arvoksi ympäristövaikutusten arvioinnissa saatiin yli 17 Mmk ja mainosarvoksi noin 1,7 Mmk<sup>2</sup>. (Salo ym. 1997, 26.)

### 2.2.3. Vaikutukset ympäristöön

Suurajojen ympäristövaikutusten arvioinnin mukaan Suurajojen suorat vaikutukset luontoon ja sen monimuotoisuuteen eivät ole erityisen suuria. Suurajot järjestetään loppukesästä, jolloin eläimillä ei ole enää poikasia, jotka häiriintyisivät. Rallin vaikutuksia luontoon pienentää myös tapahtuman lyhytaikaisuus. Tutkimus pitää melua ja muuta ihmisen eläimille aiheuttamaa häiriötä pienenä ongelmana, ja arvioi, ettei ralli uhkaa uhanalaista valkoselkätikkaa, jonka reiviin läpi reitti kulkee. (Salo ym. 1997, 27.)

Tutkimuksen mukaan yleisön aiheuttamat kasvillisuusvauriot ja kasvien talleantuminen rajoittuvat varsin pienille alueille pikataipaleiden varsilla. Näillä alueilla kasvaa

<sup>2</sup> *Media-arvolla* tarkoitetaan sitä, paljonko vastaava tila tai aika olisi maksanut mainoksena. Koska tilaa ei voi verrata suoraan yrityksen käyttämään mainostamiseen, on tutkimuksissa hyväksytty julkisuuden *mainosarvoksi* 10 % media-arvosta.

pääasiassa heiniä ja ruohoja, joiden kulutuskestävyys on hyvä. Kulumiselle herkkiä jäkäläkankaita reitin varrella on vähän. Niillä kulumisvaurioita havaittiin vain muutamilla paikoilla tien tuntumassa. (Salo ym. 1997, 28.)

Suurajojen aikana tieliikenne lisääntyi erityisesti Keski-Suomen eteläosissa. Viikkaimmilla tieosuuksilla liikennemäärät kaksinkertaistuvat elokuun muihin viikonloppuihin verrattuina. Myös Jyväskylän keskustassa joidenkin katujen liikennemäärät kaksinkertaistuivat Suurajo-viikonloppuna. Tieliikenteen lisääntyminen lisäsi pako-kaasupäästöjä. Ilman epäpuhtauksien pitoisuudet saattoivat nousta Suurajojen aikana paikoitellen haitallisen korkeiksi. Pitoisuudet eivät kuitenkaan eronneet merkittävästi vilkkaiden liikenneväylien pitoisuuksista muina aikoina. (Salo ym. 1997, 60.)

Roskaantumista tutkimuksessa ei pidetä merkittävänä ongelmana, sillä erikoiskoikeiden järjestäjät huolehtivat roskien ja jätteiden keräämisestä. Haastatellut reitin varren asukkaat, samoin kuin Jyväskylän keskustan asukkaat, kokivat kuitenkin roskaantumisen melko suurena ympäristöhaittana. Jyväskylän asukkaista (ei reitin varressa asuvista) jopa yli neljännes oli sitä mieltä että roskaantumisesta aiheutuu haittaa Jyväskylälle. (Salo ym. 1997, 42.)

Suurajojen ympäristövaikutusten arvioinnissa ei selvitetty rallitapahtuman epäsuoria vaikutuksia luontoon (autojen markkinointi, yksityisautoilun lisääminen ja sitä kautta ympäristökuormituksen ja luonnonvarojen käytön lisääminen), eikä myöskään verrattu nykyistä tilannetta siihen tilanteeseen, että Suurajoja ei järjestettäisi lainkaan.

#### 2.2.4. Meluhaitat ja häiriöt

Yksi suurimmista asuinympäristöön kohdistuvista vaikutuksista oli ympäristövaikutusten selvityksen mukaan melu. Suurajoissa melua aiheutuu mm. ralliautoista, yleisötapahtumien kuulutuksista ja musiikista, helikopteriliikenteestä ja katsojien autoliikenteestä. Meluhaitat koettiin yleiseksi erityisesti Jyväskylän kaupungissa, jossa neljännes tutkimuksen kyselyyn vastanneista oli sitä mieltä, että tapahtuma aiheuttaa meluhaittaa kaupungin alueella. (Salo ym. 1997, 59.)

Melua aiheuttivat erityisesti helikopterit, joiden melu oli asukkaiden yleinen valituksen syy. Mittaustulosten perusteella melu nousi laskeutumisalueiden ja lentoreittien läheisyydessä häiritsevän korkeaksi, mutta pitkäaikaiset keskiarvot alittivat kuitenkin melulle asetetut ohjearvot. Myös Harjun erikoiskokeelta ralliautojen melu ja kuu-

lutusten äänet kantautuivat häiritsevän voimakkaina koko keskustan alueelle. Suurin osa Harjun ympäristön asukkaista kuitenkin sietää meluhaittaa, sillä vain 10 % haastatelluista olisi halunnut siirtää Harjun erikoiskokeen pois kotinsa pihapiiristä. (Salo ym. 1997, 59.)

Haittoja rallin aiheuttaa paikallisille asukkaille myös mm. liikennemuutosten muodossa. Kyselyvastauksissa rallin todettiin lisäävän ja vaikeuttavan liikennettä ralliviikon aikana ja toisaalta vaikuttavan negatiivisesti ihmisten liikennekäyttäytymiseen. Päättäjistä 33%, Jyväskylän asukkaista 23 %, reitin varren asukkaista 23 % ja ralliyleisöstä 18 % toi kyselyssä esille liikenneongelmat. (Salo ym. 1997, 46.)

Ympäristöselvityksen yhteydessä tehdyissä nopeusmittauksissa ei käynyt ilmi, että ylinopeuksia olisi vuonna 1996 ajettu Suurajojen aikana tavallista enemmän (Salo ym. 1997, 46). Liikenneturvallisuuskysymysten kanssa tekemisissä olevat viranomaiset katsovat kuitenkin autourheilun lisäävän etenkin nuorten kuljettajien hurjastelua. Esikuvina toimivista autourheilijoista otetaan mallia, mutta omat taidot eivät riitä vauhtiin, ja seurauksena on onnettomuuksia. Autourheilun vaikutus nuorten liikennekäyttäytymiseen on noussut keskustelun aiheeksi erityisesti viime aikoina, sillä viime vuonna kuolonkolaritilastot kääntyivät muutaman vuoden laskun jälkeen jälleen nousuun. Suurin osa liikenneonnettomuuksien uhreista oli 20-24 vuotiaita nuoria miehiä. (ks. esim. A-studio 19.5.1997.)

#### 2.2.6. Turvallisuusongelmat

Suurajojen turvallisuusjärjestelyistä vastaa turvallisuuspäällikkö, joka laatii kilpailulle turvallisuussuunnitelman. Turvallisuussuunnitelman toteutuksessa häntä avustaa kunkin erikoiskokeen turvallisuuspäällikkö. Jokaisella erikoiskokeella on varauduttava itsenäiseen pelastus- ja ensiaputoimintaan. EK:n turvallisuuspäällikkö vastaa erikoiskokeen turvallisuussuunnitelmasta, johon tulee sisältyä ensiapu-, palo, pelastus- sekä viestisuunnitelmat. Turvallisuussuunnitelmassa huomioidaan yleisön, kilpailijoiden ja toimijoiden turvallisuus. (Salo ym. 1997, 10-11.)

Kiipeilyturvallisuuden kannalta on olennaista yleisön sijoittelu. Järjestysmiesten tehtävänä on ohjata yleisö heille varatuille alueille sekä poistaa yleisön joukosta häiriön aiheuttajat, jotka voivat vaarantaa turvallisuuden. Erikoiskokeelle saapuva yleisö ohjataan hyvin hallittaviin kohtiin maastossa. Katselualueita merkataan maastoon mm. köysillä, aidoilla ja opasteilla. Erikoiskokeen turvallisuussuunnitelmaa tehtäessä huomioidaan vaaralliset alueet, joille yleisöä ei päästetä. (Salo ym. 1997, 12.)

Jokaisella kilpailulla on onnettomuuslautakunta, jonka puheenjohtajana toimii kilpailun johtaja. Kilpailun johtaja valvoo turvallisuusmääräysten noudattamista sekä vastaa niistä. (Salo ym. 1997, 9-10.)

Turvallisuusjärjestelyistä huolimatta Suurajojen järjestäjät eivät ole käytännössä voineet taata kilpailijoitten ja yleisön ehdotonta turvallisuutta. Suurajoissa on vuosien varrella kuollut kaikkiaan seitsemän ihmistä, ja loukkaantuneita on ollut huomattavasti suurempi määrä.

Ensimmäinen varsinainen Suurajo-onnettomuus tapahtui vuonna 1965, jolloin mies yleisön joukosta jäi pikataipaleella auton alle ja kuoli. Jo tätä aiemmin, vuonna 1960, oli tietyömaalla työskennellyt mies jäänyt siirtymätaipaleella auton yliajamaksi. Vuonna 1981 AKK:n puheenjohtaja Raul Falin sai surmansa, kun auto tönäisi häntä maalialueella. Vuonna 1984 Humalamäen erikoiskokeella sattui suurempi onnettomuus, jossa loukkaantui kaikkiaan yhdeksän ihmistä, mutta kukaan ei kuollut. Vuonna 1995 nuori nainen kuoli jäätyään nolla-auton alle. Vuonna 1996 Harjun suuronnettomuudessa ralliauton suistuminen yleisön joukkoon aiheutti 28 ihmisen loukkaantumisen ja yhden kuoleman. Yhtään kuljettajaa Suurajohistoriassa ei ole kuollut, mutta karttureita on metsäänajoissa kuollut kaksi, vuosina 1974 ja 1983. ("Humalamäen hypyssä loukkaantui yhdeksän ihmistä vuonna 1984", Ksml 24.8.1996.)

### 2.2.7. Puolesta ja vastaan

Suurajojen ympäristövaikutusten selvityksen mukaan Jyväskylän Suurajot koetaan enimmäkseen positiiviseksi ja hyödylliseksi tapahtumaksi. Sen talouden, julkisuuden ja matkailuelinkeinon kannalta positiivisia vaikutuksia tuotiin esiin enemmän kuin sen aiheuttamia haitalliseksi koettuja vaikutuksia ympäristölle ja liikenteelle. Tapahtumasta ei haluta luopua, mutta sen turvallisuuden parantamista korostettiin. (Salo ym. 1997, 47.)

Jyväskylässä jopa ympäristöyhdistykset suhtautuvat Suurajoihin yllättävän neutraalisti, jopa positiivisesti. Ympäristövaikutusten arvioinnin kyselyyn vastanneista kahdeksasta Suomen Luonnonsuojeluliiton Keski-Suomen piirin jäsenyhdistyksestä vain kolme oli jossain vaiheessa toiminut jollakin tavalla Suurajoihin liittyvässä asiassa. Perusteluna toiminnan vähäisyydelle todettiin, että Suurajot ei ole aiheuttanut mitään sellaista, että toiminta olisi katsottu tarpeelliseksi, reitit eivät kulkeneet

luonnonsuojelualueiden halki ja kaikkeen ei ehdi ottamaan kantaa. Perusteluissa tuotiin esille myös se, että yhdistyksen intressit ovat muun suuntaisia, sekä se, että ristiriitoja elinkeinoelämän ja kunnallispolitiikan kanssa halutaan välttää. (Salo ym. 1997, 48.)

Virallista kannanottoa tapahtumaan ei ollut tehnyt yksikään yhdistys. Suurajojen ei katsottu poikkeavan olennaisesti muista liikenneongelmia aiheuttavista tilaisuuksista, eikä sillä katsottu olevan mainittavia erillisvaikutuksia. Kannanottoja on haluttu välttää myös siksi, että yhdistyksillä on yhteyksiä yritystoimintaan ja kuntiin, sekä yhdistyksen sisäisten ristiriitojen välttämiseksi. (Salo ym. 1997, 48.)

Yhdistysten vastauksissa kaikuukin selvästi vielä ns. perinteinen tai klassinen luonnonsuojeluajattelu, jossa keskitytään yksittäisten luonnonkohteiden (kuten luonnonsuojelualueet, uhanalaiset lajit) suojelemiseen, sen sijaan, että kiinnitettäisiin huomiota suurempiin kokonaisuuksiin. Vastauksista kuuluu myös vakiintuneelle ja vartuneemman väen Luonnonsuojeluliitolle tyypillinen varovaisuus ja maltillisuus.

Jyväskylän Suurajoista käydyssä keskustelussa uudempia vihreän ajattelun tuulia onkin edustanut lähinnä vain 1990-luvun alussa toiminut KävelyVauhti-toimikunta, jonka kannanotoissa kaikui yhteiskunnallisempi lähestymistapa, yleisempi kulutusyhteiskunnan tuhlaavaisten ja ympäristöä tuhoavien elintapojen kritiikki.

KävelyVauhti-toimikunta perustettiin Jyväskylään kesällä 1990. Liike tähtäsi laajemmin yksityisautoilun vähentämiseen ja joukkoliikenteen kehittämiseen (ks. esim. "Suurajojen riitapukarit neuvonpitoon – –", Ksml 12.8.1990; Parkkonen 1991, 3), ja vastusti Suurajoja turhana saastuttajana ja luonnonvarojen tuhlaajana sekä kerskakulutusta ja yksityisautoilua ihannoivan kulttuurin viljelijänä (ks. esim. "Siitä yli kärjistysten – –", Ksml 22.8.1990).

90-luvun alkuvuosina KävelyVauhti-liike järjesti Suurajojen aikana näyttäviä tempauksia, kuten mielenosoituksia, mutta toiminta laantui pian. 90-luvun puoliväliin tultaessa liike vietti lähinnä näkymätöntä hiljaiseloa, kunnes Suurajojen vastustusta alettiin taas organisoida hieman uudelta pohjalta vuonna 1997.



### 3. YHTEISKUNNALLINEN ILMAPIIRI

#### 3.1. Urheiluhullu kansa

##### 3.1.1. Urheilun merkitys suomalaisille

Suomalaisten yleisempi suhde ja suhtautuminen urheiluun vaikuttaa epäilemättä siihen, miten autourheilu ja ralli koetaan. Suomalaisia voi hyvällä syyllä kutsua urheiluhulluksi kansaksi. Oman maan urheilijoitten menestyksellä on ollut kansakunnalle valtava merkitys niin maamme itsenäisyyden alkutaipaleella kuin 90-luvun kansainvälistyvässä EU-Suomessakin.

Suomalaisten urheilumyönteisyydessä ei ole kyse ainoastaan suuren yleisön mielityksistä, vaan myös valtiolta on itsenäisen Suomen historiassa ollut läheisesti mukana maamme liikuntakulttuurin kehittämisessä. Valtiolla on ollut omia, eri aikoina erilaisia tavoitteita kansalaisten liikkumisen suhteen. Kuten tavoitteet, ovat myös valtion keinot vaikuttaa olleet eri aikoina erilaiset. (Juppi 1995, 11.) Liikuntakulttuuria on ohjailtu eri aikoina muun muassa komiteamietinnöin, taloudellisen tuen voimin ja lainsäädännöllä (ks. esim. Juppi 1995, 12).

Suomalaisurheilijoitten menestys kansainvälisillä kilpakeinoilla alkoi jo ennen maan itsenäistymistä. Merkittävä sysäys suomalaisten kilpaurheilunostukselle olivat vuoden 1912 olympialaiset. Kun Hannes Kolehmainen juoksi Tukholman olympialaisissa kuusi kultamitalia ja muut suomalaiset täydensivät maan menestystä ansiokkaasti, suuntasi kansakunta huomionsa suurin joukoin urheiluun. Samalla urheilijat kohosivat jalustalle, jota kohti yleisön katseet kääntyivät. (Häyrinen – Laine 1989, 299.)

Itsenäisessä Suomessa sekä "suurten joukkojen" liikunta että kilpaurheilu saivat alusta alkaen oman erityisasemansa niin suuren yleisön sydämissä kuin valtiovalan suojeluksessakin. Vastikään itsenäiseksi julistautuneen maan keväällä 1918 kokeman kärjistyneiden yhteiskunnallisten luokkavastakohtien synnyttämän sisällissodan päätyttyä perinteistä suomalaista yhteiskuntajärjestystä kannattaneiden valkoisten voittoon, maa sai hallinnon, jossa monin tavoin panostettiin pelastetun yhteiskuntajärjestelmän suojaamiseen. Myös urheilu sai tässä työssä huomattavan sijansa. (Häyrinen – Laine 1989, 72-75.) Liikuntaa pidettiin valtiovalan taholta juuri itsenäistyneessä tasavallassa tärkeänä tekijänä valtion kehityksessä, erityisesti osin eripuraisen kansan yhtenäisyyden tunteen lisäämisessä, valtakunnan näkyvyydessä ulospäin sekä maanpuolustuksen kannalta (Juppi 1995, 97).

Suomalaisten kilpaurheilijoiden menestyksellä oli suuri merkitys kansakunnan itsetunnolle. Jo 1920-luvulla menestyneitä olympiakilpailijoita juhlittiin kotimaassa suurin juhlallisuuksin. Juhlapuheissa korostettiin urheilijoiden urotöiden merkitystä vastaisenäistyneelle maalle, todettiin voittojen lujittaneen kansakunnan itseluottamusta ja terästäneen sen elämisen tahtoa, ja katsottiin voittojen kohottaneen nuoren tasavallan arvoa ja levittäneen Suomen mainetta kaikkiiin sivistysmaihiin (Häyrinen – Laine 1989, 168). Suomen ollessa olympiamenestystensä huipulla katsoi suuri yleisö jopa epärealistisen Suomi-keskeisiä johtopäätöksiä tehden maan kuvan maailmalla kirkastuneen – Suomi oli juostu maailmankartalle. Tämä käsitys tuki suomalaisten urheiluinnotusta. (Häyrinen – Laine 1989, 300.)

Suomella olikin vuosisadan alkupuolella hyvä syy röyhistä rintaansa maan urheilumenestyksen vuoksi. Vuosina 1908-1936 Suomi sai olympiakisoissa kaikkiaan 198 mitalia sijoittuen mitalitilastoissa neljänneksi USA:n, Iso-Britannian ja Ruotsin jälkeen ja talvikisamitaleissa kolmanneksi Norjan ja USA:n jälkeen (Häyrinen – Laine 1989, 28). Tällöin yleisurheilu oli vielä Suomelle näkyvin ja merkittävin urheilulaji (Häyrinen – Laine 1989, 38).

Toisen maailmansodan jälkeen valtiovallan tavoitteet ja liikuntapolitiikka muuttuivat modernisoituvassa Suomessa. Aiemmin voimakkaasti esillä olleen maanpuolustuksellisen funktion ja Suomen kansainvälisen kuvan sijasta alettiin korostaa kansan terveyden edistämistä, henkisen ja siveellisen tason tason kehittämistä, kansanurheilua, sekä järjestöjen mahdollisuutta harjoittaa yhteiskunnallisesti arvokasta urheilutoimintaa. Kuitenkin Helsingissä vuonna 1952 järjestetyt olympialaiset ja reaktiot suomalaisten huonoon menestykseen osoittivat, että myös menestyminen kansainvälisessä kilpaurheilussa oli erittäin tärkeällä sijalla valtion liikuntapolitiikassa. Olympiavuoden hiihtourheilun saavutukset olivat osa Suomen henkistä palaamista "kansakunnaksi kansakuntien joukkoon", jolloin sodanaikaisen henkisen eristäytymisen rajoja murrettiin. Kansainvälinen kilpaurheilu oli myös osa valtion virallista ulkopolitiikkaa. (Juppi 1995, 207.)

60-70-luvuilta lähtien valtion liikuntapolitiikassa on korostunut ennemminkin kunto- ja kansanliikunnan edistäminen kuin kilpa- ja huippu-urheilu (ks. esim. Juppi 1995, 230, 252.) Huippu-urheilunkaan merkitystä ei kuitenkaan ole suinkaan unohdettu nykyaikaa kohti tultaessa. 80- ja 90-lukujen urheilupropagandassa on voimakkaasti korostettu urheilun merkitystä kansainvälisen yhteisymmärryksen, kansojen lähentymisen ja kulttuurivaihdon kannalta, joskin kriittisiäkin ääniä on kuulunut ylikorostuneitten lokalististen ja nationalististen intohimojen aiheuttama viime vuosina esi-

merkiksi katsomoväkivaltaa (Juppi 1995, 282).

Suuren yleisön mielissä kilpaurheilu on säilyttänyt alkuperäisen asemansa kansallisen itsetunnon kohottajana. Suomalaisten urheilijoitten menestystä seurataan tarkkaan, olipa kyse sitten hiihtäjistä, mäkihyppääjistä, autourheilijoista tai jääkiekkoilijoista. Jääkiekon maailmanmestaruuden juhlinta vuonna 1995 ei jättänyt epäilystäkään siitä, etteikö suomalaisurheilijoitten voitto olisi, ei vain joukkueen tai yksittäisen urheilijan voitto, vaan "meidän" voittomme.

Itsekin aiemmin urheilutoimittajana toiminut Seppo Pänkäläinen (1993, 68-69) kuvaa osuvasti suomalaisten suhdetta urheiluun näin:

"Kansakunta, joka edelleen tekee numeron jokaisesta kansainvälisesti menestyneestä kansalaisestaan, olisi henkisesti alavireisempi, jos sillä ei olisi tätä menestyksen osaluettuaan, vieläpä kansainvälisesti arvostettua ja näkyvää. Juoksijoiden, heittäjien ja painojoiden aloittama uraputki on saanut jatkoa ralli- ja formulakuljettajista sekä jääkiekkoilijoista. -- suomalaisten suhde suhtautuminen urheiluun on säilynyt ihannoivana ja rakastavana. Vaikka urheilu ei kiinnostakaan kaikkia, niin perusvire yhteiskunnassamme on urheilumyönteinen."

### 3.1.2. Suhtautuminen autourheiluun

Autourheilu on maailmalla ja Suomessa vielä verrattain uusi laji. Vanhin nykyisinkin ajettava rallikilpailu, Monte Carlon ralli, ajettiin ensimmäisen kerran vuonna 1911. Suomessa autourheilu lähti käyntiin vuonna 1910 ensimmäisestä virallisesta Papulahden jäällä Viipurin edustalla pidetystä autokilpailusta. Ensimmäinen maantiekilpailu järjestettiin vuonna 1921. (Nylund 1983, 12-13.)

Ensimmäinen suomalainen kilpailija osallistui Monte Carlon ralliin vuonna 1934, sijoittuen sadan kilpailijan joukossa 59:nneksi. Osallistuminen merkitsi lähtölaukausta suomalaisajajille kansainvälisiin kilpailuihin, ja seuraavana vuonna mukana olikin jo kuusi autokuntaa. (Nylund 1983, 13-14.)

Ralliautoilun kansainvälinen kilpailutoiminta tuli suomalaisten tietoisuuteen oikeastaan vasta vuonna 1965, kun Timo Mäkinen voitti ensimmäisenä suomalaisena Monte Carlon rallin (Vanhanen – Erola 1987, 15). Mäkinen oli tullut suuren yleisön tietoisuuteen heti 1960-luvun alussa Eläintarhan ajoissa. Ensimmäistä kertaa hän osallistui Monte Carlon ralliin vuonna 1962 sijoittuen 32:nneksi, seuraavana vuonna hän paransi sijoitustaan 20 pykälää ja vuonna 1964 sijoittui jo neljänneksi. Mäkisen menestys niin maailmalla kuin Jyväskylän Suurajoissakin teki hänestä

autourheilupiireissä "legendan jo eläessään". (Nylund 1983, 121-123.)

Suomalaisten loisteliaas autonkäsittelytaito herätti huomiota ulkomaillakin jo 1960-luvun alussa. Ensimmäisinä mainetta niittivät Esko Keinänen, Pauli Toivonen, Rauno Aaltonen ja Simo Lampinen, ja pian joukkoon liittyi myös Mäkinen. Viisikko nimitettiin englantilaisessa moottorilehdessä "lentäviksi suomalaisiksi", ja nimi jäi elämään. (Nylund 1983, 83) Suomalaiset urheilunystävät siis saivat jälleen uutta ylpeilyn aihetta kansainvälisiltä kilpakerhoilta – tällä kertaa moottoriurheilun muodossa.

1980- ja 1990-luvuilla ralli on löytänyt vakiintuneen paikkansa suomalaisten penkkiurheilijoitten sydämissä. Keskisuomalainen teetätti vuonna 1985 gallup-kyselyn moottoriurheilun suosiosta, ja julisti tulosten perustella, että "jo ammoiset ajat yleisurheilua ja hiihtoa rakastanut Suomen kansa on ottanut myös moottoriurheilun omakseen" ("Moottoriurheilulla suotuisat näkymät –", Ksml 21.8.1985). Kyselyn tulosten mukaan nuoret arvostivat moottoriurheilijan hankkimaa maailmanmestaruutta enemmän kuin yleisurheilijan tai hiihtäjän vastaavaa saavutusta. Vuonna 1990 Keskisuomalainen ilmoitti vastaavan gallupin jälkeen ralliurheilun säilyttäneen asemansa "suomalaisen urheilukansan yhtenä suosikkina", kiihtyvistä keskustelusta ja vastustuksesta huolimatta ("Ralliautoilu säilyttänyt suosionsa –", Ksml 22.8.1990).

### **3.2. Hegemoninen talouskasvuideologia**

#### **3.2.1. Edistysuskoinen kulutusyhteiskunta**

Toisen maailmansodan jälkeen Suomen yhteiskunnallisessa ilmapiirissä on hallitsevana ollut vahva edistysusko, usko taloudelliseen kasvuun ja teknologian kehitykseen, kehitys kohti kulutusyhteiskuntaa ja "kovat" materialistiset arvot.

Sotien jälkeen talouskasvusta tuli Suomessa yhteiskuntapolitiikan päätavoite, ja talouskasvun ideologiasta tuli uusi, koko kansaa yhdistävä tavoite. Sodan rauhasta nouseva maailma uskoi pystyvänsä tekniikan avulla luomaan massakulutukseen perustuvan, aikaisempaa paljon paremman ja tasa-arvoisemman yhteiskunnan. (Massa 1994, 117.) Juuri taloudellisen kasvun ideologia ja siihen liittyvä usko teknologian kehitykseen oli myös yhteiskuntatieteissä kuten monessa muussakin tieteessä eräänlainen kokoava taustaolettamus, johon tutkijat perustivat sosiaaliset reformivaatimuksensa enemmän tai vähemmän tietoisesti (Massa 1994, 119).

Toisen maailmansodan jälkeen maan taloudellinen tilanne oli heikko, ja elintarvike- ja raaka-ainehuolto takertelivat. Kulutustavaroiden säännöstely jatkui vuoteen 1953. Laajeneva vapaakauppa ja kansainvälinen taloudellinen yhteistyö 1950-luvulta lähtien lisäsivät kuitenkin merkittävästi Suomen vientiä, mahdollistivat tuotannon laajentamisen ja edellyttivät elinkeinoelämän, etenkin metsätalouden, voimaperäistämistä. Suomessa käynnistyi erittäin nopea elinkeinorakenteen muutos, harppaus maatalousyhteiskunnasta teollisuusyhteiskuntaan. Toinen merkittävä muutos oli entistä voimakkaampi keskittyminen kaupunkimaisen asutuksen piiriin vuosina 1950-1975. (Massa 1994, 119-121.)

Myös koko kulttuuri ja elämäntapa joutuivat sotien jälkeisessä Suomessa voimakkaaseen liikkeeseen. Suomesta kehittyi kulutusyhteiskunta, jossa kulutuksen painopiste siirtyi ravinnosta ja muista perustarvikkeista yksityisautoihin, kestokulutustavaroihin ja matkustamiseen. (Massa 1994, 121.)

Teollistuminen, kaupungistuminen ja elintason nousu tapahtui 1950-luvun lopulta lähtien osaksi halventuneiden ulkomaisten energiapanosten varassa, samalla kun kotimaisen puun ja vesivoiman suhteellinen osuus supistui voimakkaasti. Vuonna 1959 alkanut öljyn halpeneminen ja seuraavana vuonna tapahtunut tuontiöljyjen liikevaihtoveron aleneminen alkoi jo 1960-luvun alusta vaikuttaa energiatalouden valintoihin. Öljyn kulutus kasvoi jyrkästi. (Massa 1994, 121-122.)

Talven 1973-1974 öljykriisi, joka palautti öljyjäljälösteiden reaali hinnat 1940-1950-lukujen tasolle, toi hetkiseksi esille liialliseen keskittämiseen ja koneistamiseen sisältyvät riskit. Teollisuusmaat ajautuivat pahimpaan taloudelliseen taantumaa sitten toisen maailmansodan. Öljykriisien rajaamana ajanjaksona vuosina 1973-1979 usko ikuisesti jatkuvaan talouskasvuun ja teolliseen edistykseen alkoi hitaasti murentua. (Massa 1994, 124-125.)

Muutamissa öljykriisin jälkeisissä komiteamietinnöissä esitettiin energian säästöön ja kotimaisten energialähteiden suosimiseen liittyviä lennokkaita tulevaisuudenkuvia. Öljykriisi kuitenkin unohtui nopeasti, ja 80-luvun uudessa talouskasvun eetosessa energiakysymykset häipyivät melkein kokonaan yhteiskunnallisesta keskustelusta. (Massa 1994, 125.) Alkoi talouden tasapainottamisen nimissä puhtaan ekonomistinen kurinpalautus. Elvytyspolitiikka pohjusti 80-luvun markkinaideologian nousun, yritysten kasvun ja kehittymisen sekä rahamarkkinaohjautuvuuden. Tulevaisuuden määrittäjäksi asetettiin markkinat, tekniikka ja kasvu. Ympäristö ja sosiaaliset näkökohdat jäivät erilliskysymyksinä toissijaisiksi. (Kahelin 1991, 252.)

1980-luvulla sai suosiota teesi arvokumouksesta, jonka mukaan jälkiteollisen yhteiskunnan nuori sukupolvi oli omaksumassa aikaisempaa sukupolvea vähemmän materialistiset, pehmeät arvot. Teesin mukaan korkean kulutustason maissa ihmiset asettavat etusijalle elämänlaadun ja ovat valmiita sen hyväksi tinkimään aineellisesta elintasostaan. Haastattelututkimusten tulokset näyttivät tukevan tätä väitettä. Asenteiden ja käyttäytymisen välinen yhtäpitävyys on kuitenkin heikko. Esimerkiksi ihmisten ympäristöystävälliset asenteet eivät juuri vaikuttaneet heidän todelliseen kulutukseensa. Arkielämässä yksilöllinen etu asetetaan usein etusijalle. 1980-luvun lopulla olikin ennemminkin havaittavissa merkkejä uudenaikaisesta subjektiivisesta kulutuskulttuurista ja kulutuskorostuneisuudesta. (Karisto – Takala 1990, 135-136.)

1990-luvun alkuvuosien lama ravisteli taas hetken aikaa ihmisten arvomaailmaa. Puheitten tasolla on hetkittäin kyseenalaistettu talouskasvun jatkumisen mahdollisuus ja yhteiskunnan materialistiset arvot, ja kuulutettu pehmeämpien ja henkisempien arvojen perään. Niin laman kuin hitaasti käynnistyneen talouskasvunkin aikana on kuitenkin ollut selvää, että perustavanlaatuisia muutoksia Suomen yhteiskunnallisessa ilmapiirissä ei edelleenkään ole tapahtunut. Käytännön tasolla Suomea ollaan edelleen elvyttämässä entiseen tapaan talouskasvun nimeen vanhojen. Näennäisestä yhteiskunnan vihertymisestä huolimatta taloudelliset realiteetit jyräävät edelleen pehmeämmät ja ekologisemmat arvot.

Myöskään suuren yleisön asenteet eivät näytä juuri pehmenneen laman ansiosta: työttömyyden, talouteen ja lamaan liittyvien ongelmien oltua vahvasti pinnalla, on ympäristökysymykselle liennyt 1990-luvulla aiempaa vähemmän huomiota (ks. esim. Suhonen 1994, 123). Valtaosan ihmisistä kulutuskäyttäytymisessä ja elämäntavoissa suuria muutoksia ekologisempaan suuntaan ei ole ollut huomattavissa. Kyse on lähinnä pienestä "pintaremontista": valitaan ympäristömerkeillä varustettuja tuotteita ja kierrätetään jätteitä – radikaalimpiin elämäntapojen muutoksiin ei silti olla valmiita, vaan vastauksia ympäristöongelmiin haetaan edelleen teknisestä kehityksestä.

Tuoreen Suomen Gallupin asennetutkimuksen mukaan suunta ei myöskään näytä olevan parempaan päin. Henkilökohtaiseen talouteen ja tulevaisuuteen liittyvät asiat huolestuttavat vuonna 1997 vuoteen 1995 verrattuna entistä useampia, kun taas ympäristöön ja ydinvoiman käyttöön liittyvät asiat huolestuttavat harvemmin kuin kaksi vuotta sitten. Kun vuosikymmenen alussa Suomen asenneilmasto oli siirtynyt eettisempänä ja sosiaalisempaan suuntaan, ollaan nyt taas kääntymässä pin-

nallisempaan, yksilöllisempään ja materiaalisia nautintoja arvostavaan suuntaan. ("Tuore asennetutkimus: suomalainen on pinnallinen ja yksilöllinen nautiskelija", Ksml 11.4.1997.)

### 3.2.2. Yksityisautoilun merkitys

Yleiseen kulutuskeskeisyyteen, yksilöllisyyden ja vapauden ihannointiin ja teknologian palvontaan liittyy olennaisesti myös suomalaisten läheinen suhde autoon ja yksityisautoiluun.

Energiatalouden 60-luvun muutokset avasivat tien auton läpimurrolle Suomessa. Autojen todellinen massatuotanto alkoi jo vuosisadan alussa, mutta ennen toista maailmansotaa autokanta kasvoi Suomessa varsin hitaasti. Vielä 1950-luvun puolivälissäkin autojen saanti ja tuonti oli tiukasti säännöstelyä ja oma auto useimmille suurta ylellisyyttä. (Massa 1994, 124.) 1950-luvun alussa vain muutamalla prosentilla kotitalouksista oli varaa henkilöautoon, ja 100 000 auton raja rikkoutui vasta vuonna 1956 (Karisto – Takala 1990, 55).

Henkilöautojen kauppa vapautui vuonna 1963 ja 1960-luvun lopulta lähtien Suomi autoistui vauhdikkaasti. Vuonna 1975 rekisteröityjen autojen määrä ylitti miljoonan. (Karisto – Takala 1990, 55.) Läpikotaisin henkilöautoistuneesta Suomesta voidaan kuitenkin puhua vasta 1980-luvulla. Vuoden 1990 lopussa maassa oli Tilastokeskuksen tietojen mukaan jo 2,2 miljoonaa autoa. (Massa 1994, 124.)

Liikenteestä on muodostunut kaupunkien merkittävin terveysvaara. Pakokaasujen tyyppien oksideista ja hiilivedystä syntyy voimakkaassa auringonpaisteessa nk. valokemiallisia hapettimia, reaktiivisia kaasuja, jotka ärsyttävät silmiä ja limakalvoja. Myös kaupunki-ilman häkäpitoisuudet kasvavat jatkuvasti pakokaasupäästöjen kasvaessa. Autoilu näyttelee merkittävää osaa myös kasvihuoneilmiössä: liikenne aiheuttaa 30 % kaikista fossiilisten polttoaineiden polton hiilidioksidipäästöistä. (Wahlström 1994, 103, 212-213.)

Liikenteen aiheuttamista kiistattomista haitoista huolimatta se on ympäristöongelmien osa-alue, jossa muutoshalukkuutta esiintyy hyvin vähän. 1960-1970-luvuilla taajamia rakennettiin lähiöperiaatteella, henkilöautoa pidettiin vapauden symbolina ja auto salli asumisen lähempänä "luontoa". Koko maan säilyttäminen asuttuna on edelleen yhteiskuntapolitiikan tavoitteena. Nykyisen kaltaista mammuttjärjestelmää ei niin vain revitä alas ja rakenneta uudelleen. (Wahlström 1994, 191.) Kyse on myös syvälle juurtuneista inhimillisistä arvoista: liikenne antaa vapautta ja varmuut-

ta, siitä on tullut hyvien arvojen symboli. (Wahlström 1994, 212-213.)

Kyse ei ensisijaisesti olekaan siitä, etteikö yksityisautoilun ongelmia tiedostettaisi, joskin liikenteen osuutta saastuttajan on yleisesti aliarvioitu (ks. esim. Suhonen 1994, 141). Yksityisautoilun kentällä näkyy ennemminkin edellä mainittu ristiriita asenteiden ja kulutusikäytymisen välillä. Esimerkiksi vuonna 1990 tehdyssä Taloustutkimuksen tutkimuksessa vain kolmasosa niistä, jotka uskoivat yksityisautoilun korvaamisen joukkoliikenteellä merkittävästi vähentävän ympäristöhaittoja ja energiankulutusta oli itse tehnyt asialle jotain. (Suhonen 1994, 146-147.)

Samoin vuonna 1989 tehdyssä asennetutkimuksessa enemmistö vastaajista oli sitä mieltä, että jokainen voi liikenneikäytymisellään vaikuttaa ympäristön tilaan. Silti yli puolet kodin ulkopuolella töissä käyvistä kulki työmatkan henkilöautolla. Naiset olivat miehiä halukkaampia hyväksymään saastepäästöjen rajoittamiseksi esimerkiksi liikenneikäytymistä koskevia toimenpiteitä. Erityisesti nuoret miehet vastustivat ajonopeuksien alentamista yms. toimenpiteitä. Miehet myös suhtautuivat pessimistisesti yksityisten ihmisten vaikutusmahdollisuuksiin ympäristö- ja energiaasioissa. (Tulokas 1990, 40-42.)

Liisa Uusitalo kuvaa tällaista ristiriita asenteiden ja käyttäytymisen välillä "free riderismi"-termillä. Ihmiset ilmaisevat hyvin positiivisia asenteita ympäristönsuojelua kohtaan, mutta eivät ole valmiita kannattamaan ympäristönsuojelukeinoja, jotka vaatisivat heiltä itseltään uhrauksia. Tällainen yksilön omaa välitöntä hyötyä maksimoiva käyttäytyminen voi Uusitalon mukaan johtua joko tarpeeksi vahvojen kollektiivisten normien puuttumisesta ja sen mukana tuomasta epävarmuudesta sen suhteen, miten muut tulevat käyttäytymään, tai tarkoituksellisesta free riderismista, yrityksestä hyötyä muiden kustannuksella. (Uusitalo 1986, 9.)

Uusitalo havaitsi tutkimuksessaan valittujen käyttäytymismallien vaikuttavan ihmisten asenteisiin, siihen koettiin tiettyt asiat ongelminä vai ei. Ne, jotka päivittäin käyttivät työmatkallaan yksityisautoa, olivat myös taipuvaisia vähättelemään ympäristöhaittoja ja torjumaan oman vastuunsa. (Uusitalo 1986, 82.) Uusitalo päättelee, ettei kysymys todennäköisesti ollut siitä, että ympäristöasenne olisi vaikuttanut kulkuneuvon valintaan, vaan siitä, että yksityisautoa käyttävät pyrkivät asenteiden ja käyttäytymisen sopusointuun vähättelemällä valitsemansa kulkutavan ympäristöhaittoja. (Uusitalo 1986, 110.)

Kuluttajien joukossa suosituimmiksi keinoiksi liikenteen ympäristöhaittojen vähentämiseksi osoittautuivat keinot, jotka eivät suoranaisesti rajoita yksilön itsensä käyt-



täytymistä tai vaadi henkilökohtaisia uhrauksia häneltä: ajotapoja koskeva asennekasvatus, julkisen liikenteen kehittäminen ja pakokaasupuhdistimien saattaminen pakollisiksi. Sen sijaan autojen lukumäärän hillitsemistä tai turhien ajojen vähentämistä autojen tai bensiinin hintojen avulla ei enemmistö kannattanut lainkaan. (Uusitalo 1986, 86.)

Vastuuta on myös siirretty yksilötasolta valtiolle. Esimerkiksi vuonna 1992 tehdyssä Planeetan terveys -tutkimuksessa vain kymmenesosa suomalaisista katsoi ensisijaisen vastuun ympäristönsuojelusta kuuluvan yksittäisille kansalaisille ja kansalaisryhmille, vaikka enemmistö uskookin kulutustottumusten muutoksilla voitavan merkittävästi vähentää ympäristöhaittoja. Viimekätisen vastuun katsotaan olevan valtion ja talouselämän auktoriteeteilla. (Suhonen 1994, 143.)

On selvää, että suomalaisten positiivinen suhtautuminen autoihin ja yksityisautoiluun vaikuttaa myös suhtautumiseen ralliautoiluun – etenkin kun ralliautoilun vastustajat perustelevat kantaansa juuri autokeskeisen kulttuurin ja yksityisautoilun vastustamisella. Itsekin auton ratissa istuvan autoilijan voi olla vaikea tuomita ralliautoilua, niinpä mieluummin niin yksityisautoilun kuin rallinkin haittoja vähätellään. Samoin on selvää, että itse ralliurheilua seuraavat tai ralliin järjestäjänä tai kilpailijana osallistuvat henkilöt eivät ole halukkaita näkemään rallia ympäristö- tai muunakaan ongelmana, vaan kuten Uusitalon tutkimat yksityisautoilijat, myös rallinystävät pyrkivät todennäköisesti asenteiden ja käyttäytymisen sopusointuun mieluummin vähättelemällä rallin haittoja kuin muuttamalla käyttäytymistään.

### **3.3. Vastustava ympäristötietoinen ideologia**

Kuten edellä todettiin, on ilmeistä, että nyky-yhteiskunnassa enemmistön arvo maailmassa ympäristökysymykset häviävät taloudellisille intresseille, siitä huolimatta, että ympäristöajattelu on 90-luvun Suomessa näennäisesti kietoutunut kaikkiin yhteiskunnallisiin instituutioihin ja ihmisiä pidetään ympäristötietoisina. Varsinainen vastustava ympäristötietoinen, kulutusyhteiskuntaa ja talouskasvun ideologiaa kritisoiva ja edistysuskon hylkäävä ideologia on niin ympäristötietoisuuden historiassa kuin tämänpäivän Suomessakin vähemmistön omaksuma ajattelutapa, marginaalilliä.

Modernimman ympäristötietoisuuden ja ympäristönsuojelun aikakauden katsotaan alkaneen Suomessa, kuten muuallakin teollistuneissa länsimaissa, varsinaisesti vasta 1960-luvulta. Niin kansallispuistoja kuin ensimmäinen luonnonsuojeluyhdistyksen tosin oli perustettu jo 1930-luvulla, mutta muuten luonnonsuojelu ei vielä

tuolloin ollut näkyvästi esillä yhteiskunnassa. Myöskään sodan jälkeen aina 60-luvulle asti ympäristökysymyksistä ei Suomessa paljonkaan välitetty, ainakaan talouspoliittisessa päätöksenteossa. Jälleenrakentamisen vuosina luonnonsuojeluun ei ollut varaa, kun tuotannon ehdot oli turvattava.

Ennen 60-lukua ympäristökysymyksiä ei ymmärretty yhtenä kokonaisuutena, vaan niitä tarkasteltiin esimerkiksi terveyteen liittyvinä erilliskysymyksinä. Luonnonsuojelijat keskittyivät pääasiassa "koskemattoman luonnon" suojelemiseen. Ihmisen aiheuttamat ongelmat eivät olleet vielä näkyvästi esillä. (Järvikoski 1994, 164-167.) Toiminta oli luonteeltaan ja aatetaustaltaan epäpoliittista ja konservatiivista, ja suojelua perusteltiin lähinnä kansallisen kulttuuriperustan säilyttämällä, kauneusarvoilla ja tieteellisen tutkimuksen tarpeilla (Rannikko 1994, 12).

Yhtenä modernin kansainvälisen ympäristökeskustelun avaajana pidetään yleisesti Rachel Carsonin Äänetön kevät -kirjaa, joka julkaistiin Suomessa vuonna 1963. Kirja suuntasi huomiota ihmisten toiminnan vaikutuksiin ympäristössä ja avasi saastumiskeskustelun. Kirjaan kiinnitettiin huomiota myös Suomessa, vaikkakaan täällä ei nähty vielä aihetta vakavaan huolestumiseen (Järvikoski 1994, 168).

1960-luvun aikana Suomessa alkoi tutkija- ja opiskelijapiireissä levitä uudenlainen ympäristöajattelu, jossa luonnonsuojelun sijasta alettiin puhua ympäristönsuojelusta (Järvikoski 1994, 169). Päähuomio siirtyi nyt saastumiseen ja luonnonvarojen ehtymiseen, ja ongelmien keskeisimmäksi aiheuttajaksi nähtiin teollisuus (Rannikko 1994, 12).

1960-luvun jälkipuolisko ja 70-luvun alku oli ympäristöajattelun yhteiskunnallistumisen ja radikalisoitumisen aikaa (Rannikko 1994, 12). Ruohonjuuritason liikehdintää alkoi esiintyä enenevässä määrin niin maaseudulla kuin kaupungeissakin muun muassa erilaisia rakennushankkeita vastaan. Myös tiedotusvälineissä alettiin kiinnittää selvästi aikaisempaa enemmän huomiota ympäristöasioihin. Suomalainen ympäristöliike edusti 70-luvun alussa valtaosin pragmaattista ympäristönsuojelua, sillä siinä pyrittiin ajamaan oleellisia uudistuksia määrätietoisesti painostusjärjestön tapaan. Enemmän poliittiseen ekologiaan liittyvää ajattelua edusti talouden ja ympäristön välisten suhteiden pohdinta. (Järvikoski 1994, 169-170.)

Nousevalla ympäristöliikkeellä oli oleellinen vaikutus siihen, että ympäristöongelmat alettiin vähitellen hahmottaa yhtenäiseksi, yhteiskunnalliseksi ja poliittiseksi ongelmakentäksi. Näkemys ympäristöpolitiikasta omana politiikan lohkonaan alet

tiin hyväksyä yhteiskunnallisessa keskustelussa, tiedotusvälineissä ja osin myös politiikassa. Ajatus erillisen ympäristöministeriön perustamisesta esitettiin ensimmäisen kerran jo vuonna 1969, mutta vastustuksen vuoksi sitä ei saatu perustettua vielä 70-luvulla. Erinäisiä hallinnollisia uudistuksia kuitenkin toteutettiin. (Järvikoski 1994, 170-171.)

Ympäristöliikkeen painostusvoima osoittautui 70-luvun puolivälin tienoilla varsin vähäiseksi. Ympäristölainsäädäntö tosin eteni, mutta eräät keskeiset lait viipyivät ja joskus jopa vesittyivät. Oma vaikutuksensa oli taloudellisella lamalla, joka suuntasi keskustelua muualle, erityisesti työttömyyteen. (Järvikoski 1994, 171.) Pysähtyneeseen tilaan alettiin reagoida ruhonjuuritasolla, ja ympäristöliikehinnän ensimmäinen huippukausi sijoittui vuosiin 1979-1981. (Rannikko 1994, 12.)

Vuonna 1979 erityisesti Kojjärvi-liike kokosi jo edellisessä vuosikymmen vaihteessa syntyneitä aktiivisia toimijaporukoita yhteen, ja rohkaisi esimerkillään ja saamallaan julkisuudella ympäristöväkeä liikehdintään myös muualla Suomessa (henkilökohtainen tiedonanto, yhteiskuntatieteen apul.prof. Timo Järvikoski 1997). Kojjärvi-liike toi esiin myös uudenlaista ympäristö- ja yhteiskunnallista ajattelua: liikkeen aktiivien ajattelussa korostui ympäristönsuojelun ohella kulutusyhteiskunnan kritiikki, kansainvälinen solidaarisuus sekä kansalaisten vaikutusmahdollisuuksien tärkeys. Ympäristönsuojelua ei ajateltu pelkästään painostusryhmän ja poliittisen vaikuttamisen näkökulmasta, vaan tuotiin esille elämäntavan muuttamisen välttämättömyys. Uutta 70-luvun lopun ympäristöliikkeessä oli myös varsin voimakas tieteen arvostelu ja luopuminen edistysuskosta. (Järvikoski 1994, 174.)

1980-luvun alussa ympäristöaktiiviteetti oli Suomessa varsin laajaa, mutta se vähentyi pian vuosikymmenen alun jälkeen. Kansainvälisen mallin mukaan vakiintuneet ympäristöjärjestöt vahvistivat asemiaan, kun taas spontaani liikehdintä väheni. Osaltaan myös vihreiden puoluekehitys ja ympäristöministeriön perustaminen olivat omiaan vähentämään epävirallista kansalaisliikehdintää. (Järvikoski 1994, 176.) 80-luvulla voidaankin puhua ympäristönsuojelun institutionalisoitumisesta ja ammatillistumisesta. 80-luvulla liikehinnän vähäisyyteen saattoi vaikuttaa osalta myös voimattomuuden kokemus paljon julkisuutta saaneiden globaalien ympäristöuhkien edessä (Rannikko 1994, 20).

80-luvun loppupuolella ympäristöliikehdintä alkoi jälleen lisääntyä, ja liikehdintä koki toisen kukoistuskautensa 80- ja 90-lukujen vaihteessa, joka oli monien suurta julkisuutta saaneiden ympäristökiistojen aikaa (Rannikko 1994, 15). Tällä kertaa kyse oli ennen kaikkea metsäkiistoista (henkilökohtainen tiedonanto, Järvikoski

1997).

90-luvun puoliväliä kohti ympäristöliikehdintä hiljeni jälleen. Lama ja sen jälkeenkin pinnalla olleet taloudelliset ja työllisyyskysymykset ovat jälleen vaikuttaneet osaltaan siihen, ettei ympäristöaktiiviteetti ole ollut niin voimakkaasti pinnalla kansalais-toiminnassa. Kyse voi olla myös tietynlaisesta kyllästymisestä ympäristökysymyksiin, joita on parin viime vuosikymmenen aikana pidetty runsaasti esillä niin tiedotusvälineissä kuin kouluissakin (henkilökohtainen tiedonanto, Järvikoski 1997). Julkisuudessa onkin puhuttu kansalaisten "ekoväsymyksestä" (ks. esim. Seitsemän Uutiset 22.01.1997). Myös vakiintuneet ympäristöjärjestöt ovat 90-luvun "läpiekologisoituneessa" ja näennäisvihreässä yhteiskunnassa selkeitten vastustajien puuttuessa tyytyneet lähinnä maltilliseen neuvottelijan ja lobbarin rooliin (henkilökohtainen tiedonanto, Järvikoski 1997).

Ympäristöliikerintama näyttää kuitenkin olevan jälleen käymistilassa. Ruohonjuuritasolta ponnistaa vakiintuneiden, perinteisten luonnonsuojelujärjestöjen rinnalle uusi radikaalimpi ympäristöliike, joka ei ole hierarkisesti organisoitunut, vaan muodostuu yksittäisistä toimijoista, ryhmittymistä, ajatteliijoista ja kansalaisliikkeistä (ks. "Periaatteiden julistus", Muutoksen Kevät 1/1996). Liike tuo ympäristörintamalle uudestaan 70-luvulla esiintynyttä kriittistä yhteiskunnallista ajattelua sovellettuna tämän päivän tilanteisiin.

Eräänlaisena liikkeen kokoavana voimana toimii keväällä 1996 perustettu ympäristövallankumouksellinen aikakauslehti Muutoksen Kevät. Lehti julisti ensimmäisen numeron pääkirjoituksessa liikkeen toiminnan kohteiksi monikansalliset yritykset, kokonaiset tuotannonalat ja maamme politiikan suuret linjanvedot, ja tavoitteiksi tuotannon ja kulutuksen vähentämisen, todellisen ekologisen rakennemuutoksen. Lehti torjuu "reaalipolitiikan houkan toivon", joka etsii pelastusta puhtaammasta teknologiasta ja kestävästä kasvusta. (Muutoksen Kevät 1/1996.)

Uusi radikaali ympäristöliike siis edustaa selkeästi yhteiskunnan hegemonista talouskasvuideologiaa ja hallitsevia kovia arvoja vastustavaa kulutus- ja edistyskriittistä ajattelutapaa ja "pehmeämpiä" vahvasti ympäristötietoisia arvoja. KävelyVauhti-liikettä voitaneen pitää yhtenä tämän uuden liikehdinnän ilmenemistä, korostuihan liikkeen ajatuksissa samansuuntainen yhteiskuntakritiikki.

## 4. JOURNALISTINEN KULTTUURI JA TIEDOTUSVÄLINEITEN TOIMINTA

### 4.1. Journalismi yhteiskunnallisena toimijana ja vaikuttajana

#### 4.1.1. Yhteiskunnallisen keskustelun areena

Tiedotusvälineet ovat modernissa yhteiskunnassa keskeisiä yhteiskunnallisia toimijoita. Niiden keskeisimpänä roolina pidetään luonnollisesti tiedonvälitystä, mutta medioitten rooli ei tietenkään rajoitu vain passiivisena informaatiokanavana toimimiseen, vaan ne toimivat aktiivisina todellisuuden tulkitsijoina, suodattajina ja muokkaajina. Medioitten roolia onkin kuvattu usein erilaisin metaforin. Ne voidaan ymmärtää esimerkiksi näkemyksiämme laajentaviksi ikkunoiksi todellisuuteen, sirpaleisia todellisuuden tapahtumia selittäviksi tulkeiksi ja lukijoita ohjaaviksi oppaiksi, niin tiedon kuin mielipiteidenkin välittäjiksi, interaktiivisiksi foorumeiksi, kokemusta lukijoille valikoiviksi suodattimiksi tai "portinvartijoiksi", yhteiskuntaa (mahdollisesti vääristyneesti) heijastaviksi peileiksi tai propagandistisia tai eskapistisia pyrkimyksiä palveleviksi "porteiksi" tai "seuloiksi" (ks. McQuail 1994, 65-66). Usein puhutaan myös tiedotusvälineitten agenda setting -funktioista, eli roolista yhteiskunnallisen keskustelun ohjaajana, yhteiskunnan "päiväjärjestyksen" määrääjänä.

Näistä näkemyksistä suurin osa ei suinkaan ole ristiriidassa keskenään, vaan eri funktiot esiintyvät rinnakkain ja päällekkäin tiedotusvälineiden moninaisessa kentässä. Yhteistä näille tiedotusvälineitten roolin tulkinnoille on erityisesti se, että lähes kaikissa niissä painottuu nimenomaan tiedotusvälineitten aktiivinen osa välittämänsä informaation muokkaamisessa. Tiedotusvälineet eivät välitä todellisuutta neutraalisti "sellaisena kuin se on". Toisaalta taas tiedotusvälineet eivät luonnollisestikaan voi toimia irrallaan ja riippumattomina todellisuudesta. Niiden informaatiolisällön kohteena on ulkoinen todellisuus, niin sen konkreettiset tapahtumat ja prosessit, kuin vaikkapa abstraktimmat keskustelut ja asenneilmastokin.

Luonnollisestikaan tiedotusvälineet eivät ole kenttä, jossa ainoastaan toimittajat välittävät omia havaintojaan ja tulkintojaan todellisuudesta. Journalismin keskeinen tehtävä on toimia yleisenä intressijulkisuutena, joka mahdollistaa hyvin monien ja monimuotoisten intressien nopean kokoontumisen (ks. Luostarinen 1994, 28), tai toisin sanoen ilmaistuna, toimittajan ohjailemana julkisuuden areenana, jolla eri toimijat ja diskurssit saavat äänensä kuuluville (ks. esim. Suhonen 1994, 107). Journalismi toimii siis myös yhteiskunnallisen keskustelun mahdollistajana. Kuten koko tiedotusvälineiden kenttää, tai yksittäinen tiedotusvälinettä, voi myös yksittäistä journalistista esitystä tarkastella julkisuustilana, jossa eri toimijat kuvaavat, määrittelevät ja tulkitsevat sosiaalista todellisuutta (Väliaverron 1996, 90).

Kaikki toimijat eivät ole journalismin kentällä suinkaan samanarvoisessa asemassa, vaan joidenkin puheenvuorot tulevat paremmin esille kuin toisten. Osa toimijoista ei pääse itse lainkaan määrittelemään asioita uutisissa, vaan heidän toimintaansa tai näkemyksiään pelkästään kuvataan tekstissä. (Väliverronen 1996, 98-99.) Kaikilla intressanteilla ei ole samanlaista kykyä artikuloida etuaan tai samaa houkuttelevuutta ostavana yleisönä. Luostarisen mukaan on suurelta osin vallan- ja tulonjaon kysymys, millaisia yleisöjä journalismi kerää ja millaisia intressejä se esittää. Usein journalismi orkestroikin vain eliittiryhmien välistä peliä itsekään havaitsematta puuttuvia intressanteja. (Luostarinen 1994, 30.)

Kyse ei ole ainoastaan siitä, ketkä saavat äänensä kuuluville, vaan myös siitä, *miten* he saavat äänensä kuuluville. Valikoidessaan julkisen keskustelun osanottajia mediat määrittelevät samalla myös, missä roolissa ja millä auktoriteetilla nämä pääsevät esiintymään. Tämä osoittamiseen käytetään monia kielellisiä keinoja, joiden avulla jotkut toimijat esitetään luotettavina ja arvovaltaisina, toiset epävarmoina tai kiistanalaisina. Adjektiivien ovella erojen tekemiseen käytetään verbejä: jotkut sanovat ja toteavat, toiset väittävät tai selittelevät. (Väliverronen 1996, 90.)

Usein journalismissa puhuu virallisten, suurten koneistojen ääni, mihin selityksiä tarjoavat mm. propagandaa, poliittista suostumusta, eliittien symbioosia, byrokratian vaikutusta ja uutistuotannon taloutta vaikuttava mallit (ks. Luostarinen 1994, 44-47). Lähteellä voi olla poliittista tai taloudellista valtaa, jolla se voi vaikuttaa välittömästi journalistiseen työprosessiin, tai sillä voi olla kykyä vaikuttaa journalistiseen työprosessiin käytännöllisesti esimerkiksi sitä nopeuttaen ja helpottaen, houkuttelevaa materiaalia tarjoten. Lähteellä voi myös olla kulttuurista pääomaa, joka vaikuttaa lähteen haluttavuuteen ja siihen, miten lähdeä kohdellaan journalistisissa esityksissä. Kyse on kulloinkin yhteiskunnassa ja journalistisessa kulttuurissa vallalla olevista arvojärjestelmistä, jotka antavat arvostusta ja luotettavuutta ja siten etua joillekin toimijoille ja tuovat haittaa toisille. (Luostarinen 1994, 50-51.)

#### 4.1.2. Objektiivisuuden mahdollisuus

Länsimaisessa journalistisessa kulttuurissa keskeisenä ihanteena ja tavoitteena on fakta-aineiston osalta objektiivisuus: subjektista eli uutisten lähettäjistä riippumaton, yleispätevä, puolueeton uutisjournalismi. Uutisissa ei ole sallittua ottaa kantaa asioihin – sen enempää uutisten sisällössä kuin niiden valinnassa tai journalistisissa tehokeinoissakaan. (Hemánus 1973, 81.)

On kuitenkin pitkälti määrittelykysymys katsotaanko objektiivisuuden ylipäättänsä olevan journalismissa mahdollista. Yleisesti tunnustetaan, että journalistinen tuotos on väistämättä toimittajan ja/tai tiedotusvälineen tekemien monien valintojen tulos. Näin ollen, jos objektiivisuudella ymmärretään toimittajan subjektiivisen panoksen karsimista prosessista ja lopputuloksesta, se on sula mahdottomuus. Valtamedioita kritisoivat tahot tyrmäävätkin usein koko objektiivisuuden käsitteen journalismin yhteydessä.

Joukkotiedotuksen tutkimuksessa objektiivisuus on kuitenkin yleensä määritelty siten, että sen saavuttaminen on ainakin periaatteessa mahdollista. Tunnetuin määritelmä lienee Jörgen Westerståhlin (ks. esim. Okkonen 1974, 178) objektiivisuusrakennelma, jossa objektiivisuus muodostuu kahdesta osa-alueesta, asiallisuudesta ja puolueettomuudesta. Asiallisuus puolestaan merkitsee totuutta ja relevanssia, ja puolueettomuus tasapuolisuutta ja neutraalia esitystapaa.

Okkonen (1974, 178) kritisoi Westerståhlin rakennelmaa käytettyjen käsitteiden abstraktiudesta, ja katsoo niin totuuden ja relevanssin kuin tasapuolisuuden ja neutraalin esitystavankin tarkastelijalähtöiseksi. Nähdäkseni malli tarjoaa kuitenkin joitakin käyttökelpoisia ohjenuoria objektiivisuuden *tavoittelemiseen*. Jos objektiivisuus ei koskaan voikaan tarkoittaa täyttä vastaavuutta todellisuuden kanssa, mikä kyseenalaistaa myös Westerståhlin mallin totuuden vaatimuksen, voi se kuitenkin merkitä pidättäytymistä selkeästi subjektiivisista ja puolueellisista painotuksista, eli eri osapuolten tasapuolista kuulemista, sekä neutraalia esitystapaa, jossa pidättäytään tukemasta tai horjuttamasta tiettyjä toimijoita toimittajan henkilökohtaisten näkemyksen pohjalta. Toinen asia on se, kykenevätkö toimittajat käytännössä ammattietiikkansa ja -taitonsa avulla aina irrottautumaan subjektiivisista näkemyksistään, niin että pystyisivät tasapuolisuuteen ja neutraaliuteen. Erilaiset painotukset ja vääristymät voivat olla myös täysin tiedostamattomia (ks. jakso 4.1.4.).

Hemánus ja Tervonen tunnustavat toimittajan subjektiivisten näkemysten merkityksen toimitusprosessissa. He ovat ratkaisseet objektiivisuuden ongelman ”suhteellisella relativismillaan”, väljällä objektiivisuuden konseptiolla. He torjuvat tieto-opillisen objektivismiin (tiedon sisältö riippuu pelkästään kohteesta, eikä lainkaan tiedostavasta subjektista) sekä subjektivismiin (tieto riippuu pelkästään tiedostavasta subjektista, ei lainkaan tiedostuksen kohteesta), ja kallistuva tieto-opillisena pohjana subjektin ja objektin vuorovaikutusteorian kannalle: tieto saa sisältönsä ja muotonsa tiedostavan yksilön ja kohteen vuorovaikutuksen tuloksena. (Hemánus – Tervonen 1986, 59.)

Kyse on realismin tietoteoriasta, jossa tunnustetaan, että havaintomme ovat teoria-pitoisia, eivätkä "puhtaita tosiasioita". Myös journalismissa toimittajan ennakkonäkemys todellisuudesta, hänen maailmankatsomuksensa ja tulkinnallinen viitekehysensä, vaikuttavat suuresti hänen koko tiedostuksensa tuloksiin. (Hemánus – Tervonen 1986, 67-68.) Hemánus ja Tervonen (1986, 60) torjuvat kuitenkin täydellisen relativismin: kaikki todellisuuden tiedostamisen ja kuvaamisen tulokset eivät ole yhtä hyvin perusteltuja, eivät yhtä luotettavia eivätkä yhtä oikeita. On olemassa parempia ja huonompia tosiasiaväitteitä suhteessa itse todellisuuteen – vaikuttaahan myös kohde tiedostusprosessin kautta tulokseen.

Hemánus ja Tervonen painottavatkin eroa objektivismiin ja subjektivismiin sekä toisaalta objektiivisuuden ja subjektiivisuuden välillä. Objektiivisuudella he tarkoittavat sanoman ja todellisuuden välistä vastaavuutta, joka ei kuitenkaan voi olla sanoman ja todellisuuden välistä identtisyttä, mikä olisi mahdotonta objektivismia. He korostavat sanoman ja todellisuuden välisen vastaavuuden suhteellisuutta. (Hemánus – Tervonen 1986, 80-84.)

Näin väljästi tulkiten objektiivisuus on siis mahdollista journalismissa. Eittämättä tämä määrittely vaikuttaa toimitustyöprosessin vaiheet huomioon ottaen huomattavasti realistisemmalta, kuin mikään ehdottomampi määritelmä. Toisaalta voidaan kysyä, mitä merkitystä tällaisella epämääräisellä ja "vesitetyllä" objektiivisuudella enää on journalismin ihanteena ja tavoitteena. Teoriassa siis on mahdollista päätyä sekä enemmän että vähemmän todellisuutta vastaaviin, eli enemmän ja vähemmän objektiivisiin tulkintoihin ja kuvauksiin, mutta onko enemmän tai vähemmän objektiiviseen lopputulokseen päätyminen vain sattumanvaraista, riippuvaista toimittajan maailmankatsomuksesta ja tulkintakehyksestä? Entä kuka voi sanoa, mikä tulkinta on se objektiivisin ja todenmukaisin, jos jokainen havaintoprosessi, siis myös toimittajan tuottaman tekstin lukeminen, sisältää subjektin taholta vahvan tulkintapanoksen?

Näiden kahden objektiivisuusmääritelmän tarkastelu osoittaa, että niin itsestäänselvästä kuin objektiivisuuden tavoittelemista journalistisessa kulttuurissamme pidetäänkin, sen toteutuminen ei ole alkuun kaan itsestään selvää, päin vastoin melko kyseenalaista, jopa mahdotonta, riippuen siitä, miten tiukasti haluamme objektiivisuuden vaatimuksen ymmärtää. Ymmärrettiinpä objektiivisuus sitten tiukemmin tai väljemmin, varmaa on, että toimittaja ei kykene irrottautumaan täysin omista subjektiivisista näkemyksistään, jotka vaikuttavat hänen tulkintoihinsa ja sitä kautta toimitustyön lopputulokseen.



#### 4.1.3. Sidosryhmien vaikutus

Journalistista vapautta, objektiivisuutta ja integriteettiä pohdittaessa painotetaan yleensä ulkopuolisten sidosryhmien aiheuttamia uhkia enemmän kuin vaikkapa juuri toimittajan maailmankatsomuksen ja tulkintaprosessin vaikutukseen liittyviä ongelmia. Journalistin ohjeissa (1992, 4) painotetaan, että tiedonvälityksen sisältöä koskevat ratkaisut on tehtävä journalistisin perustein, eikä päätösvalta saa luovuttaa toimituksen ulkopuolelle. Journalistin ei myöskään tule käsitellä aiheita, joihin liittyy henkilökohtainen hyötymisen mahdollisuus. Journalistin oikeus ja velvollisuus on torjua painostus tai houkuttelu, jolla pyritään tiedonvälityksen ohjaamiseen, estämiseen tai rajoittamiseen.

Käytännössä lukuisat organisaatiot, järjestöt, viranomaiset ja enemmän tai vähemmän viralliset intressiryhmät pyrkivät vaikuttamaan journalistiseen työprosessiin. Kuten jo edellä todettiin, eri intressiryhmillä voi olla enemmän tai vähemmän erityyppistä valtaa, jolla vaikuttaa tiedotusvälineisiin. Luostarinen painottaakin, että yhteiskunnallisten intressien ja vaikutusyritysten korkeassa aallokossa työskentelevän toimittajan tulisi tulkinnan ammattilaisena osata lukea yhteiskunnan eri pelejä ja puhetapoja ja reflektoida jatkuvasti omaa suhdettaan eri diskurssien tarjoamiin "silmiin". Yhteisiä sääntöjä modernissa länsimaisessa journalismissa ovat muun muassa vaatimus kuulla myös muita osapuolia, omia intressejään edustavien tietolähteiden epäily sekä konkreettisten faktojen ja suoran välittömän havainnon arvostaminen. (Luostarinen 1994, 36.)

Intressitahot voivat pyrkiä vaikuttamaan journalismin sisältöön erilaisin keinoin. Painostavia menetelmiä ovat fyysinen, taloudellinen, poliittinen ja ammatillinen painostaminen, rajoittavia menetelmiä ovat informaation saannin ja käytön rajoittaminen ja suostuttelevia menetelmiä lahjonta, henkilökohtaiset suhteet ja houkuttelevan materiaalin tuottaminen. (Luostarinen 1994, 73-86.)

Epäilemättä etenkin painostavat menetelmät ovat harvinaisempia ja esiintyvät lähinnä kovemmissa poliittisen ja taloudellisen vallan käyttäjien ja median välisissä kiistoissa. Sen sijaan erityisesti suostuttelevat menetelmät ovat uhka urheilujournalismistakin puhuttaessa. Kyse ei useinkaan ole suoranaisesta lahjonnasta, mutta sen sijaan vakiintuneissa lähdesuhteissa juuri houkuttelevan materiaalin tuottaminen sekä henkilökohtaiset suhteet ja siteet voivat vaikuttaa salakavalasti journalismin sisältöön. Luostarinen pitääkin tärkeimpänä henkisen korruption muotona juuri "sisäpiirisyttä", toimittajan ottamista mukaan sellaisiin esimerkiksi politiikan, talouselämän, kulttuurin tai urheilun ryhmiin, joita hän arvostaa ja joihin hän haluaa

samaistua. Toimittajat puolustavat kuulumistaan erilaisiin järjestöihin sillä, että se on hyvä tapa saada tietoa yhteiskunnallisista tapahtumista ja suunnitelmista. Ongelma on kuitenkin se, että samalla tavoin kuin esimerkiksi taloustoimittajan pörssiomistukset tekevät hänestä intressantin omassa aiheessaan, erilaiset ryhmäsiteet vaikuttavat toimittajan yhteiskuntaan suuntautuneeseen katseeseen.

(Luostarinen 1994, 83.)

Myös toimittajat itse ovat huolissaan lähdesuhteen läheisyydestä. Ari Heinosen (1996, 97) tutkimuksessa toimittajat itse moittivat ammattikuntansa edustajia liiasta samaistumisesta lähteisiinsä, jopa antautumisesta toimimaan heidän ehdoillaan. Erityisesti arviot koskivat talous- ja poliittisia toimittajia. Toimittajat arvelivat lähteiden kykenevät johdattamaan journalisteja sekä valtakunnallisella että paikallisella tasolla. Vaikeaksi asian tekee joidenkin toimittajien arvioiden mukaan se, että kyse ei ole siitä, että toimittajia olisi helppo jymäyttää, vaan että toimittajat haluavat itse olla kaveria päättäjien kanssa.

Yksittäisen toimittajan työhön voivat vaikuttaa erilaisten lehden ulkopuolisten, julkisuustilasta kamppailevien intressitahojen lisäksi myös lehden muun sidosryhmät: lehden kustantaja, ilmoittajat, sekä lehden lukijat.

Omistajan/kustantajan vaikutusvallan voima on kiistaton lehden linjakysymyksissä. Yleisesti ottaen omistajien vaikutus lehden toimintaan jää kuitenkin melko vähäiseksi. Hallintoelimet kokoontuvat harvoin, eivätkä käsittele yksittäisiä toimituskysymyksiä. Periaatteessa omistajilla on kuitenkin mahdollisuus erottaa päätoimittaja, ellei tämä noudata lehden linjaa ja valvo sen toteutumista lehdessä. (Teikari 1981, 80-81.)

Omistajat eivät siis normaalisti puutu suoraan yksittäisen rivitoimittajan työhön, mutta voivat säädellä sitä välillisesti lehden linjan välityksellä. Käytännössä valvontaa talon sisällä suorittaa siis päätoimittaja, joka valvoo lehden julkaisemista, vastaa sen sisällöstä ja jonka on nautittava kustantajan luottamusta (Journalistin ohjeet 1992, 23). Lehtien kirjallisissa linjamäärittelyissä ei välttämättä mennä yksityiskohtaisempiin linjamäärittelyihin, vaan painotetaan esimerkiksi yleisluontoisesti puolueettomien uutiskriteerien noudattamista ja hyvää lehtimiestapaa. Toimittajan työtä voivatkin ohjailia yksittäisissä kysymyksissä ennemminkin talon sisäiset kirjoittamatomat säännöt, sosiaalistuminen talon tapoihin ja siitä seuraava tietoinen tai tiedostamaton itsesensuuri, kuin selkeät ohjeet.

Ilmoittajat edustavat luonnollisesti lehden levikkialueella taloudellista valtaa, ja ne

omaavat suoraa vaikutusta lehden talouteen. Vuonna 1994 ilmoitustulos muodostivat peräti 60-65 % sanomalehtien tuloista (Jyrkiäinen – Savisaari 1994, 58). Ilmoitustulojen suuruus ei kutienkaan välttämättä merkitse sitä, että ilmoittajilla olisi suurempi valta lehden sisältöön kuin esimerkiksi lukijoilla. Mitä vahvempi asema lehdellä on alueellaan, sitä vähemmän sen tarvitsee ”kumarrella” ilmoittajia, sillä se on ilmoittajilleen välttämätön väline. Ilmoittajat ovat joskus yrittäneet vaikuttaa lehteen paikallisilla ilmoitusboikoteilla, mutta yritykset ovat epäonnistuneet, sillä kilpailussa mukana pysymiseksi paikallisen ilmoitusvälineen käyttäminen on välttämätöntä. (Teikari 1981, 86.)

Käytännössä yksittäisen lukijoiden mahdollisuudet vaikuttaa välittömästi lehden sisältöön tai linjaan ovat vähäiset. Lähinnä uutis- ja juttuvinkit antavat jotain suoria vaikutusmahdollisuuksia (Teikari 1981, 88). Kuluttajana taas lukija voi pyrkiä vaikuttamaan lehden sisältöön ostopäätöksillään. Pitääkseen lukijansa lehden tulisi tyydyttää lukijoidensa tarpeet. Lehdistön kaupallistuminen ja kilpailun kiristyminen ovatkin jossain määrin muuttaneet journalismin sisältöä. Miettinen, Kalliomäki ja Suominen (1981, 10) katsovat että aiemmin tyypillinen aatteellisena esitaistelijana toiminut journalismi on menettänyt vapauttaan kaupallisten uutiskriteerien vallatessa alaa. Kilpailu on yhdenmukaistanut lehdistöä ja painottanut suhteettomasti kevyttä aineistoa.

Kuluttajanakin lukijan valta on kuitenkin sikäli rajallinen, että käytännössä lukijalla harvoin on kovin paljon valinnan varaa, vaikka lehden linja ei miellyttäisikään, sillä usein alueella toimii vain yksi maakunnallinen valtalehti. Silti on selvää, että kilpailutilanteessa toimituksissa pyritään lukijakunnan säilyttämiseksi ja kasvattamiseksi spekuloidaan sillä, mikä lukijakuntaa kiinnostaa ja miellyttää.

#### 4.1.4. Ideologisuus ja suostuttelu sanomalehdistössä

Tutkimuksen kysymyksenasettelusta johtuen on tarkastelukulmani hieman ”vanhanaikainen”, eli hyödynnän etenkin viimeksi 1970-luvulla suosiossa olleen propagandan ja vaikuttamis/suostuttelututkimuksen teoriaa ja käsitteistöä, sitä tämän päivän tilanteisiin soveltaen. Toisaalta lainaan myös modernimpia kriittisen paradigman ajatuksia viestintävälineitten ideologisesta toiminnasta.

Kirjallisuudessa on esitetty useita propagandan määritelmiä ja painotuksia viestintäprosessin eri osatekijöihin: lähettäjäan (tämän tarkoitusperiin ja taustalla oleviin ideologispoliittisiin voimiin), aineiston sisältöön (fakta- ja arvostussisällön ominaispiirteisiin), sekä tapaan, jolla propaganda vaikuttaa vastaanottajiin (missä määrin

tiedostaa olevansa vaikutuksen kohteena, miten aineisto vaikuttaa tajuntaan). (Hemánus 1975, 12.) Hemánus (1975, 18-19) kallistuu selkeästi viimeisen vaihtoehdon puolelle tarkoittaessaan propagandalla pelkästään sellaista vaikuttamista tai sen yrittämistä, missä vastaanottaja tiedostaa olevansa vaikutuksen kohteena, erotuksena indoktrinaatiosta, jota vastaanottaja ei tiedosta ja joka ei saa häntä aktivoitumaan.

Tämä näkemys vaikuttaa tämänpäivän viestinnäntutkimuksen ja vastaanottajakäsitteksen valossa vanhentuneelta. Nykytutkimuksessa ollaan siirrytty suoraviivaisesta "ruiskumallista" rajallisten vaikutusten teorioihin. Tällöin katsotaan, ettei ole suinkaan itsestään selvää, että sanoma menee perille juuri sanoman lähettäjän tarkoittamassa muodossa tai saa aikaa lähettäjän mahdollisesti tarkoittamia vaikutuksia. Sen sijaan sanoman lopullinen merkitys syntyy vasta kun se joutuu vuorovaikutukseen vastaanottajan kanssa, joka tuo lukuprosessissa neuvottelevaan vuorovaikutukseen mukaan omat kulttuuriset kokemuksensa. (Ks. esim. Fiske 1993, 16.) Vastaanottaja nähdään siis aktiivisena osapuolena, ei passiivisena vastaanottajana, johon voidaan "kaataa" lähettäjän tarkoittamia merkityksiä. Kun tiedostetaan, että eri lukijat voivat tulkita samaa tekstiä eri tavoin, jolloin toinen voi ymmärtää olevansa vaikutuksen kohteena, toinen ei, tuntuu Hemánuksen propagandamääritelmä paitsi vanhentuneelta, myös keinotekoiselta. Tämähän edellyttäisi, että sama teksti voi toisessa tilanteessa olla propagandaa, toisessa ei.

Hemánuksen määrittely on syytä hylätä tutkimuksessani myös siksi, että tarkoituksenani ei ole pyrkiä selvittämään sitä, miten lukijat loppujen lopuksi toimittajan tuottaman tekstin ymmärtävät, vaan keskittyä pelkästään tämän "neuvottelun" toiseen osapuoleen, eli toimittajan tuottamaan tekstiin, josta pyrin lukemaan ulos toimittajan suhtautumista ralliin ja siihen liittyviin kysymyksiin. Näin ollen ainoa käyttökelpoinen valinta on itse tekstiin keskittyvä propagandanmääritelmä. Wiion (1994, 238) tapaan ymmärrän propagandalla "ajatusten, mielipiteiden ja oppien esittämistä siten, että niistä tehdään propagandan harjoittajalle edullisia johtopäätöksiä", joskaan tutkimukseni tapauksessa kyse ei niinkään toimittajan omasta edusta (paitsi tietysti rallinystävän näkökulmasta) kuin siitä, että toimittaja asettuu ajamaan rallimaailman etua.

Sikäli tutkimuksessani tulee esiin myös lähettäjän osuus, että pyrin siis sekä tekstin että teorian pohjalta arvioimaan toimittajien tarkoitusperiä ja syitä tietynlaisten tekstien tuottamiselle. En kuitenkaan rajaa propagandamääritelmää siihen, onko vaikuttaminen tietoista vai ei, sillä toimittajan tietoisuuden tasosta voi tekstin perusteella – vaikka tietyissä tapauksissa saattaakin vaikuttaakin selvältä, että kyse on tarkoituk-

sellisestä vaikuttamispyrkimyksestä – parhaimmillaankin esittää vain arvauksia.

Propagandan rinnalla ymmärrän vaikuttamiseksi, tai Wiion termein suostutteluksi, myös piilosuostuttelun ja indoktrinaation. Wiio (1994, 240-241) määrittelee piilosuostuttelun suostuttelupyrimykseksi, jota vastaanottaja ei tiedosta, eikä aina myöskään lähettäjä, kun taas indoktrinaatiolla Wiio tarkoittaa piilosuostuttelun käyttämistä järjestelmällisesti ja tietoisesti jonkin asian ajamiseen. On oletettavaa, että mikäli toimittaja ei kykene tarkastelemaan rallia objektiivisesti ja puolueettomasti, tekstissä voi esiintyä niin tiedostamattomia kuin tietosiakin vaikuttamispyrimyksiä, joita yleisö ei välttämättä niiden hienovaraisuuden vuoksi tiedosta – joskaan ei näkemykseni mukaan välttämättä myöskään voimakkaampaa propagandaa, mikäli lukijan omat näkemykset ovat tarpeeksi lähellä toimittajan näkemyksiä.

Siis vaikka lukijaa ei enää pidetä passiivisena ja kriitikittömänä vastaanottajana, se ei tarkoita sitä, etteikö toimittaja voisi joko tietoisesti pyrkiä vaikuttamaan lukijaan propagandan menetelmin, tai tietoisesti tai tiedostamattaan päätyä teksteissä ideologisiin painotuksiin ja vääristymiin omien asenteidensa ja käsitystensä sekä yhteiskunnallisen ilmapiirin ohjailemana. Se että sen enempää suora propaganda kuin piilovaikuttaminenkaan ei välttämättä automaattisesti vaikuta lukijaansa toimittajan tarkoittamalla tavalla, ei tee tekstissä ilmenevistä vääristymistä, puolueellisista painotuksista ja propagandakeinoista missään tapauksessa merkityksettömiä tutkimuskohteita, etenkin silloin kun ne levittäytyvät avoimesti subjektiivisesta mielipi-deaineistosta fakta-aineiston alueelle. Kysehän on tällöin perustavanlaatuisista journalismin ammattietiikan kysymyksistä.

Vaikka sanomalehdistön kenttä onkin sitoutumattomuuskehityksen myötä muuttunut eikä entisenlaisia selkeitä puoluepoliittisia sidoksia ja jyrkkää porvarillinen – sosialistinen -jakoa enää esiinny, se ei tarkoita sitä, että esimerkiksi ideologian ja hegemonian käsitteet olisivat vanhentuneet joukkoviestinnän tutkimuksessa. Joukkoviestinnässä esiintyy edelleenkin hallitsevia, hegemonisia diskursseja sekä marginaalisia, vastustavia diskursseja. Toimittajat eivät edelleenkään ole omien kokemustensa ja asenteittensa yläpuolelle nousevia, absoluuttiseen objektiivisuuteen kykeneviä yli-ihmisiä, vaan väistämättä heidän oma sekä ympäröivän yhteiskunnan maailmankuva vaikuttaa tapaan, jolla he eri aiheita valitsevat ja käsittelevät. Myös tiedotusvälineitten tasolla painotuksia ohjailevat niin avoimet linjanvedot kuin talon kirjoittamattomat säännötkin.

Stuart Hall (1992, 150) puhuu ideologian paluusta tiedostustutkimukseen kriittisen paradigman myötä. Hallin ajatuksille on keskeistä merkitsemisen politiikan käsite.

Mitä enemmän ihmisten toimintatapojen katsotaan riippuvan siitä, miten heidän toimintatilanteensa määritellään, ja mitä vähemmän voidaan olettaa, että kaikella on luonnollinen merkityksensä, sitä tärkeämpi on niin sosiaalisesti kuin poliittisestikin se prosessi, jossa tietyt tapaukset merkitään toistuvasti erityisin tavoin. Erityisesti silloin, kun tapahtuvat asiat ovat ongelmallisia: kun ne särkevät maailmaa koskevan aikaisemman odotuskehikkomme, kun asioihin on sekaantunut voimakkaita yhteiskunnallisia etuja tai kun pelissä on jyrkästi vastakkaisia tai ristiriitaisia etuja (vrt. Suurajojen ristiriitatilanne). Merkinnät kytkeytyvät kiistanalaisiin ja ristiriitaisiin yhteiskunnallisiin kysymyksiin todellisena ja positiivisena sosiaalisena voimana, joka vaikuttaa kiistojen lopputulokseen. Ideologinen valta merkitsee valtaa merkitä tapauksia erityisellä tavalla. (Hall 1992, 166-167.)

Merkitsemistaistelussa käydään myös taistelua merkinnän välineistä. Taistelun osapuolia ovat ne yhdeltä tai toiselta taholta valtuutetut todistajat ja puhujat, joilla on ikään kuin lain puolesta etuoikeus julkisen diskurssin maailmaan (vrt. Suurajojulkisuudessa itsestään selvät julkisuuden toimijat, kuten kilpailijat ja järjestäjät) ja joiden lausunnoille on ominaista sellainen edustavuus ja auktoriteetti, että heidän on mahdollista asettaa keskustelun ehdot tai lähtökohdat, sekä toisaalta ne, joiden on kamppailtava ylimalkaan päästäkseen julkisen diskurssin maailmaan ja joiden on sinne päästyään pelattava osuutensa pelille jo asetetun ongelmanmäärittelyn pohjalta. Vastustavia argumentteja voidaan helposti tuottaa lisää, mutta keskustelun ehtojen muuttaminen on äärimmäisen vaikeaa, sillä ongelman hallitseva määrittely saa "arkiajattelun" oikeutuksen. (Hall 1992, 181-182.)

Kriittisen paradigman ajattelussa viestimet ovat "ideologisia valtakoneistoja", jotka eivät toimi viestinnän lähettäjän tarkoitusten ja puolueellisuuksien tasolla. Ideologia on pikemminkin yhteiskunnallisten prosessien logiikan ja diskurssin funktio, kuin toimijan tarkoitus. Sillä onko viestijä tietoinen, ei Hallin mukaan ole merkittävää vaikutusta teoreettiseen ongelmaan. Ideologia on "toiminut", kun diskurssi on puhunut viestijän kautta. Tahtomattaan ja tietämättäänkin viestijä on toiminut niin, että on tukenut hallitsevan ideologian diskursiivisen kentän uusintamista. (Hall 1992, 191.)

Voidaan siis olettaa, että paitsi, että ralliuutisoinnissa puhuvat toimittajan omat sympatiat, antipatiat ja sidokset (joista enemmän urheilujournalismi-jaksossa), jotka voivat esiintyä avoimena propagandana tai hienovaraisempana piilovaikuttamisena tai indoktrinaationa, toimittajan tuottama teksti voi toimia myös laajemmalla tasolla ideologisesti, uusintaen edellisessä luvussa esiteltyä yhteiskunnan hegemonista edistysuskoista diskurssia, joka sopii yksiin autourheilunystävän ajatusmaailman kanssa.

## 4.2. Ympäristöasioitten käsittely

### 4.2.1. Ympäristöjulkisuuden kehitys

Koska Suurajojen kiistakysymyksessä on paljolti kyse juuri ympäristökysymyksestä, ja kiistassa voidaan nähdä ympäristökamppailun aineksia, tarkastelen journalismin erityistapauksena myös ympäristöasioitten käsittelyä suomalaisissa tiedotusvälineissä.

Ympäristöjulkisuuden määrät ovat vaihdelleen syklisesti niin Suomessa kuin muissakin teollistuneissa länsimaissa. "Ympäristövallankumouksen" käynnistyminen läntisissä teollisuusmaissa 1960-luvun alkuvuosina ei juuri näkynyt mediajulkisuudessa. Vasta vuosikymmenen lopulla ekologisten ongelmien käsittely lisääntyi nopeasti. Ensimmäinen ympäristökirjoittelun huippuvuosi sijoittui useissa länsimaissa 1960- ja 70-luvun vaihteeseen tai 70-luvun alkupuolelle. (Suhonen 1994, 69-70.)

Pertti Suhonen on tutkinut ympäristökirjoittelun määrää Suomessa, Helsingin Sanomissa. HS:n ympäristöasioihin kohdistama huomio vaihteli paljolti kansainvälisen mallin mukaan. Vuosina 1956-1969 ympäristöaiheisten juttujen määrä kasvoi tasaisesti mutta verkkaan. Vuosikymmenen lopulla kirjoitusten lukumäärä kolminkertaistui kolmessa vuodessa. Kasvu jatkui aina vuoteen 1972 asti, sillä kyseisenä vuonna Tukhomassa järjestetty YK:n ympäristökokous piti osaltaan mielenkiintoa yllä koko aihepiiriin. Vasta tämän jälkeen tapahtui romahdus ympäristökirjoittelun määrässä. (Suhonen 1994, 84.)

Ajanjaksoa 1978-90 luonnehti Helsingin Sanomissa toisaalta selvä ympäristökirjoittelun lisääntyminen ja toisaalta huomattava vuosittainen heilahtelu. Perussuunta kuvastaa ympäristöongelmien pahenemista, niiden huomioimista kansainvälisillä ja kansallista areenoilla sekä journalistien lisääntyntä kiinnostusta aihepiiriin. Heilahtelu perustrendin kahta puolta aiheutui ympäristöön liittyvien uutisarvoisten tapahtumien – onnettomuuksien, kokousten, päätösten, sopimusten jne. – ajoittumisesta. Ympäristökirjoittelun toinen määrällinen huippu sijoittui vuoteen 1979. Samalle vuodelle kasaantui useita näyttäviä uutistapahtumia, kuten kansalaisliikkeiden toiminta Koijärvellä ja Lappajärvellä. (Suhonen 1994, 86.)

Kolmas ympäristökirjoittelun huippu sijoittui vuoteen 1986, jolloin Tshernobylin ydinvoimalaonnettomuus puhutti maailmaa. Muuten suunta on ollut vuodesta 1983 melko tasaisesti nouseva. (Suhonen 1994, 86)

Ympäristöjuttuihin käytetyn palstatilan ja otsikoinnin kokonaisvolyymien kehityskäyrät noudattivat pääasiassa juttujen lukumäärän muutoksia. Ajan myötä juttujen keskimääräiset pituudet ja otsikkojen koot kasvoivat, tosin myös HS:n sivumäärä kasvoi. (Suhonen 1994, 86-87.)

Journalistisista tekstityypeistä pääkirjoitukset ja etusivun uutiset kuvastavat parhaiten lehden tapaa arvottaa eri aihepiirejä. Samalla ne ovat keskeinen väline vaikuttaessa yhteiskunnallisen keskustelun päiväjärjestykseen. Ensimmäinen sykli nosti ympäristöaiheen myös HS:n pääuutissivulle. Toisin kuin juttujen kokonaismäärissä, laskua ei tapahtunut 70-luvun alun jälkeen, vaan ympäristöaiheisten etusivujen määrä on heilahdellut keskimäärin saavutetulla tasolla. Pääkirjoitusten määrä on noudattanut suunnilleen samaa kaavaa, vaihdellen 70-luvun alun nousun jälkeen melkoisesti vuodesta toiseen, mutta pysyen kuitenkin suunnilleen samalla tasolla. Viime vuosikymmenen jatkunut ympäristöuutisten kasvu ei heijastu premijuttujen eikä pääkirjoitusten määrissä. (Suhonen 1994, 88-89.)

Suomessa ei ole toistaiseksi tutkittu ympäristöasioitten saaman julkisuuden määrällistä kehitystä 1990-luvulla, mutta ainakin Ruotsissa ja Britanniassa medioiden kiinnostus ympäristöongelmiin näyttää tutkimusten mukaan jälleen kääntyneen laskuun 90-luvun alussa – joskin se pitkällä on aikavälillä noussut. (Väliaverron 1996, 49, 80. ) Sama suuntaus on erittäin todennäköinen Suomessakin, kun huomioidaan, että lama ja työttömyysongelmat ovat vieneet 90-luvulla runsaasti tiedotusvälineiden huomiota, ja ympäristöliikkeitä taas on vähentynyt vuosikymmenen vaihteen jälkeen.

#### 4.2.2. Julkisuuteen vaikuttavat tekijät

Suhosen tarkastelemalla jaksolla perustrendinä Helsingin Sanomien ympäristökirjoittelussa on siis ollut stabiili eksogeeninen (ulkoisten syiden aiheuttama) muutuskulku, jossa ympäristöongelmien, onnettomuuksien ja -politiikan lisääntyminen heijastuu lehtijuttujen määrän kasvuun (Suhonen 1994, 87-88). Ympäristöjulkisuuden syklisyyden taustalla vaikuttavat monet tekijät: yleinen ympäristötietoisuuden nousu, tutkimuksen vilkastuminen ja satunnaiset tapahtumat (Kantola 1996, 98). Julkisuuden määrään vaikuttaa myös se, että niin julkisuuden areenoilla, poliittisessa päätöksenteossa kuin kansalaisten mielissäkin ympäristökysymys joutuu kilpailemaan useiden muitten huomiota, huolta, ratkaisemista ja resursseja vaativien ongelmien kanssa. Näin ollen käsitykseen ympäristöongelmien polttavuudesta vaikuttaa kulloinkin niitä koskevan uhkainformaation lisäksi myös muiden yhteiskunnallisten ongelmien olemassaolo ja kokeminen. (Suhonen 1994, 122.)



Ympäristöjulkisuuden vaihtelut ja poikkeamat yleistrendistä eivät kuitenkaan ole selitettävissä pelkästään reaalihistorian tapahtumilla. Suhonen (1994, 87-88) selittääkin ensimmäistä syklin huippua Downsian huomiosykliteorialla. Julkisen huomion jyrkkä kasvu ei suinkaan aiheutunut ympäristön tilan äkillisestä huonontumisesta eikä lasku puolestaan tilan äkillisestä korjaantumisesta, vaan kyse oli julkisuuden areenoiden sisäisistä ja välisistä prosesseista. (Suhonen 1994, 87-88.) Myös Väliverronen selittää ympäristöjulkisuuden vaihteluita sekä Downsian, että Niklas Luhmannin ja Peter Wiedermannin teorioiden avulla.

Downsin (Väliverronen 1996, 52) ympäristöongelmien elinkaariteorian mukaan ekologiset kysymykset nousevat yhteiskunnallisiksi ongelmiksi tyypillisesti draamatistien onnettomuuksien ja erilaisten eturyhmien tai asiantuntijoiden kampanjoinnin seurauksena. Ne tekevät ongelmasta julkisen ja kaikkien tiedossa olevan. Vähitellen joukkoviestimien kautta ongelmaan perehtynyt yleisö tulee tietoiseksi siitä, että ongelman ratkaiseminen vaatii kieltäymyksiä, taloudellisia uhrauksia ja puuttumista yhteiskunnan rakenteisiin. Kun tähän saakka mediat ovat vaikuttaneet yleisöön, suhde muuttuu nyt päinvastaiseksi: Ihmiset eivät halua, että heitä jatkuvasti muistutetaan uhkaavasta vaarasta. Yleisön dramaattisista aiheista saama mielihyvä muuttuu kyllästymiseksi tai ahdistumiseksi ja yleisön suosioista kilpailevat mediat siirtyvät muihin aiheisiin.

Luhmann (Väliverronen 1996, 51-52) taas kuvaa poliittisten teemojen elinkaarta seuraavasti: Ensin vuorossa on latentti vaihe, jolloin teema/ongelma on joidenkin asiaan perehtyneiden tai eturyhmien tiedossa, mutta siitä ei ole muodostunut vielä julkista ja poliittista, eikä sitä ole kytketty laajempiin yhteiskunnallisiin yhteyksiin. Teeman läpimurto edellyttää, että jotkut yhteiskunnalliset toimijat onnistuvat tuomaan sen julkiseen keskusteluun ja tietoisuuteen, ennen muuta joukkoviestinnän kautta. Nämä toimijat ovat usein ulkopuolisia, syrjässä yhteiskunnan ja politiikan valtarakenteista ja keskuksista. Nousun jälkeisessä kulminaatiovaiheessa teema on kaikkien huulilla, niin poliittisten kuin taloudellistenkin vaikuttajien. Tässä vaiheessa vastustajat ovat usein vetäytyneet julkisuudesta tai käyneet viivytystaisteluun. Pian seuraa kuitenkin kyllästymisvaihe. Teema menettää voimansa, jolla se markkinoi itseään ja kokoaa ihmisiä toimimaan. Useimmiten teema poistuu julkisesta keskustelusta ilman, että sen taustalla oleva ongelma on varsinaisesti saanut ratkaisua. Jotta ongelma voisi nousta uudestaan julkiseen keskusteluun, se on keksittävä uudelleen.

Wiedermannin (Väliverronen 1994, 58-59) riskikeskustelun kaavan mukaan keskustelun käynnistäjänä toimii yleensä kriittinen tutkija tai toisinajattelija, joka kiinnit-

tää huomiota johonkin luontoa ja ihmistä uhkaavaan vaaraan. Seurauksena syntyy erilaisia liittoutumia tiedeyhteisön, ympäristöliikkeen ja muiden organisaatioiden sisällä ja välillä. Uhkat dramatisoidaan ja politisoidaan. Mukaan tulevat myös mediat, jotka tarjoavat uhkille ja vastakkainasetteluille julkisen areenan. Osapuolet saavat uusia kannattajia ja vastustajia, ja medioitten kautta paikallisenakin alkaneet kiistat voivat saada kansallisia ja kansainvälisiä yhteyksiä. Myös talouselämän ja politiikan edustajat tulevat mukaan debattiin. Aloite säilyy kutienkin enimmäkseen vallitsevan tilan kritikoilla ja muut ovat puolustuskannalla.

Ympäristöjulkisuuden muutoksilla ei siis useinkaan ole suoraa yhteyttä ympäristössä tapahtuviin muutoksiin. Ympäristöongelmien julkisuudessa kokemat nousut ja laskut kertovat poliittisista ja taloudellista suhdanteista, yhteiskunnan kulttuuri-ilmapiiirin muutoksista sekä ympäristöongelmia koskevan tiedon ja tietoisuuden muutoksista. (Väliverronen 1996, 10.) Kyse on olennaisesti ongelman määrittelyistä. Ympäristön tilassa tapahtuvat haitalliset muutokset eivät vielä itsessään ole yhteiskunnallisia ongelmia, vaan ne on ensin tulkittava ja määriteltävä ongelmiksi ja tuotava yhteiskunnallisen keskustelun ja päätöksenteon piiriin. (Väliverronen 1996, 28.)

Jotta jostakin asiasta tulee yhteiskunnallinen ongelma, sen olemassaolo on yleensä pystyttävä konkreettisesti osoittamaan. Ongelmat tarvitsevat omat asianajajansa ja esimerkkitapauksensa. Ympäristöongelmat eroavat muista yhteiskunnallisista ongelmista siinä, että niiden määrittelyssä tieteen ja tutkijoiden rooli on erityisen keskeinen: ympäristömuutosten oireitten havaitseminen ja syiden tunnistaminen on sidoksissa tieteelliseen tietoon. Tiede tekee ympäristöongelmat näkyviksi ja tunnistettaviksi. Vasta politiikka ja mediat tekevät ympäristöongelmat kuitenkin poliittisesti näkyviksi. (Väliverronen 1996, 44, 58.)

Joukkoviestimet toimivat julkisena areenana niille toimijoille, jotka osallistuvat ongelman määrittelyyn ja julkiseen keskusteluun. Kuten muidenkin yhteiskunnallisten ongelmien, myös ympäristöongelmien määrittely on kilpailua siitä, kenen määrittelystä tulee yleisesti hyväksytty: ketkä ovat luotettavia tiedon tuottajia ja päteviä ongelman määrittelijöitä. Mediat osaltaan vaikuttavat siihen, mitkä ongelmat nousevat julkisuudessa esille, ja ketkä pääsevät niitä määrittelemään ja mistä näkökulmasta. (Väliverronen 1996, 89.) Mediat tekevät siis ympäristöpolitiikka paitsi informoimalla ympäristöongelmista ja ottamalla niihin kantaa, myös valitsemalla esiintyjät sekä määrittelemällä niiden näkyvyyttä ja esiintymisympäristöä, sekä tukemalla tai horjuttamalla ulkopuolisten tahojen viestiä tai itse toimijoita. (Suhonen 1994, 107.)

### 4.3. Urheilujournalismi

#### 4.3.1. Urheilujournalismin synty

Suomalaisen urheilujournalismin kehitys alkoi alan erikoislehdistä, joista se myöhemmin siirtyi olennaiseksi osaksi sanomalehtien sisältöä.

Urheilusta tuli jo 1800-luvun lopulla asia, jopa aate, jonka sanomaa piti levittää mahdollisimman monelle. Kun sanomalehdet eivät vuosisadan taitteessa olleet erityisen innostuneita urheilusta, urheilulle vihkiytyneet tahot alkoivat perustaa omia aikakauslehtiään. Suomalaisen urheilulehdistön syntyvaihe sijoittuu vuosien 1880-1920 väliseen kauteen. (Perko 1991, 221.)

1900-luvun alkuvuosina urheilu tuli myös sanomalehtien sisällön merkittäväksi ja kasvavaksi osaksi, joskaan se ei vielä 1910-luvullakaan ollut sellainen kansallisen identiteetin osasymboli kuin itsenäistymisen jälkeen. Vuoden 1906 Ateenan olympialaisten myötä urheilujournalismissa tapahtui selvää kehitystä. Urheilu-uutiset saivat eräissä lehdissä omat otsikkonsa. 1910-luvulla myös urheilu-uutisten tyyli parani ja asiantuntemus lisääntyi, kun lehdillä alkoi olla vakituisia urheilutoimittajia. (Nygård 1987, 137.) Pänkäläinen (1991, 212-213) jakaa urheiluhistorian historian ennen vuotta 1945 kolmeen kauteen, joista ensimmäisellä kaudella ennen 20-lukua urheilusta kerrottiin satunnaisesti päähuomion keskittyessä poliittisiin kysymyksiin. Urheiluliikkeen vakiinnuttaminenkin oli tällöin vielä tuore asia.

Urheilujournalismin alkutaipaleella yleisurheilu valtasi suomalaisten yleisurheilumenestyksen myötä urheilu-uutisten volyymista 40-80 %. Tukholman olympialaiset monine lajeineen vuonna 1912 toi muut urheilumuodot voimakkaasti esiin. Yleensä ne lajit, joissa suomalaisilla oli menestystä saivat myös palstatilaa. (Nygård 1987, 137.) Tukholman olympialaiset nostivat etenkin Hannes Kolehmainen menestyksen myötä urheilujournalismin hetkellisesti myös suomalaislehtien etusivuille (Salokangas 1987, 374).

Vuoden 1912 jälkeen urheilu-uutisten palstatila lehdissä pieneni, osittain maailmanlaajuisen urheilutapahtumien puutteen vuoksi, osittain muiden tapahtumien, kuten sodan, työnnyttyä etualalle (Nygård 1987, 137). Itsenäisyyden alkutaipaleella urheilun asema lehdistössä kuitenkin vahvistui jälleen. 1920-luvulla vakiintuivat lehtiin laajat urheiluosastot. Nuori tasavalta sai menestyksestä kisakentillä tukea itsetunnolleen, ja myös tiedonvälityksen kehitys loi edellytyksiä urheilupalstojen paisumiselle. (Salokangas 1987, 374-375.) Pänkäläinen (1991, 212) kutsuu 20-lukua urheilujournalismin läpimurtovuosikymmeneksi. Urheiluliike oli tällöin jo niin

vakiintunut, että saattoi tarjota melko tasaisesti juttuaiheita ja myös vaati itse julkisuutta. Takana olevat sotakokemukset saivat myös lehdet suhtautumaan myönteisesti kaikenlaisiin kansakuntaa yhdistäviin tekijöihin, jollaiseksi myös urheilu nähtiin.

1920-luvun lopulla ja 1930-luvulla kilpailukykyiseksi mielivän lehden ei auttanut nyreksiä urheilua. Riemujuhiansa urheilu vietti seitsenpäiväisten lehtien maanantainnumeroissa, joiden pinta-alasta saattoi sopivana päivänä yli puolet olla urheilun peitossa. (Salokangas 1987, 377-37.) Pänkäläisen (1991, 213) mukaan 1930-luvun alku oli varsinaisen professionaalisen urheilujournalismin synnyn mahdollistava aika. Lehtien talous parani laman jälkeen, ja kansalliset jännitteet vähenivät asteittain. Lehdissä siirryttiin ”ryppyotsaisesta politikoinnista” kevyempään aineistoon. Tällöin myös urheilutoimittajien asiantuntemus oli jo monipuolistunut ja asema ”toimittajien perheessä” vakiintunut.

Toisen maailmansodan jälkeen urheilun merkitys sanomalehdissä on ollut jatkuvasti kasvussa. Esimerkiksi Jyväskylän lehdissä urheiluosaston absoluuttinen palstamillimetrimäärä kasvoi vuosina 1945-1978 moninkertaiseksi. Toimituksen käytössä ollut kasvanut tekstitila täytettiin yhä monipuolisemmalla materiaalilla. Enää ei julkaistu yksinomaan pelkkiä tulosluelletoita, vaan selvitettiin laajasti sekä urheilijoiden että kunkin urheilutapahtuman taustaa. (Tommila – Raitio 1979, 259.) Erityisesti urheilun asemaa vahvisti toimituksen differentioitumiskehitys 1950- ja 60-luvuilla, joka johti myös erillisten urheiluosastojen, samoin kuin muiden erikoisosastojen, perustamiseen sanomalehdissä (ks. esim. Salminen 1988, 258.)

Lehdistön yleisen viihteellistymiskehityksen myötä urheilun osuus sanomalehdessä on kasvanut nykyaikaa kohti tultaessa. Urheilun osuutta nykylehdistössä pidetään jopa suhteettoman suurena, mikä on seurausta lehtien välisestä kilpailusta. Ilta-Sanomien entinen päätoimittaja Martti Huhtamäki (Arponen 1991, 133) totesi 80-luvulla urheilun kohtuuttoman osuuden julkisessa tiedonvälityksessä olevan tulosta eräänlaisesta kauhun tasapainosta: kun tiedetään monien lehtien voittaneen levikkitaistelussa juuri urheilun avulla, kukaan ei tohdi kokeilla, mitä tapahtuu, jos paperia ruvetaan juuri tällä kohtaa säästämään.

#### 4.3.2. Urheilujournalistien ammattikunta

Urheilujournalistien ammattikunta syntyi alunperin urheiluliikkeen sisällä, enemmänkin urheiluun vihkiytyneiden ihmisten vapaaehtoisen harrastuneisuuden pohjalta kuin varsinaisista journalismin ammattilaisista.

Suomen sanomalehdistä Huvudstabladet oli urheilujournalismissa edelläkävijä. Lehdellä oli jo 1880-luvun lopulla ensimmäinen vakinainen urheiluavustaja. Ensimmäisen varsinaisen urheilutoimittajan lehti palkkasi vuonna 1902. (Keränen 1984, 127.) Muut suuret sanomalehdet seurasivat pian perässä: Helsingin Sanomat palkkasi ensimmäisen urheilutoimittajansa vuonna 1905 ja Uusi Suomi vuonna 1908. 1920-luvulla urheilutoimittajan saivat Turun sanomat, Uusi Aura, Aamulehti ja Kansan Lehti (Keränen 1984, 209). Vielä 1920-luvulla useimmissa lehdissä urheiluutisten seuraaminen oli kuitenkin yleistöimittajien, toimituksista löytyvien innokkaiden urheilumiesten varassa (Keränen 1984, 128).

Helsingin Sanomissa varsinainen urheilutoimitus sai alkunsa vuonna 1931, jolloin lehden toimittajaksi vuonna 1928 siirtynyt Sulo Kolkka luopui muusta uutispalvelusta ja keskittyi kokonaan urheiluun. Apuna hänellä oli vahva avustajakunta eri urheilulajien parissa. Muut lehdet seurasivat Helsingin Sanomien mallia, ja 1930-luvulla lehdissä alkoi olla useita urheilusta kirjoittavia toimittajia ja avustajia. (Arponen 1991, 19.)

Kesti kuitenkin 1950-luvulle asti ennen kuin useimmat maakuntalehdet alkoivat perustaa urheilutoimittajien vakansseja. Suurimman sysäyksen kehitykselle antoi Helsingin olympiakisat vuonna 1952. (Salminen, 1988, 258-259.) Keräsen tutkimuksen mukaan urheilutoimittajan vakanssien keskimääräinen perustamisvuosi oli vuosi 1948 (Keränen 1984, 209).

Käytännössä tämä eriytyminen alkoi sanomalehdissä siten, että jonkin erikoisalalan toimittaminen lankesi kuin "luonnostaan" jollekin toimittajalle. Hän sai aluksi tehtäväkseen huolehtia erikoisalansa tehtävistä sikäli kuin siihen muilta töiltään ehti. Juuri henkilökohtaiset harrastusalat olivatkin usein ensimmäinen askel differentioitumisen tiellä. Jokaisesta toimituksesta löytyi urheilusta kiinnostuneita toimittajia, jotka vähitellen siirtyivät kokonaan selostamaan urheilua. Urheilutoimitukset ovat myös käyttäneet runsaasti urheilun saralla kunnostautuneita ammattilaisia avustajinaan erilaisissa selostustehtävissä. (Salminen 1988, 259-260.)

Urheilutoimittajat olivat pitkään erittäin miesvaltainen ja urheilijapainotteinen joukko. Vuonna 1931 perustetun urheilutoimittajien kerhon jäsenet olivat 1930-luvun alussa nuoria, alle 40-vuotiaita miehiä. Melkein jokainen oli jossain lajissa kansallisen tason urheilija. Joukossa oli myös merkittäviä urheilujohtajia. (Arponen 1991, 32, 42-43.) Järjestön toiminta keskittyikin 1930-luvulla paljolti jäsenten väliseen urheilutoimintaan. 1940-luvulla alettiin kohdistaa enemmän huomiota jäsenten ammatillisen tason kohottamiseen, koulutukseen, ja helsinkiläisten toimittajien kes-

kustelu- ja urheilukerho alkoi kehittyä vähitellen valtakunnalliseksi koulutus- ja etujärjestöksi. Tämä kehityssuunta jatkui edelleen 1950-luvulla Urheilutoimittajien Liitoksi muuttuneessa järjestössä, joskin järjestön toimintaan sisältyi edelleen myös paljon urheilutoimintaa. (Arponen 1991 32, 46, 72-74.)

Urheilutoimittajien Liiton jäsenmäärä kasvoi rajusti 1960-luvulla kiihtyneen differentioitumiskehityksen myötä. Yhä useampiin lehtiin perustettiin urheilutoimittajien vakansseja ja lehdet tarvitsivat yhä uusia urheiluavustajia. Vuonna 1966 liitto sai vihdoin myös ensimmäisen naispuolisen jäsenensä. (Arponen 1991, 90, 102.)

Urheilutoimittajien määrän nousu on jatkunut urheilun merkityksen kasvun myötä. Kun Urheilutoimittajien Liiton jäsenmäärä perustamisvuonna oli vain 33, oli liitolla vuonna 1990 jo 370 jäsentä ja 15 jäsenyhdistystä (Arponen 1991, 174).

Kuten muussakin journalismin lajeissa, on koulutuksen ja professionalismin merkitys luonnollisesti kasvanut vuosien myötä myös urheilujournalismissa. Enää ammattiin ei siirrytä pelkältä harrastuspohjalta. Edelleenkin urheilutoimittajien läheinen suhde urheilumaailmaan on kuitenkin säilynyt. Urheilutoimittajien ammatia pidetään usein kutsumusammattina, eli alan valinnan perustana on oman kiinnostus urheiluun (ks. esim. Nieminen 1994, 45.)

#### 4.3.3. Urheilujournalismin ja urheiluliikkeen suhde

Kuten edellisestä jaksosta kävi ilmi, olivat urheilutoimittajat alussa itsekin pääasiassa urheilijoita. Urheiluliikkeen ja urheilujournalismin suhteen muotoutumiseen onkin olennaisesti vaikuttanut se, että urheilujournalismin laji ja ensimmäiset urheilutoimittajat syntyivät liikkeen sisällä, mistä löytyi tarvittavaa asiantuntemusta (ks. esim. Pänkäläinen 1993, 99). Toisaalta lehdissä on suhtauduttu urheiluun yleisemminkin hyvin myönteisesti. Kustantajien joukossa oli alkuaikoina niitäkin, jotka halusivat antaa urheilulle julkisuutta yksinkertaisesti siksi, että olivat itse innokkaista urheilumiehiä. (Pänkäläinen 1993, 99).

Doping-ongelman käsittelyä urheilujournalismissa tutkinut Seppo Pänkäläinen (1993, 98-99) toteaa ongelman olleen urheilutoimittajille ”liian lähellä, liian tunnetultaista”, että siitä olisi voitu kirjoittaa kriittisesti:

”Kun yleisemmin ottaen journalismin kunnianhimoisen tavoitteena on ollut kuvata kohdettaan mahdollisimman aidosti ja todenmukaisesti siten, että lukijalle välittyisi siitä monipuolinen ja hyödyllinen kuva, urheilujournalismi on tyytynyt pääsääntöisesti kohteensa myönteisten piirteiden yksilotteiseen kopiointiin.”

Pänkäläinen (1993, 100) toteaa urheilutoimittajien olevan kollegoitaan enemmän sidoksissa kuvaamaansa kohteeseen. Tähän on Pänkäläisen mukaan vaikuttanut paitsi se, että urheilutoimittaminen perustuu konkreettisiin tapahtumiin, myös se, että urheilutoimittajat ovat julkisesti sitoutuneet ammattieettisissä koodeissaan urheiluliikkeen tukemiseen ja sen puhtaana pitämiseen. Urheilutoimittaja ei ole voinut kyseenalaistaa urheiluliikkeen toimivuutta ilman, että on saanut pesänlikaajan maineen. Urheiluväki odottaa toimittajien pitävän yhtä urheiluliikkeen kanssa ja toimittajat odottavat urheilussa mukana olevien pelaavan reilua peliä heidän kanssaan. (Pänkäläinen 1993, 100; ks. myös Pänkäläinen 1991, 10.)

Urheiluliikkeen ja urheilujournalismin suhde on alusta alkaen ollut molempia osapuolia hyödyttävä vuorovaikutussuhde. Pänkäläisen mukaan symbioosista, jossa kumpikin hyödynsi toistaan, on ehditty nyt jo eräänlaiseen loisivaiheeseen, jossa kumpikin osapuoli edelleen hyödyntää toistaa, mutta jossa ainakin urheiluliike on tullut riippuvaiseksi joukkotiedotusvälineistä. Toisaalta myös mediat menettäisivät paljon, jos urheiluliike alkaisi näivettyä, sillä ne joutuisivat miettimään, mistä saisivat tilalle yhtä helposti työstettävää ja erittäin suosittua sisältöainesta. (Pänkäläinen 1993, 101.)

Pänkäläisen mukaan urheiluliike onkin voinut pitkälti määrittää ne ehdot, joilla urheilua on julkisuudessa käsitelty. Urheilutoimittajat eivät ole tätä suhdetta juuri-kaan kyseenalaistaneet, eikä urheilujournalismi ole ottanut etäisyyttä kohteeseensa voidakseen arvioida sitä paremmin. Toisaalta Pänkäläinen näkee juuri tässä urheilujournalismin vahvuuden ja voiman, sen keskeisen olemuksen. Jos urheilutoimittajat ryhtyisivät analysoimaan urheiluilmiöitä kylmän analyttisesti, he vieraannuttaisivat lukijansa, kuulijansa ja katsojansa. (Pänkäläinen 1991, 101.)

#### 4.3.4. Urheilujournalistinen kulttuuri

Kuten edellä kävi ilmi, on urheilujournalistin työlle ja urheilujournalistiselle kulttuurille tyypillistä etäisyyden ja kriittisyyden puute suhteessa urheilumaailmaan. Urheilujournalismia tehdään molemminpuolisen hyötysuhteen pohjalta, haluamatta liata urheiluliikkeen mainetta.

Urheilujournalismilla on myös muita sille tyypillisiä, muista journalismin lajeista poikkeavia piirteitä ja konventioita. Tyypillistä urheilujournalismille on mm. huippu-urheilun korostuneisuus, viihteellisyys, tunnepitoisuus, subjektiivisuus ja nationalis-tisuus.

Tunne on määrittänyt urheilutoimittamista enemmän kuin muuta journalismia. Tämä näkyy mm. siinä, että maakuntalehtien urheilutoimittajat valittavat avoimesti maakunnan joukkueiden ja urheilijoiden tappiota ja riemuitsevat niiden voitoista. (Pänkäläinen 1993, 100-101.) Tässä ilmiössä kyse on samalla myös nationalismin paikallisemmasta muunnoksesta, lokalismista. Varsinaisen urheilujournalismin nationalismiin Nieminen (1994, 30) määrittelee urheilujournalismin yleiseksi oletukseksi, että vastaanottajat ovat ensisijaisesti kiinnostuneita suomalaisurheilijoiden menestyksestä kansainvälisissä kilpailuissa, minkä vuoksi suomalaisurheilijat ovat ensisijaisen seurannan kohteena.

Urheilujournalismin viihteellisyys näkyy sen kielessä ja käsittelytavassa. Urheilujournalismin kieli on usein tunnepitoista ja urheilijoita käsitellään sankarikuvamaisesti. (Pänkäläinen 1991, 10.)

Subjektiiivisuudella on Niemisen (1994, 27) mukaan urheilujournalismissa erilainen merkitys kuin sillä journalismissa yleensä katsotaan olevan. Journalistisen uutisen tuottamisessa subjektiiivisuus merkitsee yleensä työhön liittyviä valintatilanteita, jotka tehdään yhden tai useamman toimittajan subjektiiivisen tajunnan kautta. Urheilujournalismissa taas subjektiiivisuus voi olla muusta journalismista poiketen tarkoituksellista. Tämä tulee erittäin selvästi esiin Keskisuomalaisessa. Niemisen (1994 58-60) haastattelemat Keskisuomalaisen urheilutoimittajat kokivat juuri persoonallistamisen kilpailuvalttina esimerkiksi varovaisemmin kantaaottavaan Helsingin Sanomiin nähden. Toimittajat kertoivat tuovansa tarkoituksellisen voimakkaasti esille myös omia mielipiteitä, ja totesivat toimituksensa poikkeavan juuri aineiston käsittelytavassa muista urheilutoimituksista.

Keskisuomalaisen toimittajat painottivat myös yksimielisesti urheilua viihteenä: työn lähtökohta on se, että urheilutapahtumia on myös käsiteltävä viihdetapahtumina. Osa totesi kuitenkin lukijoiden haluavan tietä myös urheilun kielteisistä asioista, jolloin asioista ei voi kirjoittaa kovin viihteellisesti. Eräs toimittaja oli kuitenkin sitä mieltä, että myös faktat menevät paremmin perille viihteellisessä muodossa. (Nieminen 1994, 60-61.)

Eri tutkijat ovatkin todenneet, että urheilujournalismissa juttutyypin erottaminen lehden aineistosta on hankalaa jo siksi, että samassa jutussa voi olla monentyyppistä aineistoa. Urheilujournalismi poikkeaa esimerkiksi uutistoimituksesta, sillä kirjoitussävy voi olla vapaampi myös faktojen esiintuomisessa, ja eri juttutyypit voivat yhdistyä jutuissa. (Nieminen 1994, 61.)



Urheilujournalistinen kulttuuri siis eroaa kokonaisuutena sangen voimakkaasti muista journalismin lajeista, erityisesti vakavammasta uutisjournalismista. Monet tavalliselle journalistiselle kulttuurille ominaiset arvot ja normit eivät näytä pätevän urheilujournalismin tapauksessa. Etenkin muulle journalismille olennaisesta objektiivisuuden ihanteesta lipsutaan huolettomasti tunnepitoisessa, subjektiivisessa ja tyyli- ja genre-rajoja rikkovassa urheilujournalismissa.

#### 4.3.4. Urheilusivujen sisältö

Kuten jo edellä todettiin on urheilusivujen sisältö vuosien myötä paitsi määrällisesti kasvanut myös monipuolistunut. Niin juttutyypeissä kuin lajivalikoimassakin on tapahtunut muutoksia.

Jukka Suuronen on pro gradu -työssään tarkastellut urheilusivujen sisällön määrällistä kehitystä Keskisuomalaisessa ja Helsingin Sanomissa. Vuosina 1959-1989 kun urheilulajien määrä kasvoi ja urheilukulttuuri pirstaloitui, myös sanomalehtien käsittelemien urheilulajien määrä kasvoi. Suuret perinteiset lajit, hiihto ja yleisurheilu, menettivät osuuttaan, kun taas jääkiekosta on tullut hallitseva laji. Palstamillimetrit jakaantuivat entistä useamman lajin kesken. (Suuronen 1995, 76-77.)

Juttutyypeistä ottelu- tai kilpailuselostukset ovat säilyttäneet hallitsevan asemansa vuosien 1959 ja 1989 välillä, vaikkakin osuus on laskenut jonkin verran. Tulospörsien määrä lisääntyi selvästi, kun taas mainosluonteisten ennakkojuttujen määrä väheni. (Suuronen 1995, 77.)

Myös juttujen "rakentamisessa" Suuronen havaitsi muutoksia: vuonna 1959 jutuissa ei juurikaan "puhunut" urheilija, vaan urheilutoimittaja kirjoitti havainnoistaan haastatteleematta urheilijaa. Ottelu- tai kilpailuselostuksissa kerrottiin kilpailun vaiheet lähes kronologisesti. Jos haastatteluja oli, ne oli sijoitettu erikseen. Vuonna 1989 taas kilpailun kuvailu ja urheilijan haastattelu olivat tavallisesti samassa jutussa. Joissakin jutuissa ei kilpailutapahtumaa käsitelty lainkaan, vaan keskityttiin pelkkään haastatteluun. (Suuronen 1995, 78.)

Keskisuomalaisen toimittajien mukaan kilpailusta kertovia juttuja esitetään nykyään entistä lyhyemmässä muodossa ja niiden lukumääräinen painotus on pienentynyt. Toimittajat toivoisivat enemmän muunlaisen aineiston suuntaan siirtymistä, kuten lisää ennakkojuttuja ja henkilöhaastatteluja, jotka tuovat "urheilijat lähemmäksi lukijoita". Myös aineistoa persoonallistavia kommentteja, spekulatioita ja paki-

noita toivottiin lisää. (Nieminen 1994, 62.)

Yksittäisistä lajeista moottoriurheilun asema on Keski-Suomessa ja Keskisuomalaisessa tavallista tärkeämpi toisaalta Jyväskylän Suurajojen, toisaalta monien menestyneiden keskisuomalaiskuskien vuoksi. Keskisuomalaisen urheilutoimituksessa autourheilua seurataankin aktiivisesti. (Nieminen 1994, 64-65.)

#### 4.3.5. Yleisön vaikutus urheilujournalismiin

Yleisöllä on oma kiistaton vaikutuksensa urheilujournalismin sisältöön, joskaan vaikutus ei ole erityisen suora toimittajien ja yleisön vuorovaikutuksen puuttumisen vuoksi.

Niemisen haastattelemat urheilutoimittajat myönsivät, ettei heillä ole kovin selkeää käsitystä lukijakunnan jakaantumisesta. Koska viestintä on paljolti yksisuuntaista, on lukijakunta toimittajille suureksi osaksi anonyymi ryhmä, jonka arvioiminen on vaikeaa. Joitakin yleisoletuksia toimittajilla kuitenkin oli esimerkiksi yleisön miesvaltaisuudesta, autourheilun miesvaltaisuudesta ja lajien ikäryhmäjakaumista. (Nieminen 1991, 53-54.)

Vaikka toimittajien kuva yleisöstä onkin hatara, voivat toimittajan *oletukset* siitä, mitä yleisö haluaa, kaikesta huolimatta ohjata urheilujournalismin valintoja. Pänkäläinen (1993, 106-107) toteaaakin, että doping-ongelman salailu saattoi osaltaan johtua myös siitä, että toimittaja on arvellut tiedon julkistamisen voivan ärsyttää joko median linjasta päättäviä, muutoin vaikutusvaltaisia ihmisiä tai tavallista lukijaa ja katsojaa, sillä esimerkiksi yleisön asenne urheilu kielteisiin ilmiöihin oli aluksi torjuva. Eräs Pänkäläisen haastattelemista urheilutoimittajista, totesi urheilussa olevan paljon vääryyttä, mutta Suomen kansan päättävän lopulta, kuka on oikeassa (Pänkäläinen 1993, 107).

Voidaan siis olettaa, että vaikka toimittajat eivät tarkkaan yleisönsä mieltymyksiä tiedäkään, tiettyjä perusolettamuksia on helppo tehdä, ja nämä voivat myös ratkaisevasti ohjailta toimittajan työtä. Esimerkiksi rallin tapauksessa lienee selvää, että valtaosa ralliutisia lukevista on autourheilusta kiinnostuneita ja siihen positiivisesti suhtautuvia ihmisiä, jotka odottavat ennen kaikkea viihde-elämyksiä ralliutisoinnilta. Niinpä rallin kielteisten vaikutusten kriittinen arviointi ja vakavien teemojen vakava pohdinta voisivat ärsyttää näitä lukijoita, mikä osaltaan voi ehkä pidätellä toimittajia syventymästä kriittisesti näihin teemoihin.

Juuri autourheilu onkin Keski-suomalaisen lukijoiden keskuudessa hyvin suosittu laji. Niemisen tutkimuksessa se kilpaili suosiosta tasapäisesti jääkiekon kanssa. Erityisen suurta kiinnostus oli miesten keskuudessa, mutta myös naisten kiinnostus lajiin oli suurempaa kuin yleensä urheilusivujen lukemiseen. Peräti 24,4 % vastanneista olisi toivonut jopa lisää autourheilua urheilusivuille. (Niemi 1994, 90-91).

## 5. AINEISTO, TUTKIMUSONGELMA JA TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

### 5.1. Tutkimuksen lehdet

#### 5.1.1. Lehtien valinta

Tutkimuksen aineistoksi valittiin kolme erilaista sanomalehteä: liberaalina tunnettu valtakunnan ykköslehti, Helsingin Sanomat, populistinen valtakunnallinen iltapäivälehti Ilta-Sanomat, sekä aikaisempi keskustan äänenkannattaja, nykyisin "sitoutumaton keskustalainen" maakuntalehti, Keski-suomalainen.

Eri tyyppisten lehtien valinta tutkimuksen kohteeksi mahdollistaa niiden välisen vertailun, ja tuo omalta osaltaan lisävalaistusta Jyväskylän Suurajojen saamaan julkisuuteen. Lehden linjan ja toimituskulttuurin, sekä lehden roolin (maakunnan edunvalvoja/valtakunnallinen foorumi) voidaan olettaa vaikuttavan osaltaan rallikirjoitteluun.

#### 5.1.2. Lehtien suhde urheiluun

Kaikki ao. lehdet ovat hyvin urheilumyönteisiä. Helsingin Sanomat kuului urheilujournalismin edelläkävijöihin jo 1900-luvun alussa (ks. esim. Salokangas 1987, 374-377). Lehden päätoimittajaksi vuonna 1927 tullut Eljas Erkko ymmärsi urheilun myyntiarvon muita päätoimittajia paremmin. Urheilu sai lisää tilaa hänen kaudellaan, ja Helsingin Sanomien urheiluosastosta tulikin alusta lähtien lehden parhaiten ja näyttävimmän hoidettu osa. (Klemola 1981, 22.) Helsingin Sanomien päätoimittajana vuosina 1961-1970 toiminut ja vuodesta 1965 Eljas Erkkoa Sanoma Oy:n johdossa seurannut Aatos Erkko taas on itsekin ollut tiiviisti sidoksissa urheilumaailmaan mm. lajiliitoissa toimiessaan (Klemola 1981, 64-65). Klemolan (1981, 64) mukaan urheilun osuus onkin Aatos Erkon kaudella kasvanut Helsingin Sanomissa jo "suhteettoman suureksi" myyntiarvoonsakin verrattuna. Sanoma Oy:tä yhtiönä Klemola kuvaa pienen maan "suureksi urheilun mesenaatiksi". (Klemola 1981, 111.)

Myös vuonna 1932 perustetun, samaan konserniin kuuluvan Ilta-Sanomien johdossa on nähty urheiluihmisiä, kuten Koripalloliiton puheenjohtaja, entinen urheilutoimittaja Martti Huhtamäki. Urheilun myyntiarvo on todettu Ilta-Sanomissakin, ja suurten kilpailujen aikana urheilu onkin vallannut Ilta-Sanomien etusivun (Klemola 1981, 361).

Myös Keskisuomalaisessa urheilun merkitys lehden aineistossa ymmärrettiin jo varhain. Jo 1910-luvulla Keskisuomalaisen edeltäjän, Keski-Suomen, sivuilla urheilulle omistettiin tilaa tarpeen mukaan kilpailujen yhteydessä (Tommila 1973, 128-129). Urheilun merkitys lehdessä kasvoi vakaasti 1900-luvun alkupuolella. Vuonna 1948 lehteen palkattiin ensimmäinen erityinen urheilutoimittaja, mutta vasta 1960-luvulla muotoutui lopullisesti erillinen urheiluosasto laajemman toimitustyön eriytymisen yhteydessä (Tommila – Raitio 1979, 80).

Nykyään urheilulle omistetaan Keskisuomalaisessa runsaasti tilaa. Moottorieurheilu, ralli etunenässä, on Keskisuomalaisen urheilusivuilla Suurajojen ja menestyneiden keskisuomalaiskuskien ansiosta tärkeässä asemassa (ks. jakso 4.3.4.).

### 5.1.3. Lehden tyypin ja roolin vaikutus

Keski-Suomen maakuntalehtenä Keskisuomalainen tarkastelee luonnollisesti Jyväskylän Suurajoja eri näkökulmasta kuin valtakunnalliset lehdet, ja rallitapahtuman uutisarvo on maakuntalehdessä suurempi.

Eron tekee ensinnäkin jo maantieteellinen etäisyys tapahtumasta. Muun muassa Henk Prakken uutiskriteereissä maantieteellinen etäisyys esiintyy – kulttuurisen ja ajallisen etäisyyden ohella – uutisarvoa määrittävänä seikkana: uutisen arvo on sitä suurempi, mitä lähempänä vastaanottajaa tapahtuma on (Huovila 1990, 12-13). Keskisuomalaisen levikkialueella tapahtuma on tietenkin maantieteellisesti lähempänä vastaanottajia, kuin maantieteellisesti hajautuneemman yleisön omaavien valtakunnallisten lehtien tapauksessa. Toisaalta valtakunnalliset lehdet tarkastelevat asioita myös melko pääkaupunkikeskeisesti, täyttäähän esimerkiksi Helsingin Sanomat myös pääkaupunkiseudun maakuntalehden roolin. Tämä ei ole omiaan lisäämään maantieteellisesti kaukaisempien tapahtumien uutisarvoa.

Myös kulttuurinen etäisyys voi vaikuttaa uutisarvoon. Prakte tarkoittaa kulttuurisella etäisyydellä sitä, missä määrin vastaanottaja on osallisena uutisen kertomassa tapahtumassa, missä määrin on siitä itse kiinnostunut tai missä määrin vain tuntee tapahtuman (Huovila 1990, 12-13). Rallinystäviä löytyy varmasti yhtäläillä muualta

Suomesta kuin Jyväskylän seudulta, mutta on todennäköistä, että paikallisille tapahtumaan osallistuminen yleisönä on tavallisempaa kuin kauempana asuville, ja toisaalta maantieteellisen läheisyytensä vuoksi Suurajot on tuttu ja mahdollisesti myös kiinnostava tapahtuman niillekin, jotka eivät muuten aktiivisesti seuraa auto-urheilua. Täten Suurajoilla ja siihen liittyvillä ilmiöillä on tämänkin kriteerin mukaan enemmän uutisarvoa Keskisuomalaisessa kuin valtakunnallisissa lehdissä.

Maantieteellisen etäisyyden merkitys tulee esiin myös Yrjö Ahmavaaran uutiskriteeriteoriassa "naapuruskriteerin" nimellä. Ahmavaaran mukaan tapahtumalla on yleisöille eri suuruisia uutisarvoja "myös hiukan sen mukaan, kuinka lähellä tai kaukana tapaukset sattuvat". Objektiivisista uutiskriteeriä noudatettaessa uutisarvoa on tapahtumilla, jotka "vaikuttavat *de facto* vastaanottajan elämäntapaan" riippumatta siitä onko vastaanottaja tietoinen tästä vaikutuksesta vaiko ei, ja lähellä tapahtuvat asiat vaikuttavat asianomaisten yksilöiden elämäntapaan yleensä enemmän kuin kaukaisemmat. (Ahmavaara 1975, 118-120.) Suurajojen vaikutukset ympäristöön – esimerkiksi taloudelliset hyödyt tai meluhaitat – koskettavat luonnollisesti enemmän Keskisuomalaisen levikkialueella asuvaa yleisöä kuin valtakunnallisten tiedotusvälineiden yleisöä, joten erityisesti vaikutukset-päälukun<sup>3</sup> teemoilla voidaan olettaa olevan enemmän uutisarvoa Keskisuomalaisessa kuin valtakunnallisissa lehdissä.

Edellämainittujen uutiskriteerien voi odottaa vaikuttavan siis ennen kaikkea julkisuuden määrään sekä teemojen painottumiseen: mistä lehdet kirjoittavat ja miten paljon. Lehtien välillä voidaan kuitenkin olettaa olevan eroja myös siinä tavassa, *miten* ne eri teemoista kirjoittavat.

Ilta-Sanomien, jonka on joka päivä markkinoitava itsensä lukijoille myyvin scoopein, voidaan olettaa kirjoittavan Suurajoista eri tavalla kuin "vakavat" laatulehdet. Bulevardilehden rooliin kuuluu "sensaatiohakuisuus, seurapiiri- ja yhteiskuntajourilu sekä lukijoitten tunteisiin vetoavat human interest-jutut. Aineiston käsittelytapa on harkitun yksinkertaistettua." (Klemola 1981, 369.)

Keskisuomalaisen tapauksessa taas voidaan olettaa, että paikalliset intressit vaikuttavat Suurajoihin suhtautumiseen ja tapahtuman saaman julkisuuden laatuun voi makkaasti. Jo 1950-luvulla Keskisuomalainen julistautui maakuntahengen luojaksi, keskisuomalaisten väliseksi yhdyssiteeksi ja foorumiksi, jonka palstoilla yhteisiä asioita on voitava pohtia (Tommila 1979, 58). Sama perusajatus elää vahvana

<sup>3</sup> Ks. luokitusrunko jaksossa 5.4.2.

1990-luvullakin. Viime aikoina lehti on useaan otteeseen julistautunut maakunnan etujen ajajaksi:

"Keski-suomalainen tukee kaikkia hankkeita, jotka ovat Keski-Suomen ja muiden maakuntien vahvistumiselle eduksi. -- Sanomalehti Keski-suomalainen näkee tärkeänä Jyväskylän kaupungin ja koko Keski-Suomen läänin vahvistumisen. Jyväskylän valtakunnallisen aseman on lujitettava. Työpaikkoja on saatava lisää. Yrityksiä on perustettava tiheämmässä tahdissa--." ("Laatikainen, Erkki: "Uusien avausten aika on nyt käsillä", Ksml 7.1.1996.)

Jyväskylän Suurajot tuo Jyväskylän seudulle runsaasti julkisuutta ja rahaa, hyödyttäen mm. paikallista talouselämää. Suurajot on myös saanut Jyväskylän kaupungin vankasti taakseen, mikä näkyy kaupungin valmiutena panostaa rahallisesti Suurajoihin<sup>4</sup>. Nämä seikat tuskin voivat olla vaikuttamatta sekä maakuntalehden viralliseen kantaan Suurajojen suhteen, että yksittäisten toimittajien suhtautumiseen. Valtakunnallisten lehtien taas on tässä suhteessa helpompi ottaa kriittistä etäisyyttä, vapaana siteistä paikallisiin mm. taloudellista ja poliittista valtaa edustaviin sidosryhmiin.

## 5.2. Tutkimuksen otanta ja aineisto

### 5.2.1. Otantamenetelmä

Koska olen halunnut seurata julkisuuden muutoksia Suurajojen alkutaipaleelta tähän päivään on aineistoksi valittu Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-jutut kuukauden jaksolta kaikkiaan yhdeksältä (9) vuodelta: vuosilta 1951, 1956, 1961, 1966, 1973, 1979, 1985, 1990 ja 1996.

Vuosien määräytymiseen on vaikuttanut ensinnäkin se, että määrällisen seurannan säännöllisyyden vuoksi otosvuosien välien on tarkoituksenmukaista olla suhteellisen säännölliset. Näin olleen kyse on lähinnä tasavälisestä näytteestä, jossa otosvuosien väli vaihtelee 5–7 vuoteen. Toiseksi otosvuosien valintaan on vaikuttanut se, että erityisesti laadullisen analyysin tarpeita ajatellen oli mielekästä valita historiallisesti kiinnostavia vuosia, jotka ovat tarjonneet lehdille ainesta monipuoliseen teemojen käsittelyyn. Joidenkin otosvuosien ei-sattumanvaraisuus ei ole ongelmalliseksi, että tarkoituksena ei ole määrällisessä tarkastelussakaan tehdä pelkkään aineistoon pohjautuvia ja historiallisesta kontekstista irrotettuja johtopäätöksiä koko

<sup>4</sup> Jyväskylän Suurajojen isännöinnin siirryttyä vuoden 1996 syystalvella Jyväskylän Suurajot ry:ltä Autourheilun kansalliselle keskusliitolle, AKK:lle Jyväskylän kaupunki sitoutui kevättalvella maksamaan yhdessä Keski-Suomen liiton ja Jyväskylän seudunkehittämissyhtiön kanssa 1,3 miljoonan markan "kynnysrahan" säilyttääkseen Jyväskylän Suurajojen keskuspaikkana seuraavat kolme vuotta. Jo aikaisemmin kaupunki on tukenut Suurajoja rahallisesti. Kaupunginjohtaja Pekka Kettunen perusteli kynnysrahan maksamista Jyväskylän ja koko maakunnan markkinoimisella. ("Ralli pysyy rahalla Jyväskylässä", Ksml 4.3.1997.)

perusjoukosta<sup>5</sup>, vaan määrällisiäkin kehityskulkuja tarkastellaan ja selitetään nimenomaan Suurajojen historian ja yhteiskunnallisen tilanteen taustaa vasten.

1950-1960-luvuilta, jotka eivät kuulu laadullisen tarkastelun piiriin, on valittu tasavälinen näyte viiden (5) vuoden välein, alkaen Suurajojen ensimmäisestä vuodesta ja päättyen vuoteen 1966. Vuodesta 1966 eteenpäin välit eivät enää ole aivan tasaväliset. Vuosi 1973 valittiin merkittävyytensä vuoksi, sillä silloin Suurajoista tuli MM-osakilpailu. Vuonna 1979 taas toinen öljykriisi toi erityispiirteensä yhteiskunnalliseen tilanteeseen. Vuosi 1985 on poimittu lähinnä näytteen tasavälisyyden vuoksi, joskin silloinkin evoluutioautot ja lukuisat onnettomuudet toivat kiinnostavuutta juttujen tematiikkaan. Vuosi 1990 on kiinnostava tarkasteltava, sillä silloin perustettiin Jyväskylän Suurajoja vastustava KävelyVauhti-liike. Vuotta 1996 taas leimasi ennen kaikkea vakava suuronnettomuus.

Kultakin vuodelta on tutkittu Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen numerot kaikkiaan 30 päivän ajalta siten, että ajanjakso on yhtä pitkä sekä ennen, että jälkeen Suurajojen <sup>6</sup>. Tällöin ajanjaksot ajoittuvat seuraavasti:

<b>Vuosi</b>	<b>1951:</b> 18.8.-16.9. (Suurajot 1.-2.9.)
<b>Vuosi</b>	<b>1956:</b> 3.8.-1.9. (17.-19.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1961:</b> 4.8.-2.9. (18.-20.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1966:</b> 5.8.-3.9. (19.-21.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1973:</b> 20.7.-18.8. (3.-5.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1979:</b> 10.8.-8.9. (24.-26.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1985:</b> 8.8.-6.9. (21.-25.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1990:</b> 10.8.-8.9. (22.-27.8.)
<b>Vuosi</b>	<b>1996:</b> 10.8.-8.9. (23.-26.8.)

### 5.2.2. Perusjoukon rajaaminen

Tutkimuksen perusjoukkoon olen katsonut kuuluvaksi kaiken Suurajoja käsittelevän toimituksellisen materiaalin, niin viihteelliset pakinat, mielipideaineiston – toimituksen kommentit ja pääkirjoitukset – kuin fakta-aineistonkin (uutiset, feature-jutut, henkilöhaastattelut jne.)<sup>7</sup>. Kaikkiaan tätä aineistoa kertyi yhdeksän otosvuoden ajalta lehdistä yhteensä 773 jutun verran.

<sup>5</sup> Joksi tässä tapauksessa katsotaan siis kaikki Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-jutut vuosilta 1951-1996.

<sup>6</sup> Niinä vuosina, jolloin Suurajo-tapahtuman kesto on ollut pariton määrä päiviä, on ajanjakso jaettu siten, että tutkimusjakso on yhtä päivää pitempi ennen Suurajoja kuin tapahtuman jälkeen.

<sup>7</sup> Käytännössä raja urheiluosaston fakta-aineiston ja mielipideaineiston välillä on tutkituissa lehdissä joskus hyvin horjuva, sillä faktoja sisältävät ja taitollisesti uutisaineistolta näyttävät jutut sisältävät joskus myös sangen subjektiivisia huomioita.

Suurajo-jutuiksi on laskettu kaikki ne jutut, joissa joko mainitaan Suurajot, tai jotka selkeästi muuten liittyvät Suurajoihin, kuten Suurajo-tapahtuman yhteydessä tehdyt kilpailijahaastattelut. Pelkkiä yleisiä rallijuttuja, kuten sääntömuutosasioita käsitteleviä juttuja, siis ei laskettu, ellei Suurajot tullut niissä esiin. Samoin Suurajoista tuttu- jen kilpailijoitten haastattelut laskettiin mukaan vain silloin, kun ne on joko tehty Suurajojen yhteydessä tai niissä puhutaan Suurajoista.

Pelkkiä "Tulokset"- tai vastaavan otsikon alle sijoitettuja tulospörsssejä en ole laske- nut jutuiksi. Jutun rajan vedän siis siihen, että se on vaatinut jotain toimituksellista muokkaamista, eli toimittaja on vähintään lisännyt tuloksiin informatiivisen otsikon ja/tai kärjen. Rajanveto on joskus hiuksen hieno ja hieman tulkinnanvarainen, ja joku toinen olisi voinut päätyä joittenkin tapausten kohdalla toiseen ratkaisuun.

Irtokuvat olen laskenut jutuiksi silloin kun ne on joko omalla otsikolla tai taitollisilla keinoilla erotettu itsenäiseksi kokonaisuudeksi.

### **5.3. Tutkimuksen tavoite ja tutkimusongelman muotoilu**

Tutkimuksessa pyrin Suurajojen saaman julkisuuden sisältöä tarkastelemalla ensi- sijaisesti selvittämään toimittajien suhtautumista Suurajoihin, sitä miten tämä suh- tautuminen esiintyy ja näkyy Suurajo-kirjoittelussa, sekä miten se vaikuttaa tapaan, jolla erityisesti ristiriitaisia tunteita herättäviä Suurajojen vaikutuksia käsitellään. Toissijaisena tavoitteena tarkastelen myös lehtien välisiä eroja.

Suhtautumisella en tarkoita tässä välttämättä tietoista ja harkittua kantaa tai asen- netta Suurajoihin ja niihin liittyviin kysymyksiin – joskin se voi olla myös sitä – , vaan käytän termiä ennemminkin toiminnallisessa merkityksessä: toimittajien suh- tautuminen on toimittajien tiedostamattomista tai tietoisista asenteista, käsityksistä, maailmankuvasta, ennako-odoutuksista jne. kumpuava tapa käsitellä Suurajoja ja niihin liittyvä teemoja julkisuudessa. Suhtautuminen on siis tekstissä näkyvissä oleva "suhtautuva" tapa käsitellä aihetta (esim. myönteinen/kelteinen suhtautumi- nen = myönteinen/ kielteinen tapa käsitellä aihetta). Tämän näkyvän suhtautumisen perusteella voidaan tietysti tehdä myös jotain johtopäätöksiä taustalla vaikuttavista motiiveista, tietoisista asenteista ja kannoista tai tiedostamattomasta asenteellisuu- desta. En kuitenkaan tutkimuksessa pyri spekuloidaan sillä, milloin on kyse toimit- tajan itsensä tiedostamasta milloin taas tiedostamattomasta asenteellisyydestä, sillä kuten edellä jaksossa 4.1.4. todettiin, kyse olisi parhaimillaankin pelkistä arvauksista, vaan keskityn siihen, mikä on luettavissa tekstistä.



Lähtökohtaoletuksenani on edellisessä luvussa esitetty käsitys siitä, että urheilumaailman sisällä syntyneen urheilujournalismin ja urheilutoimittajien suhde urheilumaailmaan on edelleen hyvin läheinen. Toimittaja on siis itse eräänlainen ”sisäpiiriläinen” urheilumaailmassa, mikä voi vaikeuttaa kriittisen etäisyyden säilyttämistä. Oletan, että urheilutoimittaja lähestyy Suurajoja pikemminkin rallinystävän kuin kriittisen toimittajan näkökulmasta, minkä odotan näkyvän paitsi Suurajoja koskevassa mielipideaineistossa, myös fakta-aineistossa.

Valtaosa Suurajo-aineistosta on sijoittuu urheiluosastoon ja on urheilutoimittajien kirjoittamaa. Osassa lehdistä jotkut aiheet, kuten rallin vastustajien mielenosoitukset tai rallin Jyväskylän keskustassa aiheuttamat häiriöt, on kuitenkin sijoitettu kotimaanosaston puolelle. Tällöin toimittajien suhtautumista ralliin ei tietenkään voi selittää läheisellä suhteella rallimaailmaan samalla tavalla kuin urheilutoimittajien tapauksessa (vaikka toki muittenkin toimittajien joukkoon voi kuulua rallinystäviä). Tällöinkin on kuitenkin syytä olettaa, että tutkimuksessa tarkasteltavien lehtien yleinen urheilumyönteisyys, sekä erityisesti Keski-suomalaisen tapauksessa paikalliset intressit voivat vaikuttaa osaltaan myös muitten toimittajien tapaan käsitellä Suurajoja. Luonnollisesti lehtien linja näkyy myös pääkirjoitusten kannanotoissa.

Tiivistettynä pyrin siis tutkimuksessani vastaamaan ennen kaikkea kolmeen kysymykseen: 1) tukeeko tutkimusaineisto käsitystä urheilutoimittajasta ralliin myönteisesti ja kriitikittömästi suhtautuvana rallimaailman sisäpiiriläisenä, 2) näkyykö urheilutoimittajan sisäpiiriläisyys sekä lehtien urheilu- ja Suurajo-myönteisyys tavassa, jolla toimittajat käsittelevät rallin ristiriitakysymystä, rallin positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia, sekä 3) eroavatko tutkimuksen lehdet merkittävästi toisistaan suhtautumisessaan Suurajoihin.

## **5.4. Määrällinen analyysi**

### **5.4.1. Sisällönerittely**

Luvussa 6. pyrin ensin määrällisen analyysin, sisällönerittelyn, avulla luomaan yleiskuvan Suurajo-julkisuudesta. Tarkastelen aineiston luokittelun pohjalta tilastollisin menetelmin sitä, milloin eri teemat ja toimijat ovat nousseet lehtien agendalle ja miten paljon huomiota ne ovat saaneet eri lehdissä. Pyrin selvittämään sitä, miten paljon julkisuutta ohjailevat konkreettiset Suurajo-historian tapahtumat tai ympäröivän yhteiskunnan ilmiöt, miten paljon taas voi katsoa johtuvan tietystä journalistisessa kulttuurissa operoivien tiedotusvälineitten ja toimittajien kiinnostuksesta ja aloitteellisuudesta. Tarkastelu tuo selvyyttä siihen, mitä teemoja toimittajat

ja tiedotusvälineet pitävät tärkeinä. Luku antaa myös jo alustavan kuvan siitä, kenen ääni (toimijoiden) julkisuudessa kuuluu eri teemoista puhuttaessa.

John Fiske kuvaa sisällönerittelyä menetelmäksi, jolla pyritään tuottamaan objektiivinen, määrällinen ja todennettavissa oleva kuvaus sanomien ilmisällöstä. Erittely kohdistuu siis denotatiiviseen merkityksellistämistasoon. Sisällönerittelyssä tunnistetaan ja lasketaan tietystä viestintäjärjestelmästä valittuja yksiköjä, joiden tulee olla helposti tunnistettavia ja esiintyä riittävän säännöllisesti, että niihin voidaan soveltaa tilastollisia tutkimusmenetelmiä. (Fiske 1993, 179-180.)

Yksiköt, joita olen tunnistanut ja luokitellut aineistosta ovat siis Suurajo-julkisuuden eri teemoja ja toimijoita. Teemoilla tarkoitan tässä juttujen aiheita, tekstin objekteja. Toimijoilla taas tarkoitan tekstissä esiintyvien puhetoimintojen agentteja, eli eri intressitahojen edustajia, jotka saavat äänensä kuuluville joko suorissa sitaateissa tai epäsuorissa lainauksissa. Käytännössä tämä tarkoittaa henkilöitä, joita toimittajat joko itse haastattelevat tai joiden kirjallisia tai suullisia julkilausumia, kannanottoja jne. he lainaavat. Toimijoiksi ei lueta henkilöitä, jotka esiintyvät jutussa pelkästään toiminnan (muun kuin puhe-) agentteina, eli vain kerronnan kohteen asemassa.

Kun teema- ja toimija-luokituksen runko oli tehty alustavan aineistoon perehtymisen pohjalta, luetteloin kaikki aineiston jutut tietokantaan<sup>8</sup>, sisällyttäen tietoihin jutun päivämäärän, tiedotusvälineen, juttutyypin, sijainnin lehdessä silloin, kun se kävi ilmi aineistosta<sup>9</sup>, sekä tutkimuksen kannalta olennaisimman, eli jutussa esiintyvät teemat ja toimijat, sekä otsikossa esiintyvän teeman.

En ole nähnyt tarkoituksenmukaiseksi luokitella yksittäisiä juttuja kokonaisuuksina kutakin tiettyyn teema- ja toimijaluokkaan, sillä useissa jutuissa käsitellään monia teemoja ja toimijoita, ja näin ollen tällaisessa yleistyksessä menetettäisiin arvokasta informaatiota. En myöskään ole luokiteltu juttujen osia alkio alkioilta tiettyihin luokkiin, sillä jopa saman lauseen sisällä voidaan viitata useampiin teemoihin. Tarkoituksenmukaisinta tutkimukseni kannalta oli sen sijaan luokittelussa tarkastella sitä, *esiintyykö* tietty teema ja tietty toimija tietyissä jutussa. Käytännössä siis jutun "kuuluminen" johonkin luokkaan tarkoittaa tutkimuksessani sitä, että juttu *käsittelee* tiettyä teema/toimijaa tai *viittaa* tiettyyn teemaan tai toimijaan. Juttu voi siis kuulua useisiin eri luokkiin.

<sup>8</sup> Malli luokitteluun ja luettelointiin käytetystä tietokannan lomakkeesta liitteessä 1.

<sup>9</sup> Osa aineistosta oli kerätty valmiiksi lehdeleikekirjoihin, jolloin osastoa ei aina tunnistanut jutusta.

Että eri teemojen väliset painotukset kävisivät selvemmiksi olen tarkastellut lisäksi sitä, mitkä teemat sanomalehdissä on kulloinkin – joko toimittajan itsensä tai toimittussihteerin taholta – arvotettu tärkeimmiksi, eli nostettu otsikkoon. Joittenkin juttujen otsikon ei voi katsoa selkeästi viittaavan mihinkään luokkaan, ja nämä otsikot olen jättänyt luokittelematta mihinkään teemaan. Sen sijaa ne otsikot, joiden voi katsoa viittaavan johonkin tiettyyn tekstissä esiintyvään teemaan, olen luokitellut tähän teema-luokkaan. Normaalisti olen katsonut otsikon kuuluvaksi vain yhteen teema-luokkaan, mutta mikäli otsikko on useampiosainen – sisältää esirivin tai jälkirivin – ja eri osat viittaavat eri luokkiin, on otsikko luettu kahteen eriluokkaan kuuluvaksi.

Etenkin teemoista puhuttaessa Fisksen mainitsema sisällönerittelyn ”objektiivisuus” on sikäli suhteellista, että luokat eivät esiinny mitenkään itsestään selvästi toistaan erottuvina yksiköinä, vaan luokkien rajat on vedettävä joskus keinotekoisestikin. Näin ollen pelkästään luokkien nimeäminen ei välttämättä varmista sitä, että luokit

telua toistaessaan joku toinen tekisi samat ratkaisut kuin olen itse tehnyt. Tutkimuksen reliabiliteetin lisäämiseksi kuvaan siis seuraavissa jaksoissa mahdollisimman tarkasti, miten olen rajannut teema- ja toimijaluokat.

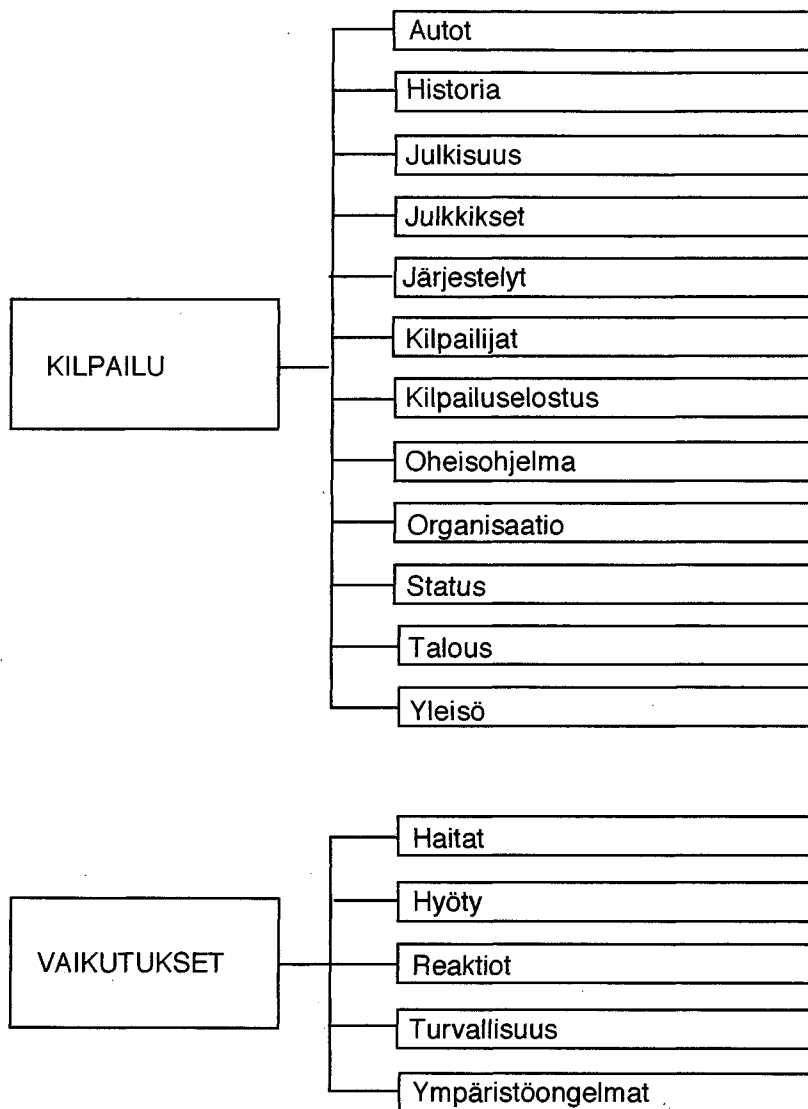
#### 5.4.2. Teemojen luokitus

Teemat olen jakanut kahteen pääluokkaan. ”Kilpailu”-pääluokkaan kuuluvat itse Suurajo-urheilutapahtumaan olennaisesti sen osa-alueina ja lieveilmiöinä kuuluvat teemat. ”Vaikutukset”-pääluokkaan taas kuuluvat ne teemat, jotka koskevat Suurajo-tapahtuman vaikutuksia ympäristöönsä sekä ympäristön reagointia Suurajoihin.

#### **Teemat:**

##### Kilpailu-pääluokka:

**Autot:** Teeman katsotaan esiintyvän jutussa, kun siinä pohditaan eri automerkkien ominaisuuksia ja voittomahdollisuuksia, puhutaan teknisistä ratkaisuista ja autojen varusteista, teknisistä ongelmista ja autoille sattuneista vaurioista, tai kiinnitetään huomiota auton osuuteen kilpailijan suorituksessa. Sisältää myös autojen huoltotoimenpiteitä, katsastuksia, korjauksia jne. käsittelevät jutut. Teeman ei katsota esiintyvän jutussa, jossa siinä vain mainitaan ohimennen automerkki, jolla kilpailija ajaa (mikä kuuluu asiaan kaikissa kilpailuselostuksissa)



Kaavio 5.4.2: Teemojen luokitusrunko.

**Historia:** Jutut, joissa on selkeästi historiallinen näkökulma, kuten rallitapahtuman perustamista tai alkutaivalta käsittelevissä jutuissa, tai jutuissa, joissa luodaan eri teemoista koko Suurajojen historian kattavia katsauksia (esimerkiksi voittajat kautta aikojen, koko Suurajo-historian aikana loukkaantuneiden määrä jne.) Sen sijaan esimerkiksi pelkkää viittausta johonkin yksittäiseen lähivuoden tapahtumaan ei katsota historia-teemaan kuuluvaksi vaan siihen teemaan, jota tapahtuma itsessään edustaa (esimerkiksi viittaus edellisvuotiseen onnettomuuteen kuuluisi turvallisuus-teemaan). Samoin yksittäisten kilpailijoiden henkilö- tai kilpailuhistoriat luetaan kilpailijat-teemaan eikä historia-teemaan.

**Julkisuus:** Rallin tai kilpailijoiden saamaa julkisuuden laatua tai määrää käsittelevät jutut, sekä jutut joissa puhutaan paikalla olevien tiedotusvälineiden edustajien määrästä, tiedotusjärjestelystä tai tiedotusvälineiden toiminnasta Suurajoissa.

**Julkikset:** Jutut, joissa käsitellään Suurajojen yhteydessä julkisuudenhenkilöitä, jotka tunnetaan pääsääntöisesti muusta kuin ralliyhteydestä. Esimerkiksi jutut, joissa julkikset laitetaan kokeilemaan ralliautoilua tai haastatellaan julkisuudenhenkilöitä Suurajoihin liittyvästä aiheesta.

**Järjestelyt:** Kaikki rallin käytännönjärjestelyjä käsittelevät jutut, kuten reittiä, lähtöaikoja ja -järjestystä, lähtöpaikkaa jne. käsittelevät jutut, sekä kaikki sääntöjä, niiden noudattamista tai rikkomista ja rikkomuksista seuraavia rangaistuksia käsittelevät jutut.

**Kilpailijat:** Luokkaan sisältyvät sekä yleisemmin Suurajoihin osallistuvien kilpailijoiden määrää ja kansallisuutta käsittelevät jutut, että yksittäisiä kilpailijoita koskevat jutut. Tähän ryhmään luetaan kilpailijoiden henkilökuvat, kilpailuhistoriat, kilpailijoiden omat tai muiden tahojen arviot heidän menestymismahdollisuuksistaan, kilpailijoiden tunnelmien kuvaukset, kilpailijoiden tulevaisuudensuunnitelmat, kilpailijoiden taustaorganisaatiota käsittelevät jutut jne. Sen sijaan jutut, joissa kilpailijoita haastatellaan vain johonkin muuhun luokkaan kuuluvasta teemasta, kuten kilpailutapahtumien kulusta tai turvallisuuskysymyksestä, luetaan näiden teemojen luokkaan eikä kilpailijat-luokkaan.

(Huom: jos kilpailijoiden kilpailuhistoriasta kerrottaessa esiin nousevat esimerkiksi auto- tai turvallisuusteema *muiden kilpailujen yhteydessä*, siis vaikkapa kilpailijan loukkaantuminen tai auton tekniset ongelmat jossain toisessa kilpailussa, juttu silti luokitellaan vain kilpailijat-luokkaan. Muu teemajako pätee vain Suurajoja koskevassa tekstiosuudessa.)

**Kilpailuselostus:** Suurajojen tulostiedot ja Suurajojen yhteydessä uutisoitavat MM-, EM- tai SM-sarjatilanteet, sekä varsinaiset kilpailuselostukset eli kuvaukset tapahtumien kulusta kilpailussa: sääolosuhteet, teitten kunto ja kilpailijoiden edesottamukset reitin varrella. Kilpailuselostukseen kuuluvaksi katsotaan myös selostukset ojanajoista tai vastaavista onnettomuuksista silloin, kun niissä ei lainkaan viitata siihen, miten kilpailijoille kävi, vaarantuiiko yleisö tms., eli turvallisuus-teema sivuutetaan täysin. Pelkkiä irrallisia, otsikottomia (otsikkona siis vaikka vain "Tuloksia") tulospörssejä ei siis lueta lainkaan tähän luokkaan eikä ylipäätensä perusjoukkoon.

**Oheisohjelma:** Suurajojen yhteydessä järjestettävää oheisohjelmaa käsittelevät jutut.

**Organisaatio:** Suurajojen organisaatiota käsittelevät jutut: organisaation kokoonpanosta ja sen muutoksista kertovat jutut, yksittäisten järjestäjien ja työntekijöiden työstä kertovat jutut, sekä yksittäisten organisaation jäsenten henkilökuvat.

**Status:** Jyväskylän Suurajojen "virallista statusta" käsittelevät jutut (kansallinen kilpailu /EM/MM-osakilpailu), sekä Suurajojen "epävirallista statusta" koskevat jutut: miten arvostettu kilpailu Suurajot on, mikä on sen asema muiden rallikilpailujen joukossa, mikä on sen merkitys Suomen urheiluelämässä jne.

**Talous:** Kaikki Suurajoissa liikkuvaa rahaa käsittelevät jutut: Suurajojen budjettia, sponsori- ja mainosasioita käsittelevät jutut sekä yksittäisten kilpailijoiden Suurajoihin osallistumisensa rahoittamista koskevat jutut. (Sen sijaan Suurajojen välillisesti paikallisille yrittäjille tuomaa taloudellista hyötyä koskevat jutut kuuluvat vaikutukset-pääluokan hyöty-luokkaan.)

**Yleisö:** Yleisön lukumäärää, koostumusta tms. käsittelevät jutut, yleisön käyttäytymistä ja mieltymyksiä käsittelevät jutut, sekä yleisöä koskevia järjestelyjä käsittelevät jutut (yleisön pääsy reittien varrelle, katsomoiden sijoittelu jne.)

#### Vaikutukset-pääluokka:

**Haitat:** Rallin aiheuttamia pöly- tai meluhaittoja, yleisön tai kilpailijoiden aiheuttamia häiriöitä, Suurajojen aiheuttamia liikenneuhkia sekä kilpailun aiheuttamia aineellisia vahinkoja tai muita haittoja koskevat jutut. (Myös silloin, kun jutussa katsotaan, että haittoja *ei* ole.)

**Hyöty:** Jutut, joissa viitataan suoraan Suurajojen Jyväskylälle tuomaan taloudelliseen

hyötyn tai Suurajojen Jyväskylälle/Keski-Suomelle/Suomelle tuomaan positiivisen julkisuuteen, sekä jutut, joissa hyöty ilmaistaan epäsuoremmin viittauksilla rallitapahtuman Jyväskylän katukuvaan tuomaan väriin ja vilskeseen, majoittujien määrään, kansainväliseen tunnelmaan jne.

**Reaktiot:** Jutut, joissa tuodaan esiin Suurajojen eri tahoissa (mukaan lukien toimittaja itse) herättämiä reaktioita. Kaikki rallitapahtuman oikeutusta pohtiva jutut ja ihmisten rallia koskevia asenteita käsittelevät jutut. Tähän luokkaan kuuluvat myös rallin herättämää ”organisointua vastustusta” koskevat jutut, eli rallia ja yksityisautolta vastustavia ympäristöaktivistiliikkeitä, niiden kannanottoja ja toimintaa käsittelevät jutut.

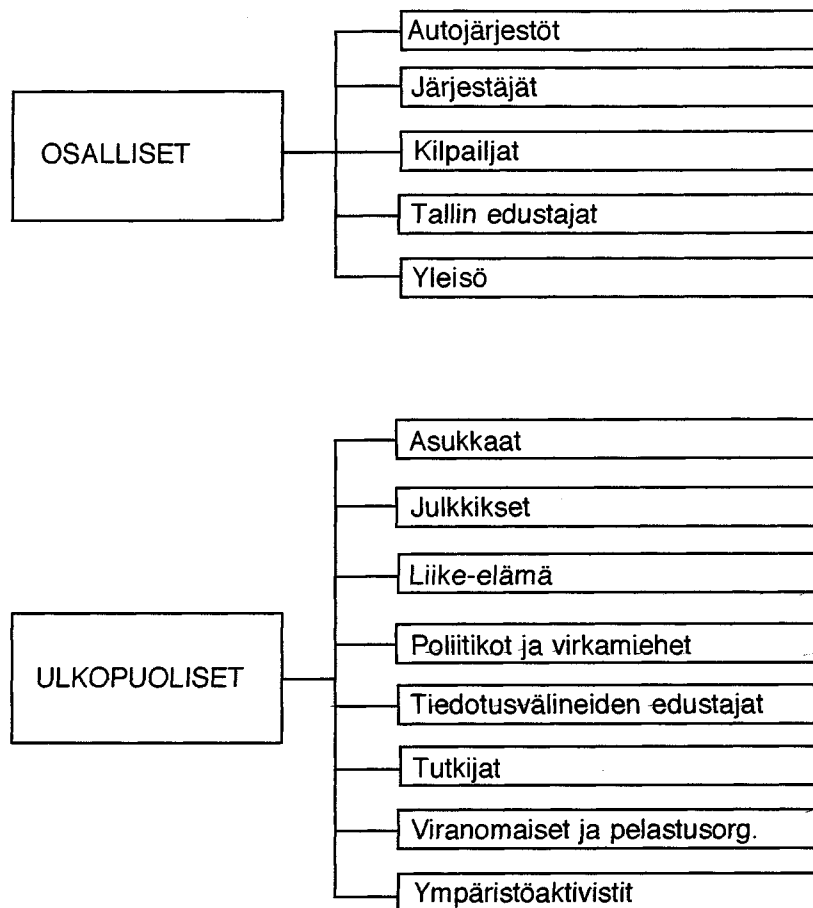
**Turvallisuus:** Suurajotapahtuman aiheuttamia turvallisuusriskejä käsittelevät jutut sekä Suurajojen turvallisuusjärjestelyjä, autojen turvavarusteita tms. koskevat jutut. Tähän luokkaan luetaan myös kaikki sellaiset onnettomuusutiset, joissa mainitaan, miten onnettomuudessa kävi ihmisille (kilpailijoille, yleisölle, järjestäjille tms.) – olivatpa nämä sitten loukkaantuneita tai selvisivätpä vahingoittumattomina. (Huomaa ero kilpailuselostus-luokassa mainittuihin onnettomuuksiin, joissa ihmiset ja turvallisuuskysymys sivuutetaan.) Turvallisuus-luokkaan kuuluvat tällaisten onnettomuuksien tapahtumien kulun selostukset, syitten ja syyllisten pohdinnat, vastuukysymykset, loukkaantuneiden määrää ja tilaa koskevat uutiset, pelastustoimia ja jälkihoitoa koskevat uutiset jne. Lisäksi luokkaan luetaan jutut, joissa käsitellään ralliautoilun kilpailijoille aiheuttamia vammoja tai pitkän aikavälin terveyshaittoja, kuten selkävaivoja.

**Ympäristöongelmat:** Kaikki Suurajojen yhteydessä esitetyt (joko toimittajan sidospöytäkirjassa tai eri toimijoiden puheenvuoroissa esitetyt) syytökset/tutkimukset/lausunnot/kommentit jne. rallin ympäristölle aiheuttamista vahingoista, kuten ympäristön saastumisesta ja reitin varrella olevan luonnon tallautumisesta (meluongelmat kuuluvat kuitenkin haitta-luokan puolelle). Ympäristöongelmien puolelle luetaan myös ralliautoilun energiankulutusta Suurajojen yhteydessä käsittelevät jutut.

#### 5.4.3. Toimijoiden luokitus

Toimijoiden tapauksessa luokittelu on yksiselitteisempää. Tulkinnanvaraisuutta löytyy lähinnä silloin, kun joku jutussa esiintyvä toimija voi edustaa useampaakin luokkaa, kuten sekä järjestäjiä että autojärjestöjen edustajia. Tällöin toimijan luokitus on ratkaistu sen perusteella, missä roolissa häntä ensisijaisesti jutussa haastatellaan. Vain parissa yksittäistapauksessa esiintyi toimija, jota ei voinut lukea kuuluvaksi mihinkään allamainituista luokista. Nämä toimijat jätettiin yksinkertaisesti luokittelematta, sillä ”muut”-luokka ei olisi lisännyt luokittelun informaatioarvoa tutkimuksen tavoitteiden kannalta.

Kuten teemat, myös toimijat on jaettu kahteen pääluokkaan. ”Osalliset”-pääluokkaan kuuluvat toimijat, jotka eriasteisesti ovat osallisina tapahtumassa, olipa kyse sitten kilpailuun tiiviisti sidoksissa olevista järjestäjistä, tai huomattavasti löyhemmän siteen omaavasta kilpailua seuraavasta yleisöstä. ”Ulkopuoliset”-pääluokkaan taas luetaan tahot, jotka eivät ole varsinaisia osallistujia rallitapahtumassa. Luonnollisesti myös ulkopuolisilla toimijoilla on eriasteisia siteitä ja intressejä Suurajoihin, kuten pelastusorganisaatiolla tai liike-elämällä, mutta he eivät ole osa itse tapahtumaa, eivätkä siinä mielessä katsele asioita ”sisältäpäin”.



Kaavio 5.4.3: Toimijoiden luokitusrunko.

## Toimijat:

### Osaaliset-pääloukka:

**Autojärjestöt:** Autoliitto AL:n, Autourheilun kansallisen keskusliiton, AKK:n, Kansainvälisen autourheiluliiton, FISA:n, ja Kansainvälisen autoliiton, FIA:n, edustajat.

**Järjestäjät:** Kaikki kilpailujen viralliseen järjestelyorganisaatioon kuuluvat. (Kylätoimikunnat ym. järjestelyihin osallistuvat, talkoilla rahaa keräävät paikalliset yhdistykset luetaan asukkaisiin.)

**Kilpailijat:** Kilpailuun osallistuvat kuljettajat ja kartturit, tai – jutun käsitellessä aiempien vuosien tapahtumia – kilpailuun aiemmin osallistuneet. Myös ne ralliajajat, jotka eivät tällä kertaa osallistu kilpailuun, silloin kun heitä haastatellaan nimenomaan Jyväskylän Suurajoista.

**Tallin edustajat:** Kaikki kilpatallia edustavat työntekijät päälliköistä mekaanikoihin.

**Yleisö:** Rallia paikanpäälle seuraamaan tulleen yleisön jäsenet

### Ulkopuoliset-pääluokka:

**Asukkaat:** Jyväskyläläiset tai Suurajojen reitin varrella asuvat ihmiset silloin, kun he eivät ole osa varsinaista ralliyleisöä tai kuulu muihin to

**Julkikset:** Itse rallitapahtumaan sinänsä kuulumattomat julkisuuden henkilöt, joita haastatellaan Suurajo-aiheesta, sekä julkisuuden henkilöt, jotka pääsääntöisesti tunnetaan muusta kuin ralliyhteydestä, mutta joilla voi poikkeuksellisesti olla jotain yhteyksiä ralliin, esimerkiksi rallin suojelijana toimivat henkilöt, O-auton ajajat tai julkikset, jotka viihteen vuoksi istutetaan ralliauton rattiin tai kyytiin.

**Liike-elämä:** yksityisyrittäjät, liikeyritysten edustajat tai muut vastaavat tahot, jotka voivat hyötyä taloudellisesti Suurajoista. (Ei-ammattimaisesti pientä ansiotoimintaa Suurajojen yhteydessä harjoittavat yhteisöt, kuten paikalliset yhdistykset, luetaan kuitenkin asukkai-siin). Liike-elämä-ryhmään luetaan myös liike-elämän etuja ajavien organisaatioiden edus-tajat (kuten Matkailunedistämisyhdistys).

**Politiikot ja virkamiehet:** Valtakunnanpolitiikot ja kunnallispolitiikot sekä paikalliset tai valtion virkamiehet.

**Tiedotusvälineiden edustajat:** Paikalla työskentelevät tiedotusvälineiden edusta-jat, silloin kun heitä käytetään henkilölähteinä. Ei lueta toimijoiksi silloin, jos heidän tiedo-tusvälineessään tuottamaansa tekstiä lainataan toisessa tiedotusvälineessä.

**Tutkijat:** Sekä tiedeyhteisön edustajat että mielipidetutkimusten tekijät.

**Viranomaiset ja pelastusorganisaatio:** Erilaisten valvontaa ym. suorittavien virano-maisinstituutioiden edustajat, kuten poliisit, lääkintöhallituksen viranomaiset, telehallinto-keskuksen ja liikennevakuutuskeskuksen edustajat, sekä onnettomuuksia tutkivat virano-maiset, eli onnettomuustutkimuskeskuksen edustajat ja onnettomuuksien tutkintalauta-kuntien jäsenet. Samaan ryhmään luetaan lisäksi Suurajoihin liittyvän pelastusorganisaat-ion edustajat, kuten hätäkeskuksen henkilökunta ja lääkärit.

**Ympäristöaktivistit:** rallia vastustavien liikkeiden (Jalkaliike, KävelyVauhti) jäsenet. Hei-dät luokitellaan nimenomaan ympäristöaktivisteiksi, koska liikkeet vastustavat ralliautoilua ja yksityisautoilua ensisijaisesti se aiheuttamien ympäristövaikutusten vuoksi.

## 5.5. Laadullinen tekstianalyysi

### 5.5.1. Lähtökohtana diskurssianalyysi

Luvuissa 7. ja 8. siirryn tarkastelemaan Suurajojen saamaa julkisuutta laadulli- sessa tekstianalyysissä. Laadullinen tarkastelu on rajattu vain otosvuosiin vuodesta 1973 eteenpäin, sillä vielä 50- ja 60-luvuilla julkisuus ei ollut tematiikaltaan erityi- sen mielenkiintoista, vaan keskittyi enimmäkseen kilpailu-pääluokan teemoihin. Suurajojen MM-osakilpailuksi tulon sekä yhteiskunnallisen kehityksen myötä alkoi julkisuuden tematiikkakin monipuolistua, ja ralli hahmottui vähitellen yhä selkeäm- min ristiriitaisia tunteita herättävänä kiistakysymyksenä.

Kun määrällisessä analyysissä tarkasteltiin sitä, *mistä* kirjoitetaan, siirrytään laadul- lisessa analyysissä siis tarkastelemaan sitä, *miten* teemoista ja toimijoista kirjoite-



taan. Siinä missä edellisessä jaksossa liikuttiin puhtaasti kirjoitusten ilmitasolla, denotaatiotasolla, siirrytään nyt pohtimaan paitsi ilmitason "kuvailevia merkityksiä", myös konnotaatiotason "miellemerkityksiä" (ks. Hémanus 1973, 67) sekä mahdollisia symbolisia ja myyttisiä merkityksiä (ks. Fiske 1993, 112-122).

En rajoita laadullista analyysiä tiukasti mihinkään yhteen metodiin tai lähestymistapaan. Teoreettisen lähtökohtana pidän kuitenkin diskurssianalyysin<sup>10</sup> lähtökohtoletuksia kielenkäytön sosiaalista todellisuutta rakentavasta luonteesta, useiden rinnakkaisten merkitysten ja keskenään kilpailevien merkityssysteemien olemassaolosta, sekä merkityksellisen toiminnan kontekstisidonnaisuudesta (Jokinen – Juhila – Suoninen, 1993, 17). Tarkastelen siis kielen käyttöä käytäntönä, joka paitsi kuvaa maailmaa, myös merkityksellistämällä järjestää ja rakentaa, uusintaa ja muuttaa sosiaalista todellisuutta. Käyttäessämme kieltä konstruoimme eli merkityksellistämme kohteet, joista puhumme ja kirjoitamme. (Jokinen – Juhila – Suoninen, 1993, 18.)

Kuten on jo käynyt ilmi, tarkastelen Suurajo-julkisuutta paitsi Suurajo-historian, myös yhteiskunnallisen kehityksen ja ilmapiirin taustaa vasten. Tällaista kielen käytön suhteutumista konkreettisen toimintatilanteen ulkopuolelle Jokinen, Juhila ja Suoninen (1993, 32) kuvaavat *kulttuurisen kontekstin* käsitteen avulla. Analyysin kannalta tämä tarkoittaa sitä, että aineistosta pyritään tunnistamaan sellaisiakin seikkoja, joiden tulkinta edellyttää tutkijan oman kulttuuristen tapojen, stereotyyppien tai yleisen yhteiskunnallisen ilmapiirin tuntemuksen tietoista käyttöä (Jokinen – Juhila – Suoninen 1993, 32).

Tarkastelen analyysissä merkitysten muodostumista myös *vuorovaikutuskontekstissa* (ks. Jokinen – Juhila – Suoninen 1993, 32). Kun rallia käsitellään ristiriitakysymyksenä, jossa eri toimijat pääsevät julkisuudessa esittämään kannanottojaan, ja myös toimittaja reagoi eri puheenvuoroihin, julkisuus voidaan hahmottaa ikään kuin keskusteluksi. Keskustelutilanteessa puheenvuoroja on syytä analysoida suhteessa keskustelun kulkuun (Jokinen – Juhila – Suoninen 1993, 32).

Koska tutkin ensisijaisesti toimittajan suhtautumista ralliin, eri toimijoitten ja näiden edustamien diskurssien vuorovaikutustakin enemmän olen kiinnostunut itse toimittajan kielenkäytöstä. Koska taustalla on oletus kielen käytön seurauksia tuottavasta luonteesta, funktionaalisuudesta, diskurssianalyysissä kohdistetaan huomiota sii-

<sup>10</sup> Diskurssianalyysin voikin useiden tutkijoiden mukaan katsoa ennemminkin väljäksi teoreettiseksi viitekehyykseksi, joka sallii erilaisia tarkastelun painopisteitä ja menetelmällisiä sovelluksia, kuin selkeärajaiseksi tutkimusmenetelmäksi (Jokinen - Juhila – Suoninen 1993, 17).

hen, mitä kielenkäyttäjät milläkin ilmaisulla tekee ja tulee tuottaneeksi. Kielenkäytöllä voi olla paitsi tilannekohtaisia funktioita myös laajempia ideologisia seurauksia. (Jokinen – Juhila – Suoninen, 1993, 32.) Diskurssianalyysi ei siis ole millään lailla ristiriidassa luvussa 4. esitettyjen joukkoviestinnän ideologisuutta ja suostuttelea koskevien käsitysten kanssa.

Toisin kuin diskurssianalyysiä käyttävät tutkijat yleensä, olen tutkimuksessani kiinnostunut myös yksittäisistä kielenkäyttäjistä, diskurssien takaa löytyvistä konkreettisista toimijoista. Ennen kaikkea kiinnostukseni kohteena ovat luonnollisesti toimittajat ja heidän työhönsä vaikuttavat motiivit ja taustatekijät (kuten sidokset urheilumaailmaan), joita pohdittiin luvussa 4. ja joihin pyritään myös hakemaan valaistusta ja vahvistusta toimittajien kielenkäytön tarkastelemisesta.

Diskurssianalyysin normaalista lähestymistavasta poikkeaa myös se, että tarkastelen aluksi nimenomaan Suurajo-julkisuuden yksittäisten teemojen käsittelyä, enkä niiden merkityksellistämisen taustalta löytyviä kokonaismerkityssuhteiden systeemejä, diskursseja. Vasta laadullisen analyysin lopuksi luvussa 9. siirryn hahmottamaan diskursiivisia kokonaisuuksia.

Konkreettisina tulkintamenetelminä hyödynnän tekstianalyysissä diskurssianalyysin tarjoaman lähestymistavan puitteissa aineksia mm. Barthesin merkityksellistämismallista (ks. Fiske 1993, 112-122) sekä vaikuttamisen/suostuttelun (propagandan/indoktrinaation/piilosuostuttelun) teoriasta ja tutkimuksesta (ks. esim. Hémanus 1973, passim.; Andersson – Furberg 1974, passim.).

### 5.5.2. Analyysin vaiheet

Luvussa 7. pyrin tarkastelemaan sitä, onko oletukseni urheilutoimittajien läheisestä suhteesta rallimaailmaan paikkansapitävä. Tarkastelen toimittajan suhdetta ja suhtautumista Suurajoihin ja sen keskeisiin toimijoihin analysoimalla toimittajan kielenkäyttöä, tapaa käsitellä joitakin olennaisia kilpailu-pääluokan teemoja. Tarkastelen myös pääkirjoitusten ja toimittajien kommenttien suoria kannanottoja rallikysymyksiin. Tarkastelun kohteena on siis tässä jaksossa ainoastaan toimittaja oma "sidosdiskurssi"<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Puhakka ja Rindell (1996, 187) erottavat toimittajan edustaman tiedotusvälineen – eli käytännössä toimittajan – diskurssin, "sidosdiskurssin", sekä "uutisesiintyjän diskurssin", josta voidaan puhua silloin, kun toimittaja esittää puhujan sanomisia suorana tai epäsuorana lainauksena.

Luvussa 8. siirryn tarkastelemaan rallia sen positiivisten ja negtiivisten vaikutusten, ja näiden herättämien vastakkaisten kannanottojen muodostamana ristiriitakysymyksenä. Tässä luvussa rallijulkisuus muotoutuu toimittajan orkestroimaksi "keskusteluksi", jossa äänensä pyrkivät saamaan kuuluville eri näkemyksiä edustavat toimijat, ja jossa myös toimittajalla voi olla oma "rallisuhteensa" muokkaama kantansa, tai ainakin tiedostamattomia asenteellisuuksia, jotka vaikuttavat tapaan, jolla toimittaja aihetta käsittelee, miten hän siihen suhtautuu.

Kuten luvussa 4. todettiin, mediat paitsi valikoivat julkisen keskustelun osanottajat, myös määrittelevät, missä roolissa ja millä auktoriteetilla nämä pääsevät esiintymään (Väliaverronen 1996, 90). Luvussa 8. tarkastelenkin sitä, kenen ääni julkisuudessa kuuluu eri teemoista puhuttaessa, mitkä "olennaiset" toimijat taas puuttuvat, kenen näkökulman toimittaja nostaa otsikkoon/kärkeen hallitsevaksi määrittelijäksi, horjuttaako tai tukeeko toimittaja tiettyjä toimijoita jne. On syytä olettaa, että toimittajan valintoja ohjailee ainakin osittain oma suhtautuminen ralliin ja eri teemoihin. Tarkastelun katson siis kertovan toimittajan suhtautumisesta ristiriitakysymykseen.

Rinnakkain toimijoitten esiintymisen tarkastelemisen kanssa tarkastelen myös itse toimittajan sidosdiskurssia. Avoimia kannanottoja, sekä hienovaraisempia painotuksia, sanavalintoja, nimeämiskäytäntöjä ym. ideologisesti toimivia rakenteellisia ja kielellisiä välineitä tarkastelemalla pyrin edelleen selvittämään toimittajan suhtautumista vaikutukset-pääluokan teemoihin.

Luvussa 9. pyrin lopuksi hahmottamaan diskursiivisen kokonaiskuvan rallin ristiriitakentästä: kokoan rallia vastustavien ja puolustavien osapuolten perusargumentit, ja tarkastelen sitä, voidaanko eri näkemyksiä edustavat puheenvuorot pelkistää kahden vastakkaisen diskurssin ilmentymiksi, vai onko kentältä kenties erotettavissa useampia eri diskursseja<sup>12</sup>. Pyrin myös sijoittamaan toimittajan tähän diskursiiviseen kenttään.

---

<sup>12</sup> Diskurssin ymmärrän Jokisen, Juhilan ja Suonisen (1993, 27) tapaan verrattain eheinä säännönmuokosten merkityssuhteiden systeeminä, jotka rakentuvat sosiaalisissa käytännöissä ja samalla myös rakentavat sosiaalista todellisuutta.

## 6. TEEMOJEN JA TOIMIJOITTEN ESIINTYMINEN JUTUISSA

Tässä luvussa tarkastelen ensin Jyväskylän Suurajojen saaman julkisuuden yleisiä määrällisiä suuntauksia: juttujen lukumäärän kehitystä, julkisuuden monipuolistumiskehitystä, eli agendalle nousevien teemojen ja toimijoitten määrän kasvua, sekä yksittäisten teemojen ja toimijoitten yleisyyttä.

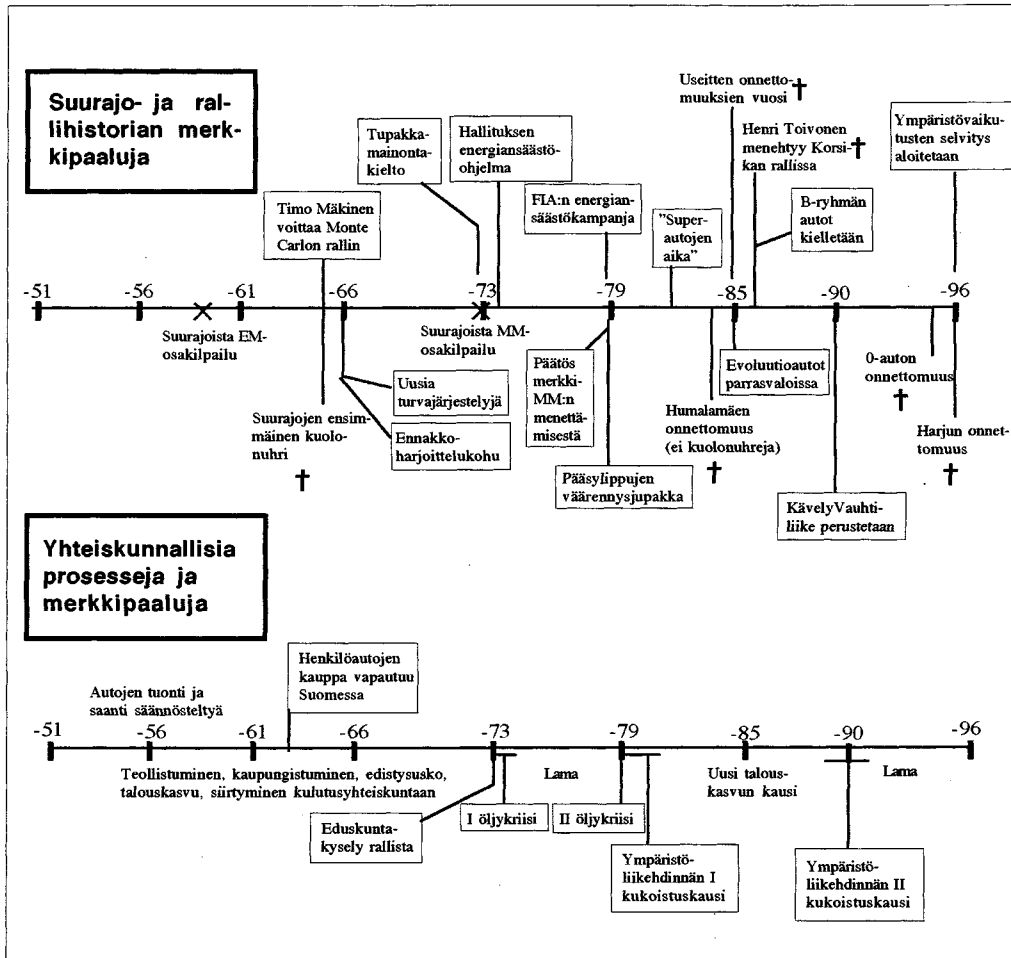
Yleisen osion jälkeen tarkastelen teemojen ja toimijoitten esiintymistä yksityiskohtaisemmin. Seuraan sekä pääluokkien että yksittäisten teemojen ja toimijoitten esiintymisen kehitystä: milloin ne nousevat agendalle, pysyvätkö ne agendalla vai häviävätkö jossain vaiheessa, miten monissa jutuissa ja otsikoissa ne esiintyvät (absoluuttinen määrä) sekä miten suuressa osassa juttuja ja otsikoita ne esiintyvät (suhteellinen määrä). Näissä osioissa en erittele kehitystä lehtikohtaisesti, vaan tarkastelen lehtien yhteenlaskettuja tuloksia.

Viimeiseksi tarkastelen teemojen ja toimijoitten esiintymistä otosvuosittain, jolloin on mahdollista vertailla eri teemoja ja toimijoita toisiinsa. Tässä osiossa otan tarkastelun kohteeksi myös lehtien väliset erot.

Sinänsä osittain sattumanvaraiseltakin vaikuttavat määrien vaihtelut saavat varsinaisen merkityksensä vasta, kun niitä tarkastellaan yhteiskunnallisen kehityksen sekä Suurajojen reaalihistorian muodostamaa taustaa vasten. Näin ollen huomioidin määrällisten tulosten selittämässä ja tulkitsemisessä aiemmissa luvuissa (luvut 2. ja 3.) esitetyt kehityssuuntauksukset ja merkittävät tapahtumat. Oheiseen kaavioon (Kaavio 6) on tiivistetty olennaisia Suurajo- ja rallihistorian merkkipaaluja sekä yhteiskunnallisia prosesseja ja merkkipaaluja, jotka on syytä pitää mielessä tuloksia tarkastellessa.

Täydelliset graafiset esitykset teemojen lukumääräisestä sekä suhteellisesta esiintymisestä jutuissa ja otsikoissa sekä toimijoitten esiintymisestä jutuissa on liitetty vain niihin teemoihin ja toimijoihin, jotka esiintyvät sen verran usein ja otosvuosittain vaihdellen, että graafisella esityksellä on selkeyttävää ja havainnollistavaa arvoa, sekä tutkimuksessa erityisen tärkeässä osassa oleviin vaikutuksetpääluokan teemoihin<sup>13</sup>. Hyvin harvoin esiintyvistä kilpailu-pääluokan marginaali-teemoista sekä vähän esillä olevista toimijoista on koottu vain lukumääräiset kehityskulut tiivistävät graafit. Tarkemmat otosvuosikohtaiset luvut löytyvät liitteestä 2.

<sup>13</sup> Erityisen tärkeitä sen vuoksi, että ne ovat keskeisiä rallin ristiriitaluonteen kannalta.

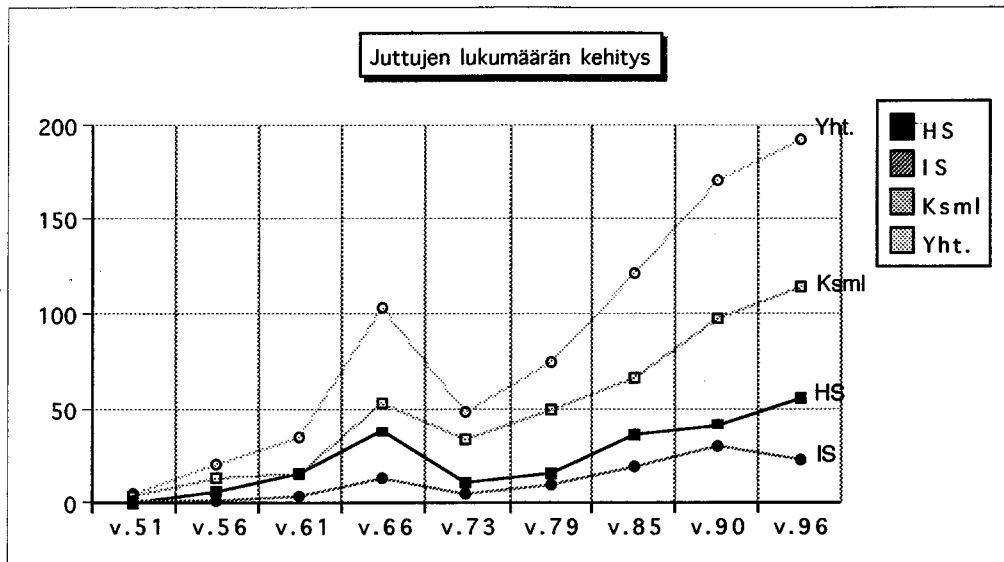


Kaavio 6: Teemojen ja toimijoiden esiintymiseen vaikuttavia merkittäviä tapahtumia ja kehityskulkuja Suurajo- ja rallihistoriassa sekä yhteiskunnallisessa kehityksessä.

## 6.1. Julkisuuden kasvu ja monipuolistuminen

### 6.1.1. Juttujen lukumäärän kehitys

Lehtien urheilulle omistaman tilan ja Jyväskylän Suurajojen merkityksen kasvu on taannut sen, että Suurajojen saaman julkisuus on yleissuuntauksena ollut kasvussa vuodesta 1951 vuoteen 1996. Kuten oheisesta kaaviosta (kuvaaja 6.1.1) käy ilmi, Suurajoja koskevien juttujen määrä on vuoden 1973 poikkeusta lukuunottamatta jatkuvasti noussut otosvuodesta toiseen.



Kuvaaja 6.1.1: Suurajoja käsittelevien juttujen lukumäärän kehitys Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keski-suomalaisessa vuosina 1951-1996.

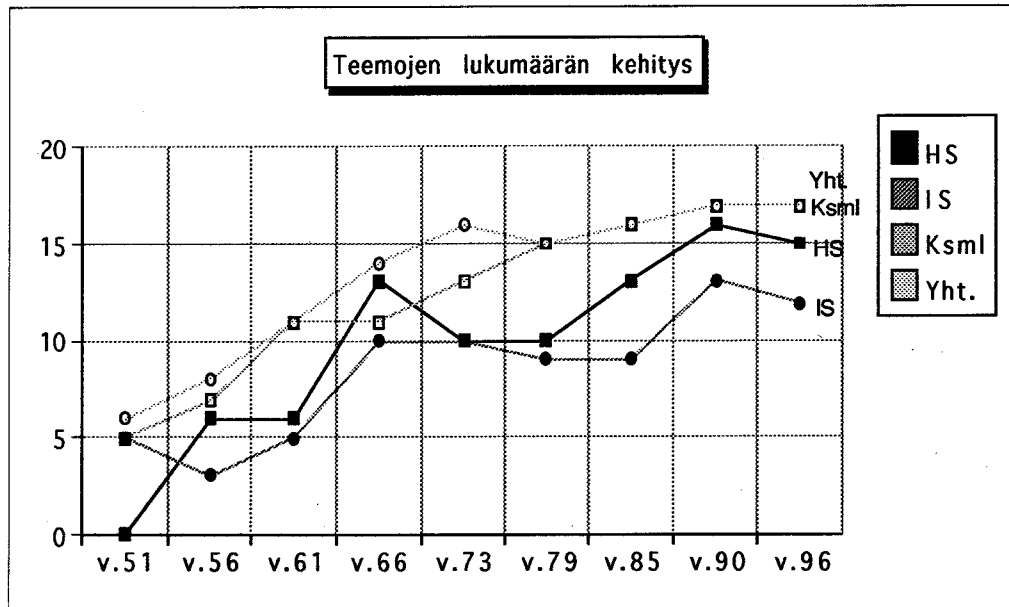
Vuodesta 1961 vuoteen 1966 juttujen määrässä on havaittavissa erittäin voimakas nousu. Julkisuuden kasvua tuki useampikin seikka. Suurajot oli vakiinnuttanut asemansa 60-luvulla ja osallistujamäärä oli noussut tasaisesti koko 60-luvun ajan. Vuonna 1965 Timo Mäkinen oli Monte Carlon voitollaan ajanut rallilajin suomalaisyleisön ja tiedotusvälineiden tietoisuuteen. Oma osansa lehtien rallia kohtaan osoittamaan suureen mielenkiintoon oli kenties silläkin, että Suomen perinteinen suosikkilaji, yleisurheilu, oli olympiamenestyksellä mitaten suorastaan lamassa 60-luvun puolivälissä (ks. esim. Pänkäläinen 1993, 74).

Vuonna 1973, kun Suurajot ajettiin ensimmäisen kerran MM-osakilpailuna, rallin saama julkisuus oli hieman yllättäen laskenut jyrkästi. Tätä selittänee kuitenkin se, että 60-luvun lopussa Suurajoilla oli mennyt huonosti: osallistujamäärät laskivat, ja jotkut tiedotusvälineiden edustajatkin ennustivat jo rallin olevan "kuolinvuoteellaan" (Ukkonen 1990, 116). MM-kilvan myötä toivottiinkin vuonna 1973 Suurajojen noussevan jälleen "aallonpohjasta" edellisten vuosien "alennustilan" jälkeen ("MM-arvo saattaa nostaa Suurajot aallonpohjasta", HS 3.8.1973).

Vuodesta 1973 juttumäärän kasvu on jatkunut tasaisesti. Kun ensimmäisenä kilpailuvuotena 1951, aineistoon valituissa lehdissä oli yhteensä vain 5 Suurajoja käsittelevää juttua, oli juttumäärä noussut vuonna 1996 jo lähes 200:aan (193 kpl). Juttumäärän kehitys on seurannut pääasiassa samaa kaavaa kaikissa tutkimuksen

lehdissä; vain Ilta-Sanomissa määrä kääntyi lievään laskuun vuodesta 1990 vuoteen 1996. Keskisuomalaisessa juttumäärä on ollut kautta linjan suurin, Ilta-Sanomissa taas pienin, lukuunottamatta vuotta 1951, jolloin Helsingin Sanomat ei vielä huomioinut tapahtumaa lainkaan Ilta-Sanomien raportoidessa siitä yhdessä jutussa.

### 6.1.2. Teemojen määrän kehitys



Kuvaaja 6.1.2: Suurajoja koskevissa jutuissa esiintyvien teemojen lukumäärän kehitys Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keskisuomalaisessa vuosina 1951-1996.

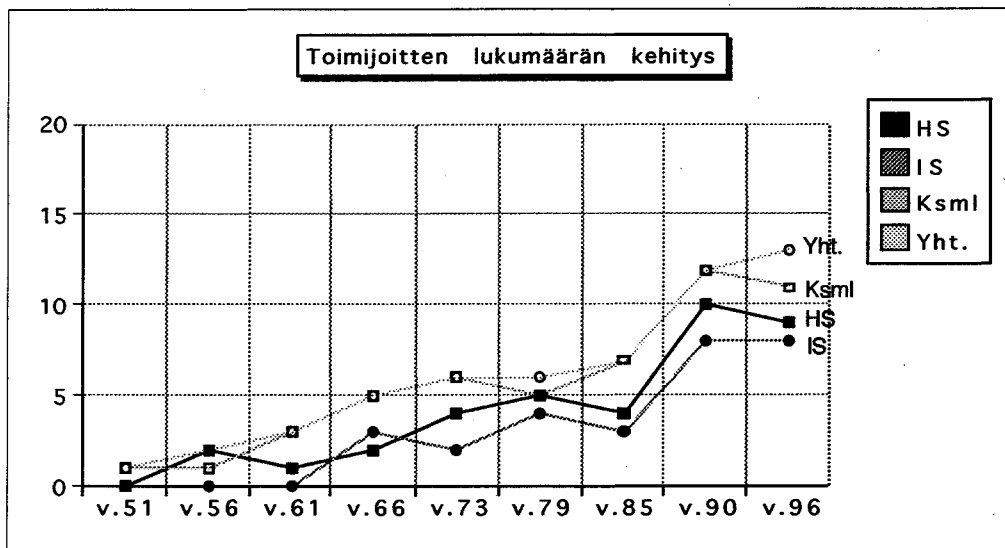
Samalla kun Suurajojen lehdissä saaman julkisuuden määrä on kasvanut, julkisuus on myös monipuolistunut tematiikaltaan (ks. kuvaaja 6.1.2). Perussuuntauksena teemojen lukumäärä on ollut nousussa. Määrä on heilahdellut jonkin verran vuodesta toiseen, mikä on ymmärrettävää, sillä jo yksistään kunkin vuoden reaalitytapahtumat nostavat vuosittain agendalle eri määrän ja hieman eri teemoja. Yksittäisten teemojen tarkastelun yhteydessä (jakso 6.2.) teemojen määrän kasvusuuntauksen sekä vuosittaisten heilahtelujen syyt käyvät tarkemmin ilmi.

Keskisuomalaisessa Suurajojen saama julkisuus on ollut tematiikaltaan monipuolista. Tätä selittää osaltaan Keskisuomalaisen Suurajo-juttujen suuri määrä, osaltaan se, että jotkut teemoista – erityisesti vaikutukset-pääluokkaan kuuluvat – koskettavat pääosin Jyväskylän seudulla asuvia, ja kiinnostavat näin ollen maakunta-

lehteä enemmän kuin valtakunnallisia lehtiä.

Huomionarvoista on se, että vaikka Suurajoja koskevien juttujen lukumäärä laski vuodesta 1966 vuoteen 1973, Keskisuomalaisessa teemojen määrä jatkoi silloinkin kasvua, toisin kuin muissa lehdissä. Kaikissa lehdissä yhteensä esillä olevien teemojen määrä kasvoi myös, mitä selittää se, että eri lehdet käsittelivät hieman eri teemoja. Pienemmän juttumääränkin puitteissa julkisuus oli siis ensimmäisenä MM-vuotena – kaikkia lehtiä kokonaisuutena tarkastellen – aiempaa monipuolisempaa.

### 6.1.3. Toimijoitten määrän kehitys



Kuvaaja 6.1.3: Jutuissa esiintyvien toimijoitten lukumäärän kehitys Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keskisuomalaisessa vuosina 1951-1996.

Myös toimijoitten lukumäärässä suuntaus on ollut pääsääntöisesti nouseva (ks. kuvaaja 6.1.3). Siinä missä ensimmäisinä vuosina jutut olivat paljolti toimittajan havainnoille ja tulostiedoille perustuvia kilpailuselostuksia, joissa ei haastateltavia kaivattu, esiintyy 90-luvun Suurajo-jutuissa laaja skaala enemmän tai vähemmän kiinteästi Suurajoihin liittyviä toimijoita. Aaltoilua toimijoitten määrän kehityksessä esiintyy jonkin verran, sillä luonnollisesti se, mitkä toimijat saavat kulloinkin äänensä kuuluville, riippuu muun muassa eri vuosina agendalle nousevista teemoista.

Toimijoitten lukumäärän kasvu jatkui Helsingin Sanomissa ja Keskisuomalaisessa sekä lehdissä yhteensä myös vuodesta 1966 vuoteen 1973 Suurajo-juttujen mää-



rän laskusta huolimatta. Ilta-Sanomissa se laski hieman. Vuonna 1979 kaikkien lehtien jutuista yhteensä löytyvä toimijoitten määrä pysyi samalla tasolla, mutta lähti taas nousuun vuoteen 1985 siirryttäessä. Erityisen reippan harppauksen toimijoitten lukumäärä otti vuodesta 1985 vuoteen 1990 tultaessa.

Keskisuomalaisen sivuilla esiin on päässyt lähes poikkeuksetta laajin skaala toimijoita. Tämä selittynee paitsi Keskisuomalaisen suurella Suurajo-juttumäärällä ja teemojen monipuolisuudella, myös maakuntalehden kiinnostuksella paikallisia toimijoita, kuten paikallisen liike-elämän edustajia ja asukkaita, kohtaan. Nämä toimijat taas eivät välttämättä kiinnosta valtakunnallisia lehtiä samassa määrin.

#### 6.1.4. Eri teemojen ja toimijoitten yleisyys

TEEMAT	HS	IS	Ksml	Yht.
Autot	92	39	161	292
Historia	7	1	19	27
Julkisuus	14	17	37	68
Julkikset	1	5	5	11
Järjestelyt	88	28	128	244
Kilpailijat	108	65	214	387
Kilpailuselostus	89	32	136	257
Oheisohjelma	4	3	23	30
Organisaatio	14	3	29	46
Status	16	11	39	66
Talous	14	11	32	57
Yleisö	37	15	77	129
Haitat	10	3	27	40
Hyöty	5	4	30	39
Reaktiot	19	10	39	68
Turvallisuus	48	25	91	164
Ympäristö	4	5	15	24

Taulukko 6.1.4.a: Eri teemojen yleisyys koko juttuaineistossa.

Kun tarkastellaan eri teemojen esiintymistä koko juttuaineistossa (yhteensä 773 juttua: 220 Helsingin Sanomissa, 105 Ilta-Sanomissa ja 448 Keskisuomalaisessa),

joukosta erottuu selvästi viisi hallitsevaa teemaa: kilpailu-pääluokan autot-, järjestely-, kilpailijat- ja kilpailuselostus-teemat, sekä vaikutukset- pääluokan turvallisuus-teema (ks. taulukko 6.1.4.a). Kärkiviisikon järjestys on sama kaikissa lehdissä: kilpailijat ovat saaneet ylivoimaisesti eniten huomiota, toiseksi sijoittuvat autot, kolmanneksi kilpailuselostukset, neljänneksi järjestelyt ja viidenneksi turvallisuus.

Pääluokittain tarkasteltuna kilpailu-pääluokan teemat voi jakaa kolmeen ryhmään. Usein esiintyviä, Suurajo-julkisuuteen olennaisesti kuuluvia hallitsevia teemoja ovat autot, järjestelyt, kilpailijat ja kilpailuselostukset. Hieman harvemmin ja lähinnä tiettyjen Suurajo-historian tapahtumien yhteydessä esiintyvät julkisuus-, status-, talous- ja yleisö-teemat, joista yleisö on saanut eniten huomiota, sijoittuen kokonaisuudessaan heti Suurajo-julkisuuden teemojen kärkiviisikon perään. Harvoin ja satunnaisesti lehtienpalstoilla esiintyviä Suurajo-julkisuuden ”marginaaliteemoja” ovat historia, julkkikset, oheishjelma ja organisaatio.

Vaikutukset-pääluokan teemoista kaikki turvallisuus-teemaa lukuunottamatta ovat jääneet melko vähäiselle huomiolle.

TOIMIJAT	HS	IS	Ksml	Yht.
Autojärjestöt	11	4	13	28
Järjestäjät	14	5	57	76
Kilpailijat	91	49	142	282
Tallin edustajat	14	10	12	36
Yleisö	4	6	7	17
Asukkaat	1	0	11	12
Julkkikset	1	5	3	9
Liike-elämä	2	1	8	11
Poliitikot/virkam.	2	1	4	7
Tiedotusvälineet	2	1	0	3
Tutkijat	1	0	2	3
Viranom./pelastusorg.	7	3	19	29
Ympäristöaktivistit	2	2	8	12

Taulukko 6.1.4.b: Eri toimijoiden yleisyys koko juttuaineistossa.

Koko aineistoa tarkasteltaessa eri toimijoiden esiintymisyleisyydessä on suuria eroja lehdittäin (ks. taulukko 6.1.4.b). Ainoa sekä kokonaisaineistossa että kaikissa yksittäisissä lehdissä suvereenisti hallitseva toimija on kilpailijat.

Muiden toimijoiden yleisyys vaihtelee lehdittäin. Kokonaisaineistossa järjestäjät on selvästi toiseksi yleisin, vaikkakin se on esillä huomattavasti kilpailijoita vähemmän. Kolmanneksi sijoittuvat tallin edustajat, neljänneksi viranomaiset ja viidenneksi autojärjestöjen edustajat. Keski-suomalainen on kuullut järjestäjiä ja viranomaisia selvästi useammin kuin toiset lehdet. Helsingin Sanomissa järjestäjät ja tallin edustajat ja Ilta-Sanomissa tallin edustajat ja yleisö ovat saaneet äänensä kilpailijoiden jälkeen useimmin kuuluville.

Suurajo-tapahtumaan eriasteisesti sidoksissa olevat toimijat, eli osalliset-pääluokan edustajat, ovat esiintyneet julkisuudessa huomattavasti useammin kuin ulkopuoliset toimijat. Poikkeuksen muodostavat – ennen kaikkea Keski-suomalaisen ansiosta – vain ulkopuoliset-pääluokkaan kuuluvat viranomaiset ja pelastusorganisaation edustajat. Ulkopuolisista toimijoista kaikista vähiten ovat esillä olleet tutkijat ja tiedotusvälineiden edustajat.

Keski-suomalainen on osoittanut kiinnostusta paikallisiin toimijoihin, asukkaisiin ja liike-elämän edustajiin, selvästi enemmän kuin valtakunnalliset kilpailijansa.

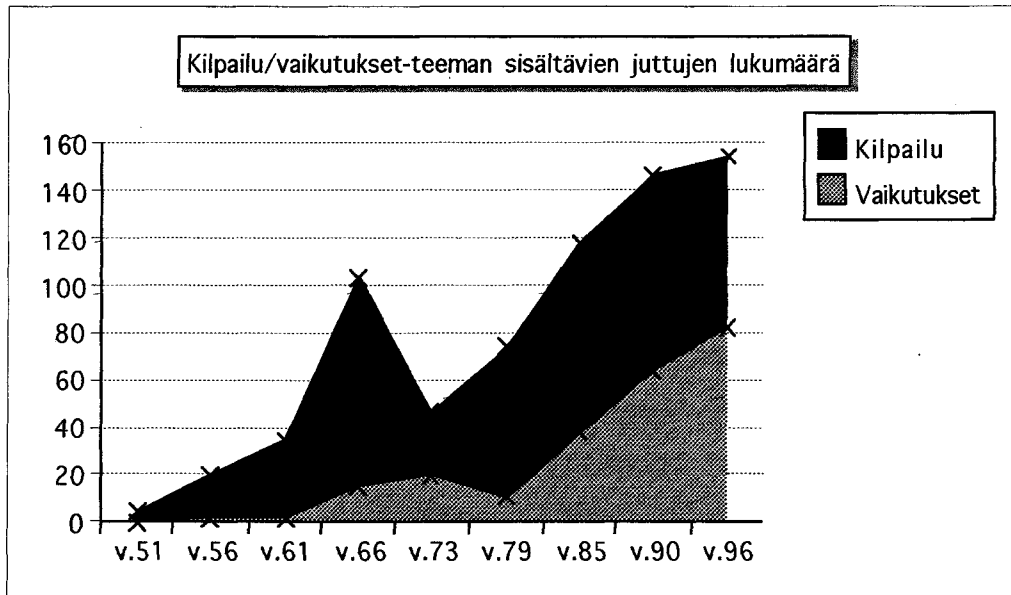
## **6.2. Jutuissa esiintyvät teemat**

### **6.2.1. Kilpailu- ja vaikutukset-pääluokkien esiintyminen**

Kuten kuvaajasta 6.2.1.a käy ilmi, on Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-kirjoittelussa keskitytty kautta Suurajo-historian ennen kaikkea itse kilpailuun kuuluviin teemoihin: autoihin, järjestelyihin, kilpailijoihin, kilpailuselostuksiin jne. Tämä on tietysti luonnollista, onhan urheilujournalismissa kyse useimmiten juuri urheilutapahtumien ennakkojutuista ja uutisoinnista, sekä yhä enenevässä määrin myös kilpailijoiden henkilöhaastatelusta ja -kuvista.

Vielä ensimmäisenä Suurajo-vuotena lehdet käsittelivät kirjoittelussaan vain kilpailu-pääluokkaan kuuluvia teemoja, ja vuosina 1956 ja 1961 vaikutukset-pääluokkaan kuuluvat teemat olivat esillä kumpanakin vuonna vain kahdessa jutussa. Selkeämmin ne nousivat agendalle vuosina 1966 ja 1973. Todellinen vaikutus-pääluokan teemojen määrän nousu nähtiin kuitenkin vasta 80- ja 90-luvuilla. Osit-

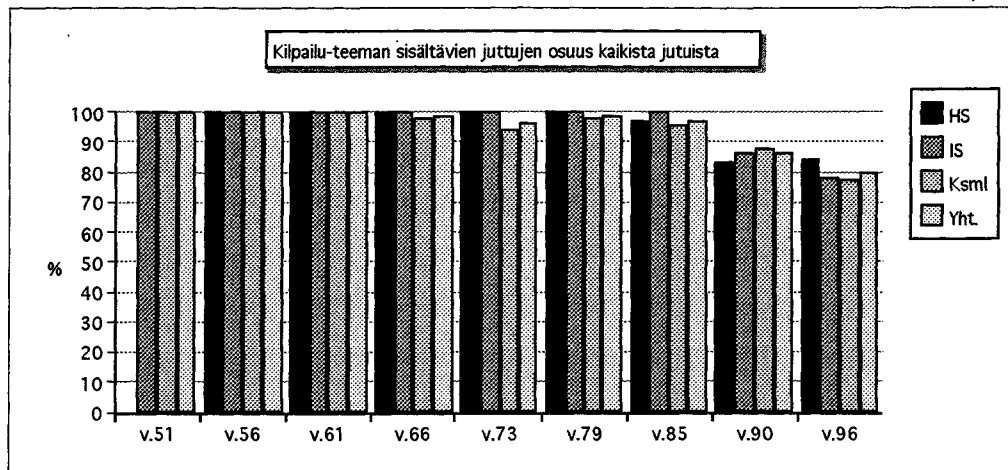
tain tämä johtuu luonnollisesti Suurajo-juttujen määrän kasvusta: kun Suurajo-utisointiin on panostettu yhä enemmän aikaa ja vaivaa, ja aiheelle on omistettu yhä enemmän tilaa, on toimittaja halutessaan voinut lähteä tarkoituksella hakemaan uusia ja tuoreita aiheita ja näkökulmia tapahtuman ympäriltä.



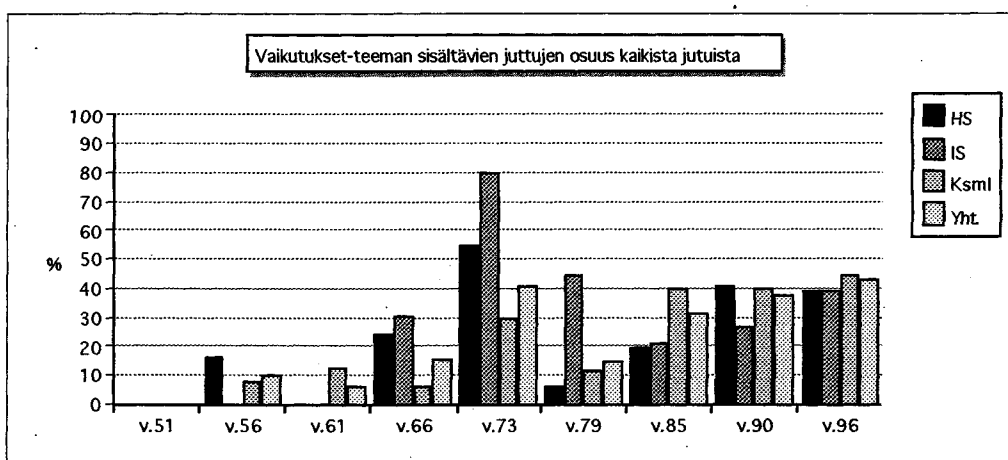
Kuvaaja 6.2.1.a: Kilpailu- ja vaikutukset-pääluokkiin kuuluvien teemojen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-jutuissa vuosina 1951-1996.

Kyse ei kuitenkaan ole vain toimittajien omasta aloitteellisuudesta, vaan useimpien vaikutukset-pääluokan teemojen agendalle nousemiseen ovat vaikuttaneet ulkopuoliset paineet: todellisuuden tapahtumat, ilmiöt ja käydyt keskustelut. Suurajojen kasvettua yhä suuremmaksi ja merkittävämmäksi urheilutapahtumaksi, on ympäristöön kohdistuvien vaikutusten pohdinta lisääntynyt, ja kannanotot rallin puolesta ja vastaan ovat käyneet yhä yleisemmiksi. Kuten yksittäisten teemojen tarkastelu tulee osoittamaan, vaikutusten käsittelyn lisääntyminen on johtunut esimerkiksi ympäristö-teemaa esillä pitäneen KävelyVauhti-liikkeen perustamisesta vuonna 1990, sekä turvallisuus-teeman esiin nostaneesta vuoden 1996 onnettomuudesta.

Suurajo-tapahtuman luonteen muuttuminen on tuonut uusia painotuksia myös kilpailu-pääluokan teemojen käsittelyyn. Kun maantie- ja kestävyysajokilpailusta on kehittynyt vuosikymmenten kuluessa suuren luokan rallibisnes ja "kansanjuhla", on esimerkiksi rallin ympärillä pyörivästä julkisuusrumbasta tai rallin talouskysymyksistä sponsorointikuvioineen tullut yhä olennaisempi osa Suurajo-utisointia.



Kuvaaja 6.2.1.b: Kilpailu-päätuokkaan kuuluvia teemoja sisältävien juttujen osuus kaikista Suurajoja käsittelevistä jutuista Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keskiuomalaisessa vuosina 1951-1996.



Kuvaaja 6.2.1.c: Vaikutukset-päätuokkaan kuuluvia teemoja sisältävien juttujen osuus kaikista Suurajoja käsittelevistä jutuista Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keskiuomalaisessa vuosina 1951-1996.

Tarkastelen vielä kilpailu- ja vaikutukset-päätuokkien teemoja sisältävien juttujen osuuksia kunkin vuoden otosajanjakson Suurajo-juttujen kokonaismäärästä (ks. kuvaajat 6.2.1.b ja c). Kuten jo lukumääräinen tarkastelu paljasti, Suurajojen vaikutuksia käsittelevien juttujen osuus kaikista jutuista on pysynyt kautta linjan pienempänä kuin kilpailu-päätuokan teemoja käsittelevien juttujen. Vuosina 1951, 1956 ja 1961 kaikki Suurajojutut sisälsivät vielä kilpailu-päätuokkaan kuuluvia teemoja, kun taas niiden juttujen osuus, jotka käsitelivät myös vaikutukset-päätuokan teemoja, oli hyvin pieni, osassa lehdistä 0 %. Vuodesta 1966 eteenpäin alkaa esiintyä myös juttuja, joissa käsitellään pelkästään Suurajojen vaikutuksia, mutta vasta 90-luvulla

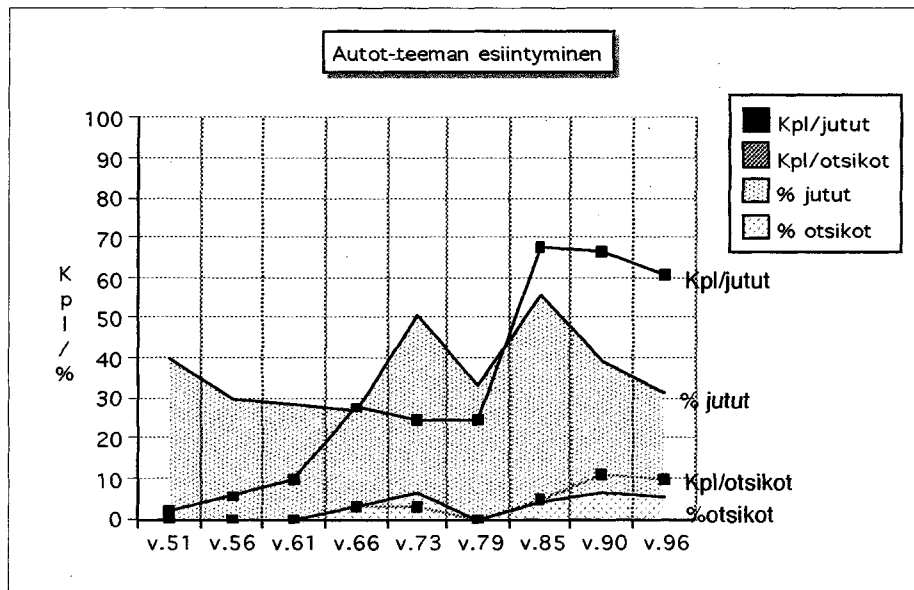
kilpailu-pääluokan teemoja sisältävien juttujen osuus alitti 90 %:n rajan. Alimmillaan kilpailu-pääluokan teemojen esiintyminen oli vuonna 1996, jolloin näitä teemoja sisältävien juttujen osuus vaihteli Keski-suomalaisen 77 %:sta Helsingin Sanomien 83,9 %:iin.

Vastaavasti vaikutukset-pääluokan teemoja käsittelevien juttujen osuus kasvoi 90-luvulla. Enimmillään osuus vaihteli vuonna 1996 Iltä-Sanomien 39,1 %:sta Keski-suomalaisen 44,7 %:iin. Hieman tätä pienemmiksi osuudet jäivät vuonna 1990.

Vaikutukset-pääluokan teemoja käsittelevien juttujen osuus on satunnaisesti nousut korkeammaksi myös aikaisempina vuosina. On kuitenkin pidettävä mielessä, että suhteellisia määriä tarkasteltaessa otosvuoden juttujen kokonaismäärä vaikuttaa ratkaisevasti: juttujen määrän ollessa pieni, vaikutukset-pääluokan teeman esiintyminen muutamassakin jutussa nostaa prosenttiluvun suureksi. Tämä näkyy erityisesti vuoden 1973 kohdalla: Iltä-Sanomissa Suurajo-juttuja oli vain viisi (5) kappaletta, jolloin vaikutusten käsittely neljässä jutussa riitti nostamaan osuuden kaikista jutuista 80 %:iin.

## 6.2.2. Kilpailu-pääluokan teemojen esiintyminen

### 1. Hallitsevat teemat



Kuvaaja 6.2.2.a: Autot-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

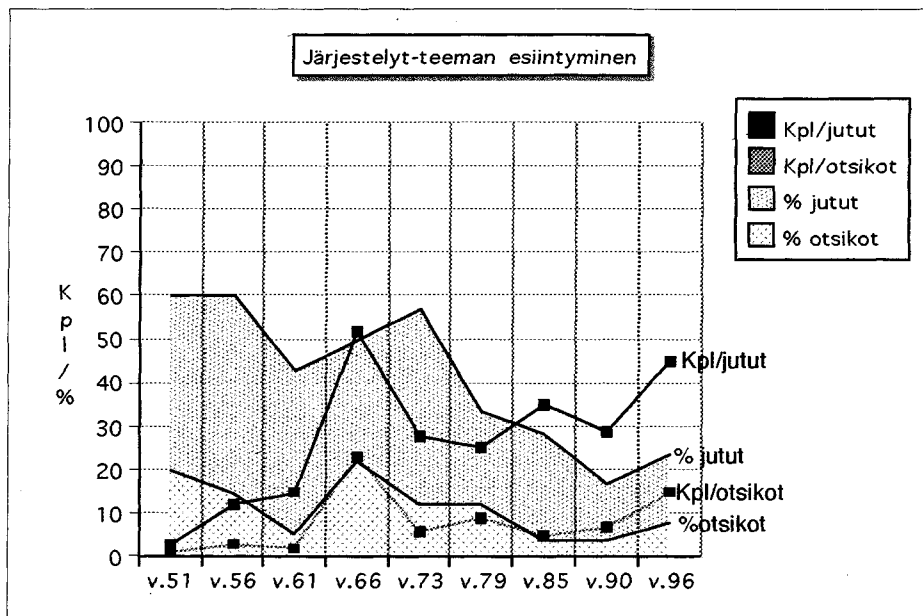
*Autot (Kuvaaja 6.2.2.a):* Autot-teema on yksi Suurajo-julkisuudessa eniten huomiota saaneista pääteemoista. Tutkimuksessa mukana olevien lehtien mielenkiinto autoja kohtaan näyttää kasvaneen portaittain. Kenties hieman yllättävää on se, että autot näyttelivät hyvin pientä osaa Suurajo-kirjoittelussa tapahtuman alkuvuosina. Tällöin ennen henkilöautojen kaupan vapautumista autot olivat vielä harvinaisia Suomessa, joten olisi voinut olettaa autojen "erikoisuusarvon" lisänneen tiedotusvälineiden kiinnostusta teemaan.

Autot saivat kuitenkin enemmän huomiota osakseen vasta vuosina 1966, 1973 ja 1979. Vuonna 1966 määrän kasvua selittää kylläkin paljolti juttujen kokonaismäärän kasvu – autoja käsittelevien juttujen prosenttiosuus sen sijaan ei kasvanut aiemmista vuosista. Autoja käsittelevien juttujen suhteellisen määrän kasvu oli huomattavaa vasta vuonna 1973 kokonaisjuttumäärän pienennyttyä. Vuosina 1966, 1973 ja 1979 esillä olivat autot-teeman sisällä enimmäkseen normaalit ralleihin kuuluvat tekniset ongelmat, autojen vaurioitumiset jne.

Toinen harppaus autoja käsittelevien juttujen lukumäärässä esiintyy vuodesta 1979 vuoteen 1985, jolloin myös autot-teemaa käsittelevien juttujen osuus kaikista Suurajo-jutuista oli korkeimmillaan, 55,7 %. Vuonna 1982 oli siirrytty "superautojen" eli B-ryhmän autojen aikaan, ja vuonna 1985 lehdistöä puhututtivat kehityksen kärjessä olevat ns. evoluutioautot. Vaikuttaa siis siltä, että erityisesti uusi ja kehittyneempi tekniikka on vetänyt tiedotusvälineiden huomiota autot-teeman puoleen.

Vuosina 1990 ja 1996 autoja käsittelevien juttujen lukumäärä säilyi suurena, mutta osuus kaikista jutuista laski kokonaisjuttumäärän kasvaessa. Autojen säilymisen yhtenä eniten käsitellyistä teemoista on taannut se, että autojen teknisistä ongelmista ja vaurioitumisista on tullut kilpailun arkipäivää, ja siten kilpailuselostusten pysyvä osa. Rallin muututtua yhä enemmän kuljettajien välisestä kilpailusta automerkkien väliseksi kamppailuksi, ovat esiin nousseet yhä useammin myös auton vaikutukset kilpailijan menestymiseen.

Vaikka autot-teema esiintyykin jutuissa hyvin usein, otsikoihin asti se on päässyt harvemmin. Vuosina 1966 ja 1973 autot tarjosivat ensimmäisen kerran aiheita muutamiin otsikoihin. 90-luvulla autot ylsivät otsikoihin useammin kuin aikaisemmin. Enimmillään autot esiintyivät vuonna 1990 11 jutun otsikossa, eli 6,5 %:ssa kaikista jutuista.



Kuvaaja 6.2.2.b: Järjestelyt-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

*Järjestelyt* (Kuvaaja 6.2.2.b): Järjestelyt-teemaa käsittelevien juttujen määrä on vaihdellut otosvuosittain, toisaalta vuosittaisesta juttumäärästä, toisaalta kunkin vuoden tapahtumista ja keskustelunaiheista riippuen, mutta osuus kaikista jutuista on ollut jatkuvasti melko suuri. Suurimmillaan se oli kahtena ensimmäisenä vuonna, jolloin juttujen kokonaismäärä oli hyvin pieni ja Suurajo-uutisointi keskittyi vain itse kilpailutapahtuman uutisointiin. Tällöin teema esiintyi peräti 60 %:ssa jutuista, mikä kuitenkin kappalemääräisesti tarkoitti vuonna 1951 vain kolmea (3) juttua ja vuonna 1956 12 juttua.

Vuonna 1961 järjestelyt-teemaa käsittelevien juttujen lukumäärä kasvoi hieman, mutta osuus kaikista jutuista laski juttujen kokonaismäärän kasvaessa. Vuonna 1966 järjestelyjä koskevien juttujen prosenttiosuus kasvoi juttujen kokonaismäärän rajusta kasvusta huolimatta, sillä järjestelyt-teemaa käsiteltiin todella paljon. Teema saavuttikin tällöin lukumääräisen huippunsa esiintyessään kaikkiaan 52 jutussa. Juuri aiemmin mainittu ennakkoharjoittelukiello ja reitin salassapitäminen suuntasivat kyseisenä vuonna runsaasti huomiota kilpailun järjestelykysymyksiin.

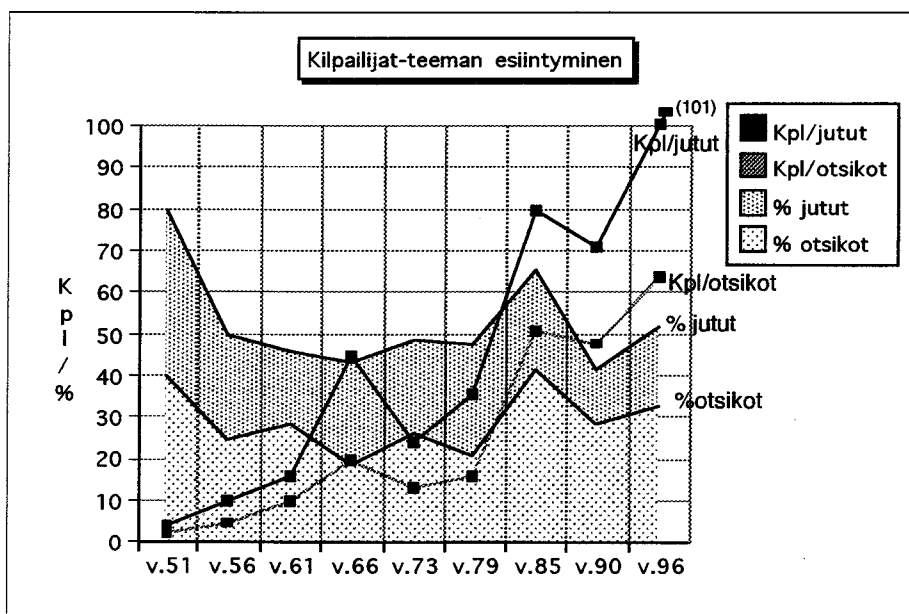
Vuonna 1973 järjestelyt-teemaa käsittelevien juttujen määrä laski, mutta osuus kaikista jutuista sen sijaan kasvoi lähes 50-luvun tasolle Suurajo-juttujen kokonaismäärän pudotessa. Vuosina 1979-1996 taas järjestelyt-teeman esiintyminen



jutuissa on vaihdellut. Pitkällä tähtäimellä suuntaus on ollut nouseva, mutta vuoteen 1990 asti järjestelyjä käsittelevien juttujen osuus kaikista jutuista kuitenkin laski, koska kokonaisjuttumäärä kasvoi huomattavasti.

Vuonna 1996 järjestelyt-teeman käsittely nousi toiseen huippuunsa, 45 juttuun. Myös prosentiosuus kääntyi jälleen nousuun teemaa käsittelevien juttujen muodostaessa 23,3 % kaikista jutuista. Tällä kertaa teemaa piti agendalla ennen kaikkea Suurajojen suuronnettomuus, joka nosti mm. katsojien sijoittelua ja erikoisko-keiden harjoittelua koskevat järjestelyt keskustelun aiheeksi ja toimittajien huomion kohteeksi.

Teeman runsaasta käsittelystä huolimatta järjestelyt ovat yltäneet melko harvoin otsikoiden aiheeksi. Eniten teema esiintyi otsikoissa vuosina 1966 (23 otsikossa) ja 1996 (15 otsikossa).



Kuvaaja 6.2.2.c: Kilpailijat-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojen käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

*Kilpailijat* (kuvaaja 6.2.2.c): Kuten edellä todettiin, on kilpailijat-teema kaikista yleisimmin esiintyvä teema tutkimuksen aineistossa. Vuosina 1951-1961 teeman käsittely oli vielä lukumääräisesti melko vähäistä kokonaisjuttumäärän ollessa pieni,

mutta kilpailijoita käsitelleet jutut muodostivat tällöin suuren osuuden kaikista jutuis-  
ta, vuonna 1951 peräti 80 prosenttia (4 5:stä jutusta).

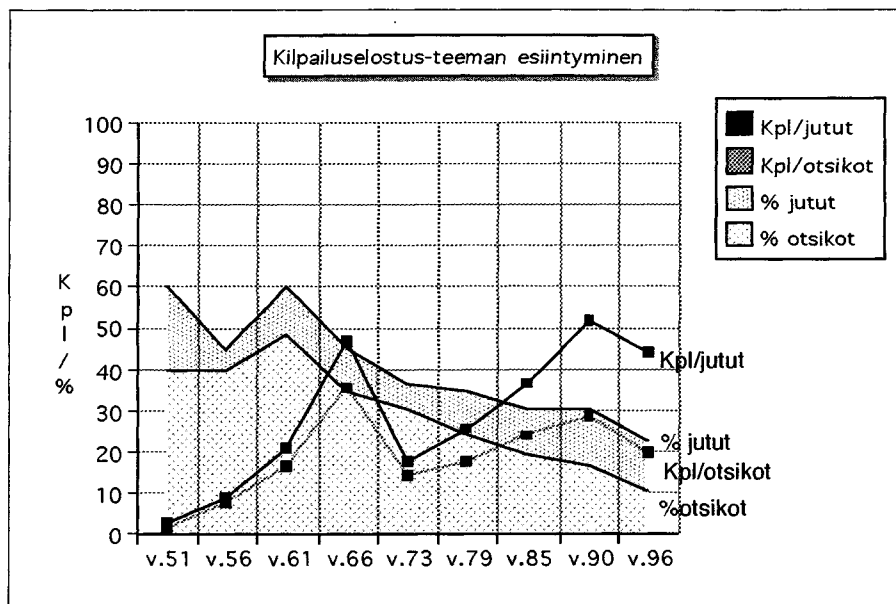
Vuosina 1966 ja 1973 kilpailijat-teemaa käsittelevien juttujen määrä noudatteli kokonaisjuttumäärän kehitystä, eli vuosi 1966 erottui selvänä piikkinä ja määrä laski taas vuoteen 1973 tultaessa. Vuonna 1979 määrä lähti taas nousuun, joka oli jyrkimmillään vuodesta 1979 vuoteen 1985. Vuonna 1985 kilpailijoita käsiteltiin peräti 80 jutussa, ja teemaa käsittelevät jutut muodostivat 65,6 prosenttia kaikista jutuista.

Vuonna 1990 kilpailijoita käsittelevien juttujen määrä laski hieman, mutta vuonna 1996 vuorossa oli jälleen jyrkkä nousu. Kilpailijoita käsitteleviä juttuja oli nyt peräti 101 kappaletta. Prosenttiosuus, 52,3 %, jäi kuitenkin jälkeen huippuvuosista.

Kilpailijat-teema on yltänyt usein myös otsikoihin, erityisesti 80- ja 90-luvuilla. Kehityksen taustalla vaikuttaakin varmasti urheilukulttuurin muutos: itse urheilutapahtuman sijasta valokeilassa on yhä useammin julkkiksen ja sankarin rooliin nousut kilpailija. Tämä kehitys näkyy myös kilpailijat-teemaa käsittelevien juttujen sisällössä: kun vielä Suurajojen alkutaipaleella kilpailijat-teeman sisältävissä jutuissa käsiteltiin lähinnä osallistujamääriä, kansallisuuksia jne., ovat kilpailijoiden haastattelut ja julkisjuttujen tyyppiset henkilökuvat vallanneet yhä enemmän tilaa nykyaikaa kohti tultaessa.

*Kilpailuselostus (kuvaaja 6.2.2.d):* Kolmanneksi yleisin Suurajo-aineiston teema, kilpailuselostukset, on luonnollisesti täysin erottamaton osa urheilutapahtumaa. Näin ollen teemaa käsittelevien juttujen määrässä ei näy kovin yllättäviä heittäilyitä: tapahtui mitä tapahtui, tietty määrä tuloksiin ja kilpailun tapahtumiin keskittyviä juttuja esiintyy aina.

Teeman esiintyminen onkin vaihdellut lähinnä kokonaisjuttumäärää seuraillen: vuonna 1966 teemaa käsittelevien juttujen määrä nousi jyrkästi yltäen 47 kappaleeseen, ja lähti sitten vuoden 1973 vuoden laskun jälkeen taas tasaiseen nousuun. Vuonna 1990 kilpailuselostusten määrä oli korkeimmillaan, 52 kappaletta. Vuonna 1996 juttujen määrä laski hieman, mikä saattaa johtua siitä, että suuronnettomuus vei paljon toimittajien huomiota, ja turvallisuus-teeman käsittely vaati tilaa, vaivaa ja aikaa, mikä oli oletettavasti pois muiden teemojen käsittelystä.



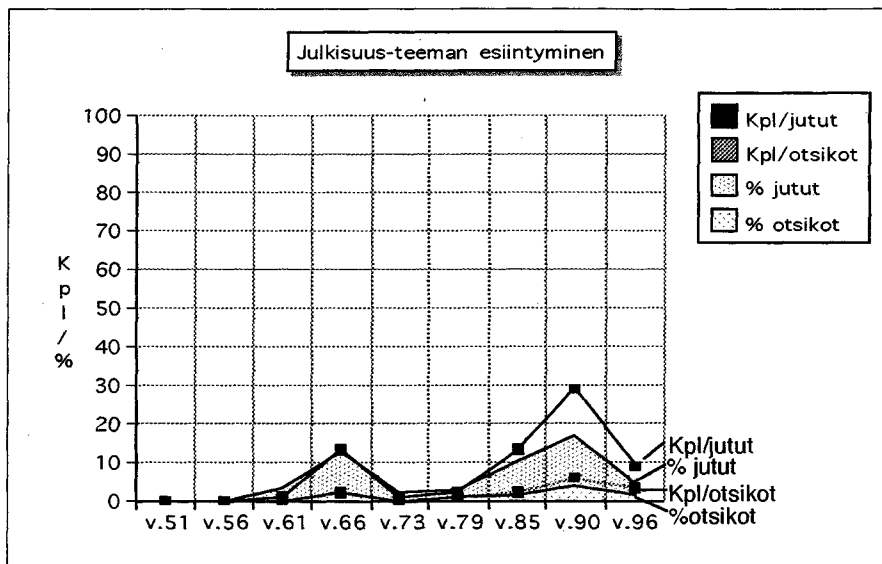
Kuvaaja 6.2.2.d. Kilpailuselostus-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojen käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

Kilpailuselostusten osuus kaikista jutuista on ollut tasaisessa laskussa vuoden 1961 jälkeen, jolloin se oli vuoden 1951 ohella korkeimmillaan, 60 %:ssa. Vuonna 1990 osuus kaikista jutuista oli enää 22,8 %. Suuntaus on luonnollinen, kun huomioidaan että kokonaisjuttumäärä on kasvanut ja yhä uudet teemat ovat vallanneet alaa "perinteisiltä".

Otsikoihin kilpailuselostus-teema ei ole yltänyt aivan yhtä usein kuin juttuihin, mutta teeman otsikoissa esiintyminen on seurailut tiiviisti jutuissa esiintymisen kaavaa.

## II Harvinaisemmat teemat

*Julkisuus (kuvaaja 6.2.2.e)*; Julkisuus-teeman esiintymiseen on selvästi vaikuttanut Suurajojen reaalihistoria. Yksittäiset tapahtumat ovat tiettyinä vuosina suunnanneet tiedotusvälineiden huomiota rallitapahtuman saamaan julkisuuteen. Ensimmäisen kerran tällainen piikki esiintyi vuonna 1966, jolloin salaiseksi tarkoitetun reitin paljastumisesta ja luvattomasta ennakkoharjoittelusta nousi suuri kohu. Tiedotusvälineillä oli olennainen osa "skandaalin" paljastamisessa, ja tutkimusaineiston lehdet yltyivät joidenkin tiedotusvälineiden toiminnasta tuhtuneina ruotimaan näiden toimintaa.

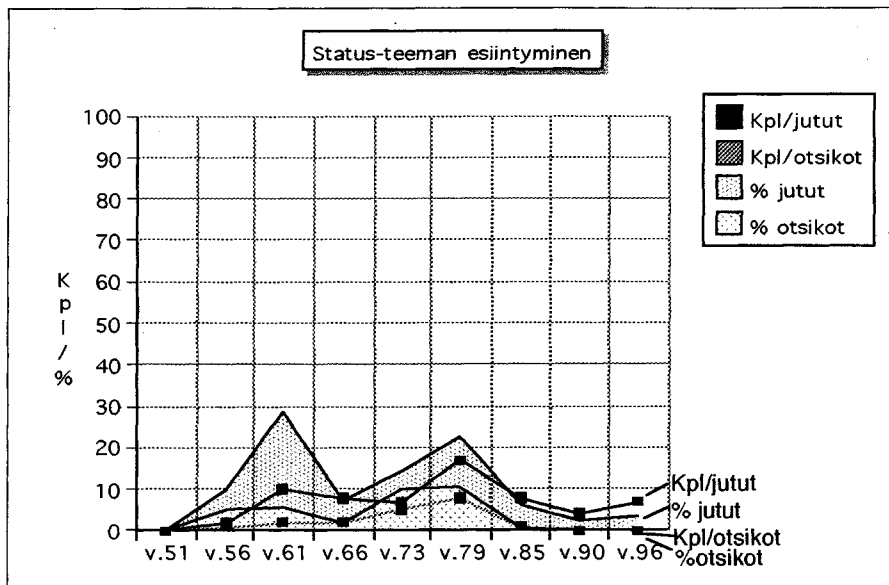


Kuvaaja 6.2.2.e: Julkisuus-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltasanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

Uudemman kerran julkisuus-teema on ollut runsaasti esillä 80- ja 90-luvuilla. Tällöin siitä on jo tullut melkolailla normaali ja itsestäänselvä rallikirjoittelun osa: esimerkiksi kilpailijahaastatteluissa kilpailijoiden kokemaa julkisuusmylly nousee usein esille. Vuoden 1990 piikkiin vaikutti kuitenkin voimakkaasti myös KävelyVauhti-liikkeen toiminta ja esilläolo tiedotusvälineissä. Lehdet käsittelevät julkisuus-teemaa KävelyVauhti-liikkeen yhteydessä: ne muun muassa arvostelivat liikettä julkisuushakuisuudesta ja katsoivat sen ennemminkin hyödyttävän Suurajoja tuomalla tapahtumalle julkisuutta (ks. esim. "Ralliprotestit kuivuivat kasaan", Ksml 15.8.1990).

Enimmillään julkisuus-teemaa käsiteltiin vuonna 1990 29 jutussa, mikä vastaa 17,1 %:ia otosajanjakson kokonaisjuttumäärästä. Otsikoihin julkisuus-teema on noussut paljon harvemmin kuin juttujen aiheeksi. Enimmillään julkisuus oli otsikoitten aiheena kuudessa (6) jutussa vuonna 1990. Muutenkin otsikoissa esiintymisen yleisyys on seurailut enimmäkseen jutuissa esiintymisen yleisyyttä.

*Status (kuvaaja 6.2.2.f):* Status-teema on pysynyt Suurajo-julkisuuden agendalla vuodesta 1956 lähtien, joskaan valtateemoihin se ei ole kuulunut. Rallin "epävirallinen status", eli kilpailun arvostus kilpailijoiden keskuudessa, ulkomailla jne. sekä tapahtuman merkitys suomalaisessa urheiluelämässä, on noussut melko säännöllisesti esiin Suurajo-jutuissa. Kilpailun "virallisen statuksen", eli kilpailun arvon, käsitteley taas on vaihdellut paljolti Suurajojen reaalihistorian mukaan.



Kuvaaja 6.2.2.f: Status-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojä käsittelevissä jutuissa vuosien 1951-1996.

Teema nousi voimakkaammin agendalle vuonna 1961. Tällöin kilpailun vakiintuminen ensimmäisen vuosikymmenen etsikkoajan jälkeen ja vuonna 1959 saavutettu EM-osakilpailun arvo näyttävät herättäneen toimittajat huomaamaan urheilutapahtuman merkityksen (ks. esim. "Jyväskylän Suurajot kohokohta koko maamme auto-urheilussa. Osanottajamäärä ennätysellinen", Ksml 6.8.79).

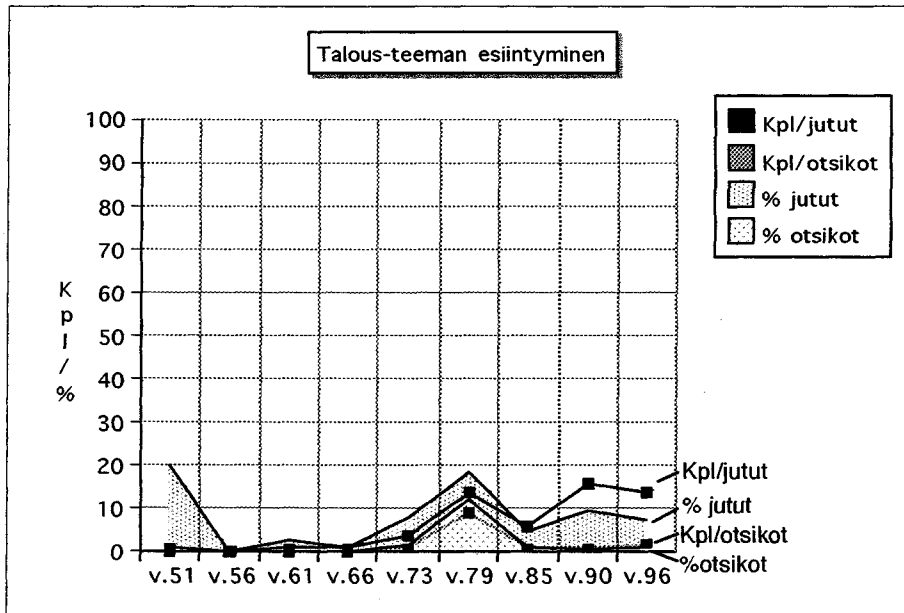
Vuosi 1973 ei erotu erityisempänä status-teeman esiintymisen huippuna, vaikka kilpailu saikin silloin MM-osakilpailun arvon. MM-arvoa toki käsiteltiin jutuissa, mutta edellisten vuosien Suurajojen "lamakausi" ei antanut paljon syytä kilpailun merkityksellä ja arvostuksella hekumointiin.

Vuonna 1979 status-teeman käsittely nousi huippuunsa. Teemaa piti tällöin pinnalla Suurajojen päällä häilynyt uhka MM-arvon menettämisestä, ja kilpailun jälkeen saatiinkin uutinen MM-arvon puolittumisesta, eli automerkkien MM-arvon poistumisesta ja pelkän henkilökohtaisen kuljettajien MM-arvon säilymisestä. Jo kilpailun aikana aihe herätti niin juttujen toimijat kuin toimittajatkin vuoroin huolestuneisiin, vuoroin toiveikkaisiin kommentteihin, ja päätöksen tultuakin asiassa riitti vielä sulattelemissa ja puimista.

Vuosina 1985-1996 status-teema on ollut jälleen vähemmän esillä, ja painottunut

enemmän kilpailun nauttiman arvostukseen ja merkitykseen. 1990-luvulla esillä ollut rallien vastustus sekä ikävää julkisuutta tuoneet onnettomuudet lienevät osaltaan motivoineet toimittajia tuomaan esiin kilpailun merkitystä urheilutapahtumana.

Status-teemaa käsittelevien juttujen osuus on pääasiassa seurailut lukumääräisiä vaihteluita, joskin se nousi korkeimmilleen, 28,6 %:iin, jo vuonna 1961, kun kokonaisjuttumäärä oli vielä alhainen. Otsikoissa teema on esiintynyt paljon harvemmin kuin jutuissa, enimmillään vuonna 1979 kahdeksassa (8) otsikossa.



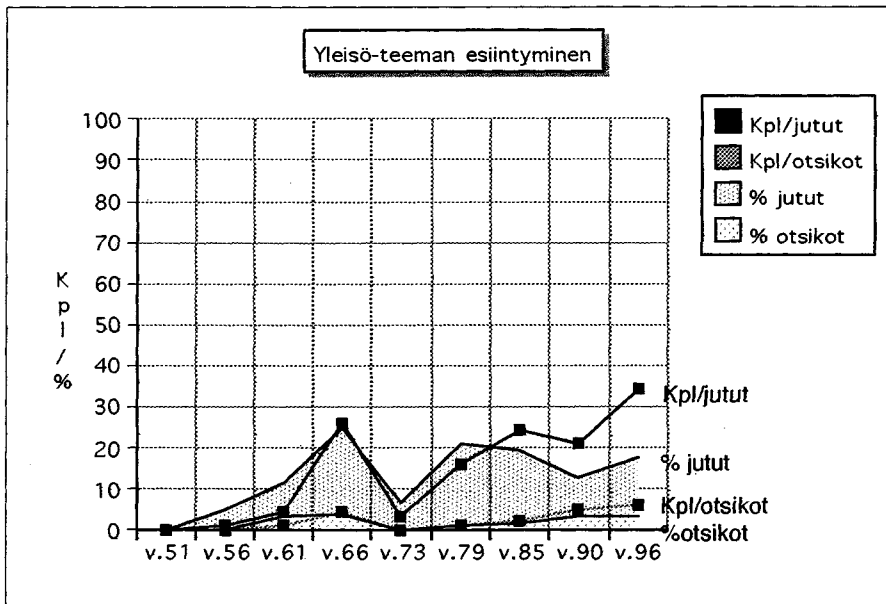
Kuvaaja 6.2.2.h :Talous-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutuissa vuosien 1951-1996.

*Talous (kuvaaja 6.2.2.h):* Talous-teeman käsittely tutkimuksen lehdissä on ollut melko vähäistä, vuosina 1951-1966 lähes olematonta (0 – 1 juttua vuotta kohti). Vuonna 1973 teemaa käsiteltiin neljässä jutussa, kun mm. tupakanmainontakielto ja sen vaikutukset Suurajojen talouteen nousivat esiin. Vasta vuonna 1979 teema kuitenkin hyppäsi selkeämmin agendalle, kun lehdissä suunnattiin aiempaa enemmän huomiota mm. sponsorointikysymyksiin. Juttujen lukumäärää nosti paljastunut Suurajo-lippujen väärännöstäpaus, joka on luettu talous-teemaan kuuluvaksi.

90-luvulla talous-teema on ollut jälleen voimakkaammin esillä, mikä johtunee osaltaan rallin luonteen muuttumisesta: rallibisneksessä liikkuvat yhä isommat rahat ja

sponsorintisopimukset ovat elinehto niin yksittäisille kilpailijoille kuin Suurajoillekin. Niinpä myös julkisuudessa sponsorointikysymykset otetaan yhä luontevammin esille niin kilpailuhaastatteluissa kuin Suurajojen taloutta käsitellessä.

Korkeimmillaan taloutta käsittelevien juttujen määrä oli vuonna 1990, 16 kappaletta. Juttujen osuus taas oli korkeimmillaan vuonna 1951, jolloin yksi juttu nosti osuuden 20 prosenttiin, sekä vuonna 1979, 18,7 %:ia. Otsikoissa teema ei ole juuri esiintynyt vuotta 1979 (9 talous-otsikkoa) lukuunottamatta.



Kuvaaja 6.2.2.i: Yleisö-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojen käsittelevissä jutuissa v. 1951-1996.

*Yleisö (kuvaaja 6.2.2.i):* Yleisö-teeman käsittely julkisuudessa on ollut melko runsasta, vaikkei se aivan pääteemojen viisikkoon ylläkään. Teeman merkitys on kasvanut nykypäivää kohti tultaessa.

Vielä 1950-luvulla Suurajot ei kerännyt kovin suurta yleisöä, joten teemaakaan ei käsitelty jutuissa, yhtä vuoden 1956 poikkeusta lukuun ottamatta. 1960-luvulla yleisömäärät lähtivät nopeasti kasvuun, mikä näkyi myös julkisuudessa. Kun yleisöä käsiteltiin vuonna 1961 vasta neljässä (4) jutussa, nousi yleisöä käsittelevien juttujen määrä vuonna 1966 perät 26 kappaleeseen. Yleisöstä oli tällöin jo tullut itsestään selvä osa rallikilpailuja, ja julkisuudessa pohdittiinkin muun muassa yleisön

käytöstä (ks. esim. "Katsojat motittivat ajajat Lahden radalla", HS 22.8.1961) sekä reittien hankalaa sijoittelua yleisön kannalta ("Tyhjään korpeen", HS 22.8.1961). Runsaasti huomiota saanut reitin salassapito lisäsi myös osaltaan yleisöä koskevaa kirjoittelua, olihan salaisilla reiteillä vaikutusta myös ralliyleisöön.

Vuonna 1973 yleisöä käsittelevien juttujen määrä laski jyrkästi kokonaisjuttumäärän laskun myötä, mutta vuodesta 1979 eteenpäin suuntaus on ollut nouseva. Vuonna 1985 yleisö-teeman käsittely saavutti toisen piikin (24 kappaletta), kun yleisön käyttäytymistä käsiteltiin erityisesti pinnalla olleen turvallisuus-teeman yhteydessä (ks. esim. "Rallijärjestäjien ikuinen pulma: Miten yleisö pidetään kurissa?", HS 22.8.1985). Korkeimmilleen (34 kappaleeseen) yleisöä käsittelevien juttujen määrä nousi kuitenkin vasta vuonna 1996, jolloin suuronnettomuus suuntasi huomiota mm. yleisön sijoitteluun reitin varteen.

Yleisöä koskevien juttujen osuus kaikista jutuista on seurannut pääasiassa lukumääräisiä vaihteluita. Korkeimmillaan se oli kuitenkin jo vuonna 1966, 25 %, sillä 90-luvulla korkea juttujen kokonaismäärä laski yleisö-teemaa käsittelevien juttujen osuutta. Otsikoihin yleisö-teema on noussut harvakseltaan, enimmillään kuuteen (6) otsikkoon vuonna 1996.

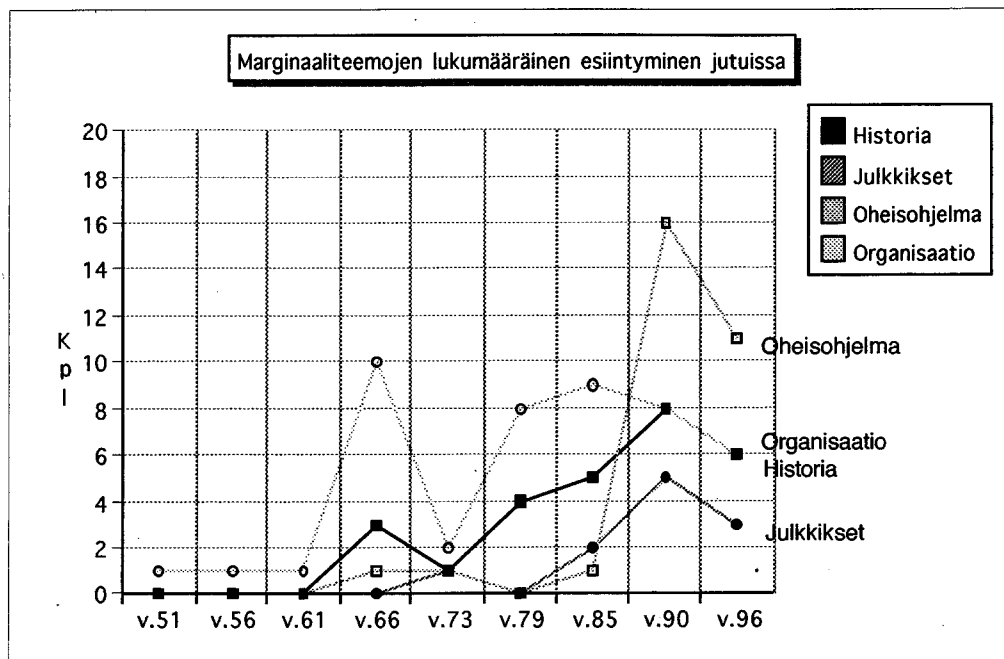
### III Marginaaliteemat (kuvaaja 6.2.2.i)<sup>14</sup>

*Historia:* Historia on ollut Suurajojen saamassa julkisuudessa yksi melko säännöllisesti esiintyneistä, mutta vain vähäistä huomiota saaneista "marginaaliteemoista". Agendalle se nousi ensimmäisen kerran vuonna 1966. Suurajojen alkutaipaleella ei luonnollisesti vielä ollutkaan juuri historiaa kerrattavaksi tiedotusvälineissä. Miellenkiinto Suurajojen alkutaipalen tapahtumia tarkasteleviin tai tietyistä osa-alueista historiallisia katsauksia luoviin juttuihin on lisääntynyt pikkuhiljaa ajallisen etäisyyden Suurajojen alkuvuoteen kasvaessa, joskaan suuntaus ei ole ollut tasaisen kasvava. Enimmilläänkin historia-teema esiintyi vain kahdeksassa (8) jutussa vuonna 1990. Prosenttiosuus kaikista jutuista taas oli korkeimmillaan vuonna 1979, 5,3 %.

Otsikoihin historia-teema on yltänyt lähes yhtä usein kuin juttuihin, sillä useimmiten nämä jutut ovat keskittyneet pelkästään historia-teemaan.

<sup>14</sup> Kaaviossa esitetään vain lukumääräinen esiintyminen jutuissa. Muut tarkat luvut (esiintyminen otsikoissa, sekä suhteelliset määrät) löytyvät liitteestä 2.





Kuvaaja 6.2.2.j: Marginaaliteemojen lukumääräinen esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutussa v..1991-1996.

**Julkkikset:** Julkkikset-teema on kaikista vähiten huomiota saanut kilpailu-pääluokan teema. Esiin se on noussut melko sattumanvaraisesti. Hieman useammin teema on esiintynyt jutuissa 90-luvulla, mikä voi osaltaan liittyä rallin yhä ”show-bisnesmäisempään” luonteeseen. Myös rallin 90-luvulla herättämä kritiikki näyttäisi nostattaneen jonkinlaista tarvetta marssittaa esiin julkisuudenhenkilöitä puolustamaan rallia (ks. esim. ”Kahvia kupissa, bensaa suonissa”, Iltä-Sanomat, 22.8.1990). Otsikoissa julkkikset ovat esiintyneet lähes yhtä usein kuin jutuissa.

Sekä julkkiksia käsittelevien juttujen, että otsikoitten osuus juttujen kokonaismäärästä – silloin kun teema on ylipäättänsä esiintynyt – on ollut kautta linjan pieni, enimmilläänkin vain 2,9 % juttujen tapauksessa ja 2,4 % otsikoitten tapauksessa.

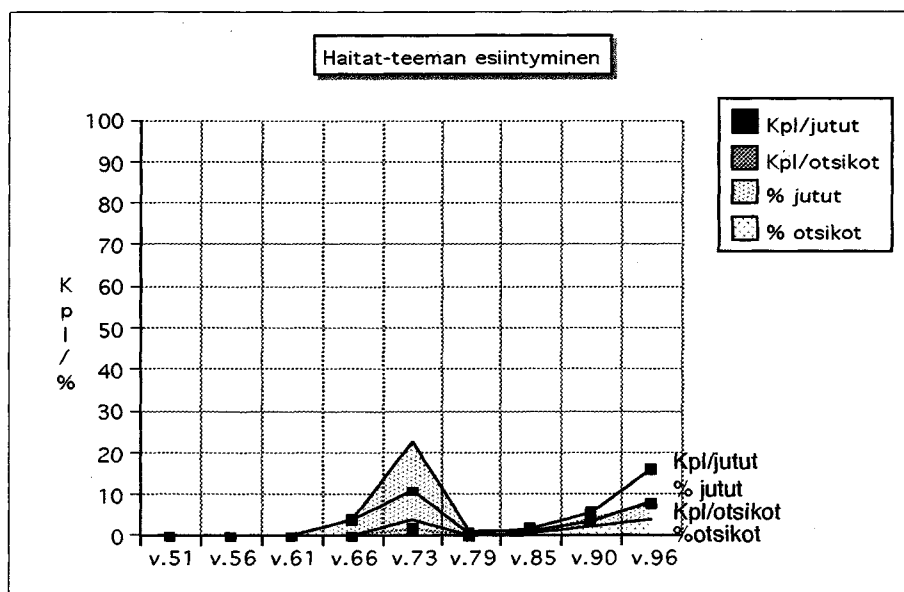
**Oheisohjelma:** Myös oheisohjelma on Suurajo-julkisuudessa vähän esillä olleita marginaaliteemoja. Esillä se on ollut lähinnä 90-luvulla, jolloin Suurajoista on paisunut jo kokonainen kansanjuhla ja karnevaalitapahtuma, joka näkyy paitsi rallireitien varrella myös kaupungin keskustassa. Enimmillään teema esiintyi vuonna 1990 16 jutussa (9,4 %:ssa jutuista) ja 11 otsikossa (6,5 %:ssa otsikoista).

**Organisaatio :** Organisaatio-teeman käsittely aineiston lehdissä on kaikkina otosvuosina ollut melko vähäistä. Mitkään erityiset tapahtumat eivät näytä mainittavasti vaikuttaneen teeman esiintymiseen, sillä vuonna 1996 tapahtunut täydellinen järjestäjien vaihtuminen ja organisaation muutoskin sijoittuu otosajanjakson ulkopuolelle.

Lehdissä on lähinnä satunnaisesti esitelty yksittäisiä organisaation jäseniä ja heidän työnkuvaansa (ks. esim "Valoisa Kai", Ksml 23.8.1979). Myös muitten teemojen yhteydessä Suurajojen organisaation rakenne nousee silloin tällöin esiin: erityisesti talkooväen osuutta on käsitelty mm. hyöty-teeman yhteydessä, sillä paikallisille yhdistyksille talkootyö on tärkeä tulonlähde (ks. esim. "Kutemajärven kylätoimikunta oli ahkerana. Ralli toi kypärärahat", Ksml 1.9.1990).

Korkeimmillaan organisaatiota käsittelevien juttujen määrä on ollut vuosina 1966, kymmenen (10) kappaletta, ja 1985, yhdeksän (9) kappaletta. Osuus kaikista jutuista oli enimmillään vuonna 1951, jolloin yksi teemaa käsitellyt juttu riitti nostamaan suhteellisen määrän 20 %:iin, sekä vuonna 1979, 10,7 %. Otsikoissa teema on esiintynyt hyvin harvoin, vuonna 1966 enimmillään kolmessa (3) otsikossa.

### 6.2.3. Vaikutukset-pääloukan teemojen esiintyminen



Kuvaaja 6.2.3.a: Haitat-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojen käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

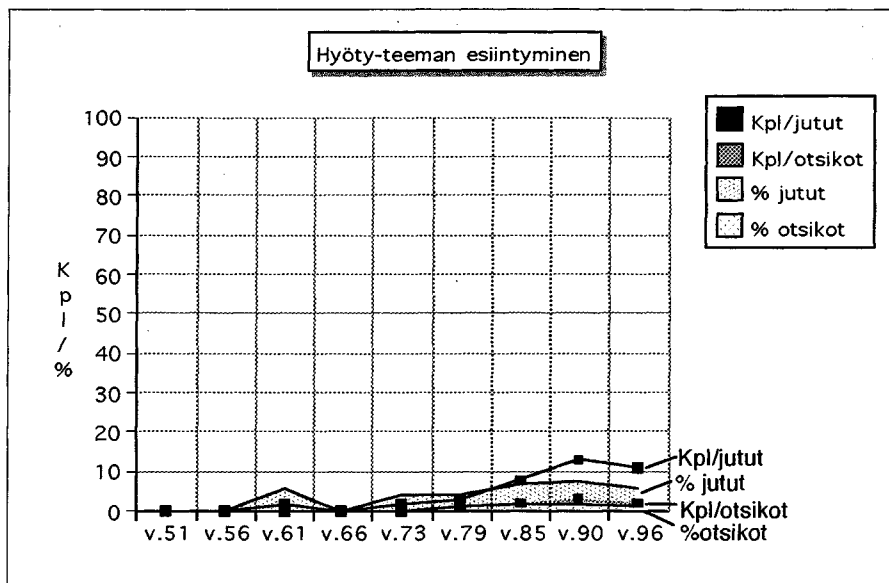
*Haitat (kuvaaja 6.2.3.a):* Kuten kilpailu-pääluokan teemojen, myös vaikutukset-pääluokan teemojen esiintymistä tiedotusvälineissä ovat ohjailleet paljolti otosvuosien konkreettiset tapahtumat ja puheenaiheet. Tämä näkyy erittäin selvästi myös haitat-teeman tapauksessa.

Ennemmin kuin toimittajat, haitat-teeman ovat nostaneet agendalle tiedotusvälineiden ulkopuoliset tahot toimillaan ja niiden perusteluilla. Ensimmäisen kerran teema nousi agendalle neljällä (4) jutulla vasta vuonna 1966, jolloin järjestäjät perustelivat ennakkoharjoittelukieltua harjoittelun reitin varren asukkaille aiheuttamalla häiriöllä.

Vuonna 1973 taas AKK päätti rajoittaa rallien lukumäärää ehkäistäkseen omaaloitteisesti paikallisille asukkaille aiheutettuja häiriöitä. Tällöin rallin aiheuttamista haitoista keskusteltiin jo 11 jutussa, sillä teeman noustua esiin AKK:n päätöksen myötä toimittajat lähtivät käsittelemään aihetta laajemminkin. Nimenomaan Keski-suomalaisessa, jonka levikkialuetta kysymys läheisesti kosketti, julkaistiin Suurajo-liitteessä useampia juttuja, joissa reitin varren asukkaita haastateltiin mm. rallin haitoista (ks. esim. "Matkijat ja yleisö häiritsevät eniten", Ksml 2.8.1973).

Vuosina 1979 ja 1985 haitat-teema jäi lähes unohduksiin, kun mitään erityistä sysäystä aiheen käsittelyyn ei ilmennyt. Vuonna 1990 teemaa käsiteltiin taas jonkin verran. Tällä kertaa uutisainesta tarjosivat enimmäkseen rallin aiheuttamat käytännön ongelmat: muutokset kaupungin liikennejärjestelyissä, väärillä radiopuhelintaajuuksilla liikkuva ralliväki jne. Vuonna 1996 teeman käsittely nousi huippuunsa, 16 juttuun. Nyt pinnalla oli ennen kaikkea Suurajo-yleisön häiriköinti, sillä Kauppakadulle levinnyt Suurajo-humu on näkynyt viime vuosina niin poliisin työllistymisenä kuin katujen siivottomuutenakin. Esillä olivat jonkin verran myös muut Suurajojen aiheuttamat haitat, kuten liikenne-ruuhkat ja matkapuhelinlinjojen ruuhkautuminen.

Haittoja käsitteleviin juttujen osuus kaikista jutuista on ollut hyvin pieni lukuunottamatta vuotta 1973, jolloin kokonaisjuttumäärän ollessa pienin haittoja käsittelevien juttujen osuus nousi 22,4 %:iin. Vuonna 1996 päästiin vain 8,3 %:iin. Otsikoissa teema on esiintynyt harvemmin kuin jutuissa, joskin noudatellen jutuissa esiintymisen kaavaa. Enimmillään haitat esiintyi kahdeksassa (8) otsikossa vuonna 1996.



Kuvaaja 6.2.3.b: Hyöty-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojä käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

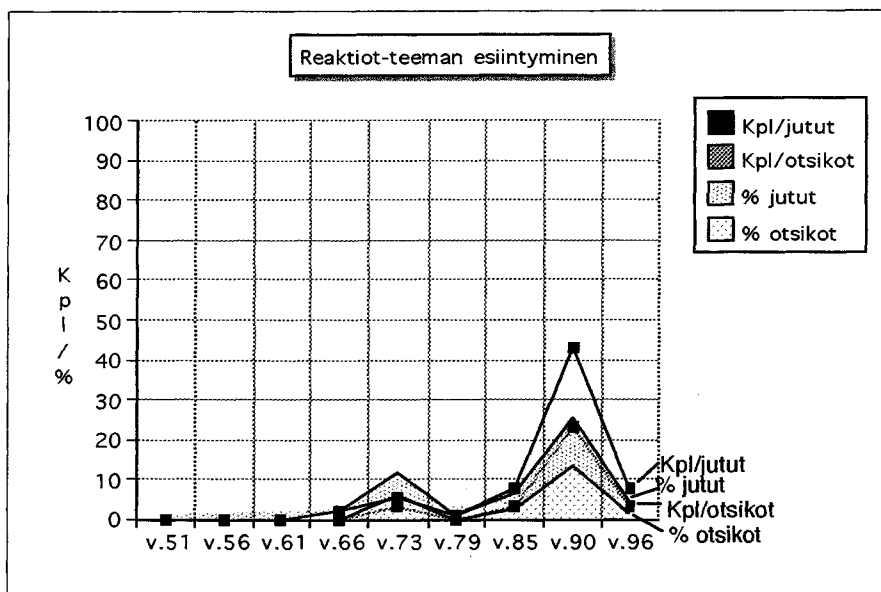
*Hyöty* (kuvaaja 6.2.3.b): Suurajojen tuottamaa hyötyä on käsitelty Suurajojulkisuudessa määrällisesti yllättävän vähän, ottaen huomioon, miten kiivaasti tapahtuman tarpeellisuutta ja hyödyllisyyttä Jyväskylän seudulle on puolustettu toimittajien mielipidekirjoituksissa ja pääkirjoituksissa (ks. esim. "Suurajot pelkkää plussaa", Ksm1 2.8.1985). 50-luvulla hyötyjä ei käsitelty lainkaan, ja 60- ja 70-luvuillakin esiin nousi lähinnä majoitusliikkeiden täyttyminen ja Suurajojen seudulle tuoma ihmisvilinä. Suoranaisemmin hyötyihin kiinnitettiin huomiota vasta 80- ja 90-luvuilla, kun esiin nousivat paikallisille yrittäjille ja talkootyötä tekeville paikallisille yhdistyksille ja kylätoimikunnille koituvat taloudelliset hyödyt sekä Suurajojen pr-arvo.

Osaltaan huomion lisääntymiseen on luonnollisesti vaikuttanut tapahtuman kehitys: Suurajojen tuodessa Jyväskylään yhä enemmän väkeä ja rallitapahtuman laajennuttua käsittämään myös monenlaista oheishjelmaa, yhä useampi yrittäjä pääsee lohkaisemaan palansa Suurajo-kakusta. Yksittäiset tapahtumat eivät ole näyttelleet kovin ratkaisevaa roolia teeman agendalle nostamisessa, joten toimittajien omalla aktiivisuudella ja mielenkiinnolla on ollut asian käsittelyssä ratkaiseva rooli.

Osansa teeman lisääntyneeseen käsittelyyn 90-luvulla saattaa olla Suurajojen vastustuksen voimistumisella. Kun Suurajot herätti erityisesti ympäristöaktivistien

taholla voimakasta arvostelua vuonna 1990, nousi myös hyötyjen käsittely lehtien palstoilla huippuunsa, 13 juttuun. Suurajojen tarpeellisuutta olivat valmiit puolustamaan niin toimituksen ulkopuoliset tahot, kuin itse toimittajatkin mielipideaineistossa.

Hyöty-teemaa käsittelevien juttujen osuus kaikista jutuista on ollut pieni, enimmilläänkin vain 7,6 %. Otsikoissa teema on esiintynyt harvoin, enimmillään kolmessa (3) otsikossa vuonna 1990.



Kuvaaja 6.2.3.c: Reaktiot-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojen käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

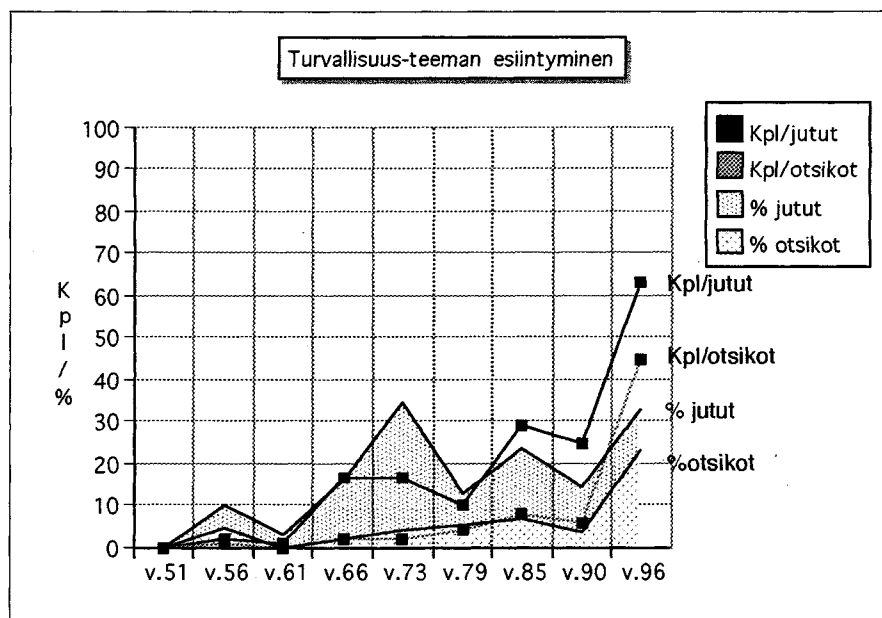
*Reaktiot (kuvaaja 6.2.3.c):* Reaktiot ja kannanotot rallin puolesta ja rallia vastaan ovat nousseet tiedotusvälineiden agendalle kausittain. Ensimmäinen pienempi huippu erottuu vuonna 1973. Tällöin teeman nosti pinnalle rallien järjestämisestä tehty eduskuntakysely ja AKK:n rallien lukumäärän rajoittamispäätös, jonka taustalta löytyivät siis rallin paikallisille asukkaille aiheuttamat häiriöt ja herättämä vastustus. Tätä ennen rallin vastustus oli noussut esille vain kahdessa jutussa vuonna 1966.

Teeman käsittely oli lähes olematonta jälleen vuonna 1979, kunnes lisääntyi uudelleen 80- ja 90-luvuilla. Vuosina 1985 ja 1996 reaktiot -teemaa pitivät esillä lähinnä turvallisuuskysymykset. Vuonna 1985 sattuneet useat vakavat ulosajot ja loukkaan-

tumiset sekä vuoden 1996 suuronnettomuus nostivat väistämättä esille kysymyksen riskialttiin lajin järkevyydestä ja oikeutuksesta.

Vuonna 1990 reaktiot-teeman käsittely nousi sekä lukumääräiseen (43 kpl) että prosentuaaliseen (25,3 %) huippuunsa, kun Suurajoja vastustamaan nousi vasta perustettu KävelyVauhti-liike. KävelyVauhdin mielenosoitukset ja kannanotot aiheuttivat ketjureaktion: pian asiaa puivat lehtien palstoilla niin kilpailijat, järjestäjät, autojärjestöjen edustajat ja yleisö kuin asukkaat, viranomaiset ja julkkiksetkin. Kantaa ottivat myös itse toimittajat kommentissaan. Kantaa otettiin niin KävelyVauhti-toimikunnan ajamiin tavoitteisiin, toimintatapoihin kuin itse ralliinkin.

Otsikoissa reaktiot-teema on näkynyt samoina vuosina kuin jutuissakin, joskin hieman harvemmin. Enimmillään teema ylsi peräti 23 otsikkoon vuonna 1990.



Kuvaaja 6.2.3.d: Turvallisuus-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

*Turvallisuus (kuvaaja 6.2.3.d):* Suurajohistorian ja turvallisuus-teeman esiintymisen tarkastelu paljastaa, että turvallisuuskysymyksen käsittely on useammin ollut jälki-viisasta kuin ennakoivaa. Silloin kun mitään ei ole tapahtunut, jutuissa on lähinnä luottavaisesti esitelty turvallisuusjärjestelyjä niiden toimivuutta kyseenalaistamatta ja

turvallisuusriskejä pohtimatta. Vasta kun vakavia onnettomuuksia on tapahtunut, turvallisuuskysymysten ja -riskien pohdinta on lisääntynyt huomattavasti; on alettu kysellä, missä menttiin vikaan. Agendalla turvallisuus-teema on kuitenkin pysynyt jatkuvasti sinne kerran noustuaan, sillä vähemmän vakavat ulos- ja ympäriajot ovat osa rallin arkipäivää. Vaikutukset-pääluokan teemoista se onkin eniten käsitelty teema.

Vuonna 1950 turvallisuus-teema ei esiintynyt aineistossa lainkaan. Vuosina 1956 ja 1961 esiin nousivat ohimennen vain kilpailijoitten pienemmät onnettomuudet. Vasta vuonna 1966 teema sai enemmän huomiota. Sekä toimittajia, että järjestäjiä oli kenties ravistellut edellisenä vuonna tapahtunut kuolonuhrin vaatinut onnettomuus. Vuonna 1966 Suurajojen turvajärjestelyitä parannettiin: reitin varren "tarpeellisiin kohtiin" saatiin esimerkiksi ensimmäistä kertaa ammattitaitoinen ensiapu- ja lääkintähenkilöstö (Ukkonen 1990, 94). Näin olen ennen kaikkea turvajärjestelyt olivat tiedotusvälineiden valokiilassa kyseisenä vuonna, "normaaleiden" onnettomuuksien lisäksi. Turvallisuus-teemaa käsiteltiin kaikkiaan 17 jutussa.

Vuonna 1973 turvallisuus-teeman saaman julkisuuden määrä pysyi samana, joskin kokonaisjuttumäärän laskun vuoksi teeman prosenttiosuus nousi nyt korkeimmalleen, 34,7 %:iin. Edelleen huomio kiinnittyi lähinnä turvajärjestelyihin ja pikkuonnettomuuksiin. Myös autojen tekninen kehitys ja noupeuksien kasvu herätti tänä vuonna joitakin huolestuneita puheenvuoroja.

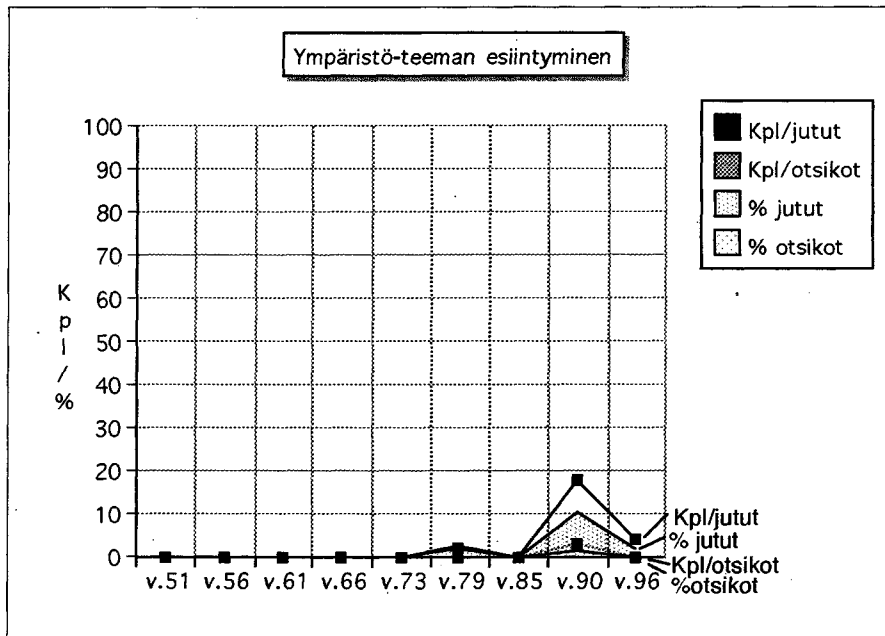
Vuonna 1979 turvallisuus-teeman saama julkisuus laski hieman, mutta nousi harppauksella 29 kappaleeseen vuonna 1985. Edellisenä vuonna sattunut Suurajojen siihen asti pahin onnettomuus, joka aiheutti useita loukkaantumisia, sekä vuoden 1985 MM-ralliosakilpailuissa sattuneet useat onnettomuudet ja yksi kuolemantapaus nostivat turvallisuuden Suurajo-vuoden kuumaksi puheenaiheeksi. Kirjoittelun kohteena olivat nyt ennen kaikkea juuri turvallisuusriskit ja niiden ehkäisy.

Vuonna 1990 onnettomuuksien opetukset näyttivät jo unohtuneet, ja KävelyVauhtiliike ja ympäristöteema olivat syrjäyttäneet turvallisuusriskien pohdinnan. Turvallisuus-teemaa käsitteleviä juttuja esiintyi kuitenkin edelleen lähes edellisvuoden verran, sillä kilpailussa sattui useita pieniä onnettomuuksia.

Vuonna 1996 turvallisuus-teemaa käsittelevien juttujen määrä nousi huippuunsa Suurajo-historian pahimman onnettomuuden vuoksi. Onnettomuuden uutisointi,

syiden pohdinta ja onnettomuuden tutkinnan selostukset nostivat määrän peräti 63 juttuun, mikä muodosti lähes kolmasosa kaikista vuoden 1996 Suurajo-jutuista.

Otsikoihin turvallisuus-teema ei ole yltänyt kovin usein ennen vuotta 1996, jolloin se esiintyi kaikkiaan 45 otsikossa.



Kuvaaja 6.2.3.e: Ympäristö-teeman esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keskiuomalaisen Suurajo käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

*Ympäristö (kuvaaja 6.2.3.e):* Ympäristö-teema on julkikset-teeman jälkeen kaikista vähiten Suurajo-julkisuudessa esiintynyt teema. Agendalle noustakseen se on tarvinnut omat "asianajajansa" pitämään ääntä aiheesta.

Vuonna 1979 ympäristö-teemaan luettava energiakysymys nousi esiin kahdessa jutussa toisen öljykriisin ja FIA:n energiansäästökampanjan tehtyä aiheen ajankoh-  
taiseksi. Vielä vuoden 1973 Suurajoissa energiakysymyksistä ei huolehdittu, vaan järjestäjät tulivat tietoisiksi uhkaavasta energiapulasta vasta talvella (Ukkonen 1990, 136). Energiakysymys lähes unohdettiin Suurajo-agendalta, kun toisesta öljykriisistä oli selvitty. Jatkossa ympäristö-teema painottui enemmänkin saasteon-  
gelmaan.



Toisen kerran ympäristöteema nousi agendalle vasta vuonna 1990. Tällöin teeman esiin nousu oli KävelyVauhti-liikkeen ansiota, sillä se toimi keskustelun käynnistäjänä muitten toimijoiden ja toimittajien asettautuessa lähinnä vastaajan ja Suurajojen puolustajan rooliin.

Huomionarvoista on se, että vaikka KävelyVauhti-ryhmän toiminnassa ja tavoitteissa oli kyse ennen kaikkea ympäristökysymyksestä, itse ympäristöasian käsittely jäi kuitenkin paljon vähäisemmälle huomiolle tiedotusvälineissä, kuin KävelyVauhti-liikkeen ja sen tempauksien ruotiminen, sekä eri tahojen yleiset kannanotot rallin puolesta ja vastaan. Olennaisempaan siis pidettiin sitä, että KävelyVauhti-liike vastustaa Suurajoja ja sitä, millä keinoin se niitä vastustaa, kuin sitä, *miksi* se vastustaa tapahtumaa. Siinä missä reaktioita käsiteltiin 43 jutussa ja 23 otsikossa, ympäristöasia oli esillä vain 18 jutussa ja kolmessa (3) otsikossa.<sup>15</sup>

KävelyVauhti-liikkeen vuonna 1991 saamaa julkisuutta proseminarityössään tutkinut Markku Parkkonen on tehnyt saman havainnon sanomalehtien kirjoittelusta. KävelyVauhti-liikkeen toiminta kiinnosti lehtiä liikkeen sanomaa enemmän. Uutisissa todettiin yleensä vain liikkeen vastustavan ralleja, eikä esitelty näitten tavoitteita ja aatteita tarkemmin. (Parkkonen 1991, 22.)

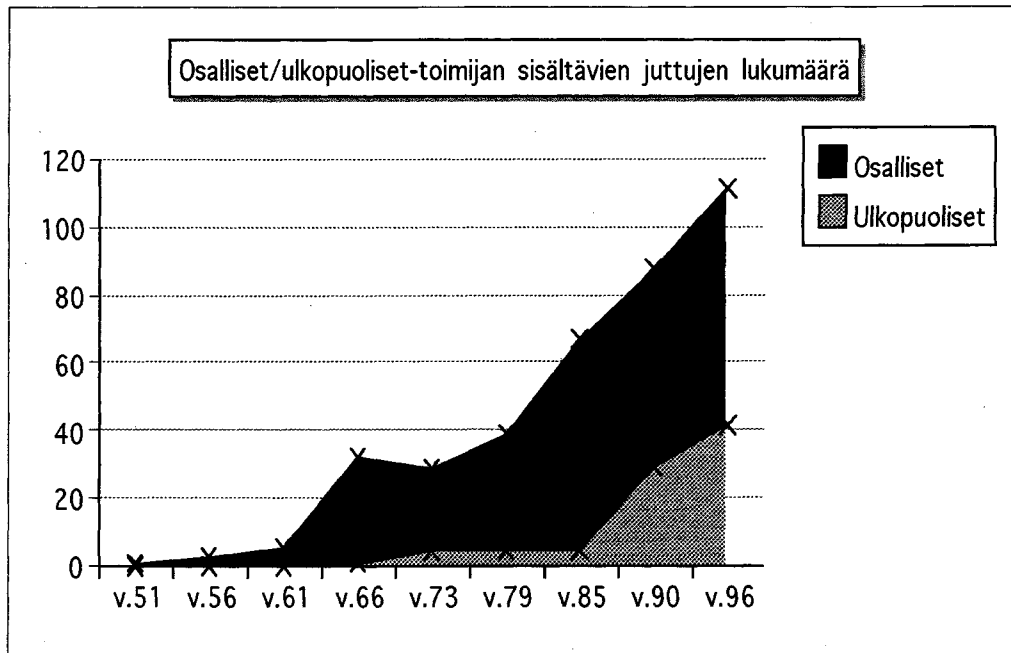
Tämä ilmiö ei toki kosketa pelkästään KävelyVauhti-liikettä, vaan esiintyy yleisemminkin erilaisten kansalaisliikkeiden aktioiden uutisoinnin yhteydessä. Esimerkiksi Heidi Laaksonen ("Median marginalisoimat –", Muutoksen kevät 4/1997) on havainnut kansalaisaktivistien Suomen tiedotusvälineissä saamaa julkisuutta tutkiessaan, että lehdissä keskitytään usein ennemminkin aktivistien iän ja ulkonäön kuvailemiseen tai mielenosoituksessa syntyneiden levottomuuksien korostamiseen, kuin itse vastustettavaan asiaan.

Vastaavia havaintoja on tehty myös ulkomaisista tiedostuvälineistä. Esimerkiksi Halloran, Elliot ja Murdock (Hémanus 1973, 98-99) tutkivat Lontoossa vuonna 1968 pidetyn suuren Vietnamin sodanvastaisen mielenosoituksen saamaa julkisuutta ja totesivat, että tiedotusvälineet kiinnittivät suhteetonta huomiota sattuneisiin varsin vähäisiin levottomuuksiin verrattuna siihen, miten paljon ne kertoivat mielenosoittajien pämääräistä. Tutkijoiden lähtökohtauksena oli se, että toimittajat ovat usein tiedostamattomasti omaksuneet kaavoittuneen eli stereotyyppisen näkemyksen uutistapahtumasta, ja tämä ohjaa heitä aineiston hankinnassa ja muotoilussa.

<sup>15</sup> Sama ilmiö tulee esiin myös laadullisessa tarkastelussa luvussa 8.

### 6.3. Jutuissa esiintyvät toimijat

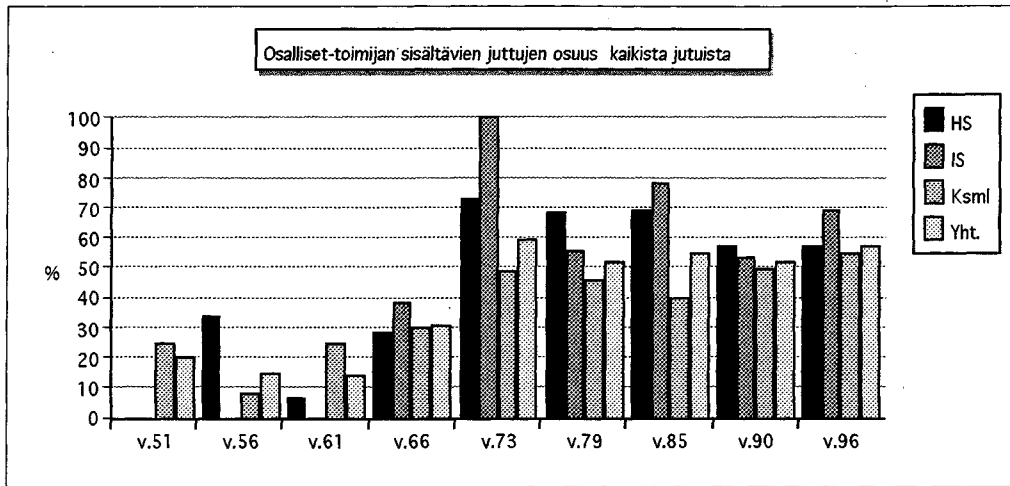
#### 6.3.1. Osalliset- ja ulkopuoliset-pääluokkien esiintyminen



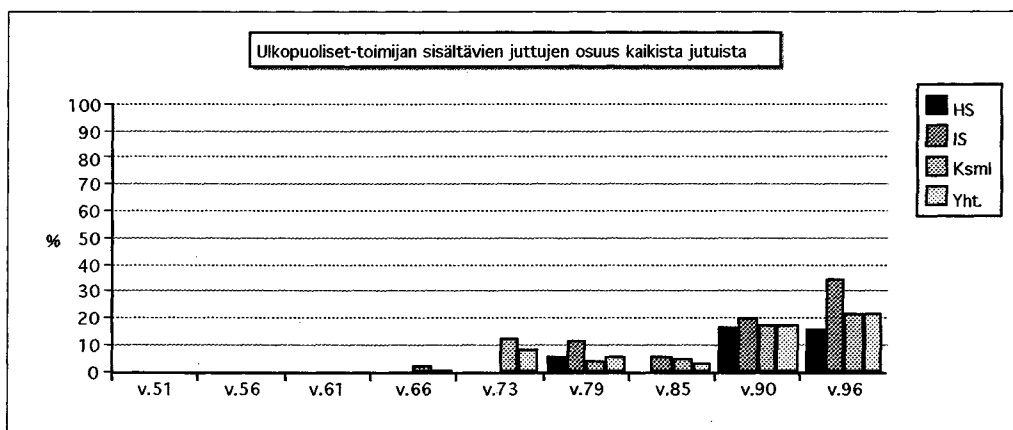
Kuvaaja 6.3.1.a: Osalliset- ja ulkopuoliset-pääluokkiin kuuluvien toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajoja-jutuissa vuosina 1951-1996.

Kuten oheisesta kaaviosta (6.3.1.a) käy ilmi, Suurajo-julkisuudessa osalliset-pääluokkaan kuuluvat toimijat ovat saaneet äänensä kuuluville huomattavasti useammin kuin ulkopuoliset-pääluokkaan kuuluvat. Ensimmäisen kerran ulkopuolinen toimija esiintyi yhdessä (1) jutussa vasta vuonna 1966, ja vasta 90-luvulla ulkopuoliset toimijat ovat nousseet voimakkaammin esille julkisuudessa, esiintyen enimmillään 42 jutussa vuonna 1996.

Kehitys on luonnollinen, kun sitä vertaa teemojen esiintymisen kehitykseen: Niin kauan kuin jutut käsittelivät lähes pelkästään kilpailu-pääluokkaan kuuluvia teemoja, aiheita kommentoivat niistä parhaiten tietävät, eli kilpailussa osallisena olevat osallisena olevat toimijat, kuten järjestäjät ja kilpailijat. Vaikutukset-pääluokan teemojen yleistyessä ovat sen sijaan äänensä saaneet kuuluville yhä useammat ulkopuoliset-pääluokkaan kuuluvat toimijat.



Kuvaaja 6.3.1.b: Osalliset-pääluokkaan kuuluvia toimijoita sisältävien juttujen osuus kaikista Suurajotutuista Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa, Keski-suomalaisessa vuosina 1951-1996.



Kuvaaja 6.3.1.c: Ulkovaliset-pääluokkaan kuuluvia toimijoita sisältävien juttujen osuus kaikista Suurajotutuista Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keski-suomalaisessa vuosina 1951-1996.

Kuten toimijoitten suhteellisia määriä kuvaavista kuvaajista (6.3.3.b ja 6.3.3.c) käy ilmi, on toimijoitten esiintyminen jutuissa ylipäättänsäkin yleistynyt vuosikymmenten kuluessa. 50- ja 60-luvuilla edes osalliset-pääluokkaan kuuluvia toimijoita ei esiintynyt vielä kovin suuressa osassa juttuja, vaan suurin osa jutuista oli toimittajan selostuksia, joista ainakin näkyvät lähteet ja "vieraat puheet" puuttuivat.

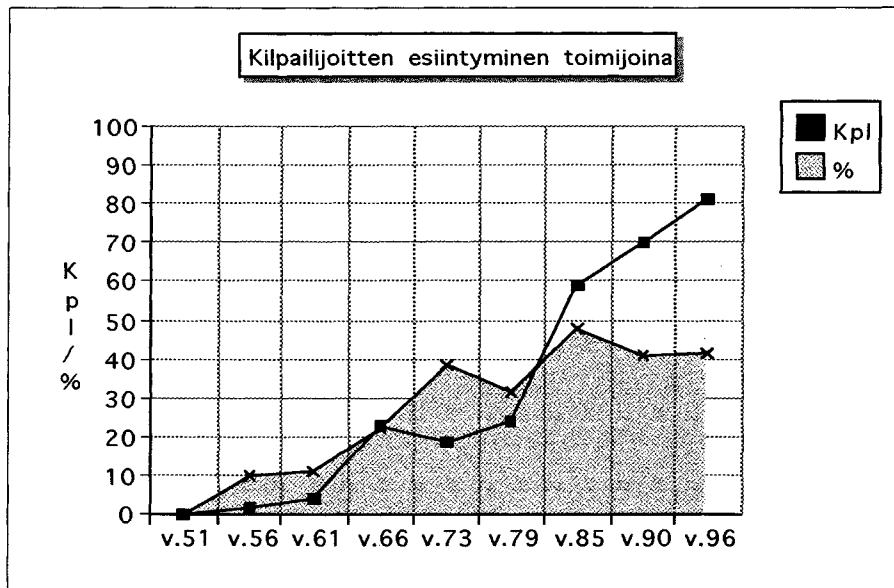
Vuodesta 1973 lähtien taas osalliset-pääluokan toimijoita sisältävien juttujen prosenttiosuus lehtien yhteenlasketusta aineistosta on ylittänyt otosvuosina 50 %:n rajan, vaihdellen hieman lehdestä toiseen. Ilta-Sanomissa tämän pääluokan toimijat ovat esiintyneet enimmillään, vuonna 1973, jopa 100 %:ssa, kun taas Keski-suomalaisessa osalliset-pääluokan toimijoita sisältävien juttujen osuus on kaikkina

otosvuosina jäänyt alle 50 %:iin vuotta 1996 lukuunottamatta.

Ulkopuoliset-päälukan toimijoita sisältävien juttujen osuus kokonaisjuttumäärästä on ollut vaatimaton kautta linjan, myös 90-luvulla. Vuonna 1996 osuus oli enimmäkseen lehtien yhteenlasketusta aineistosta 21,8 prosenttia, vaihdellen Helsingin Sanomien 16,1 %:sta Ilta-Sanomien 34,8 %:iin.

### 6.3.2. Osalliset-päälukan toimijoiden esiintyminen

#### I Hallitsevat toimijat



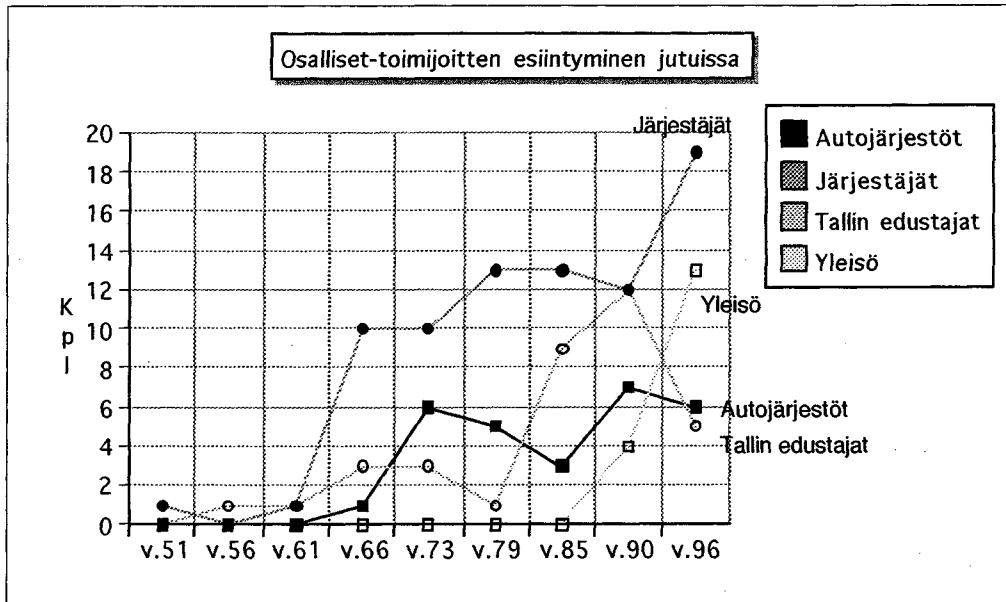
Kuvaaja 6.3.2.a: Kilpailijoiden esiintyminen toimijoina Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-käsittelyissä jutuissa vuosina 1951-1996.

*Kilpailijat (kuvaaja 6.3.2.a):* Kilpailijat on Suurajo-julkisuudessa ylivoimaisesti eniten esillä ollut ja samalla ainoa kaikissa aineiston lehdissä selkeästi hallitseva toimijaluokka – mikä on luonnollista sikäli, että koko rallitapahtuma pyöri ennen kaikkea kilpailijoiden ympärillä. Kilpailijatkään eivät kuitenkaan esiintyneet julkisuudessa erityisen runsaasti ennen kuin vuonna 1966, jolloin kilpailijat saivat äänensä kuuluville aiemman muutaman jutun sijasta jo 23 jutussa.

Todellinen harppaus Suurajo-julkisuuden hallitseviksi toimijoiksi tapahtui kuitenkin vasta vuonna 1985, jolloin myös kilpailijat-teeman käsittely kasvoi huomattavasti.

80- ja 90-luvuilla kilpailijoiden henkilökuvat ja kilpailuhistoriat ovat olleet Suurajo-julkisuudessa keskeisessä roolissa, ja luonnollisesti näissä jutuissa ovat useimmin puhuneet itse kilpailijat.

II Harvinaisemmat toimijat (Kuvaaja 6.3.2.b):



Kuvaaja 6.3.2.b :Osalliset-pääluokan harvinaisempien toimijoiden, autojärjestöjen, järjestäjien, tallin ja yleisön edustajien, lukumääräinen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-Suomalaisen Suurajoja käsittelevissä jutuissa vuosina 1951-1996.

**Autojärjestöt :** Autojärjestöjen edustajat ovat esiintyneet Suurajo-julkisuuden toimijoina luonnollisesti eniten silloin, kun julkisuudessa on puututtu erityisesti niiden vastuualueeseen kuuluviin teemoihin tai kun ne ovat joutuneet reagoimaan ralliin kohdistuviin syytöksiin. Niinpä autojärjestöt nousivat toimijana selvemmin agendalle vasta vuonna 1973, kun AKK:n päätös rallien määrän rajoittamisesta oli voimakkaasti esillä julkisuudessa. Vuonna 1979 taas autojärjestöjen edustajia kuultiin lähinnä Suurajojen MM-arvon kohtaloa käsittelevissä jutuissa.

Vuonna 1985 autojärjestöjen esiintyminen julkisuudessa laski hieman kahdesta edellisestä otosvuodesta, mutta 90-luvulla autojärjestöt esiintyivät taas useammin toimijana, tällä kertaa kommentoiden mm. ympäristö- ja turvallisuuskysymyksiä. Enimmillään autojärjestöjen edustajat esiintyivät vuonna 1990 seitsemässä jutussa, mikä muodosti vain 4,1 % otosvuoden kokonaisjuttumäärästä. Prosenttiosuus oli korkeimmillaan (12,2%) vuonna 1973 kokonaisjuttumäärän ollessa pieni.

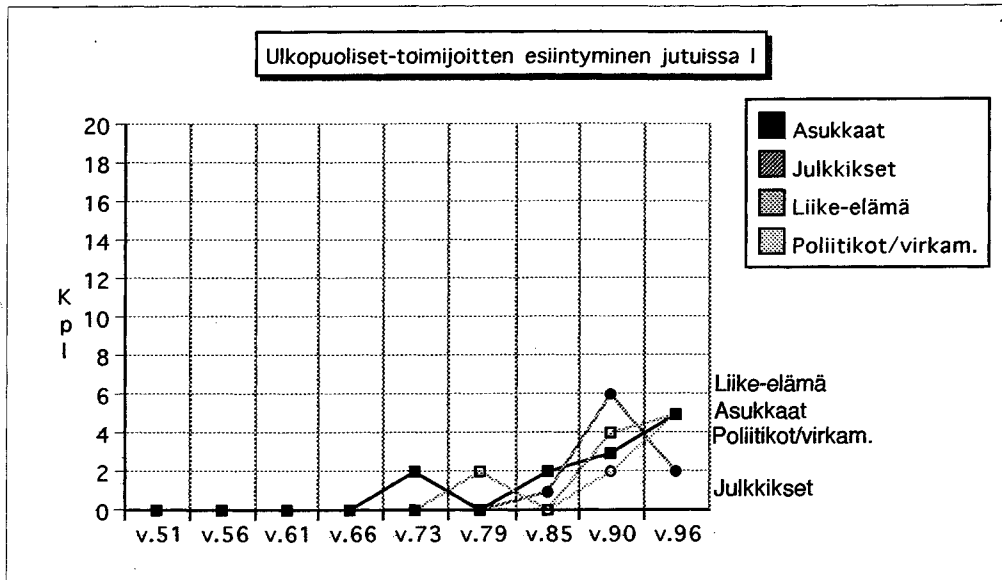
*Järjestäjät:* Järjestäjät ovat yksi keskeisistä Suurajo-julkisuuden toimijoista. Suurajojen alkutaipaleella mitään toimijoita ei juuri esiintynyt tapahtumaa käsittelevissä jutuissa, mutta vuodesta 1966 lähtien järjestäjät ovat olleet säännöllisesti esillä, joskaan ei koskaan kovin suuressa osassa juttuja. Enimmillään järjestäjät esiintyivät vuonna 1996 19 jutussa, mikä oli 9,8 % kaikista jutuista. Korkeimmilleen, 20,4 %:iin, prosenttiosuus nousi vuonna 1973 alhaisesta kokonaisjuttumäärästä johtuen. Tällöin järjestäjät esiintyivät kymmenessä (10) jutussa.

*Tallin edustajat:* Tallin edustajat ovat esiintyneet Suurajo-julkisuuden toimijoina melko harvoin ja ilman mitään havaittavaa tiettyihin Suurajo-historian tapahtumiin sidoksissa olevaa kaavaa. Tarvittaessa heitä on käytetty lähinnä kommentoimaan tallin kilpailijoiden menestystä ja mahdollisuuksia. Enimmillään tallin edustajat esiintyivät vuonna 1990 12 jutussa, mikä vastaa 7,1 %:ia kyseisen vuoden Suurajojutuista. Korkeimmilleen tallin edustajia kuulleitten juttujen osuus nousi vuonna 1990, jolloin se oli 7,4 %:ia kaikista jutuista.

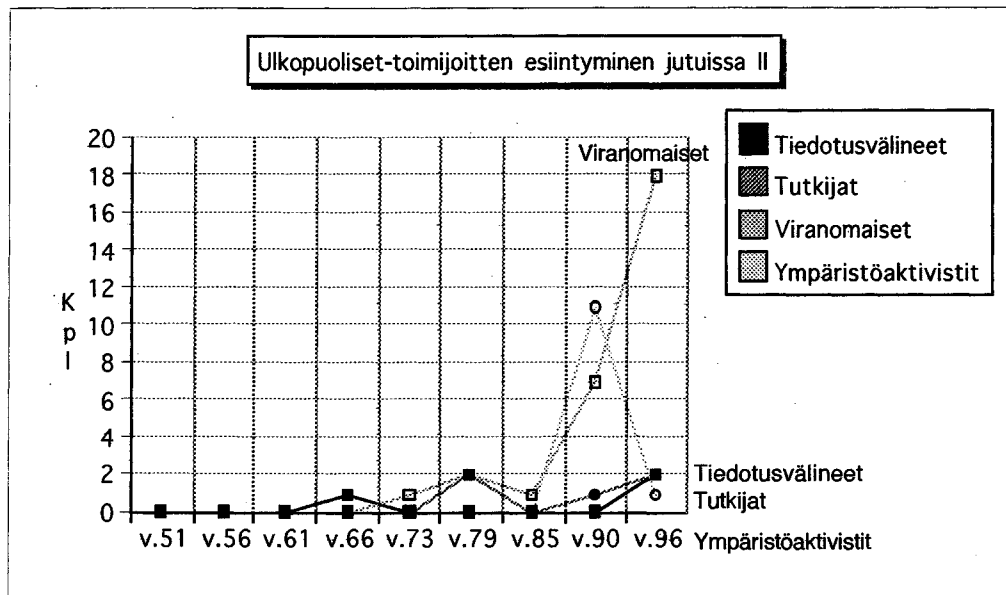
*Yleisö:* Yleisö on saanut äänensä kuuluville Suurajo-julkisuuden toimijana todella harvoissa jutuissa ja vasta 90-luvulla. Tämä on melko yllättävää sikäli, että yleisöä on käsitelty juttujen teemana melko usein, joten voisi olettaa toimittajien kuulleen myös yleisön edustajia vaikkapa yleisön käyttäytymisestä kirjoittaessaan. Myös yleisön näkökulma itse ralliin puuttuu lähes täysin; esiin se nousi jollain tavalla vain silloin, kun yleisön edustajia jututettiin vuonna 1990 muutamassa jutussa heidän suhtautumisestaan KävelyVauhti-ryhmän tempauksiin. Useammin (13 jutussa) yleisö pääsi esille toimijana vasta vuonna 1996, kun yleisön edustajista tuli suuronnettomuuden myötä toimittajia kiinnostavia uhreja ja silminnäkijöitä.

### 6.3.3. Ulkopuoliset-päälukon toimijoiden esiintyminen (Kuvaajat 6.3.3.a ja b)

*Asukkaat:* Asukkaat ovat esiintyneet Suurajo-julkisuuden toimijoina hyvin harvoin, ja lähinnä vain Keski-suomalaisen palstoilla. Ensimmäisen kerran asukkaat esiintyivät julkisuudessa vuonna 1973, jolloin AKK:n päätös rajoittaa rallien määrää lajin herättämän vastustuksen ja asukkaille aiheutettujen häiriöiden vuoksi innosti toimittajat kyselemään paikallisten ajatuksia Suurajoista. Vuonna 1979 asukkaat olivat kokonaan poissa julkisuudesta, mutta vuosina 1985, 1990 ja 1996 asukkaiden näkemyksiä Suurajoista on kuultu aina muutamassa jutussa. Enimmillään asukkaiden ääni kuului vuonna 1996, silloinkin vain viidessä (5) jutussa, mikä vastaa 2,6 %:ia vuoden kokonaisjuttumäärästä. Prosenttiosuus oli korkeimmillaan, 4,1 % kaikista jutuista, vuonna 1973.



Kuvaaja 6.3.3.a: Ulkopuoliset-pääluokan toimijoitten, asukkaitten, julkkisten, liike-elämän edustajien ja poliitikkojen ja virkamiesten, lukumääräinen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon käsittelyissä jutuissa vuosina 1951-1996.



Kuvaaja 6.3.3.b: Ulkopuoliset-pääluokan toimijoitten, tiedotusvälineitten, tutkijojen, viranomaisten ja pelastusorganisaation sekä ympäristöaktivistien, lukumääräinen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon käsittelyissä jutuissa vuosina 1951-1996.

Silmiinpistävää Suurajo-julkisuudessa on Jyväskylän kaupunkialueen asukkaiden äänen puuttuminen lehtien sivuilta. Jutuissa esiintyvät vain syrjäseuduilla rallin reitin varrella asuvat ihmiset, joista ainakin osalla on Suurajon suhteen taloudellisia

intressejä (esimerkiksi kyläkaupan pitäjät tai talkootyötä tekevien kylätoimikuntien tai yhdistysten edustajat). Sen sijaan keskustan asukkaiden näkemyksiä Suurajoista ei aineistosta löydy, vaikka Suurajot onkin tuotu nykyään keskustan kaduille sekä erikoiskokeiden että oheisohjelman muodossa.

*Julkikset:* Julkisuuden henkilöt ovat esiintyneet Suurajojen yhteydessä toimijoina vain harvoin. Kyse on esimerkiksi jutuista, joissa jollain muulla alalla tutuksi tullut julkis on istutettu ralliauton rattiin tai kyytiin (ks. esim. "Heli Koivula kokeili Harri Rovannerän kyytiä ja huokaisi: On sulla hurja elämä", IS 22.8.1996) tai paremmin muusta yhteydestä kuin rallista tunnettu julkisuudenhenkilö on ajanut nolla-autoa (ks. esim. "Nyt Fredi ei juutu spooreihin", Ksml 23.8.1990). Vuonna 1990 julkisuudenhenkilöt esiintyivät julkisuudessa toimijoina eniten. Tällöin heidät pistettiin kommentoimaan mm. rallin herättämää vastustusta ja ympäristöasioita (ks. esim. "Rosberg ei usko kansanliikkeisiin: En tunne itseäni rikolliseksi" IS 22.8.1990).

*Liike-elämä:* Myös liike-elämän edustajat ovat esiintyneet Suurajo-julkisuuden toimijoina hyvin harvoin. Vuonna 1979 liike-elämän edustajat kommentoivat ensimmäisen kerran majoituskysymyksiä. Muuten he ovat esiintyneet toimijoina vain 90-luvulla, jolloin tiedotusvälineiden kiinnostus hyöty-teeman käsittelyyn on kasvanut. Enimmillään liike-elämän edustajat esiintyivät vuonna 1996 viidessä (5) jutussa, eli 2,6 %:ssa kaikista jutuista. Hieman korkeammalle prosenttiosuus nousi vuonna 1973, jolloin liike-elämän ääni kuului 2,7 %:ssa kaikista jutuista.

*Poliitikot ja virkamiehet:* Poliitikot ovat esiintyneet Suurajo-julkisuuden toimijoina vain 90-luvulla, kun rallikeskustelu ympäristö- ja turvallisuuskysymyksiin on herättänyt jotkut paikalliset ja valtakunnalliset poliitikot kannanottoihin. Virkamiesten ääni taas nousi esiin vain Suurajojen ympäristövaikutusten selvityksen yhteydessä vuonna 1996. Enimmillään poliitikkojen ja virkamiesten ääni kuului vuonna 1996 kaikkiaan viidessä (5) jutussa, eli 2,6 %:ssa kaikista jutuista.

*Tiedotusvälineiden edustajat:* Tiedotusvälineiden edustajat ovat esiintyneet julkisuudessa toimijoina satunnaisesti vain kaikkiaan kolmessa yksittäistapauksessa vuosina 1979 ja 1996, vaikka julkisuus-teema, Suurajoja seuraavien tiedotusvälineitten määrä ja tiedotusvälineitten toiminta ovatkin olleet useammin esillä Suurajo-julkisuuden agendalla. Lehdissä on siis kenties tietoisestikin vältetty "toimittaja-haastattelee-toista-toimittajaa" -asetelmaa.

*Tutkijat:* Tiedeyhteisöjä tai tutkimuslaitoksia edustavat tutkijat ovat esiintyneet toimi-



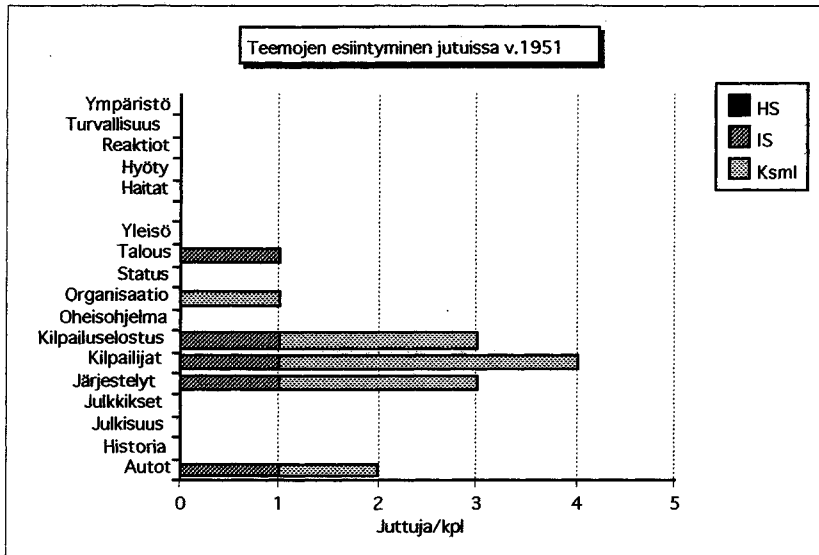
joina Suurajo-julkisuudessa vain muutamassa yksittäistapauksessa. Vuosina 1979 ja 1990 tutkimuslaitosten edustajat esiintyivät julkisuudessa Suurajoja koskeneitten gallup-kyselyitten tulosten käsittelyn yhteydessä. Ainoastaan vuonna 1996 jutuissa kuului tiedeyhteisön ääni, kun alullaan olevaa Suurajojen ympäristövaikutuksia koskevaa tutkimusta esiteltiin tiedotusvälineissä. Otosvuosien perusteella näyttääkin siltä, että tutkijoita ei ole hyödynnetty lainkaan asiantuntijoina esimerkiksi Suurajojen ympäristöhaitoista käydyssä keskustelussa.

*Viranomaiset ja pelastusorganisaatio:* Viranomaisten ja pelastusorganisaation edustajien esiintyminen julkisuudessa on riippunut paljolti kulloisenkin Suurajovuoden konkreettisista tapahtumista. Toimittajat nostivat viranomaiset Suurajojulkisuuden toimijoina esiin vasta 70-luvulla, kertoessaan mm. poliisin osuudesta Suurajojen järjestyksen ja turvallisuuden takaamisessa. Voimakkaammin viranomaislähteet ja pelastusorganisaation edustajat ovat kuitenkin olleet esillä vasta 90-luvulla. Vuonna 1990 poliisi kommentoi useissa jutuissa KävelyVauhti-liikkeen toimintaa, ja vuonna 1996 taas mm. lääkärit ja onnettomuuden tutkintalautakunnan edustajat esiintyivät julkisuudessa suuronnettomuuden yhteydessä. Enimmillään viranomaislähteet ja pelastusorganisaation edustajat esiintyivät vuonna 1996 18 jutussa, mikä vastaa 9,3 %:ia kaikista otosjakson jutuista.

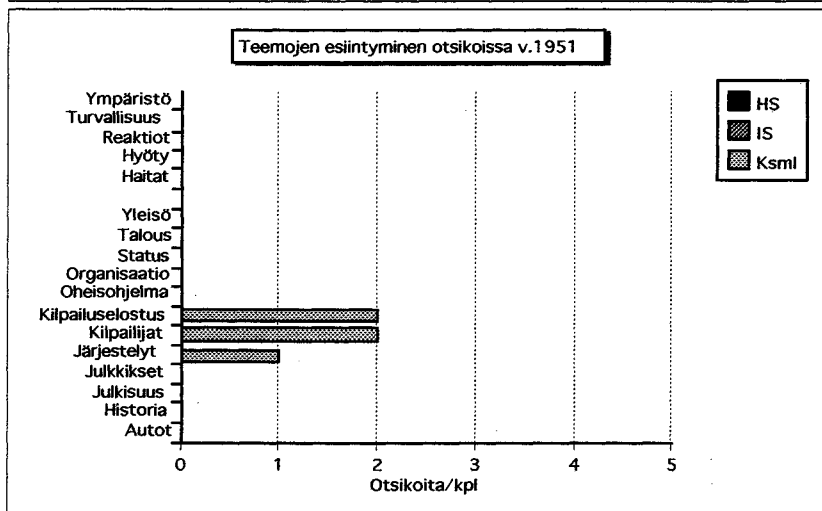
*Ympäristöaktivistit:* Ympäristöaktivistien esiintyminen Suurajo-julkisuuden toimijana rajoittuu selkeästi 90-luvulle. Ympäristöaktivistit saivat äänensä kuuluviin vuonna 1990, kun rallia vastustava KävelyVauhti-liike perustettiin ja teemoista reaktiot ja ympäristö nousivat agendalle. Tällöin ympäristöaktivistit esiintyivät otosajanjaksolla toimijana kaikkiaan 11 jutussa – paljon harvemmin kuin julkisuuden kohteena. Määrä vastasi 6,5 % juttujen kokonaismäärästä. Vuoteen 1996 mennessä KävelyVauhti-liike ja ympäristöaktivistit olivat jo hävinneet agendalta lähes täysin. Vain suuronnettomuuden jälkireaktioiden mainingeissa Keskisuomalainen julkaisi KävelyVauhdin nimissä esitetyn julkilausuman rallia vastaan.

#### **6.4. Teemojen ja toimijoiden otosvuosittainen tarkastelu**

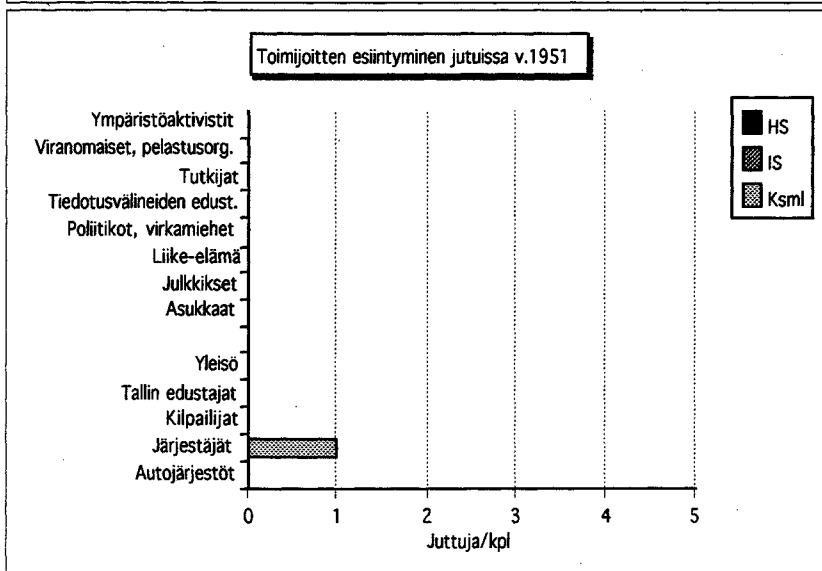
Suurajo-julkisuudessa esiintyneiden teemojen ja toimijoiden otosvuosikohtainen tarkastelu antaa mahdollisuuden tarkastella kutakin otosvuotta kokonaisuutena, ja vertailla eri teemoja ja toimijoita toisiinsa. Samalla se antaa mahdollisuuden tarkastella Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keskisuomalaisen Suurajoja koskevassa kirjoittelussa ilmeneviä eroja.



6.4.a



6.4.b

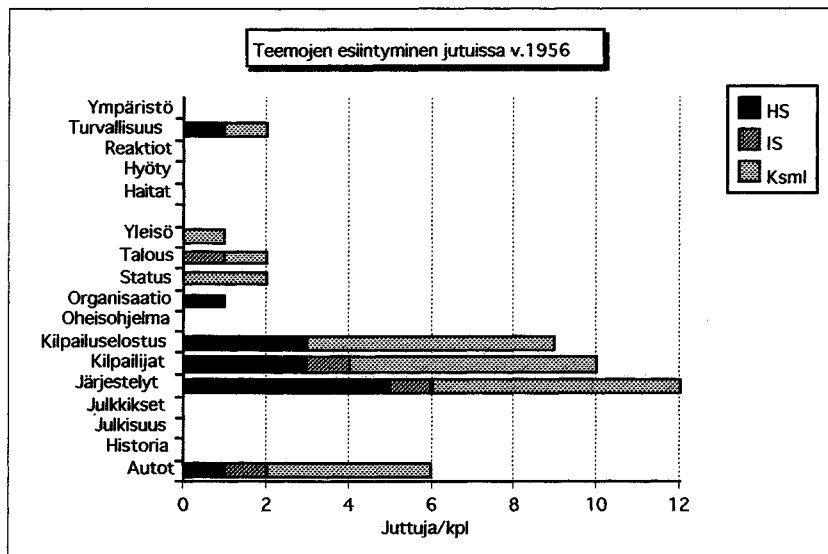


6.4.c

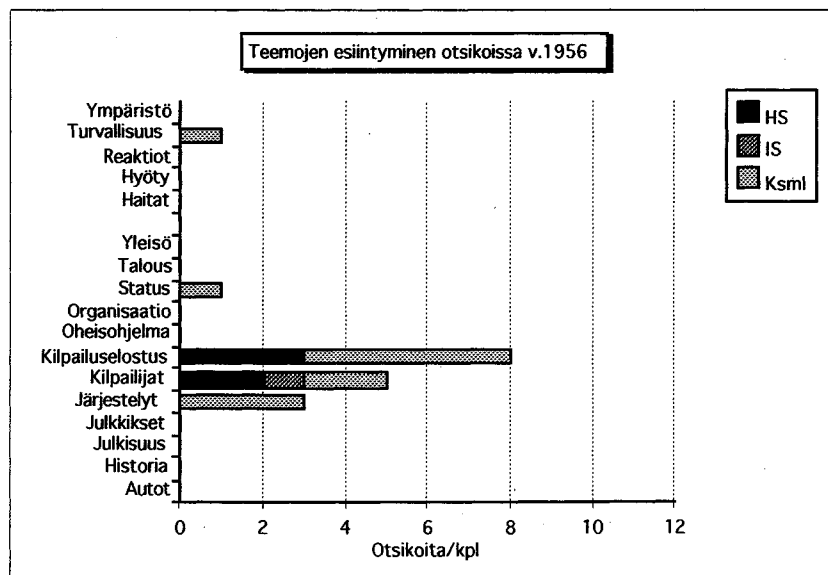
Kuvaajat 6.4.a – c: Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon jutuissa vuonna 1951.

*Vuosi 1951 (Kuvaajat 6.4.a – c):* Ensimmäisenä Suurajo-vuotena julkisuudessa esiintyivät vain harvat teemat ja toimijat. Julkisuus keskittyi kokonaan kilpailupääluokan teemoihin: talouteen, organisaatioon, kilpailuselostuksiin, kilpailijoihin, järjestelyihin sekä autoihin. Näistä eniten esillä olivat kilpailijat, kilpailuselostus ja järjestelyt, jotka myös ainoana nousivat otsikoitten teemoiksi. Toimijoista taas ainoastaan järjestäjät esiintyi yhdessä Keskisuomalaisen jutussa.

Vuonna 1951 Helsingin Sanomat ei huomionnut Suurajoja vielä lainkaan ja Ilta-Sanomatin vain yhdessä jutussa, joka käsitteli useampia teemoja. Keskisuomalainen taas käsitteli tapahtumaa neljässä jutussa, joissa eniten esillä olivat edellämmainitut kolme kärkiteemaa.

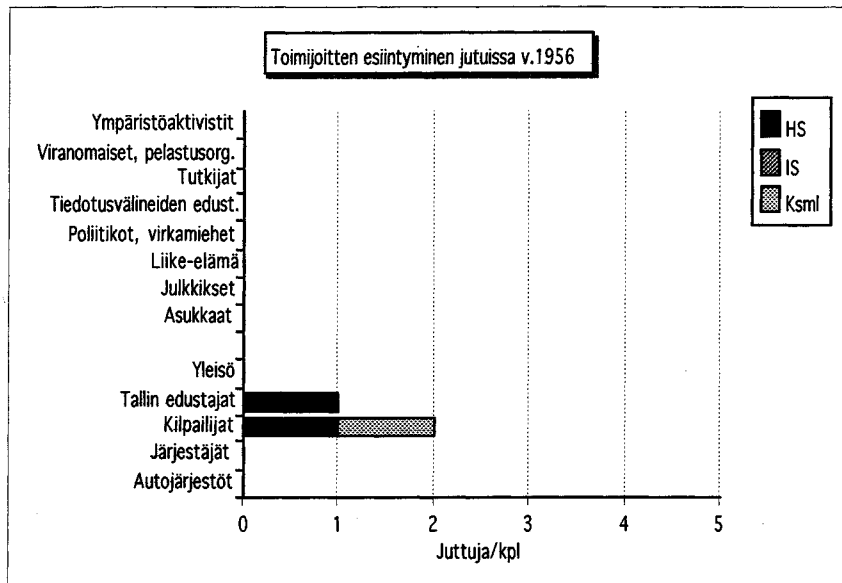


6.4.d



6.4.e

*Kuvaajat 6.4.d – e: Teemojen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keskisuomalaisen Suurajo-jutuissa vuonna 1956.*

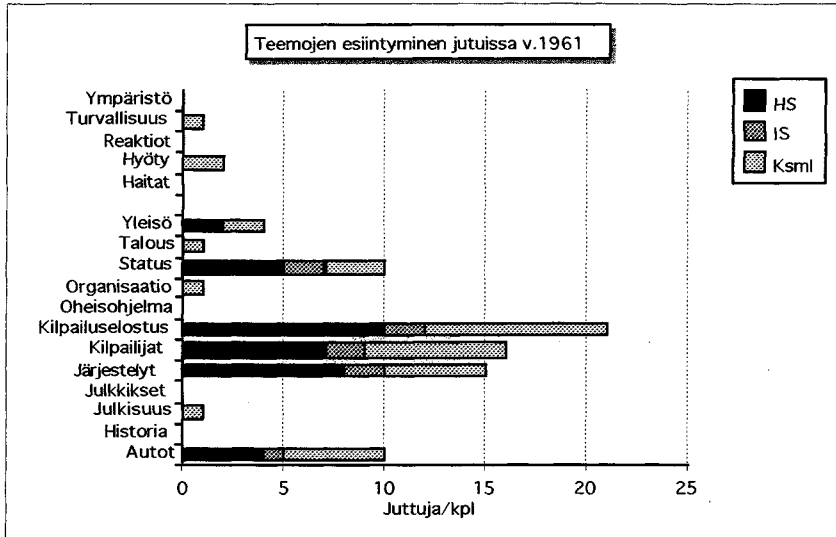


6.4.f

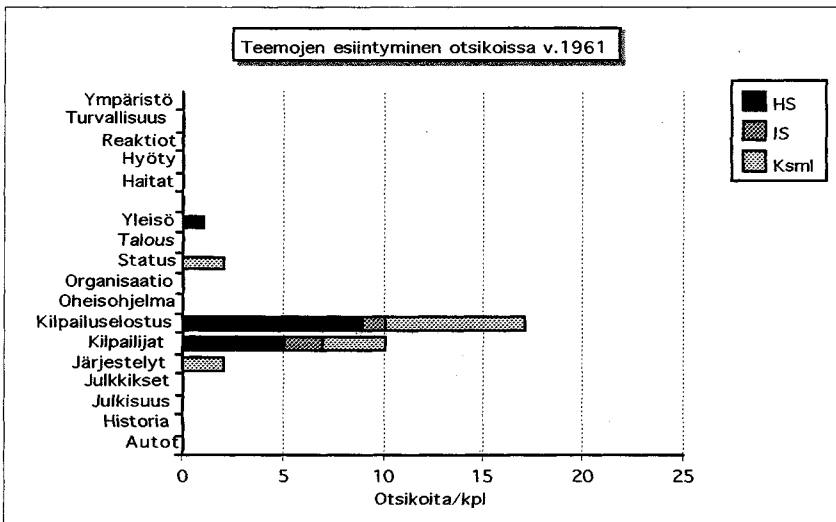
*Kuvaaja 6.4.f:  
Toimijoitten esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-jutuissa vuonna 1956.*

**Vuosi 1956 (kuvaajat 6.4.d – f):** Vuonna 1956 lehtien Suurajo-kirjoittelussa esiintyvä teemavalikoima oli jo monipuolistunut. Nyt esiin nousivat vuonna 1951 esillä olleiden teemojen lisäksi myös yleisö ja kilpailun status, sekä vaikutukset-pääluokasta turvallisuus-teema. Tällä kertaa eniten huomiota saivat järjestelyt, ja niiden jälkeen yhtä useassa jutussa esiintyivät kilpailijat- ja kilpailuselostus-teemat. Vähiten huomiota saivat yleisö- ja organisaatio-teemat, jotka kummatkin esiintyivät vain yhdessä jutussa. Otsikoissa eniten esillä oli kilpailuselostus-teema, toiseksi eniten kilpailijat-teema ja kolmanneksi sijoittui järjestelyt-teema. Toimijoista esillä olivat vain tallin edustajat yhdessä (1) jutussa ja kilpailijat kahdessa (2) jutussa.

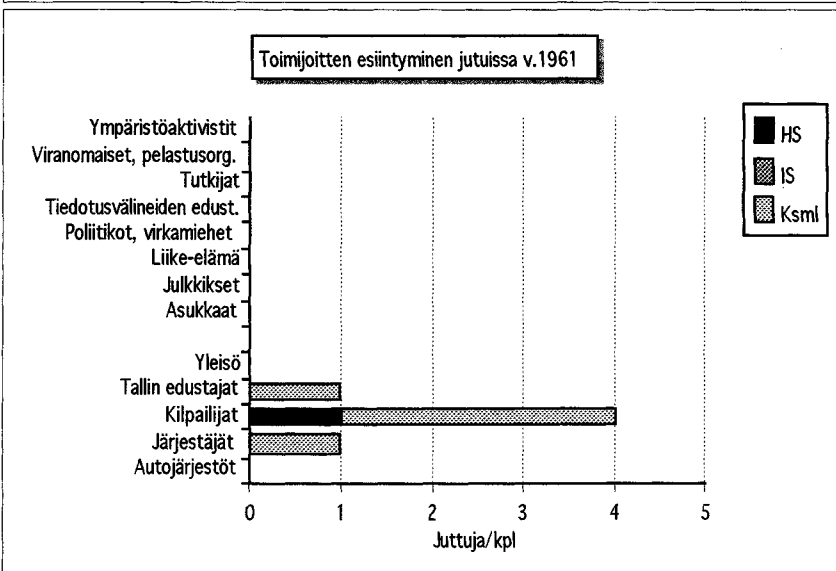
Vuonna 1956 Helsingin Sanomatkin oli jo herännyt huomioimaan Suurajot kuudessa (6) jutussa. Ilta-Sanomien käsitteli rallia edelleen ainoastaan yhdessä (1) ennakkojutussa, kun taas Keski-suomalaisessa Suurajo-juttuja oli peräti 13. Näin ollen on luonnollista, että teemavalikoima oli kaikista monipuolisin Keski-suomalaisessa: jutuissa esiintyi kaikkiaan kahdeksan (8) eri teemaa, joista kolme yleisintä, järjestelyt, kilpailijat ja kilpailuselostus esiintyivät kukin kuudessa (6) jutussa. Autoihin kiinnitettiin huomiota melkein yhtä usein: neljässä (4) jutussa, kun taas yleisö, talous, status ja turvallisuus jäivät vähäisemmälle huomiolle.



6.4.h



6.4.i



6.4.j

Kuvaajat 6.4.h – j: Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajojutuissa vuonna 1961.

*Vuosi 1961 (kuvaajat 6.4.h – j):* Vuonna 1961 julkisuus esiintyi agendalla uutena teemana, ja aiemmin esillä olleiden teemojen voimasuhteet muuttuivat hieman. Nyt huomiota kiinnitettiin eniten kilpailuselostus-teemaan, toiseksi eniten kilpailijoihin ja kolmanneksi eniten järjestelyihin. Status-teema nousi tänä vuonna esille jopa yhtä usein kuin autot. Vaikutukset-pääluokan teemoista turvallisuus oli edelleen ainoa julkisuudessa esillä oleva teema, ja sekin esiintyi vain yhdessä (1) Keskisuomalaisen jutussa. Otsikoissa näkyivät lähinnä kilpailuselostus- ja kilpailijat-teemat. Satunnaisesti esiintyivät myös yleisö, status, järjestelyt ja autot.

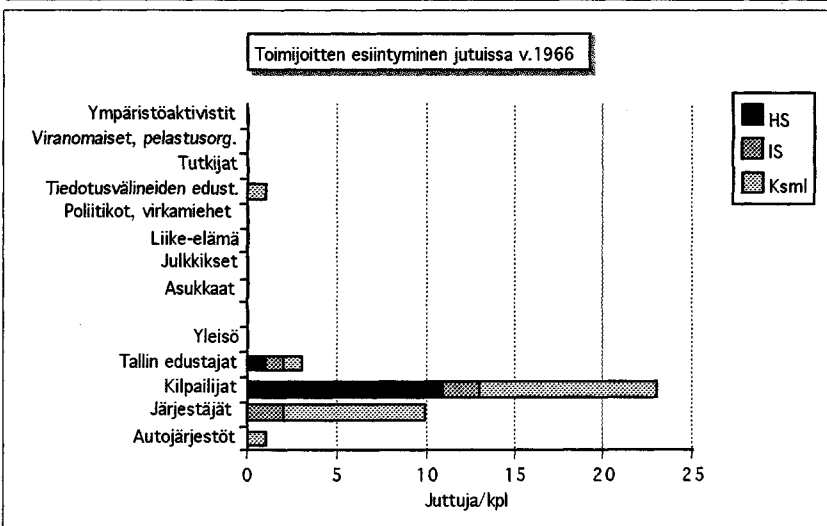
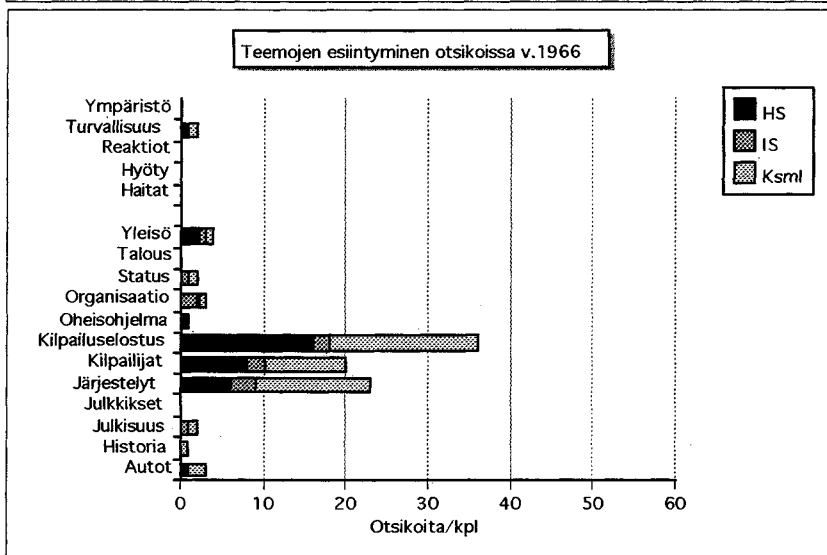
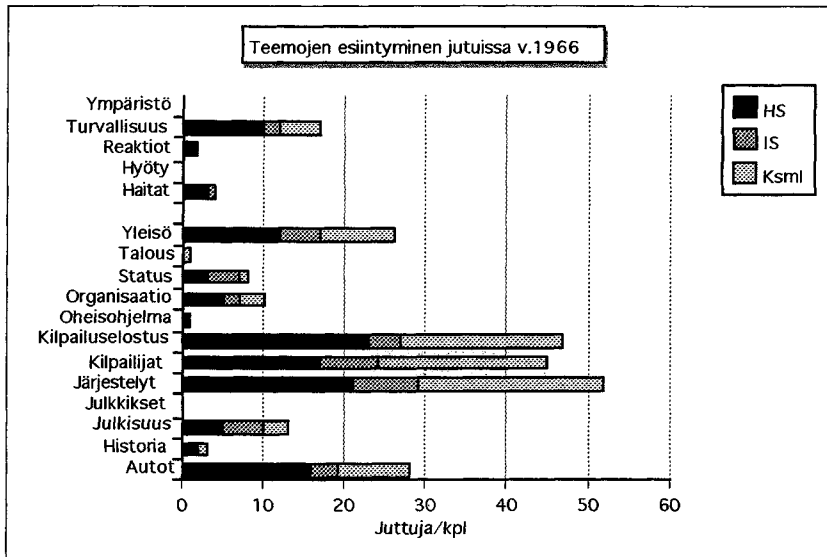
Helsingin Sanomien ja Keskisuomalaisen väliset erot teemojen painotuksissa olivat olivat hyvin pieniä. Ilta-Sanomissa kaikki teemat olivat esillä huomattavasti vähemmän, sillä Ilta-Sanomien kokonaisjuttumääräkin oli vain neljä (4).

Toimijoitten valikoima oli vuonna 1961 edelleen hyvin suppea ja toimijoita esiintyi vain harvoissa jutuissa. Esillä olivat ylivoimaisesti eniten kilpailijat, joita Keskisuomalainen käsitteli kolmessa (3) jutussa ja Helsingin Sanomat yhdessä (1). Tallin edustajat ja järjestäjät esiintyivät kummatkin yhdessä (1) Keskisuomalaisen jutussa.

*Vuosi 1966 (kuvaajat 6.4.k – n):* Vuonna 1966 juttujen lukumäärän voimakas kasvu näkyi myös julkisuudessa esiintyvien teemojen monipuolistumisena. Uusina teemoina agendalle nousivat nyt vaikutukset-pääluokasta haitat ja reaktiot, joskin vain muutamissa jutuissa, ja turvallisuus teemaa käsiteltiin paljon aikaisempaa enemmän. Kilpailu-pääluokan teemoista taas uutena esiin nousi oheisohjelma-teema yhdessä (1) jutussa ja historia kolmessa (3) jutussa. Edellisen otosvuoden kärkikolmikko: kilpailijat, kilpailuselostukset ja järjestelyt, säilytti edelleen ylivoimaisen asemansa, joskin tänä vuonna järjestelyt sai vuodesta 1961 poiketen eniten huomiota jutuissa. Teemojen painotuksissa ei näy merkittäviä eroja lehtien välillä.

Otsikoihin kilpailuselostus nousi kolmesta kärkiteemasta useimmin. Otsikoissa esiintyi tänä vuonna yhä laajempi valikoima eri teemoja, peräti 11, joskin kärkikolmikkoa lukuunottamatta yksittäiset teemat olivat edustettuina vain 1 – 4 otsikossa.

Julkisuudessa esiintyvä toimijavalikoima ei edelleenkään ollut erityisen monipuolinen. Ylivoimaisesti useimmin äänensä saivat kuuluville kilpailijat, ja melko usein jutuissa esiintyivät myös järjestäjät. Tallin edustajat esiintyivät kolmessa (3) jutussa ja tiedotusvälineiden edustajat ja autojärjestöjen edustajat kummatkin yhdessä (1) jutussa. Tiedotusvälineiden edustajan myötä ulkopuoliset-pääluokka nousi ensimmäisen kerran esiin Suurajo-julkisuuden toimijoiden joukossa.



Kuvaajat 6.4.k – m: Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon jutuissa vuonna 1966.

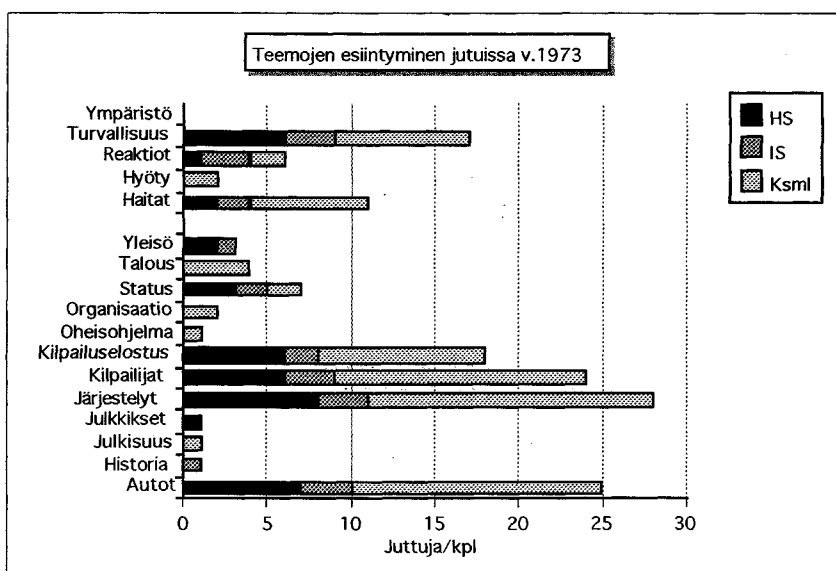
*Vuosi 1973 (kuvaajat 6.4. n – p):* Vuonna 1973 teemavalikoiman monipuolistuminen jatkui edelleen kokonaisjuttumäärän laskusta huolimatta. Vaikutukset-pääluokasta uutena teemana agendalle nousi hyöty-teema, kilpailu-pääluokasta taas julkkikset.

Yleisimmin esiintyvien teemojen kärki muuttui hieman tänä vuonna, kun autoja käsiteltiin järjestelyjen jälkeen toiseksi eniten. Lähes yhtä paljon esillä olivat kilpailijat, ja runsaasti julkisuutta saivat myös kilpailuselostus- ja turvallisuus-teemat. Pienimmässä roolissa julkisuudessa olivat historia-, julkisuus-, julkkikset-, oheisohjelma-, organisaatio-, yleisö- ja hyöty-teemat. Ympäristö-teema puuttui edelleen agendalta.

Otsikoissa näkyivät erityisesti kilpailuselostus- ja kilpailijat-teemat. Autot taas ylsivät otsikoihin vain harvoin. Kaikkiaan otsikoissa esiintyi kymmenen (10) eri teemaa.

Toimijoista kilpailijat olivat jälleen selvästi eniten esillä julkisuudessa. Toiseksi useimmin toimijana esiintyivät järjestäjät, ja kolmantena autojärjestöt. Nyt ulkopuoliset-pääluokasta nousi esiin uusia toimijoita, kun viranomaiset esiintyivät yhdessä (1) jutussa ja asukkaat kahdessa (2).

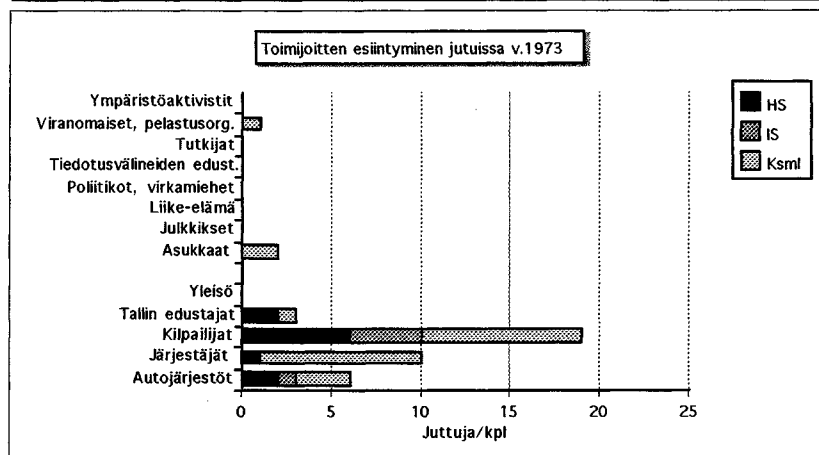
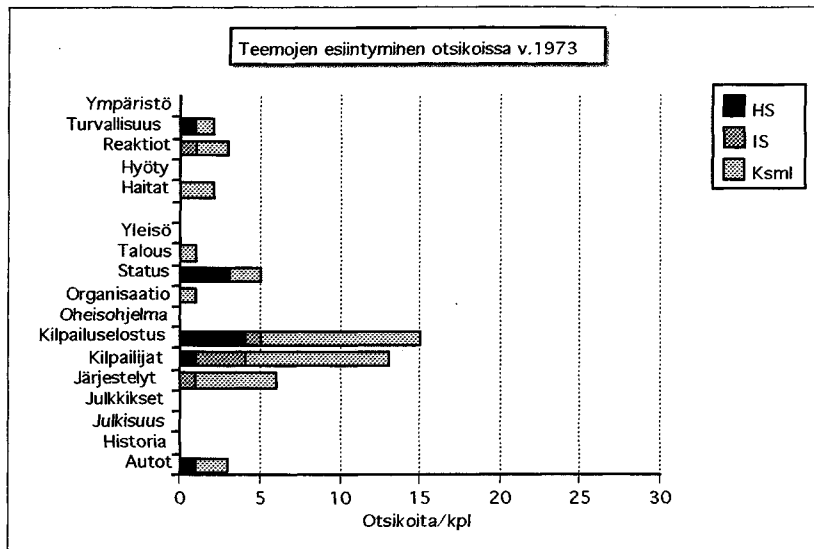
Vuonna 1973 valtakunnallisten lehtien ja maakuntalehden väliset erot näkyivät jo julkisuudessa. Keski-suomalaisessa paikallisen tapahtuman saama julkisuus oli paitsi runsainta, myös selvästi monipuolisinta sekä toimijoittensa että teemojensa puolesta. Maakuntalehti nosti mm. ainoana esiin paikalliset toimijat, asukkaat, ja käsitteli ainoana hyöty-teemaa sekä muita lehtiä enemmän haitat-teemaa.



6.4.n

*Kuvaaja 6.4.n:*  
Teemojen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon jutuissa vuonna 1973.





Kuvaajat 6.4.o – p:  
Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltasanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-jutuissa vuonna 1973.

*Vuosi 1979 (kuvaajat 6.4.q – s):* Vuonna 1979 Julkkikset- ja oheisohjelma-teemat puuttuivat täysin agendalta, sen sijaan vaikutukset-päälukon ympäristö-teema nousi sinne ensimmäisen kerran ajankohtaisen energiakysymyksen myötä. Tänä vuonna kilpailijat-teema nousi ensimmäisen kerran kaikista suosituimmaksi teemaksi lehtien palstoilla. Toiseksi eniten sivuilla esiintyivät kilpailuselostukset ja kolmanneksi järjestelyt ja autot.

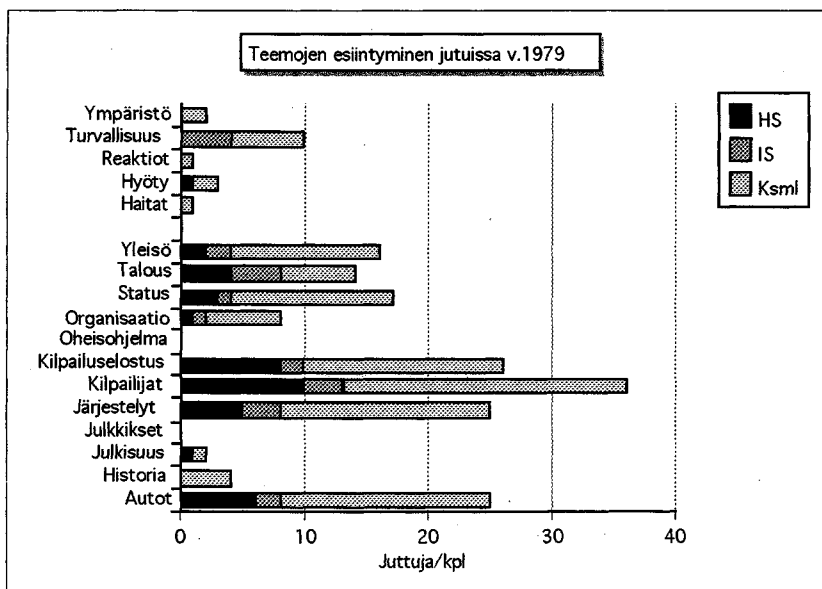
Lehtien välillä eri teemojen käsittelyssä oli hieman painotuseroja. Keski-suomalaisessa ja Helsingin Sanomissa yleisimpinä teemoina erottuivat edellä mainitut neljä teemaa, mutta Iltasanomissa eniten esillä olivat yllättäen turvallisuus ja talusteemat. Teema-painotus selittyy ilta- ja aamulehdelle tyypillisillä linjavedoilla: lippujenväärennystapaus (talous) tarjosi mehukkaan kohu-uutisen, ja vaikka kyseisenä vuonna ei suurempia onnettomuuksia sattunutkaan lehteä kiinnostivat mm. pienem-

mät kolhut ("Loukkaantuminen pudotti Alenin kärjestä", IS 25.8.1979) ja onnettomuiksista liikkuvat väärät huhut ("Sairaala olikin taukohotelli", IS 27.8.1979). Helsingin Sanomista taas turvallisuus-teema puuttui kokonaan. Keskisuomalainen käsitteli sitä kuudessa (6) keskittyen pääasiassa turvallisuusjärjestelyihin.

Vaikutukset-pääloukan teemat esiintyivät jälleen eniten Keskisuomalaisen sivuilla. Helsingin Sanomat käsitteli hyöty-teemaa yhdessä (1) jutussa, mutta ympäristö-, reaktiot-, ja haitat-teemat nousivat julkisuuteen vain Keskisuomalaisessa, tosin sieläkin jokainen vain 1 – 2 jutussa. Keskisuomalainen käsitteli myös ainoana kilpailupääloukan historia-teemaa. Keskisuomalaisessa teemojen monipuoliseen käsittelyyn luonnollisesti oli mahdollisuuksiakin 50 jutun puitteissa eri tavalla kuin Helsingin Sanomien 16 jutussa tai Ilta-Sanomien yhdeksässä (9) jutussa. Toisaalta taas nimenomaan maakuntalehden paikallinen näkökulma varmasti ohjaili aihevalintoja lehden levikkialuetta koskettaviin kysymyksiin, kuten rallin positiivisiin ja negatiivisiin vaikutuksiin Jyväskylän seudulle.

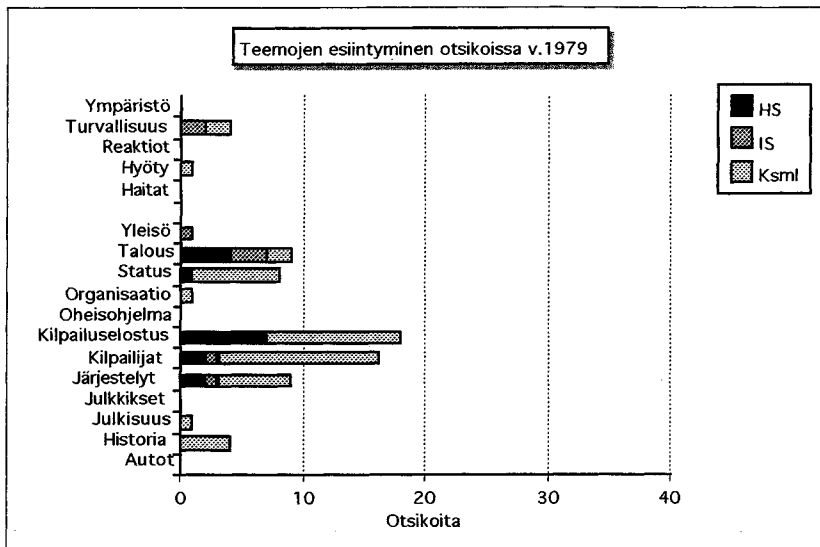
Otsikoissa yleisimpinä teemoina esiintyvät jälleen kilpailijat ja kilpailuselostukset, joskin lähes yhtä paljon huomiota saivat järjestely-, talous- ja status-teemat. Otsikoissa esiintyi kaikkiaan 11 teemaa, yksi enemmän kuin vuonna 1973.

Toimijoitten määrä oli edelleen suppea. Jutuissa esiintyi vain kuusi (6) eri toimijaa, kuten edellisenäkin otosvuonna. Kilpailijat olivat esillä ylivoimaisesti eniten. Toiseksi useimmin esiintyivät järjestäjät ja kolmanneksi autojärjestöt. Äänensä saivat kuuluville myös tallin edustajat (1 juttu), liike-elämä ja viranomaiset (2 juttua/teema).

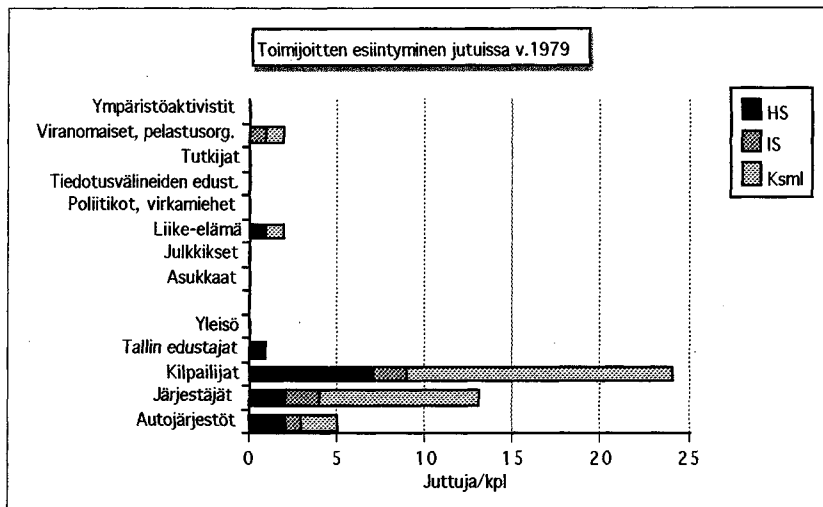


6.4.q

Kuvaaja 6.4.q:  
Teemojen esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keskisuomalaisen Suurajojutuissa vuonna 1979.



6.4.r



6.4.s

*Kuvaajat 6.4.r – s: Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon jutuissa vuonna 1979.*

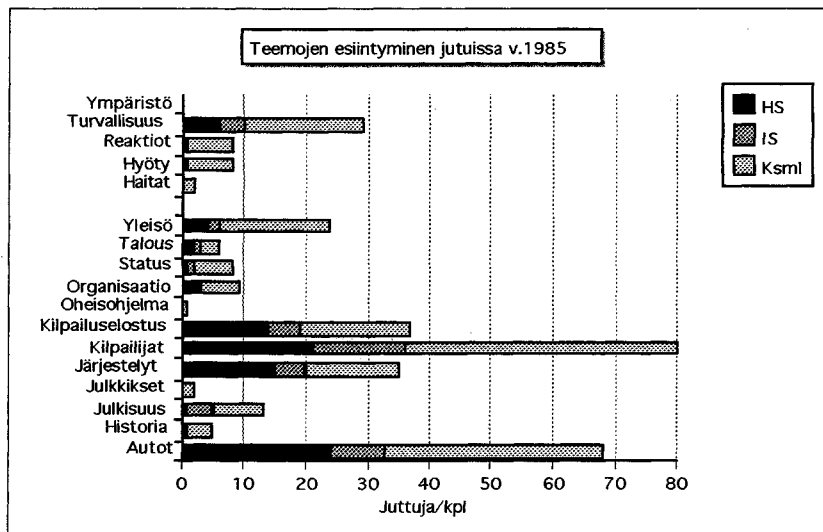
**Vuosi 1985 (kuvaajat 6.4.t – v):** Vuonna 1985 vaikutukset-pääloukan teemoista ympäristö-teema oli jälleen hävinnyt agendalta ja haittojakin käsiteltiin vain kahdessa (2) jutussa. Hieman enemmän huomiota saivat hyödyt ja reaktiot. Erityisen runsaasti vaikutukset-pääloukan teemoista käsiteltiin kuitenkin synkän onnettomuusvuoden vuoksi turvallisuus-teemaa. Kaikista teemoista kilpailijat oli ylivoimaisesti eniten esillä. Todella paljon käsiteltiin myös autoja uusien "evoluutioautojen" kiinnitettyä toimittajien huomiota teemaan tavallistakin enemmän. Aiempien vuosien tapaan esillä olivat runsaasti myös kilpailuselostus- ja järjestelyt-teemat.

Lehtien väliset erot teemojen käsittelyssä näkyivät lähinnä vaikutukset-pääloukassa. Iltä-Sanomien ei edelleenkään kiinnittänyt huomiota muihin vaikutuksiin kuin tur-

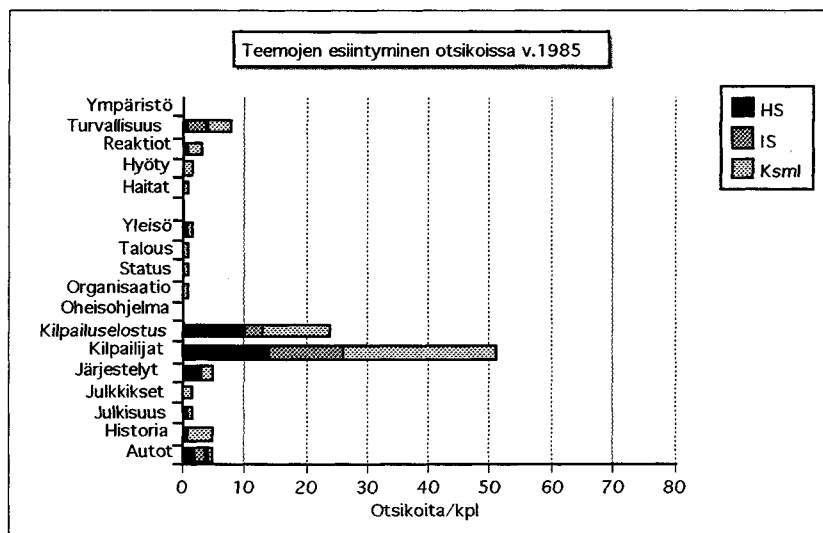
vallisuuteen, Helsingin Sanomat otti esiin myös hyöty- ja reaktiot-teemat yhdessä (1) jutussa, mutta muuten vaikutusten käsittely jäi pääasiassa Keskisuomalaiselle.

Otsikoihin nousi tänä vuonna jo 15 teemaa, jotka yleisintä kilpailijat-teemaa ja toisena tulevaa kilpailuselostus-teemaa lukuunottamatta kuitenkin esiintyivät vain harvoissa otsikoissa. Ylittäen kolmanneksi yleisin otsikoiden aihe nousi tällä kertaa vaikutukset-päälukasta, kun turvallisuus-teema esiintyi kahdeksassa (8) jutussa.

Vuonna 1985 jutuissa esiintyi seitsemän (7) eri toimijaa. Kilpailijoiden asema oli täysin ylivoimainen (59 juttua), kun taas seuraavana tulevat järjestäjät saivat äänensä kuuluville vain 13 jutussa. Osalliset-päälukalan toimijoista esillä olivat jonkin verran myös tallin edustajat ja autojärjestöt. Ulkopuoliset-päälukalan toimijoista vain Keskisuomalaisen sivuilla esiintyivät viranomaiset, julkikset ja asukkaat.

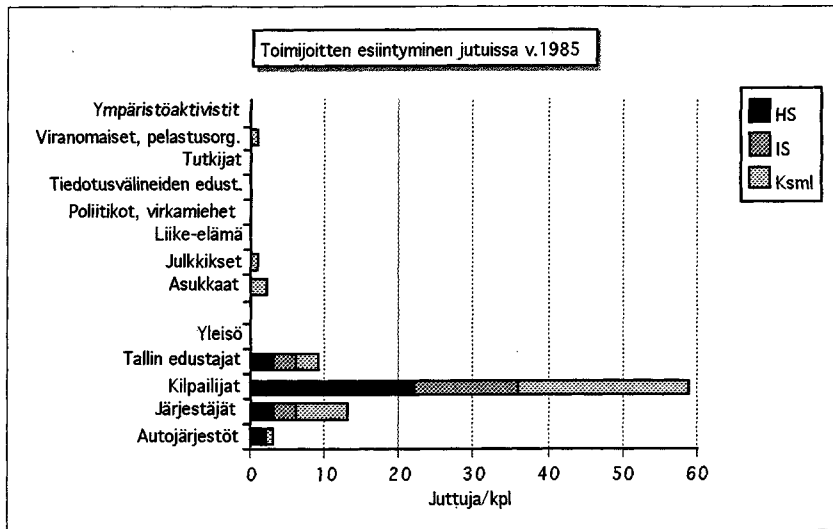


6.4.t



6.4.u

Kuvaajat 6.4.t – u: Teemojen esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltä-Sanomien ja Keskisuomalaisen Suurajojutuissa vuonna 1985.



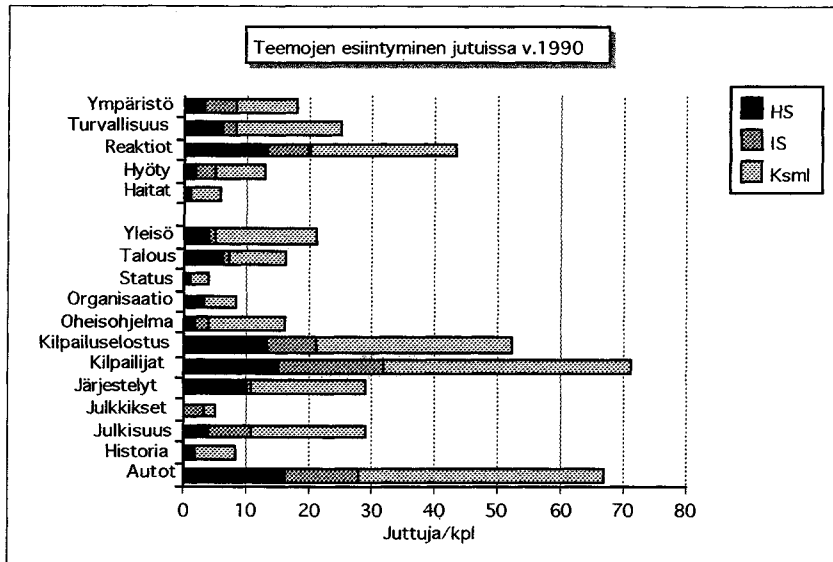
6.4.v

Kuvaaja 6.4.v:  
Toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajo-jutuissa vuonna 1985.

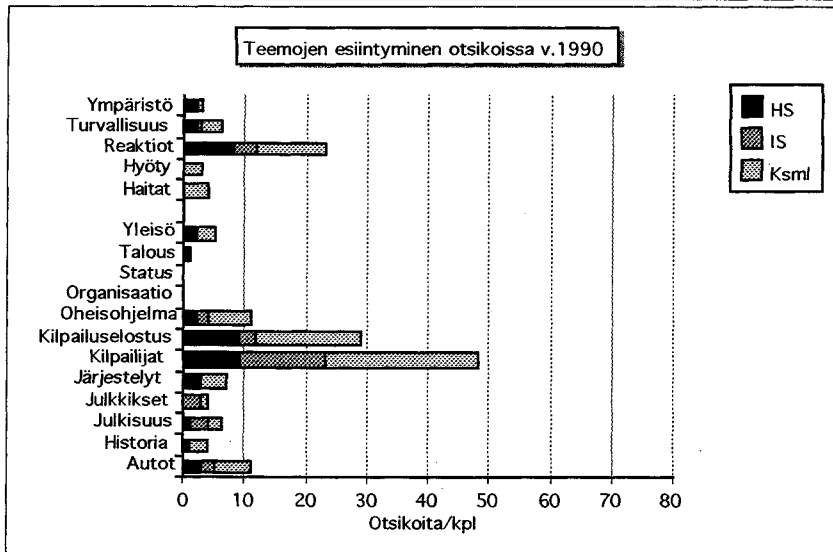
**Vuosi 1990 (kuvaajat 6.4.w– y):** Vuonna 1990 Suurajo-julkisuus oli sekä teemojensa, että toimijoidensa puolesta paljon aiempaa monipuolisempaa. Esillä oli nyt kaikkiaan 17 teemaa ja 12 toimijaa. Vaikutukset-pääloukan teemat saivat KävelyVauhtiliikkeen käynnistämisen keskustelun myötä runsaasti huomiota: reaktioita käsiteltiin peräti 43 jutussa, mikä nosti sen neljänneksi yleisimmäksi teemaksi. Esillä olivat melko paljon myös ympäristö- ja turvallisuuskysymykset, sekä hieman vähemmän hyöty- ja haitat-teemat. Kilpailijat-pääloukassa esillä olivat entiseen tapaan eniten kilpailijat, autot ja kilpailuselostukset. Järjestelyt jäivät nyt kärkiteemoihin verrattuna vähäiselle huomiolle, ja sen kanssa tasoihin ylsi yllättäen julkisuus-teema. Otsikoissa kolme teemaa, kilpailijat, kilpailuselostus ja reaktiot, erottui ylitse muiden.

Kilpailijat olivat edelleen ylivoimaisesti eniten (70 jutussa) esiintyvä toimija. Seuraavaksi eniten esiintyivät tallin edustajat ja järjestäjät, kummatkin 12 jutussa. Heti niiden perään nousivat uutena toimijana ympäristöaktivistit, joka esiintyivät 11 jutussa. Uusina toimijoina esiin nousivat myös tutkijat, poliitikot ja yleisö.

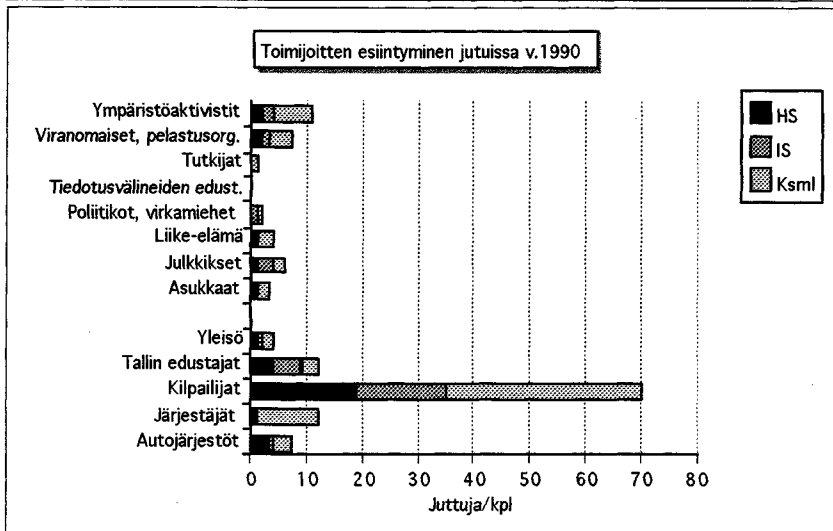
Lehtien välillä ei esiintynyt merkittäviä eroja teemojen ja toimijoiden painotuksissa. Ilta-Sanomienkin Suurajo-kirjoittelu käsitti tänä vuonna haittoja lukuun ottamatta kaikki vaikutukset-pääloukan teemat. Kokonaisuutena Ilta-Sanomissa esiintyi kuitenkin hieman vähemmän teemoja (13 kpl) kuin Helsingin Sanomissa ja Keski-suomalaisessa, mikä johtuu tietysti osaltaan Ilta-Sanomien pienehköstä juttumäärästä (30 juttua). Keski-suomalainen käsitteli 98 juttunsa puitteissa kaikkia esillä olevaa 17 teemaa, ja Helsingin Sanomat kattoi 42 jutussa 16 teemaa. Toimijoiden puolella tilanne oli sama: Keski-suomalaisen sivuilla esiintyi monipuolisin valikoima, 12 toimijaa, Helsingin sanomissa kymmenen (10) ja Ilta-Sanomissa kahdeksan (8).



6.4.w



6.4.x



6.4.y

Kuvaajat 6.4.w – y: Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Ilta-Sanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon jutuissa vuonna 1990.

*Vuosi 1996 (kuvaajat 6.4.z – ä):* Vuonna 1996 Suurajojen saama julkisuus oli teemojen lukumäärän puolesta yhtä monipuolista kuin vuonna 1990, mutta eri teemojen ja toimijoitten väliset painotukset muuttuivat hieman. Vaikutukset-päätuokasta ympäristö-tema lähes hävisi agendalta tänä vuonna, ja lehtien huomio suuntautui suuronnottomuuden vuoksi turvallisuus-temaan, joka oli esillä kaikista teemoista toiseksi eniten. Myös haittoihin suuntautui aikaisempaa enemmän huomiota. Reaktioita taas käsiteltiin paljon vuotta 1990 vähemmän, vain kahdeksassa (8) jutussa.

Kilpailu-päätuokassa autot-, kilpailuselostus- ja järjestelyt-temat säilyttivät yleisimmän kilpailijat-teman ohella vankan asemansa julkisuudessa. Myös yleisö-tema sai melko paljon huomiota onnettomuuden ja turvallisuus-teman käsittelyn myötä.

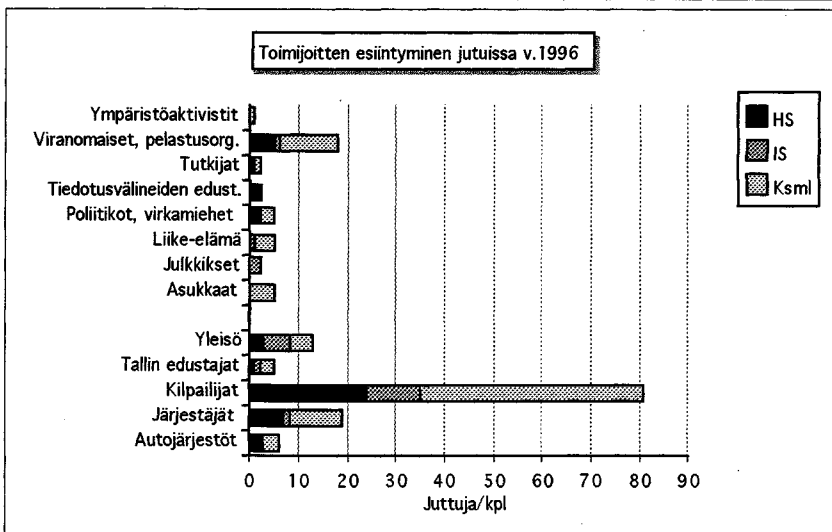
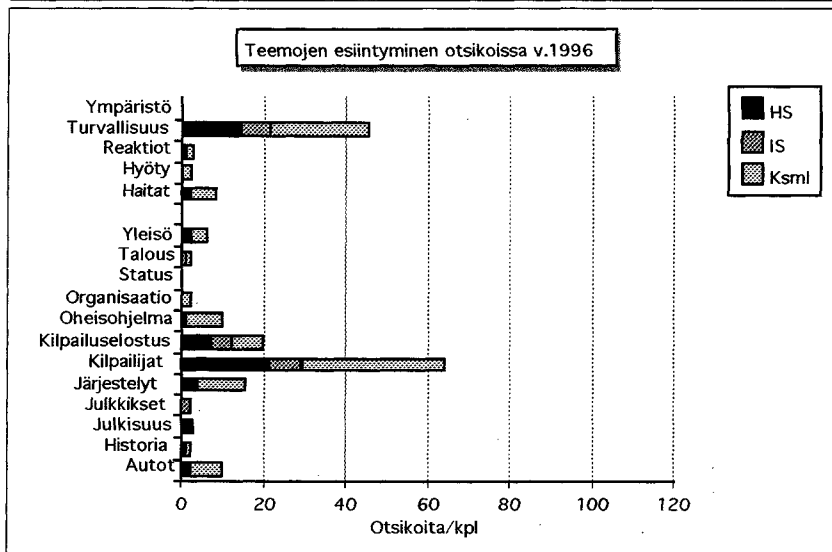
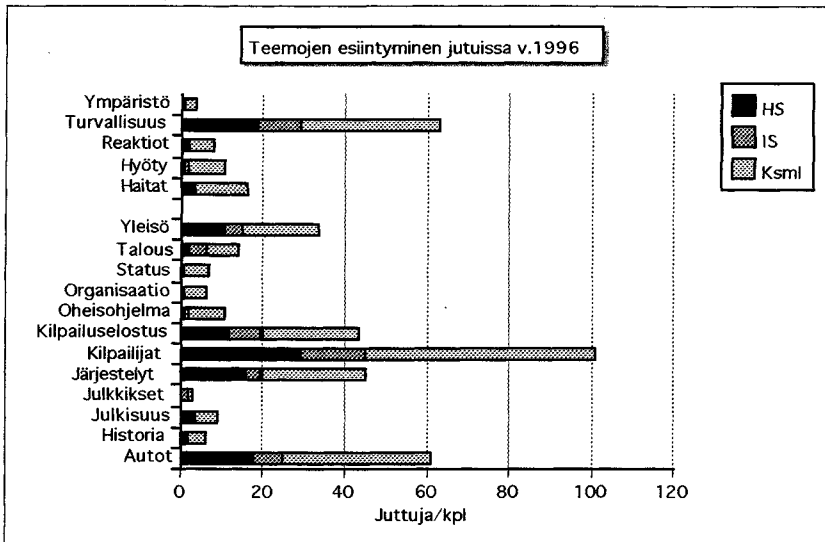
Otsikoissa kilpailijat- ja turvallisuus-temat nousivat vuonna 1996 ylitse muiden. Kaikkiaan otsikoihin nousi 15 teemaa, joista kilpailuselostus-, järjestelyt- ja autot-temat saivat kärkikaksikon jälkeen eniten huomiota muiden esiintyessä vain satunnaisesti.

Toimijoista kilpailijat säilyttivät edelleen ylivoimaisen asemansa. Onnettomuustapahtumien puimisen myötä runsaasti olivat esillä myös järjestäjät sekä viranomaiset ja pelastusorganisaation edustajat. Tavallista useammin äänensä saivat kuululle myös yleisön edustajat, kun heitä kuultiin onnettomuuden uhreina ja silminnäkijöinä. Ympäristöaktivistit taas olivat lähes hävinneet toimijoitten joukosta.

Eri lehtien välillä ei esiintynyt kovin suuria eroja teemojen ja toimijoitten painotuksissa, joskin vaikutukset-päätuokan ympäristö-, haitat- ja reaktiot-temat olivat kokonaan pudonneet Ilta-Sanomien agendalta lehden keskittyessä pääasiassa onnettomuusuutisointiin normaalien kilpailuselostus- ja kilpailijajuttujen ohella. Kaikkiaan Ilta-Sanomien Suurajo-jutussa esiintyi 12 teemaa, Helsingin Sanomissa taas 15 ja Keskisuomalaisessa 17.

Mielenkiintoista on huomata, että Ilta-Sanomien ei onnettomuuden jälkiselvittelyissä toisista lehdistä poiketen kuullut viranomaistahoja kuin yhdessä jutussa – minkä laadullinen tarkastelu paljastaakin näkyvän juttujen sisällössä epämääräisenä eri tahojen syyttelynä faktatietojen puuttuessa (ks. luku 8).

Keskisuomalainen huomioi myös vuonna 1996 paikalliset toimijat, liike-elämän ja asukkaat, joiden ääni puuttui tällä kertaa – kuten useimpina muinakin vuosina – kokonaan valtakunnallisista lehdistä.



Kuvaajat 6.4.z-ä:  
Teemojen ja toimijoiden esiintyminen Helsingin Sanomien, Iltasanomien ja Keski-suomalaisen Suurajon jutuissa vuonna 1996.



## 7. TOIMITTAJAN LÄHTÖKOHTA JA ASEMA RALLIKIRJOITTELUSSA

Tässä luvussa pyrin selvittämään sitä, mistä lähtökohdista toimittaja lähtee työsäään lähestymään ralli-aihetta: toimiiko hän puolueettoman, objektiivisuuteen pyrkivän toimittajan roolissa, vaiko ennemminkin rallinystävän ja rallimaailman sisäpiiriläisen asemassa.

Toimittajan aseman selvittämiseksi tarkastelen tapaa, jolla urheilutoimittajat käsittelevät joitakin rallitapahtumaan kiinteästi kuuluvia kilpailu-pääluokan teemoja – autoja, kilpailijoita, kilpailuselostuksia, ralliorganisaatiota ja järjestelyitä – sekä sitä, miten toimittajat suhtautuvat itse Suurajoihin sekä ralliin lajina. Katson, että urheilutoimittajan suhde ralliin ja asema suhteessa urheilumaailmaan paljastuu tavassa, jolla hän käsittelee näitä rallin perusteemoja, urheilutoimittajan työn perus "raaka-ainetta".

Fakta-aineiston lisäksi tarkastelen pääkirjoituksia, jotka paljastavat lehden linjan suhteessa ralliin, sekä urheilutoimittajien mielipidekirjoituksia, jotka ilmaisevat fakta-aineistoakin selvemmin heidän suhtautumisensa em. teemoihin sekä asemoitumisensa suhteessa koko rallitapahtumaan.<sup>16</sup>

### 7.1. Suhtautuminen autoihin

On luonnollista, että autot saavat paljon huomiota ralliurheiluissa, sillä kilpailun lopputuloksen ratkaisee tietysti paitsi kilpailijan taito, myös auton ominaisuudet. Useimpina vuosina ei Suurajoissa ole kilpailtu vain henkilökohtaisista mestaruuksista, vaan myös automerkkien välisistä mestaruuksista, joten autot ovat olleet siksi-kin valokeilassa.

Toimittajien tavassa käsitellä autot-teemaa esiintyy kaksi mielenkiintoista, eräässä mielessä ristiriitaista tendenssiä. Toisaalta autoja koskevassa kirjoittelussa paljastuu "kova" teknologian ja edistyksen ihannointi, toisaalta taas toimittajat pyrkivät ikään kuin pehmentämään autoista saatua kuvaa siirtämällä autoille inhimillisiä tai vielä useammin "eläimellisiä" piirteitä. Kyse on siis antropomorfismista eli inhimillis-

<sup>16</sup> Silloin, kun tekstissä ei erikseen mainita, onko kyse fakta-aineistosta vai toimittajien mielipidekirjoituksista, se käy ilmi lähdeviitteestä: kirjoittajan nimi on mainittu viitteessä vain silloin, kun on kyse toimittajan subjektiivisesta kommentista. Ellei kommentityyppisessä kirjoituksessa ole ilmoitettu kirjoittajan nimeä, tai jos kyse on anonyymistä pääkirjoituksesta, mainitaan juttutyypin silloin viitteessä erikseen.

tämisestä tai "zoomorfismista" eli "eläimellistämisestä"<sup>17</sup>.

Toimittajan viehtymys tekniikkaan ilmenee esimerkiksi autojen monimutkaisten teknisten yksityiskohtien perusteellisena selostamisena (Ks. esim. "Jyväskylän Suurajojen uudet aseet", IS 23.8.1985). Maallikolle nämä yksityiskohtaiset tekniset selostukset ovat vaikeaselkoisia, jopa käsittämättömiä, mutta kyse onkin tavallaan juuri yhdestä sisäpiiriläisyyden osoituksesta: rallitoimittajan ja muiden rallin ystävien jakamasta "salakielestä", jota toimittaja odottaa juttunsa yleisön ymmärtävän. Juttu on siis ikään kuin tarkoitettu asiaan vihkiytyneeltä toimittajalta vain tietylle asiaan vihkiytyneelle sisäpiirille.

Tekniikan ja edistyksen ihannoiti käy ilmi paitsi teknisten yksityiskohtien tarkasta selostamisesta, myös autojen ominaisuuksien käsittelystä ihailevaan sävyyn: autot esitetään modernin teknologian ilmenemänä, vastakohtana vanhanaikaiselle, tai niihin liitetään voimakkaita positiivisia adjektiiveja.

"Sade tuntui häiritsevän erityisesti "vanhanaikaisia" takavetoisia ralliohjuksia, kun taas uuden sukupolven nelivetoiset kulkevat kuin junat kuraisilla ja liukkailla keski-suomalaisilla ralliteillä." ("Alen taisteli kärjessä", Ksml 24.8.)

"Uusi Audi on ensimmäinen auto, jossa on formuloiden tapaan kiinnitetty huomiota auton aerodynamiikkaan. Mahtavat siivekkeet painavat auton tukevasti tiehen ja tasapainottavat kulkua --." (Salonen Suurajo-aattona: Voitto olisi uran kohokohta", Ksml 22.8.1996)

"Kinnusen väkivahva Porche oli elementissään jyrkkämäkisessä maastossa." (Rallaajien vetoisuus katsojille --.", HS 4.8.1973.)

Tätä "kovaa" teknistä suhtautumista edustavat myös lukuisat jutut, joissa autoihin sovelletaan aseitten, etenkin ohjuksen ja tykin, sekä raketin metaforia.

"Talli painiskeli tiiviisti uuden entistä tulisemmän Mirafiorin kimpussa. -- Fiat ei ole saanut uutta ohjustaan vielä valmiiksi, mutta Jyväskylässä Markulla on allaan viittä vaille valmis raketti." (Mestarin väli vuosi on ohi", Ksml 23.8.1979.)

"Suurajoissa Fordin uuden rallitykin veri sitten punnitaan --." (Cosworth tulee hyvästä suvusta --", Ksml 22.8.)

"Fordin ykköstykki on Pentti Airikkalan menopeli." ("Englantilaiset oudossa maassa", Ksml 23.8.1990)

"Tämän päivän nopeudet tietävät sitä, että Suurajoissa mennään nykyisillä A-ryhmän autoilla lähes yhtä lujaa kuin 80-luvun puolivälissä hurjina pidetyillä ja nykyään legendaarisen

<sup>17</sup> Antropomorfismilla tarkoitetaan inhimillisten piirteiden – ajattelun, tunteiden, tietoisuuden ja motivaation – siirtämistä ei-inhimilliseen (Ks. esim. Moussaieff Masson – McCarthy 1996, 58). Vastaavasti taas objektien eläimellistämistä, eläinten määreiden siirtämistä muihin kohteisiin, voitaisiin kutsua "zoomorfismiksi" (ks. Moussaieff Masson – McCarthy 1996, 74), vaikka sivistyssanakirja ymmärtääkin kyseisellä termillä vain jumalien käsittämisen eläinhahmoisiksi (Nyky-suomen sivistyssanakirja 1995, 444).

maineen omaavilla B-ryhmän raketeilla." ("Vauhti kasvaa vuosi vuodelta", Ksml 25.8.1990.)

"Jyväskylä Suurajojen uudet aseet" (Otsikko, Iltä-Sanomat, 28.8.)

Kuten vertaukset, myös metaforat toimivat kuin "suodattimena tai rasterina", joka estää meitä näkemästä toisia seikkoja ja hahmottaa näyttämänsä asiat tiettyyn muotoon. Metaforat siis jäsentävät ja hahmottavat havaintojamme. Ne tekevät sen vertauksia salavihkaisemmin sikäli, että vertauksessa lähettäjä ikään kuin huomauttaa vastaanottajalle käyttäneensä havaintoa ohjaavaa rasteria, metaforassa hän taas käyttää sitä varoittamatta (Andersson – Furberg, 1974, 77). Termin metaforisen siirron myötä tapahtuu assosiaation avulla ominaisuuksien tai niiden arvojen assosiativinen siirto todellisuuden tai merkityksen yhdeltä tasolta toiselle. (Fiske 1993, 123, 130.)

Ohjus- ja raketti-metaforat edustavat paitsi kovaa vauhtia (vrt. esim. "kiittää kuin ohjus") myös äärimmäisen korkeaa teknologiaa, ihmiskunnan aikaansaaman teknologisen kehityksen huippua.

Tykki-metafora puolestaan esiintyy urheilujournalismissa muutenkin kuin ralliutisoinnin yhteydessä, kuten jääkiekossa "maalitykki"-muodossa. Maaleja tehokkaasti laukovan pelaajan rinnastaminen "tykkiin", jonka "kuulia" maalivahti ei pysty pysäyttämään on looginen assosiaatio. Suoraa yhteyttä ralliin sen sijaan on vaikeampi nähdä. Onkin mahdollista, että metafora on siirtynyt urheilutoimittajien laajempaan käyttöön ja myös rallisovelluksiin juuri jääkiekon kautta: tykki on alkanut toimia yleisempänä metaforana, joka assosioi voittamattomuutta ja "pysäyttämättömyyttä".

Ase-metaforan tapauksessa taas on kyse ennemminkin jo arkikäyttöön vakiintuneesta kliseestä: ase-metaforaa sovelletaan yleisesti ilmaisemaan jonkun vahvuutta tai "valttikorttia" jollakin elämän alueella (vrt. esim. "salainen ase", jonkun "vahvin ase kilpailussa on..."). Ase-metafora siis toimii arkikokemuksemme tulkitsijana: tilanne, jossa on pärjättävä tulkitaan "taisteluksi", ja väline, jolla taistelussa pärjätään on "ase". Tämä näkyy selvästi ralliutisoinnissa: itse kilpailu rinnastetaan urheilumaailmalle yleiseen tapaan "taisteluun" tai "kamppailuun"<sup>18</sup> ja tähän metaforiseen kehykseen on luontevaa istuttaa ase-metafora.

Teknologian ihannoinnista huolimatta toimittajat eivät suhtaudu tekniseen kehitykseen täysin kriittikömmästi. Turvallisuuskysymysten noustessa pinnalle toimittajat

---

<sup>18</sup> Ks. tarkemmin jaksosta 7.4.

kohdistavat satunnaisesti kriittisen katseen juuri autoihin – onhan toki helpompi kyseenalaistaa autojen teknisen kehityksen suunta, kuin koko lajin mielekkyys. Tällaiset esimerkit ovat kuitenkin sangen harvinaisia verrattuna positiivisen kirjoittelun määrään.

"Jokainen automerkki pyrkii voittamaan, kehittää oman "kovan koneensa" kilpailemaan. -- Kapeat, pehmeät ja mutkaiset soratiet ovat kuin kinttopolkuja monisatahevosvoimaisen "pörräisten" alla. -- Jo nyt tuntuu siltä, että ollaan menossa liian pitkälle, tehoa lisätessä ei oteta huomioon, että ajoreiitit pysyvät samanlaisina; jopa huononevat." (Ralliauton teho kasvaa – tiestö huononee", Ksml 2.8.1973.)

Autojen inhimillistämistä ja "eläimellistämistä" esiintyy asevertauksiakin enemmän. Äärimmillään kuljettajat on jopa unohdettu täysin ja autoista kirjoitetaan ikään kuin ne toimisivat itsenäisesti elollisina, ajattelevina ja tuntevina olentoina:

"Suurajoissa kiusataan tänä vuonna autoja neljän päivän ajan ---- Iltapäivällä autot lepäävät Pieksämäellä. Ensimmäinen auto jatkaa matkaa Pieksämäeltä klo 17.20. Illalla pirsit nähdään mm. Ruuhimäessä ja Laajavuoren rallipoluilla." (Sorateitä raavitaan neljä päivää", Ksml 22.8.1990.)

"Suurajoyleisön suursuosikiksi noussut Marut-auto joutui luovuttamaan kilpailun eilen ilta-päivällä. Marko Laineen auto jäi Lievestuoreen huolto paikalle -- -- Se putosi heti lauantaina kisaamaan kilpailun viimeisistä sijoituksista, mutta siitä huolimatta sille hurrattiin reitin varressa melkein kuin Tommi Mäkiselle ja Juha Kankkuselle." (Sabotaasia, rockia ja pastaa rallin välipaloina", IS 26.8.1996.)

Suomenkielessä on tavallista puhua auton *käyttäytymisestä*, ja täysin normaalia olisi kommentoida auton *ominaisuuksia*, mutta inhimillistämistä vaikuttaa sen sijaan, kun toimittaja soveltaa autoon *käytös*-sanaa, tai puhuu auton *kyvyistä*.

"-- näiden poikien auto on vanha, tuttu ja koeteltu konstruktio, jonka kyvyt kyllä tiedetään." ("Turbot paukkuivat kuin ampumaradalla", IS 22.8.1985.)

"-- uuden Audin käytöstä on parantanut myös muuttunut painojakauma." ("Salonen Suurajo-aattona: Voitto olisi uran kohokohta", Ksml 22.8.1985.)

Kaikista yleisimpiä esimerkkejä autojen elollistamisesta ovat kuitenkin lukuisat metaforiset siirtymät, joissa hevosen ominaisuuksia ja toimintoja on siirretty autoihin. Nämä metaforiset siirtymät ovat ilmeisesti syntyneet loogisesti toisaalta hevosen voima-termin herättämän assosiaation kautta, toisaalta hevosen ja autojen historiallisen yhteyden kautta: ovathan hevoset edeltäneet autoja kulkuneuvoina. Lopputulos on kuitenkin suorastaan koominen, kun autot ovat "täysiverisiä", "säyseitä" ja "terhakoita", tai ne "ontuvat", "ryöstäytyvät käsistä" ja "kesyyntyvät".

"-- Kytölehto hankki tämän kauden ajopeliksi terhakan Opel Kadett GSI:n". ("Kytölehto kypsyi nopeasti --", Ksml 22.8.1990.)

"Rovanperä tyynenä tulikokeeseensa. Jyväskyläläisellä ensimmäinen näytönpaikka täysi-  
verisellä autolla isossa rallissa" (Otsikko, HS 24.8.1996).

"Auto piti kovaa pauketta, mutta kääntyi silti säyseästi ja täsmälleen niin kuin kuljettaja halusi." ("Heli Koivula kokeili Harri Rovannerän kyytiä --", IS 22.8.1985.)

"Hänen Simcansa ontui alusta asti --." ("Toivonen keskeytti Blomqvist kärkeen", HS 4.8.1973.)

"Sen jälkeen oli enää Markku, jonka ei tarvinnut muuta kuin pidätellä hurjasti rynnivä Mirafiori sen verran kurissa, ettei ajokki päässyt ryöstäytymään käsistä." ("Ahne katras Alenin varjona", Ksml 23,8,1979.)

"Sisukas taistelija päästi hevosvoimat valloilleen ja laukkasi takavetoisellaan parhaan ajan." ("Sisukas Alen kiiti kärkeen", Ksml 24.8.1985.)

"Hannu Mikkolan Mazda kesyyntyi niin ikään Kanavuoreessa, kun öljynpaineet putosivat nollaan ja kone leikkasi kiinni." ("Vatanen paahtaa lentäen --", Ksml 26.8.1990.)

Hevosassosiaation voi katsoa pehmentävän teknisten, elottomien autojen kuvaa julkisuudessa. Hevonen edustaa useita positiivisia arvoja: toisaalta hevosiin yhdistetään vauhti, uljaus ja kesyttömyys, toisaalta taas erityisesti työhevosajoilta peräisin oleva kuva voimasta, lempeydestä, uskollisuudesta ja työteliäisyydestä. Tänä päivänä hevonen nähdään jopa sotasankarina.

On mahdotonta tietää, paljonko tästä elollistamisesta on tahatonta ja tiedostamattonta, paljonko taas tietoista huumoriksi ja jutun elävöittämiseksi tarkoitettua tyyliä. Kummassakin tapauksessa se kuitenkin kertoo jotain urheilutoimittajan suhteesta autoihin: suhde on läheinen ja auto on arvostettu ja suorastaan hellitty "olento". Tässä suhteessa rallitoimittaja – lähes aina mies – ei siis poikkeakaan kaikista niistä suomalaisista miehistä, jotka suurella huolella hoivaavat autotallin puolelta löytyvää silmäteräänsä eivätkä näe mitään outoa siinä, että autoa kuvaillaan vaikkapa "kaunottareksi".

## 7.2. Suhtautuminen kilpailijoihin

Kilpailijoiden Helsingin Sanomissa, Ilta-Sanomissa ja Keskisuomalaisessa saamassa julkisuudessa hallitsevia piirteitä ovat julkisuuden positiivisuus, toimittajan kilpailijoita kohtaan osoittama ihailu ja myötätunto, sekä jutuista paistava tuttavallisuus: toimittajan – joko todellinen tai toimittajan ajatusten ja tunteitten tasolla olemassaoleva – läheinen ja henkilökohtainen suhde kilpailijoihin.

Tuttavuus ilmenee jo tavasta, millä kilpailijoita puhutellaan jutuissa: hyvin usein koko nimen tai sukunimen sijasta käytössä on pelkkä kilpailijan etunimi. Tuttavuuden asteikolla edetään myös pitemmälle, lempinimiin. Juha Kankkunen on "Jussi" (ks. esim. Suuronen, Jukka: "Näin tässä taas kävi", Ksml 25.8.1990), Leo Kinnunen "Leksa" (ks. esim. "Timo Mäkinen tauolla –", Ksml 5.8.1973.), Henri Toivonen "Henkka" (ks. esim. "Hei Henkka! Kakkua vai samppanjaa –", Ksml 23.8.1990) jne.

Yhtä tuttavallista puhuttelutapaa on vaikea kuvitella käytettävän muissa vähemmän viihteellisissä sanomalehtijournalismin lajeissa, etenkin uutisjutuissa. Human interest-aineistossa epämuodollisempaa lähestymistapaa saattaa esiintyä, erityisesti nuoria haastateltaessa, mutta kutsuisiko vaikkapa kulttuuritoimittaja Finlandia-palkinnon voittajaa "Iruksi" tai taloustoimittaja Nokian pääjohtajaa "Jormaksi" tai "Joreksi"?

Nimistä johdettujen lempinimien lisäksi toimittajat antavat jutuissa kilpailijoille joukon muita lempinimiä ja luonnehdintoja. Juha Kankkunen on "Laukaan leijona" ("Kankkusella kova paikka –", Ksml 23.8.1990.), "kotikylän poika" ("Yllättäjä Laukaasta"; Ksml 27.8.1979.), "Laukaan isäntä" ("Meidän Juha! –", IS 24.8.1990) ja "sorateiden virtuoosi" ("Kankkunen sorateiden virtuoosi –", HS 25.8.1996). Ari Vatanen on "Pohjois-Karjalan poika" ("Suurajojen ratkaisu ikimuistettavan kireä", HS 27.8.1990.) ja "Tuupovaaran ralliässä" ("Sainzista suurajosankari", Ksml 27.8.1990), Timo Mäkinen taas "konkari" ("Ahne katras Alenin varjona", Ksml 23.8.1990.), "vanha maestro" (kommentti, "Kansainvälisemmät kuin koskaan", 4.8.1973.), "ritari" ("Jänis loikki lujaa", Ksml 25.8.1979), "kamikaze" tai "ensimmäinen todellinen lentävä suomalainen" (kommentti, "Ruusu ja ritari", IS 6.8.1973).

Ulkomaalaisiakaan ei ole unohdettu: Shekhar Mehta on "Kenian rallihirvi", "Kenian hurjapä", "safarimestari", "savannin sankari" ("Safarimestari Shekhar Mehta: Venekilpailut? Ei – äkkiä pois", IS 26.7.1973) ja "safarin kauhu" ("Jyväskylässä vanhat nuotit", IS 4.8.1973). Carlos Sainz taas "Matador" ("Suurajoissa on vain yksi ennakkosuosikki", IS 22.8.1990), "Espanjan ralliässä" ("Suurajojen toisenlainen voitonjuhla", HS 27.8.1990), "Suklaasilmäinen Suomen ystävä" tai "Sähkö Sainz" ("Sähkö Sainz kesyttää kaikki? –", Ksml 22.8.1990).

Lisäksi on "mestaria" ja "oppipoikaa" ("Oppipojassa versovat mestarinelkeet", HS

27.8.1996) ja "kokenutta rännikettua" ("Amatööreillekin mahdollisuus: viisi harjoitteluviikkoa tarpeen", Ksml 2.8.1973.). Voittajista tulee "suurajosankareita" ("Sainzista Suurajosankari", Ksml 27.8.1990), "teiden kuninkaita" ("Suurajoissa toisenlainen voitonjuhla – –", HS 27.8.1990) ja "Suurajojen supertähtiä" ("Mäkisestä Suurajojen supertähti", HS 27.8.1996).

Osa näistä lempinimistä toimii metaforisesti. Ne assosioivat kilpailijoihin positiivisia ominaisuuksia joltakin toiselta merkityksellistämistasolta, kuten lähinnä taiteen puolella käytetyt taitoa ja kokemusta assosioivat "maestro" ja "virtuoosi", sekä rohkeutta ja uhkarohkeutta – jota ei rallipiireissä näytetä paheksuvan – assosioivat "leijona"- ja "kamikaze"-metaforat.

Kilpailijoihin julkisuudessa liitetty määreet ovat vahvasti emotiivisia, eli niissä on arvo- ja tunnelatauksia. Ne ilmaisevat lähettäjän tunteita, mutta näiden ilmaisujen objektiin suuntautuneisuus kiinnittää lähettäjän kielteisen tai myönteisen asenteen kohteeseen paljastamatta asennoitujaa. Tällöin syntyy vaikutelma "luonnollisesta asennoitumisesta": jokainen asennoituu kilpailijoihin samoin. (Andersson – Furberg, 1974, 114-117.) Kilpailijat nostetaan "tavallisen kuolevaisen" yläpuolelle "sankareiksi", "kuninkaiksi" tai "supertähdiksi". Kilpailijat ovat kokeneita "konkareita", "mestareita" ja "ralliässiä" tai rohkeita "hurjapäitä" ja "rallihirmuja". Luonnollisesti nämä määreet ovat myös deskriptiivisiä, sikäli että ne kertovat jotain kohteestaan (esimerkiksi tämän taidosta tai uhkarohkeudesta), mutta ne eivät ole neutraaleja asiantilan kuvaajia, vaan välittävät lähettäjän kohteisiin liittämiä positiivisia arvoja.

Kilpailijat kuvataan hyvin usein hyväntuulisina, huumorintajuisina ja leppoisina veikkoina – "mukavina miehinä". Joissakin jutuissa keskitytäänkin kuvaamaan pelkästään kilpailijoitten tunnelmia ja keskinäistä huulenheittoa (ks. esim. "Huumori jaksaa kukkia – –", Ksml 26.8.1996) tai tuodaan muiden teemojen käsittelyn ohessa esiin kilpailijoitten huumoria:

"– –Juha Kankkusen kartanlukijan Nicky Gristin komiikka sitten purikin yleisöön jo täysillä. Kansa repesi hillittömään hohotukseen, kun Grist kommentoi urakkaansa selvällä suomenkielellä, jotta perkeleen hyvä ralli." ("Kävelykatu pullisteli kun Tommi tappeli taas kuo-hukorkin kanssa", Ksml 27.8.1996.)

Usein vaikutelmaa hilpeistä kilpailijoista luodaan haastattelun lomassa johtolauseen verbivalinnoin: haastateltavat mm. "naureskelevat", "vitsailevat", "naurahtavat" ("Hei Henkka! Kakkua vai samppanjaa – –" Ksml 23.8.1979), "velmuilevat", "myhäilevät" ("Tämä on rallia – –". Vatanen ajoi toisen päivän hurmiossa", Ksml

25.8.1990.), "virmistelevät" ja "hekottelevat" ("Suurajojen aattona valehdeltiin kilpaa", IS 23.8.1990).

Voi tietysti olla, että kilpailijat todellakin ovat harvinaisen hyväntuulisia haastateltavia. Toimittaja tekee kuitenkin selkeästi subjektiivisen valinnan halutessaan tuoda tämän hyväntuulisuuden korostetusti esiin jutuissa. Silmiinpistävältä tämä hyväntuulisuuden korostaminen vaikuttaa etenkin silloin, kun se esiintyy jutussa useita kertoja toistonomaisesti.

"—44-vuotias lupaus naureskelee jyvaskyläläisen hotellin aulassa toisen harjoittelupäivän iltana. — Airikkala sanoo ja nauraa päälle silmää iskien. — Airikkala velmuilee. — Veikkaus tulee jälleen kerran silmäniskun saattelemana. — Ja naurut päälle." ("Jos pääsisi pokkaamaan". Pentti Airikkala on 44-vuotias lupaus", Ksml 22.8.1990.)

"Kenian rallihirvi Mehta — kävi nauramassa suomalaisella pyykkilaiturilla kakkoskuskinsa Enso Mikanderin — ja tyttöystävänsä Yvonne'n kanssa. Kaikille maittoi nauru." (Kuvateksti "Kenian hurjapää haluaa päästä tosi lumiralliin" HS 26.7.1973.)

Joskus kilpailijoiden hyväntuulen aitoutta pitää vielä painottaa, kuten Ari vatasen saapuessa vuonna 1990 maaliin "vasta" kakkosena.

"Ei, ei hänellä mitään kiiltoa silmissään ollut, päinvastoin: Tuupovaaran/Provencen maanviljelijä oli hyväntuulinen ja iloinen ja puhelias ja kohtelias. — Vatasen hyvä tuuli oli todella aitoa, eikä mitään taktikointia." (Hyvä isi! Jyvaskylän tunnelma saa kakkosen olevan Ari Vatasen ylittämään itsensä", IS 25.8.1990.)

Kilpailijoiden hyväntuulisuuden korostamisen lisäksi toimittajat tarjoavat usein laajempiakin luonneanalyyskejä kilpailijoista. Näissäkin luonnehdinnoissa korostuvat yleensä juuri myönteiset, yhteiskuntamme arvostamat ominaisuudet, kuten energisyys, tehokkuus, suoruus ja rehellisyys. Osa luonnekuvauksista on suorastaan ylitsevuotavan positiivisia, täynnä emotiivisia "plussanoja" (ks. Andersson – Furberg 1974, 114).

"Ari Vatanen on rauhallinen ja mukava mies. Mutta saadessaan taisteluhengen päälle, hän muuttuu armottomaksi, kiveäkin kovemmaksi uhkapeluriksi." ("Hyvä isi! Jyvaskylän tunnelma saa kakkosena oleva Ari Vatasen ylittämään itsensä", IS 25.8.1990)

"Lentäjäksi aikunut ruotsalainen kartanlukija Tina Thörner on varsinainen tehopakkaus. Huimapään puhe ei ihan heti taukoa – varsinkaan jos aiheena on rallimaailman miesvaltaisuuus. Saksalaisen Uwe Nittelin kartanlukijan paikalta löytyy taukoamatta pulputtava huimapää. Nimen on pakko olla enne, sillä ruotsalaista Tina Thörneriä, 30, ei voi olla vertaamatta kaimaansa Tina Turneriin. Molempien nuoteissa virtaa hengästyttävä määrä energiaa." ("Tiinan nuoteissa virtaa energiaa", Ksml 21.8.1996.)

"Mikäli ralliautoilun MM-sarjassa äänestettäisiin sympaattisin tehdaskuljettaja, menisi titteli eittämättä Belgian Bruno Thirylle, 33. Ford-kuljettaja on paitsi miellyttävä ja kohtelias myös suora ja rehellinen. Hän uskaltaa näyttää tunteensa eikä hän kätkeydy minkään roolin



taakse.

Ehkäpä siksi hänelle toivoisi menestystä tai ainakin parempaa tuuria." ("Tinttiä on tuuri koetellut", Ksml 21.8.1990.)

Erityisesti kilpailijoiden määrätietoisuutta ja rohkeutta ihailaan useissa jutuissa. Nämä ominaisuudet sopivat hyvin kilpailijoista rakennettuun sankarikuvaan, ja tukevat myyttiä sitkeästä, sisukkaasta ja peräänantamattomasta suomalaisesta urheilusankarista.

"Kun minulta 7-vuotiaana kysyttiin, miksi haluan isona tulla, vastasin heti: ralliautoilijaksi. Harva nuori pystyy yhtä päättäväisesti pitämään suunnitelmistaan kiinni kuin Henri "Henkka" Toivonen, jonka lausumaa tuo edellä oleva on. Henri on kuitenkin seurannut tähteään ja on nousemassa tänä vuonna huippukuskiemme eliittiin." ("Hei Henkka! Karkkia vai samppanjaa – –", Ksml 23.8.1979)

"– Sata prosentti tai ei mitään.

– 'Ehkä'-sana ei ole meidän ryhmämme käytössä.

Markku Alen uhkui hyvää tuultaan ja ehdottomuuttaan väsyneenäkin. Kolmas Suurajo-voitto poisti rasituksen tunteet.

Mestaria ja hänen tukevia toteamuksiaan on syytä uskoa. Jos Alen saapuu rallin starttiviivalle, niin hän on tosissaan.

Päämääriä on vain yksi: voitto." ("Ehdoton", Ksml 27.8.1979.)

"– – (ralleihin osallistuminen) vaatii paksun lompakon tai pelottomia ideoita.

Marko Ipatilla on ideoita. – – Kanssakilpailijat ovat ihmetelleet maarnyyrän tehokkuudella etenevän Ipatin toimia. Sen sijaan että hän olisi jäänyt hammittelemaan harrastuksensa kalteutta, hän on pannut toimeksi. – – Ajajan itsestään teettämä televisiomainos lienee ainutlaatuinen idea Suomessa. Yleisö ja yhteistyökumppanit ovat kilvan kiitelleet rohkeaa vetoa." ("Marko Ipatti ei säiky huimiakaan ideoita – –", IS 22.8.1996.)

Myyttiseen kaikkensa antavan sankarin rooliin istuu toki ulkomaalainenkin, kun onnistuu päihittämään suomalaiset näiden kotipoluilla. Tätä urotekoa jopa mystifioidaan jumaltarustojen termistöllä: sankari "ilmestyy" Sainzin "hahmossa".

"Jostain täytyi löytyä uskalikko, nopea ja ennakkoluuloton taistelija. Ja lopulta hän ilmestyi Carlos Sainzin hahmossa.

Sainz on varustettu kaikilla niillä ominaisuuksilla, jotka jossain vaiheessa täysin mahdottona pidettyyn urotyöhön tarvittiin. Hän ei kaihdakaan heittäytymistä täysivaltaisesti peliin, hän etsii täydellisyyttä." (Kulmala, Ilkka: "Tätä oli odotettu", Ksml 27.8.1990)

Välillä toimittajat pehmentävät "määrätietoisten sankarien" julkisuuskuvaa tuomalla julkisuuteen myös kotoisampaa puolta kilpailijoista. Kuten jo lempinimistä kävi ilmi, voidaan kilpailijat välillä jalustalle nostamisen sijasta esittää tuttavallisesti "isäntinä" tai "naapurinpoikina".

Perhe konnotoi yhteiskunnassamme positiivisia arvoja, ja niinpä myös kilpailijoiden perheenisän roolia tuodaan julkisuuteen. Lapset ja vaimot ovat saattellessa aviomiehiä ja isiä matkaan, vastaanottamassa heitä maalissa tai odottelemassa kotona, kun "perheenpää" kiertele maailmalla.

"Tulevaa maailmanmestaria oli saattlemassa matkalle koko perhe. Iloinen Ritva-rouva ja vielä iloisempi Sanna-tyttö veikkasivat kovaa kilpailua perheensä pään ja Mikkolan välillä. "Mutta pääasia on, että molemmat tulevat tervein takaisin"; Ritva huomautti. Sanna läimäytti suukon Timo suulle – ja oli taatusti samaa mieltä." ("Liukas polku yllätti", Ksml 24.8.1985.)

"Perhe – vaimo ja kolme tytärtä – on odottanut "vieraillevaa tähteä" uskollisesti kotona Espoossa. Perhe on rakas, mutta niin on rallikin. Elämä kahden rakkaan kanssa on ollut raskasta, ja välillä on usko toiseen horjunut. "Kyllä sitä on joskus miettinyt, että onko sillä nyt niin merkitystä, että osaa jonkun mutkaisen pätjän metsässä ulkoa." ("Harjanteen nuoteissa on ollut voiton sävel", HS 18.8.1996.)

Toimittajat osoittavat kilpailijoita kuvatessaan joskus suorastaan ylluonnollisia kykyjä. Esiintyen jutuissa kaunokirjallisuudesta tutun kaikkitietävän kertojan roolissa, he "tietävät" kilpailijoiden mielessä liikkuvat ajatukset:

"Mestari ja haastaja.  
Kaksi erilaista henkilöä. Kaksi erilaista tapaa keskittyä viime hetkinä kisaan. Markku Alen kuljeskeli autonsa ympärillä katse aavistuksen verran maahan luotuna. Selkääntaputtelijoita ja tuttuja riitti vielä lähtöhetkiin asti, mutta Markku näytti koko ajan katsovan jonnekin kauas. Hänen mielensä ahkeroi jo tulevassa kisassa. Tulevissa pikiksissä, sen mutkissa ja hyppyreissä. Miehestä saattoi aistia vain yhden tuntemuksen: ainoastaan voitto kelpaa mestarille...  
Hannu Mikkola hymyili valoisammin ympärilleen. Tuttuja riitti hänenkin ympärillään ja ystävällisiä sanoja vaihdettiin. Arja-vaimo paikalla turvana ja tukena. Kumpaakin jännitti. Kova kilpakumppani ja tallikaveri Björn Waldegård kävi heittämissä terveisensä. Hannun vastaukset olivat lyhyitä, hymyileviä. Hänenkin mielenkiintonsa oli jo muualla: voitto maistuisi makealta..." ("Ukkomiesten mielialat", Ksml 25.8.1979.)

Toimittajien luonnehdinnat kilpailijoista eivät rajoitu pelkästään luonteeseen ja ajatuksiin, vaan osansa positiivisesta suitsutuksesta saa myös kilpailijoiden ulkoinen olemus sekä käyttäytyminen:

"Itseasiassa Sainz ei ole koskaan tempuillut härkätaisteluaareenalla, mutta nimi kyllä sopii hänelle. Miehen olemuksessa on sekä härkään että taistelijaan viittaavaa jyhkeyttä." ("Sähäkkä Sainz kesyyttää kaikki? –", Ksml 22.8.1990.)

"Ensimmäisen kerran Shekhar Mehtan nähdessään tulee välittömästi mieleen ajatus, että tuo tyylikäs herra ei voi olla sama mies joka voitti tänä vuonna maailman raskaimman rallin – Safarirallin. Ystävällinen, lempeä kädenpuristus, avoin hymy, erittäin kohtelias hyvää päivää ja mukava pikku pömppämaha luovat mahdollisimman kaukaisen kuvan miehestä, joka on ratissa pelkkää rautaa." ("Safarimestari Shekhar Mehta: Venekilpailu? Ei – äkkiä pois", IS 26.7.1973.)

"Hotellin aulassa Harjanne tervehtii tuttuja iloisesti vinnistäen. Englanniksi, italiaksi, ruotsiksi; käsipäivää, poskisuudelmia ja small talkia. Yli kaksikymmentä vuotta kansainvälisessä rallimaailmassa ovat tehneet Harjanteesta sujuvakäytöksisen maailmanmiehen." ("Mies Mestarin takana", HS 18.8.1996.)

Aina eivät kilpailijatkaan toki jaksa olla hyväntuulisia, ja silloin tällöin jutuissa voi nähdä vilahduksen myös huonoista häviäjistä:

"Yleisön pettymykseksi Kankkunen ei ollut juhlatuulella. Miestä selvästi harmitti katsella kärkikolmikon iloisia ilmeitä. -- Suurajojen sankarit roiskuttelivat shampanjaa ja heittelivät lippalakkeja tungeksivan yleisön sekaan. Kankkunen seurasi sivusta näytelmää, jossa hän olisi kernaasti näytellyt pääosaa. Tällä kertaa hänet oli pudotettu sivuosaan perjantaina. "Lähden heti kun olen hakenut kampeeni ja maksanut laskuni. Ei mua täällä tarvita", Kankkunen murahti. Laukaalainen ei pystynyt salaamaan pettymystään --." ("Juha ei juhlista piitannut", Ksml 27.8.1990.)

Kilpailijat saavat kuitenkin toimittajilta ymmärrystä osakseen silloinkin, kun eivät ole juttutuulella:

"Siihen pahviin sortui tämä kilpailu", murehti Mikkola, joka ymmärrettävästi ei ollut mainittavalla puhetuulella." ("Ensimmäinen yö karsi kärkijoukkoa --", HS 26.8.1979.)

Erityisesti Juha Kankkunen on kerännyt toimittajien myötätunnon puolelleen epäonnistuessaan:

"Rankka epäonni veti rallikuski Juha Kankkusen filosofiseksi Mäkäran kylässä, keskellä keskisuomalaisista korpea. Taistelijan mieli ei tahtonut millään sulattaa sitä, että vain yhtä pikataivalta aiemmin hän oli johtanut Suurajoja ja sitten yllättäen kaasuvaijerin kiinnityksen pettäminen romutti voitonhaaveet. Kankkusen muodonmuutos sankarista epäonnen soturiksi kävi nopeasti kuin Madonnalta konserttilavalla. IS näki vitsailevan Kankkusen lähdön kohtalokkaalle pikataipaleelle ja tapasi synkkäotsaisen miehen tallin seuraavalla isolla huolto paikalla. Dramatiikka oli aitoa, Madonnan musiikkia ja valoeffektejä ei tarvittu. Kiroukset ja manaukset sinkoilivat ilmoille, kun suomalainen jukuri veti jukolanjussivaihteen päälle. -- En tiedä... saakeli sentään, Juha puuskahti lopulta pahimman ilman päästyä ulos ja hän pysähtyi katsomaan murheissaan rasvatyynen Mäkäranjärven selkää. -- Miten tässä voi käydä näin uudestaan ja uudestaan?" ("Juhan murheen hetki", IS 25.8.1990)

"Kankkunen on Suurajojen Surullisen hahmon ritari. Kahtena edellisvuotena ennakkosuosikin asemista keskeyttänyt laukaalainen joutui onnettaren hylkäämäksi Suurajojen kymmenennellä erikoiskokeella." ("Kaasuvaijeri petti Kankkusen", HS 25.8.1990.)

"Suurajojen ylijumala kohtelee kaltoin Kankkusta --." (Otsikko, Ksml 25.8.1990.)

"Jussin huonolle suurajotuurille ei voi enää edes hymyillä. Miksi tässä pitää aina käydä näin? Miksi Kankkunen ei ole kuningas kotiteillään? Edes yhtä ainoaa kertaa, kaikkien Keski-suomalaisten rallin ystävien riemuksi." (Suuronen, Jukka: "Näin tässä taas kävi", Ksml 25.8.1990.)

Toimittajat näyttävätkin eläytyvätkin voimakkaasti kilpailijoiden asemaan:

"Miltähän se tuntuu...

Keskityt kuukausia, sahaat reittejä viikkoja, ampaiset liikkeelle taistellen.

Ja huomaat kolistelevasi ensimmäisellä lenkillä ojanpohjia. Siinä seisot ja muut menevät.

Mitään et voi – auto ei kehrää, yritys on mahdoton.

Korttitalo romahtaa yhdessä hujauksessa.

Suoraan sielusta kantautuu säälin väreitä. Vaikkakin siellä on myös tieto, etteivät nämä miehet tätä tunnetta kerjää. Mikkola, Airikkala, Mäkinen, Kinnunen, Toivonen, Kulläng, Lampinen...

Kaikki tietävät miltä tuntuu astua kesken kaiken ajokista ulos. He tietävät riskit, eivät valita. Mutta hiljaiseksi se vetää." (Kulmala, Iikka: "Julma kohtelu", Ksml 26.8.1979.)

Kilpailijoihin suhtaudutaan harvoin kriittisesti, vaikeivat nämä aina olisi käyttäytyneetkään parhaalla mahdollisella tavalla. Poikkeuksiakin kuitenkin on: Colin McRaen aiheuttama vuonna 1996 ylinopeudella ja huolimattomuudellaan onnettomuuden Argentiinan rallissa, myös Helsingin Sanomien, Keskisuomalaisen ja Ilta-Sanomien toimittajat puhuivat kaunistelematta tämän "törttöilystä", "hurjastelusta" ("McRae uskoo selviävänsä sakoilla – –", Ksml 17.8.1996.), "törmäilystä" ("Ajokielto uhkaa McRaeta", IS 16.8.1996.) ja "huolimattomasta ajosta" ("Maailmanmestari McRae saamassa kovat rapsut", IS 12.8.1996.). Tästä "nuhtelusta" huolimatta McRaeta kohdeltiin kuitenkin etenkin Keskisuomalaisessa ennemminkin kuin ajattelematonta ja kuritonta pikkupoikaa, kuin vastuuttomasti käyttäytynyttä aikuista miestä: McRae oli jutuissa "villi skottikuski" ja "ralliteiden skotlantilainen raikulipoika" ("McRae maksaa reilun miljoonan pakosakkoa – –", Ksml 21.8.1996).

Toinen toimittaja närkästyttänyt tapaus oli Sainzin harjoituksissa tapahtunut ulosajo, jonka kilpailijan talli pyrki salaamaan tiedotusvälineiltä. Todennäköisesti juuri toimittajien ja kilpailijoiden välisen vuorovaikutus- ja symbioosisuhteen pelisääntöjen rikkomisen ja huijatuksi tulemisen tunne saivat toimittajat älähtämään julkisuudessa. Tällöinkin kritiikki kohdistui kuitenkin enemmän talliin kuin kilpailijaan. Tallia moitittiin mm. "hyssyttelystä" ("Ulosajossa nilkkansa muljauttanut Carloz Sainz: Ylinopeutta oli hiukan", IS 24.8.1990.), sekä "totuuden pimittämisestä":

"Ulosajo, harjoitusauton kolhiintuminen ja Sainzin loukkaantuminen olivat Toyota-tallille niin kiusallisia asioita, että totuus yritettiin pimittää – –. Muutamille Sainzin linkkaamista ihmetelleille toimittajille uskoteltiin, että miehen nilkka muljahti Squash-ottelussa.

Sainz ei halunnut vielä eilenkään, että asia pääsee julkisuuteen.

"Olisi parempi, jos tosta ei kirjoitetaisi", hän totesi mm. Keskisuomalaiselle." ("Sainzin harjoitusauto syöksyi tieltä", Ksml 24.8.1990.)

Todella kovaa kritiikkiä itse kilpailijoihin ei kohdistu aineistossa juuri lainkaan. Silloinkin, kun kuljettajan epäiltiin aiheuttaneen ylinopeudella ja huolimattomuudella

vuoden 1996 suuronnettomuuden, häneen suhtauduttiin ennemminkin myötätuntoisesti kuin tuomitsevasti<sup>19</sup>. Poikkeuksen teki syyllisiä innokkaasti etsinyt Iltta-Sanomat, joka yltyi harvinaiseen ilkeilyyn kuljettajien karsimiskysymyksen noustua esiin onnettomuuden myötä:

”Jos MM-ralliin osallistuisi vain huipputason kuljettajia kilpailun viihdearvokin kasvaisi. Nykyisin peräpäin ajajien odottaminen on pelkkää kidutusta reitin varteen vaivautuneille katsojille.” (”MM-ralleihin vain parhaat kuljettajat”, IS 26.8.1996.)

### 7.3. Suhtautuminen järjestelyihin ja järjestäjiin

Kuten luvun 6. määrällisestä tarkastelusta kävi ilmi, rallin järjestelyistä on kirjoitettu runsaasti, kun taas ralliorganisaatio on ollut melko vähän julkisuuden kohteena.

Rallijärjestelyitä käsittelevät jutut ovat suurimmaksi osaksi neutraaleja selostuksia reitistä, lähtöjärjestyksestä, säännöistä jne., eivätkä tarjoa juurikaan valaistusta kysymykseen toimittajan suhteesta ralliin. Jotain molemminpuolisesta hyötysuhteesta kertoo kuitenkin jo se, että toimittajat omistavat kernaasti runsaasti tilaa lehden sivulta myös järjestelyitä koskeville ennakkojutuille, kuten reitin selostamiseen. Esimerkiksi vuonna 1973 Keski-suomalainen esitteli reitin pätkä pätkältä suoraan ratamestarin humoristisen selostuksen mukaan sivun kokoisessa jutussa (”Rallikatrillin ratkaisevat ristiaskeleet – –”, Ksmi 2.8.1973).

Enemmän vihjeitä toimittajien suhteesta rallin järjestelykoneistoon tarjoavat ne harvinaisemmat jutut, joissa käsitellään järjestelyjen onnistumista, tai rallin järjestäjiä eli ralliorganisaatiota. Näissä jutuissa silmiin pistää ennen kaikkea järjestäjien esteetön pääsy julkisuuteen ja järjestäjien diskurssin kritiikitön tukeminen. Toimittajien läheinen suhde järjestäjiin ei siis tule esiin yhtä suoraviivaisena ja ilmeisenä kuin kilpailijoiden tapauksessa, vaan se näkyy ennemminkin vaivihkaisempana järjestäjien tukemisena, sekä siinä tavassa, jolla jutut on rakennettu.

Silloin kun toimittajat tarttuvat jutun pääaiheena järjestelykysymyksiin ja ralliorganisaatioon, järjestäjät saavat äänensä kuuluville hyvin esteettömästi. Järjestäjät pääsevät kommentoimaan ralliin liittyviä kysymyksiä suorissa lainauksissa, toimittajan puuttumatta juurikaan toimijoiden diskurssiin. Toisinaan jutut saattavat olla jopa

<sup>19</sup> Ks. tarkemmin luvusta 8.

lähes pelkkää suoraa lainausta suoran lainauksen perään ilman näkyvää toimittajan editointia, jopa johtolauseet puuttuvat kokonaan (ks. esim. "Valoisa Kai", Ksml 23.8.1979.)

Silloin kun johtolauseita käytetään toimittajat tukevat järjestäjien diskurssia verbivallinoin. Yhdessä ja samassa jutussa Suurajojen turvallisuus- ja viestipäällikkö esimerkiksi "tiivistää työnsä kuvan", "painottaa", "sanoo", "tietää -- jo vanhasta kokemuksesta", "painotti -- turvanäkökohtia", "valiittaa", "luettelee -- työsarkansa ongelmalapset", "arvioi", "esittää -- kiteytetyn toiveensa", "valistaa -- ralliyleisöä" ("Turvallisuus taataan työllä", Ksml 23.8.1979). Toimittaja näyttää siis olevan sataprosenttisesti järjestäjän takana: tämä esitetään asiantuntevana ja vastuuntuntoisena toimijana, joka tietää mistä puhuu.

Joskus taas järjestäjä lähteenä on saatettu häivyttää tekstistä kokonaan, ja järjestäjän kertoma esitetään ikään kuin objektiivisina tosiasioina. Esimerkiksi Ilta-Sanomat kertoi jutussa kilpailun valvojan työstä, haastatellen tätä, ja oletettavasti seuraavat ajatukset ovat peräisin valvojalta, vaikka toimittaja esittää ne sidosdiskurssissa viittaamatta ajatusten lähteeseen.

"Turvallisuuden hyväksi oli tätä kilpailua varten tehty se mikä tehtävissä oli. Paikallisille nimismiehille toimitetussa erikoiskokeiden järjestysmiesten nimilistoissa oli peräti 5 300 nimeä. Turvallisuuspäällikön tarkkoihin karttoihin oli merkitty jokainen kaarre ja kumpare, jolla yleisöä valvova järjestysmies seiso. Lisäksi oli kymmeniä koirapartioita, jotka oli sijoitettu hankalimpiin paikkoihin. Ne ovat osoittautuneet tehokkaiksi. Yleisön pitäisi vain tajuta, ettei mahtavinkaan järjestysmiesorganisaatio voi estää toikkaroit-sijoille tapahtuvia vahinkoja, vaikka niiltä tähän mennessä onkin yleensä vältytty. Yleisö ei kai tajua, että suljetulla pikataipaleella jokainen katsoja on vastuussa itsestään. Kilpailijoita ei voida syyttää mahdollisesta vahingosta. Ylin valta on siellä kilpailun johdolla ja sen edustajilla, eli järjestysmiehillä on todella valta kieltää ja määrätä." ("Valvoja Olavi Karppinen: Yleisön pitäisi tajuta", IS 27.8.1979.)

Toimittajien usko Suurajojen järjestelykoneiston ammattitaitoon on luja: koneisto on rutinoitunut, kaikki on loppuun asti hiottua ja jokainen tietää mitä tekee. Toimittajat eivät yleensä lainkaan kyseenalaista järjestelyjen toimivuutta. Tämä tulee esiin erityisesti silloin, kun on kyse turvallisuuden takaamisesta: turvallisuutta ei vain *pyritä* takaamaan, se *hankitaan* kilpailijoille ja yleisölle.

"Ihan ensimmäiseksi on valvojan katsottava, että kaikki menee sääntöjen mukaan. Mutta täällä Jyväskylässä on järjestelykoneisto niin rutinoitunut, että valvonta painottuu vahvasti turvallisuuskysymyksiin --"

("Valvoja Olavi Karppinen: Yleisön pitäisi tajuta", IS 27.8.1979.)

"Tuhansia puhelinsoittoja, lukemattomia ajokilometrejä, arviolta 350 työtuntia ja viiden vuoden kokemus. Tällä työmäärällä ja rutiinilla pyöritetään noin 5000 miehen voimin järjestystä

Jyväskylän Suurajojen rattaisiin.

Tällä työmäärällä hankitaan turvallisuutta niin katsojille kuin kilpailijoille." ("Turvallisuus taataan työllä", Ksml 23.8.1979.)

"Suurajojen turvallisuusjärjestelyt ovat Veikko Niemisen rutinoituneessa otteessa." (Kuvateksti, "Turvallisuus taataan työllä", Ksml 23.8.1979.)

"Kai Lindellin hyppysissä pyörivät suuret numerot:

Budjetti 500 000 markkaa, katsojia 500 000, organisaatiossa 5000 ihmistä, starttaavia autokuntia 130...

Ennätyslukemia ennätyslukemien perään. Kaikkien langanpäitten yhdessä pitäminen vaatii taattua järjestystä. Ruljanssi pyörähtäisi kallelleen, jollei...

– Jyväskylä olisi mukautunut vuosien varrella valmiiksi organisaatioksi.

– Jokainen tietäisi mitä tekee.

– Kaikki olisi loppuun hiottua." ("Valoisa Kai", Ksml 23.8.1979.)

Silloin tällöin jutuissa kiinnitetään huomiota myös yksittäisten järjestäjien persoonaan. Kuten kilpailijoista, rakennetaan järjestäjistäkin yleensä positiivinen kuva hyväntuulisina, rauhallisina, asiansa osaavina ja määrätietoisina toimijoina.

"Karvas kokemus (osallistuminen ralliin) ei ole kuitenkaan synkentänyt Lindellin (Suurajojen toiminnanjohtaja) rallimielttä, hänellä on valoisa näkemys sekä Suurajojen että autourheilun tulevaisuudesta. Sitä paitsi puhe soluaa niin uskottavasti, että pessimistikin alkaa suunnitella kelkankäännöstä." ("Valoisa Kai", Ksml 23.8.1979.)

"Kilpailunjohtaja Olavi Markkula ja ratamestari Reino Pättiniemi näyttivät varsin rauhallisilta Laajavuoressa vielä torstaina – tai pitäisikö sanoa jo torstaina. – –

– Kunhan ei vain olisi kaikki liiankin rauhallista nyt tällä hetkellä, hymyili Markkula – –."

("Kutkuttava kärkitaistelu tulossa?", Ksml 3.8.1973.)

"Parkkolan erikoiskoe maanantaina kirvoitti kilpailijoilta varsin värikkäitäkin mielipiteitä, mutta Suurajojen ratamestarille Raimo Jokelalle se oli oikeastaan vain yksi erikoiskoe muiden joukossa. – – "Suomalaiset ovat ehkä tottuneet liian hyvin teihin", Jokela arveli leppoisasti maanantaina iltapäivällä. – – Jokela arveli pilke silmäkulmassa, että hän saa kuulla vähä enemmän rakentavaa kritiikkiä, kun kilpailijoiden paineet alkavat lopulta purkautua." ("Ratamestarille Parkkolan erikoiskoen oli vain pätkä muiden joukossa", HS 27.8.1996.)

Sangen kyseenalainenkin toiminta saatetaan lukea organisaatiokoneiston kyseessä ollessa huumoriksi:

"Myhinpään kuuluisalla erikoiskokeella oli yksi järjestysmiehes keksinyt oivan aseensa kansanjoukkojen taltuttamiseen. Miehellä oli matkassaan pitkävärtinen kirves, jota hän heristeli kurittomien suuntaan.

Kurittomia ei tuon järjestysmiehen vastualueelta juuri löytynyt. Asiaa auttoi myös se, että julman aseensa vastapainoksi miehen hymy oli todella herkässä.

Suomalaisten tajuntaan huumoripitoinen viesti näyttää uppoavan aina paremmin kuin tiukkapitoinen ärhentely." ("Pelti auki"-pakina, Ksml 25.8.1990.)

Vertailun vuoksi todettakoon, että hauta-arkun käyttö rallin vastustajien mielenosoituksen rekvisiittana katsottiin esimerkiksi Helsingin Sanomissa "rajatapaukseksi muuten asialinjalla pysyneissä protesteissa" ("Ruumisarkku hätkähdytti Harjun maastossa", HS 24.8.1990.). Voi vain kuvitella minkälaisia reaktioita kirves olisi

herättänyt, jos se olisi ollut ympäristöaktivistin kädessä – vaikka tällä kuinka olisi ollut hymy herkässä.

Toimittajat eivät kuitenkaan suhtaudu organisaatioon kuuluvienkaan tekoihin loputtoman kärsivällisesti ja kriittittömästi. Huonoista järjestelyistä ja asiattomasta käytäytymisestä annetaan myös kriittistä palautetta.

”Toivottavasti huono kenraaliharjoitus tietää tällä kertaa todellakin hyvää ensi-iltaa, ja toivottavasti tällaiseen tapaukseen osataan varautua jatkossa paremmin. Paremmin olisi syytä myös järjestysmiesten käyttäytyä autoilijoita kohtaan. Toivottavasti siinäkin asiassa käytiin näissä harjoituksissa eilen pohjamudassa, kun liikennettä ohjannut järjestysmies uhkaili naisautoilijaa. ”Lähde nyt ja lujaa (jatkoa ei voi painaa) tai sulta saattaa lähteä lähivalot”, kajahti täysin käsittämättömästi huutaneen järjestysmiehen suusta.” (”Huono kenraaliharjoitus” Ksml 22.8.1985.)

Myös tuomariston toiminta on joskus antanut aihetta kritiikkiin sekä uutisjutuissa, että mielipideaineistossa.

”Jyväskylän Suurajoissa sattui taas sekoilu, josta ei pisteitä heru kilpailulle, joka ylpeilee maailman parhaan rallin maineella. Tuomariston kokous, jossa se käsitteli Juha Kankkusen sääntöjenvastaista matkantekoa auton ulkopuolella, pyrittiin salaamaan julkiselta sanalta. Oli kokouksen päätös mikä tahansa, se olisi pitänyt tiedottaa hämmentyneelle lehtiväelle yhtä ripeästi kuin muukin ralliin liittyvä tieto.” (Erola, Lasse: ”Mitä Suurajot voitti salailullaan?”, IS 27.8.1990.)

”Kankkusen matkan jatkuminen herätti eilen melkoisesti ihmettelyä, koska sääntörikkomus oli selvä. Mitä olisikaan tapahtunut, jos vastaavan tempun olisi tehnyt joku nimettömämpi kuski kuin Suurajojen lempilapsi Kankkunen? – – Tuomariston olisi pitänyt käsitellä tapaus, jos kilpailun johto olisi sitä vaatinut. Johto ei tehnyt asiasta mitään ilmoitusta. Tähän ratkaisuun päätyivät kilpailun johtaja Veikko Partanen ja kilpailun toinen johtaja Simo Lampinen kahdenkeskisessä keskustelussaan – – – Hieman oudoksi asian käsittelemättä jättämisen tekee se, että tuomarit voivat ottaa rikkeisiin kantaa vaikka kukaan ei protestia esittäisikään.” (”Kankkusta vastaan enää turha protestoida – –”, Ksml 26.8.1990.)

Tällainen kritiikki on kuitenkin harvinainen tapaus Suurajo-juttujen joukossa. Enimmäkseen järjestäjien tekemisiä tuetaan ja puolustellaan, ja pyritään siirtämään mm. turvallisuuskysymyksissä vastuuta riskeistä mieluummin yleisölle (kuten aiemmassa lainauksessa jutusta ”Valvoja Olavi Karppinen: Yleisön pitäisi tajuta”, IS 27.8.1979.). Silloin kun esimerkiksi onnettomuudet ovat kuitenkin pakottaneet toimittajat pohtimaan kriittisesti järjestelyjä ja järjestäjien osuutta, on Ilta-Sanomien ollut innokkaimmin syyllistämässä järjestäjiä, kun taas Keski-suomalainen näyttäisi seisovan vankimmin järjestäjien takana<sup>20</sup>.

Myöskään järjestelyistä toimittajilla ei yleensä ole pahaa sanottavaa, päinvastoin, rallin järjestelyillä suorastaan ylpeillään, erityisesti Keski-suomalaisessa:

<sup>20</sup> Ks. tarkemmin turvallisuus-teeman käsittely luvusta 8.



"Järjestelyiltään Jyskälä on MM-listan kärjessä.

Täällä ei esimerkiksi ranskalaisten Monte Carlossa harrastama show ole lainkaan mahdollista. Täällä voittaa paras, eikä parhaaksi pakolla juntattu." (Kulmala, Ilkka: "Varpaillaan", Ksml 24.8.1979.)

" – – Jyskälä lyö järjestelyiltään rallin kuin rallin." (Kulmala, Ilkka: "Tyhjä vakuuttelut", Ksml 28.8.1979.)

#### 7.4. Suhtautuminen kilpailutapahtumiin

Toimittajien kilpailutapahtumien selostuksissa erottuu erityisesti kolme silmiinpistävää piirrettä: dramatiikan luominen jutuissa, paikoin suorastaan kaunokirjallista tekstiä muistuttava kielellinen tyyli, sekä avoin puolueellisuus ja subjektiivisuus suhteessa oman maakunnan tai maan kilpailijoiden menestymiseen. Erityisen runsasta ja luovaa toimittajien kielellinen tyyli näyttää olleen Keski-suomalaisessa ja sielläkin vielä erityisesti 70-luvulla. Nykyaikaa kohti tullessa tyyli on karsiutunut hieman koruttomammaksi ja asiallisemmaksi, mutta subjektiivisuus on säilynyt.

Dramatiikkaa kilpailuselostuksiin luo urheiluselostuksille yleinen – niin yleinen, että nämä metaforiset siirtymät eivät itse asiassa enää edes ole mitään normista poikkeamia vaan pikemminkin konventioita, joihin emme enää kiinnitä huomiota – tapa esittää kilpailu tiukkana taisteluna, jossa kamppaillaan voitosta hampaat irvessä. Kilpailu on "taistelu" (ks. esim. "Blomqvist ajoi johtoon – –", HS 5.8.1973), "kahina" (ks. esim. "Vatanen tavoitti, Waldegård vaani", HS 26.8.1979), "kaksinkamppailu" (ks. esim. "Alen taitaa sorarännit", Ksml 27.8.1979) tai "kamppailu" (ks. esim. "Mäkisen ajokille samppanjakaste – –", HS 6.8.1973).

Tähän metaforiseen kehykseen sopien kilpailijat "taistelevat" (ks. esim. "Suurajojen ratkaisu ikimuistettavan kireä – –", HS 27.8.1979), "puristavat" (ks. esim. "Alen taitaa sorarännit", Ksml 27.8.1979), "vaanivat" (ks. esim. "Mäkisen ajokille samppanjakaste – –", HS 6.8.1973), "ampuvat" ("Jänis loikkii lujaa", Ksml 25.8.1979), ajavat "hammasta purren" (ks. esim. "Mäkisen ajokille samppanjakaste – –", HS 6.8.1973) tai "joutuvat antautumaan" ("Hattutempulla morjenustus mestaruudelle", Ksml 27.8.1996.). Takaa-ajo on "raivoisaa" (ks. esim. "Alen taitaa sorarännit", Ksml 27.8.1979) ja tahti "armotonta" (ks. esim. "Blomqvist kasvattaa johtoaan", HS 5.8.1973). Kärjessä ajavan perässä tulevat kilpailijat ovat "uhkaajia" (ks. esim. "Blomqvist kasvattaa johtoaan – –", HS 5.8.1973) ja "uhkia", (ks. esim. "Jänis loikkii lujaa", Ksml 25.8.1979.)

Dramatiikkaa luodaan sanavalintojen lisäksi myös hienovaraisemmin tyyllisin kei-

noin. Kilpailuselostuksissa jännitystä rakennetaan muun muassa värikkäillä kielikuville, yksityiskohtaisella kronologisella tapahtumien kuvaamisella, sekä tunnelmien kuvailemisella.

"Suurajot vuonna 1979 valmistautui lauantaina huippujännittävään yönäytökseen. Sen tiesi myös Ari Vatanen, joka syöksyi tauolta soraränniin himumyrskyn lailla. Tiedot reitiltä kertoivat, että ero kaventui heti alkuosuuksilla ja että Ari ajoi vauhdikkaan tehokkaasti. Hän vaani vain Markun erehdystä.

Jatko olikin lopun odotusta. Yksitoikkoiset tulokset jauhoivat samaa: Vatanen, Vatanen, Alen... Kaukana takana käytiin omaa kisaa, jossa panokset olivat pienemmät. Ilmassa oli jännitystä – –." ("Vatanen vaanii", Ksml 26.8.1979.)

"Suurajojen juhlaralli, järjestyksessään 40. sorateiden karnevaali, kimmahti liikkeelle juuri kuten useat edeltäjänsäkin.

Taivas ammensi vettä.

Yleisö kansoitti teiden varret.

Ja liukas rallipolku tarjosi dramatiikkaa." ("Heti taattu taistelu", Ksml 24.8.1990.)

Toimittajat näyttävät eläytyvän itsekin voimakkaasti kilpailutapahtumiin. Paikoin teksti lyhyine, verbittömine lauseineen ja huutomerkkeineen muistuttaa suorastaan radion ja TV:n kiihkeärytmiä kilpailuselostuksia.

"Kun tauko päättyi alkoi taistelu. Taisteluparina Vatanen – Alen ja panoksena voitto. – – Seitsemän sekuntia! Vatanen imi pätkä pätkältä Alenin eroa kiinni ja oli 26 sekunnin päässä. Alen tunsu varmasti hengityksen niskassaan. Nyt olivat hevosvoimat valloillaan eikä autoja säästetty. Hämärä alkoi hiipua kansan ylle, mutta vauhti oli edelleen hurjaa." ("Vatanen vaanii", Ksml 26.8.1979.)

Etenkään Keski-suomalaisen toimittajat eivät peittele innostustaan kilpailutapahtumien kulusta:

"Tätä tilannetta on totta vieköön odotettu.

Juha Kankkunen ja Tommi Mäkien ottavat vihdoin tosissaan yhteen panoksena Jyväskylän Suurajojen voitto. Siinä leikissä ei taida kaveruus painaa.

Tilanteen piti olla yhtä herkullinen myös viime ja toissa vuonna, mutta molemmilla kerroilla Kankkusen epäonni esti jännitysnäytelmän syntymisen. – – Nyt näyttää siltä, että henkeäsalpaavasta kaksintaistelusta tulee väijäämättä totta. Asetelma siihen on kertakaikkiaan kutkuttava." ("Tänään ei taida kaveruus painaa", Ksml 26.8.1996.)

"Pitkästä aikaa : Suurajoyleisö koki kaksinkamppailun ihanuuden ja rajuuden. Tätä on toivottu jo vuosia. Ylivoimainen sooloilu ei muuta kuin ärsytä.

Taistelun järjestivät Markku Alen ja Ari Vatanen – eri toten viimeksimainittu, joka heräsi raivoisaan takaa-ajoon toiselle lenkille lähdeittäessä." ("Alen taitaa sorarännit", Ksml 27.8.1979.)

Välillä toimittajat intoutuvat nokkelaan metaforiseen tyylyttelyyn, jopa suoranaiseen kielelliseen keikarointiin:

"Ralliautoilun suuri näytös, Suurajot saa tänä vuonna ensi-iltansa Pentti Huismanin käsikirjoittamana. Ratamestari lupaa näytelmän huipentuvan viimeisen yön näytöksissä, jolloin

punnitaan roolihenkilöiden ja autojen kunto pitkissä ja raskaissa osasuorituksissa. Esiripun sulkeutuessa sunnuntainaamuna joku saa aplodit ja ruusut. Hän on kuningas. Mutta useille reitin loppuosasta muodostuu tragedia kestävyiden tai auton pettäessä. Eräät kohtaukset on tänä vuonna kirjoitettu kahteen kertaan, mutta se tuskin saa ketään narisemaan juonen yksioikoisuudesta. Ratamestarin juoni kun lupaillee jännittävää ja tasaista loppuhuipentumaa." (Yönäytös seuloa sankarit", Ksml 23.8.1979.)

Tyylikeinona toimii myös runsas alkusointujen käyttö:

"Toinen aavistuksen järjestyttävä tapaus oli Simo Lampisen valtava viiletys -- --Päijälässä innostui kärkekartetin väliin kiilaamaan Ulf Grönholm, joka rymisteli rännin kaksi sekuntia Vatasta nopeammin." ("Jänis loikkii lujaa", Ksml 25.8.1979.)

"Ranskalainen Auriol surffaili sinnikkäästi läpi kaikki torstain erikoiskokeet -- --." ("Heti taattu taistelu -- --", Ksml 24.8.1990.)

Paikoin taas tekstiin tuo värikkyyttä sen puhekielisyys ja epämuodollisuus:

"Parin kilometrin mittaiselle EK1:lle sinkosi ensimmäisenä tienavaajana Alen ja vetelikin sellaiset pohjat, että muilla oli ihmettelemistä. -- Haastaja-Hannu numerolla kaksi kiihdytti puolestaan ylämäkeen niin, että soratie valitti renkaiden alla. Tulos oli sen mukainen. Sekuntti Alenista ja toistaiseksi toinen! -- Waldegård uhoi menohaluja ja ajatteli aloittaa MM-pisteiden huuhtelun heti Laajavuoren irtosorasta. Nyt sai Alen tuloluettelossa rinnalleen toisen miehen, sillä Waldegård napautti kelloihin täsmälleen saman ajan. -- Henri Toivonen osoitti, että auto on osaaavissa käsissä. Hänen raisu kiihdytyksensä mäkeen oli kuin enteitä antava: pois alta pikkukivet, Henkka tulee!" ("Tuttua, tuttua"; Ksml 25.8.1979.)

Toimittajat eivät arastele ilmaista uutisjutuissakaan subjektiivisia tunteitaan ja ajatuksiaan. "Omia poikia" tuetaan avoimesti, menestyksestä iloitaan ja vastoinkäymisiä harmitellaan. Vastaava avoin subjektiivisuus ei kävisi päinsä muissa journalistimin lajeissa.

"Kuuden vuoden tauon jälkeen Suurajoihin osallistuneen Airikkalan keskeytyks oli varsin valitettava asia." ("Heti taattu taistelu...", Ksml 24.8.1990.)

"Leo Kinnunen pääsi ikävä kylä Porchellaan vauhtiin vasta toisena yönä." ("Ratkaisutilanne laukesi", Ksml 6.8.1973.)

"Keski-Suomen tähtiä Suurajot kohteli kaltoin. Niin Juha Kankkusen kuin Jouko Pöystinkin työ päättyi ennen aikojaan. Harmi. Molemmat olivat sivuun siirtyessään mainioissa asemissa." ("Pomput Juhan riesana", Ksml 25.8.1985.)

"Mikkolan hylkääminen oli harmillista sikäläkin, että Mikkola oli varsin hyvissä asemissa rallin SM-kiilpailuissa." ("Mikkola ajoi yksin", HS 6.8.1973.)

"Jyväskylän Suurajojen tuloluettelo oli maireaa luettavaa ensimmäisen päivän päätteeksi. Kun rallista on ajettu 11 erikoiskoetta, on suomalaisilla nelosjohto." ("Kankkunen hyökkäsi parhaimmin Suurajojen erikoiskokeella", Ksml 25.8.1996.)

Toimittajien värikkäät ja dramaattiset kilpailuselostukset palvelevat luonnollisesti yleisön viihdyttämisen päämäärää. Selostuksista välittyä kuitenkin selkeästi myös

toimittajan oma innostus asiaan: toimittaja on itsekin osa jännittyntä ralliyleisöä, ja menestyksestä riippuen riemuitsee tai suree kilpailijoin ja yleisön kanssa.

### 7.5. Suhtautuminen Suurajoihin ja ralliin

Toimittajien suhtautuminen Jyväskylän Suurajoihin urheilutapahtumana on hyvin myönteistä. Sekä faktajutuissa että mielipideaineistossa esiintyy Suurajoja kuvattaessa toinen toistaan voimakkaampia positiivisia määreitä:

- "Iso ja monipuolinen kansanjuhla" ("Hämäläinen jätti jälkensä rallihistoriaan", IS 23.8.1996.)
- "Kappale kauneinta suomalaista moottoriurheilun historiaa" (sama)
- "Osa nykyajan perinteistä rikasta suomalaista kulttuuria" (sama)
- "Suomen suurin yksittäinen urheilutapahtuma" (Mäntylä, Ari: "Kansanjuhlialla ehommat nuolit", Ksml 21.8.1996)
- "Maailman ehdottomin ralli" (Kulmala, Ilkka: "Varpailaan", Ksml 24.8.1979.)
- "Maailman mahtavin sorasirkus" ("Turbot paukkuivat kuin ampumaradalla", IS 22.8.1985.)
- "Maailman maineikkain sorasirkus" ("Suurajojen voittajaa on turha veikkailla", HS 22.8.1996)
- "Suomen katajaisen kansan rakastama Suosikkiralli" (sama)
- "Sorateiden karnevaali" ("Heti taattu taistelu –", Ksml 24.8.1990.)
- "Merkipaalu, – – hieno, jalostunut tapahtuma" (Kulmala, Ilkka: "Luonnon armoilla", Ksml 22.8.1990.)

Positiivista kuvaa Suurajoista luo myönteisten adjektiivien lisäksi substantiivien valinta: tapahtuman nimeäminen esimerkiksi kansallista yhtenäisyyttä, tavallisen kansan etua ja "yhteistä asiaa" konnotoivaksi "kansanjuhlaksi", tai vauhtia, jännitystä, viihdyttävyyttä ja riemukkuutta konnotoivaksi "sirkukseksi" ja "karnevaaliksi". Tällainen nimikkeiden antaminen (labeling) voi itsessään toimia piilovaikuttamiskeinona, sillä pinnallinen ilmiöitten nimeäminen kattaa käsitteestä vain osan tai muuten vääristää käsitteen ominaispiirteitä, ja ohjailee näin ajattelua johtaen helposti ajatuskaavoittumiin (Hémanus 1973, 69-70).

Suurajojen esittäminen kaikkien suomalaisten rakastamana kansanjuhlana, osana "perinteistä rikasta suomalaista kulttuuria" toimii myös toisella tasolla propagandistisesti. Toimittajat antavat ymmärtää, että koko Suomen kansa, ei vain tietyt urheilunystävien piirit, on tapahtuman takana. Tällainen retoriikka vetoaa siis yleiseen mielipiteeseen vakuuttaessaan lukijoille, että "kaikki muutkin" pitävät tapahtumaa merkittävänä. Andersson ja Furbeg (1974, 31-32) kutsuvat tällaista vetoamista muitten toimintatapaan "teon järkevyyden periaatteen": edellytämme tavallisesti, että ihmisillä on järkeviä syitä toimia niin kuin toimivat.

Erityisesti Keskisuomalaisen urheilutoimitus tekee mielipidekirjoituksissaan selväksi tukensa Suurajoille. Toimittajat ovat intoutuneet kaunopuheisiin puolustuspuheenvuoroihin etenkin silloin, kun jokin taho on uhannut jotenkin Suurajoja, esimerkiksi MM-arvon ollessa vaarassa vuonna 1979, ja KävelyVauhti-liikkeen kyseenalaistaessa rallin oikeutusta vuonna 1990.

"Herroja Torres ja Dardoufos (kansainväliset tarkkailijat) varten on todennäköisesti varattu erikoiskohtelu – täydellä syyllä. Jotenkin eteläeurooppalaiset on saatava vakuutetuiksi Jyskälän erinomaisuudesta. – – Suomalaiset tietävät, että Suurajot on maailman ehdottomin ralli. Samat aatokset on nyt saatava myös vieraiden päähän." (Kulmala, Ilkka: "Varpaillaan", 24.8.1979.)

"Kun muutamat seikkailumieliset suomalaiset kehittivät 40 vuotta sitten lähinnä omaksi ilokseen eräänlaisen autourheilutapahtuman, niin he eivät tienneet minkä menivät tekemään. He eivät tienneet synnyttäneensä instituution, kansanjuhlan, huippuavustetun urheilutapahtuman. – – (Suurajot) on kehittynyt, vilkastunut, voimistunut, urheilullistunut. Suomalaisesta Mm-rallista on kasvanut viehkeän raju mammutti tapahtuma. – – Suurajot on tapahtuma, joka ei ole turha. Miten tuhansien järvien ralli voisi olla sitä? Sanokaa miten? Sadat tuhannet suomalaiset kuitenkin ahmivat siitä omaan arkipoljentonsa pienen määrän tuikitärkeitä vitamiineja." (Kulmala, Ilkka, "Luonnon armoilla", Ksml 22.8.1990.)

"Suurajot on Jyväskylän ikioma kilpailu. Hyvä niin. Näin keskisuomalaisilla on edes yksi vuotuinen suurtapahtuma, josta muu Suomi on vilpittömän kateellinen. Kaiken lisäksi Jyväskyläläiset ovat hissun kissun oppineet, minkälainen omaisuus MM-ralli heille on. Pullistuessaan kilpailu on kehittynyt jämäkäksi Jyväskylän pr-tilaisuudeksi." ("ON uskoa, ON toivoa", Ksml 21.8.1985.)

"Lisäksi kaikkien Suurajojen kiivaimpien vastustajienkin täytyy tietää se, että kilpailuna Jyskälä on maanmainio. – – Totuus on, että Jyskälä lyö järjestelyiltään rallin kuin rallin. Jotain luulisi merkitsevän myös se, että kisaa seuraa reitin varrella joka kymmenes maan kansalainen." ("Kulmala, Ilkka: "Tyhjät vakuuttelut", Ksml 28.8.1979.)

Myös näissä kannanotoissa vääristetään ja yksinkertaistetaan kuvaa Suurajojen suosiosta, kun siitä yleistetään kaikkien jyväskyläläisten tai keskisuomalaisten tai jopa kaikkien suomalaisten arvostama yhteinen tapahtuma.

Samalla niin jyväskyläläisiä kuin suomalaisiakin käytetään tukemaan toimittajan mielipidettä Suurajoista: toimittaja siis vetoaa yleiseen mielipiteeseen vakuuttaakseen lukijan siitä, että Suurajot todella on maailman ehdottomin ralli, tai että MM-ralli on omaisuus jyväskyläläisille. Toimittajan retoriikassa suomalaiset ja jyväskyläläiset eivät ainoastaan ole tätä mieltä, vaan he *tietävät* sen ja *ovat oppineet* sen, mikä antaa lukijan ymmärtää, että kyse todellakin on kiistämättömistä tosiasioista. Vielä selkeämmin toimittaja ilmoittaa tämän todetessaan, että "*totuus on*, että Jyskälä lyö järjestelyiltään rallin kuin rallin".

Toimittajat käyttävät myös vastapuolta tukemaan käsitystään Suurajoista väittämäl-

lä, että "Suurajojen kiivaimpien vastustajinkin täytyy tietää se, että kilpailuna Jyväskylä on maanmainio" – ikään kuin kyse jälleen olisi todennettavissa olevasta faktasta eikä mielipidekysymyksestä, ja se, että rallin vastustajat joutuisivat (toimittajan kuvitelmissa – todellisuudessa ylipäättänsä kilpaurheiluun ja erityisesti moottoriurheiluun kriittisesti suhtautuvat vastustajat tuskin pitäisivät Suurajoja "maanmainiona kilpailuna") vastahakoisesti myöntämään rallin arvon urheilutapahtumana vielä varmistaisi, että asia todellakin on täysin kiistämätön.

Suurajoja eivät tue ainoastaan urheilutoimittajat, vaan sille annetaan varaukseton tuki myös Keskisuomalaisen pääkirjoituksissa<sup>21</sup>. Pääkirjoituksissa korostuu urheilutoimittajien kirjoituksia enemmän rallitapahtuman Keski-Suomelle tuoma hyöty.

"Jyväskylän Suurajoilla hyvin järjestettynä autourheilutapahtumana on monin tavoin välitön arvokas merkitys. Mutta Suurajot ei ole pelkkä ralliväen massakokouminen, vaan sillä voisi olla laajempaakin vaikutusta Keski-Suomelle.

Suurajoja seurataan ympäri maata, oikeammin ympäri maailmaa. Se on yksi niitä harvoja tapahtumia, joka on kansainvälisestikin tunnettu ja arvostettu. Koko maakunta saa siitä osakseen runsaasti huomiota ja myönteistä julkisuutta. Tällainen tilaisuus on ainutkertainen. Sen mainosarvo olisi kaikin keinoin valjastettava alueen menestykseksi. – – Tuhansien Järvien Ralli on suhdetoimintatekijä jollaisesta monet haaveilevat, mutta joka Keski-Suomessa on valmiina olemassa ja otettavissa käyttöön." ("Suurajot pelkkää plussaa"; Ksml 27.8.1985.)

Yleisellä tasolla rallia lajina käsitellään jutuissa harvemmin. Keskisuomalaisessa toimittaja tekee kuitenkin selväksi suhtautumisensa ralliin lajina:

"Tuntuu kummalliselta, ettei TV-toimittaja osaa käyttää koko ohjelman ajan TV:n antamia mahdollisuuksia ja lähettää ruutuihin täysipainoisia kuvasarjoja niinkin vauhdikkaasta ja mielenkiintoisesta urheilulajista kuin ralliautoilu." ("Kenelle pääosa tv-rallissa", Ksml 26.8.1979.)

Joissakin harvoissa tapauksissa toimittajat suuntaavat kritiikkiäkin Suurajoihin urheilutapahtumana. Tällöin kritiikki kohdistuu kuitenkin vain rallin luonteen muuttamiseen yhä suuremmaksi bisnekseksi ja vakavammaksi kilpailutapahtumaksi.

"Rallille on näet vanha 'leipää ja sirkushuveja' -mantteli käynyt pieneksi aika päiviä sitten. Rallin luonne on muuttunut. – – Huvista on tullut työtä. Se on sitä yhtä hyvin järjestäjille kuin kuljettajillekin.

Yksi osapuoli alkaa tuntea itsensä vieraantuneeksi tässä kehityksen oravanpyörässä. Yleisö tuntee lajin vielä omakseen, mutta kuinka kauan? Wanhoja hyviä aikoja on turha haikailla takaisin. Silti ei voi kieltää, ettei olisi pahitteeksi löysätä vyötä. Kireä ilme on syyt pyyhkiä naamalta." (Kommentti, "Huvi on nyt työtä", Ksml 21.8.1985.)<sup>22</sup>

"Suurajot on taloudellinen tapahtuma, jossa liikemiesjärki on jo kauan sitten voittanut automieshengen. – – Rallin alkuperäisajatuksista, jokamiehen autokilvasta, ei ole enää paljon

<sup>21</sup> Valtakunnallisissa lehdissä Jyväskylän Suurajot ei ole ollut niin merkittävä tapahtuma, että se olisi yltänyt pääkirjoitusten aiheeksi ainakaan otosvuosina.

<sup>22</sup> Lainausta on Suurajo-liitteen "pääkirjoituksesta", jossa ei ole mielipidekirjoituksen kirjoittajan nimeä.

jäljellä.” (”Autonvalmistajat kokoontuvat Jyväskylään kilpailemaan mainosvaltista –.” (HS 14.8.1979.)

Näistäkin jälkimmäinen, teräväsanaisempi esimerkki ei ole urheilutoimittajan tuotoksia, vaan Helsingin Sanomien Taloustiistai-sivun juttu, joten toimittaja todennäköisesti tarkastelee tapahtumaa enemmän ulkopuolisena tarkkailijana etäisyyttä ottaen kuin urheilutoimittaja.

## 7.6. Toimittajan asemoituminen suhteessa ralliin

Kuten edeltävistä osioista on käynyt ilmi, toimittajien suhde Suurajoihin on erittäin läheinen. Tämä näkyy niin autojen ihailussa, kilpailijoiden tuttavallisessa käsittelyssä, kilpailuselostusten innostuneessa sävyssä kuin järjestäjien tukemisessakin. Kaikista selväsanaisimmin positiivinen suhtautuminen Suurajoihin ilmaistaan itse kilpailutapahtuman luonnehdinnoissa.

Erityisen läheinen toimittajien suhde Suurajoihin näyttää olevan Keski-suomalaisessa. Osaltaan tämä vaikutelma johtunee siitä, että Helsingin Sanomissa ja Ilta-Sanomissa Suurajoja koskevia mielipidekirjoituksia ei ole juuri lainkaan, kun taas Keski-suomalaisessa niitä on hyvin runsaasti, jolloin tietysti mahdollisuudet subjektiiviseen ilmaisuun ovat suuremmat. Ero näkyy kuitenkin myös lehtien faktaa-aineistossa, joten Keski-suomalaisessa juuri Suurajojen maantieteellinen läheisyys, sekä sen vaikutukset Jyväskylän alueella vaikuttanevat toimittajien ylitsevuotavan positiiviseen suhtautumiseen.

Paitsi em. teemojen käsittelyssä sekä Suurajojen luonnehdinnoissa, Keski-suomalaisen toimittajien asemoituminen suhteessa ralliin tulee selväksi myös siinä tavassa, millä nämä sijoittavat itsensä lukijoittensa ja ralliyleisön kanssa samaan rallinystävien joukkoon ”me-retoriikkaa” käyttämällä.

”Jokainen voi kiittää suurempia voimia siitä, että Suurajojen viimeiselle lenkille lähtee vielä satakunta autoa. – – Kenen puolesta me olisimme hikoilleet, mikäli Vatanen, Kankkunen, Alen, Mikkola ja Salonen olisivat hyytyneet jo ensimmäisenä päivänä. Kolme päivää olisi pitänyt katsella, kun ulkomaalaiset kuljettajat mellastavat Suurajoissa. Mikä painajainen. Tänä vuonna viimeiselle päivälle on merkitty kahdeksan erikoiskoetta. Urheilun ylijumala on jättänyt suomalaiselle ralliyleisölle jännitettävää vielä 34 erikoiskokeen jälkeenkään.” (Mäntylä, Ari: ”Kuka tänään keskeyttää?”, Ksmi 26.8.1990.)

”Suomalaisten itsetunto joutui sunnuntaina jälleen kerran kovalle koetukselle. Sillä nielämistähän tässäkin historiallisessa käännekohtassa on. Että nyt jostakin Välimeren rannalta heilahti Pohjolan pikkuteille joku espanjalainen autonkuljettaja ja raivasi edestään kaikki – niin suomalaiset kuin ruotsalaisetkin. Ei näin pitänyt käydä, ei ole käynyt ennenkään, ei suomalaisten nenille pitänyt kenenkään hyppiä...

Mutta. Kun olemme itsemme koonneet ja sielulliset kolhumme lääkinneet, niin voimme nähdä tilanteen myös avoimin silmin ja tehdä suomalaisen kansanperinteen vastaisen tunnustuksen:

Bravo Sainz, hyvä kun näytit meille.” (Kulmala, Ilkka: ”Tätä oli odotettukin”, Ksmi 27.8.1990.)

Sillä täytyyhän meidänkin – Suurajojen ystävien – tajuta – –.” (Kulmala, Ilkka: ”Luonnon armoilla”, 22.8.1990.)

Aineiston perusteella näyttää siis perustellulta todeta, että toimittajat tarkastelevat rallia rallinystävän ja rallimaailman sisäpiiriläisen näkökulmasta ennemminkin kuin puolueettoman ja ulkopuolisen toimittajan.

## 8. TOIMITTAJAN SUHTAUTUMINEN RALLIN VAIKUTUKSIIN

Tässä luvussa tarkastelen toimittajan suhtautumista vaikutukset-pääluokan teemoihin analysoimalla sitä, miten kyseisiä teemoja on eri vuosina ja eri tapahtumien yhteydessä käsitelty Suurajo-julkisuudessa. Tarkastelen ensinnäkin sitä, mitkä toimijat esiintyvät toimittajan orkestroimalla julkisuuden areenalla eri teemoista keskusteltaessa, miten suoraan he ovat saaneet äänensä kuuluville, kenen näkökulma näkyy juttujen otsikoissa ja erottuuko joku toimijoista hallitsevana toimijana julkisuudessa.

Lisäksi tarkastelen sitä, miten itse toimittaja on suoraan ottanut kantaa eri teemoihin, tai miten hänen kielenkäyttönsä ja hänen hyödyntämänsä retoriset vaikuttamiskeinot paljastavat suhtautumisen eri teemoihin ja toimijoihin.

Tarkastelussa pyrin selvittämään sitä, näkyykö toimittajien asema rallin sisäpiiriläisenä myös tietoisena tai tiedostamattomana puolueellisuutena rallin ristiriitaisia vaikutuksia pohdittaessa.

### 8.1. Haitat-teeman käsittely

Suurajojen haittojen käsittelyssä eri aikoina esiintyneitä toistuvia piirteitä ovat haittojen hienovarainen vähättely (hienovarainen sikäli, että toimittajat eivät itse ole ottaneet kantaa kysymykseen mielipidekirjoituksissa, vaan ongelman vähättely tulee esiin lähinnä juttujen painotuksista), sekä se, että keskustelua ovat paljolti hallinneet ”jäävit” toimijat: järjestäjät, autojärjestöt ja kilpailijat.



Kuten luvusta 6. kävi ilmi, Suurajojen aiheuttamat haitat nousivat esille julkisuudessa voimakkaammin ensimmäisen kerran vuonna 1973, jolloin AKK:n päätös vähentää rallien lukumäärää sen paikallisille asukkaille aiheuttamien haittojen vuoksi kohdisti huomiota teemaan. Keskisuomalainen kertoi päätöksestä näin:

”Rallien luvun rajoittamisella pyrkii autourheilun johto oma-aloitteisesti torjumaan rallien aiheuttamia häiriötekijöitä. Etelä-Suomessa on saattanut käydä jopa niin, että sama tie on talven aikana ollut viisikin kertaa suljettuna rallikilpailun vuoksi.” (”Ei tulla kun ei tykätä” – , Ksml 1.8.1973.)

Kuten Keskisuomalainen, myös Iltä-Sanomien korosti jutussaan samoin sanoin rallin johdon oma-aloitteisuutta rallin aiheuttamien haittojen torjunnassa sekä ongelmien keskittymistä nimenomaan Etelä-Suomeen (”Osa arvostelusta aiheellista – –”, IS 1.8.1973.). Näin jutusta saa vaikutelman, että esimerkiksi Suurajoissa ongelmia ei olisi, ja että ongelmat on torjuttu oma-aloitteisesti itse asiassa ennen kuin ne ovat edes nousseet esiin. Mielenkiintoista on se, että vain Iltä-Sanomista käy ilmi (kyseiset virkkeet on esitetty suorina lainauksina), että kyseisen ongelmanmäärittelyn takana on AKK:n jäsen ja Jyväskylän Suurajojen kilpailujohtaja Olavi Markkula. Myös Keskisuomalaisen jutusta käy toisaalta ilmi, että siinä on haastateltu Markkulaa, mutta kyseisen kohdan toimittaja esittää sidosdiskurssissa ikään kuin faktoina viittaamatta lainkaan lähteeseen. Kummankin lehden tapauksessa siis autojärjestön ja järjestäjien edustaja pääsee määrittelemään ongelmaa ja määräämään hallitsevan näkökulman toimittajan tukemana, Keskisuomalaisessa tämä vain tapahtuu salavhikaisemmin, koska toimija on häivytetty tekstistä.

Helsingin Sanomissa puolestaan kyseinen päätös uutisoitiin muitten teemojen ohessa. Helsingin Sanomat näyttää suhtautuvan muita lehtiä huomattavasti vakavammin rallin aiheuttamiin haittoihin, ja niiden olemassaolo todetaan tosiasiana toimittajan sidosdiskurssissa.

”Harjoittelu haitta paikkakuntalaisille

Jatkuva harjoittelu on kuitenkin useissa tapauksissa tuottanut varsin suurta haittaa pikataipaleen varrella asuville ihmisille samoin kuin myös rallin järjestäjille. – – Myöskin autourheilun kansallinen kilpailulautakunta (AKK) on puuttunut ralleissa esiintyviin ongelmiin. – – Tarkoituksena on, että Etelä-Suomessa ajettaisiin rallien erikoiskokeet yksinomaan yksityisteillä. Näin vähennettäisiin tuntuvasti rallien yleiselle liikenteelle ja tienvarsiasukkaille aiheuttamaa haittaa.” (”MM-arvo saattaa olla vaarassa”, HS 3.8.1973.)

Helsingin Sanomat kuulee jutussa aiheesta järjestäjien ja autojärjestön edustajien sijasta kilpailijaa, Markku Alénia, joka suorissa lainauksissa pääsee esittämään toisaalta ymmärtämyksensä yksityisten ihmisten ”ärsyyntymisestä” harjoitteluun, toisaalta puolustelunsa harjoittelun välttämättömyydelle.

Kaikkiaan vuonna 1973 haitat teemaa pääsi julkisuudessa kommentoimaan neljä toimijaa: autojärjestön edustajat, kilpailun järjestäjät, kilpailijat sekä – vain Keski-suomalaisen haastattelemat – asukkaat. AKK:n/järjestäjien edustajaa kuultiin siis nimenomaan rallien rajoittamispäätöksen yhteydessä perustelemassa ja tulkitsemassa päätöstä. Järjestäjien, kilpailijoiden ja asukkaiden kommentit Suurajojen haitoista taas olivat enimmäkseen ikään kuin erillisissä jutuissa esiintyviä "vastauksia" tai "puheenvuoroja" avattuun keskusteluun. Jos siis autojärjestön/järjestäjien edustaja pääsikin keskustelunavaajana määrittelemään ongelman ensimmäisenä, mikään toimija ei jatkossa noussut esiin hallitsevana. Toimijat eivät edes kohdanneet samassa jutussa, vaan saivat äänensä melko tasapuolisesti kuuluviin kukin vuorollaan.

Haitat-teema nousi otsikoihin ainoastaan asukkaiden haastattelujen yhteydessä, jolloin nimenomaan asukkaiden näkökulma luonnollisesti nousi otsikkoon: "Tuleepahan yksi yö valvottua" (Ksml 2.8.1973) ja "Matkijat ja yleisö häiritsevät eniten" (Ksml 2.8.1973). Näissäkin otsikoissa toimittajan kädenjälki on kuitenkin selvä, ja valinnat vaikuttavat tarkoituksellisilta.

Ensimmäinen lainaus lähinnä vähättelee sävyllään Suurajojen haittoja. Kyse on nimenoman toimittajan muotoilusta, sillä itse tekstistä kyseistä lainausta ei löydy vastaavassa muodossa, vaan aihetta käsittelevät kohdat kuuluvat näin:

"Palsan erikoiskoe Uuraisilla ajetaan aamuyöllä. Palsankylän asukkaiden mukaan jo puolen yön jälkeen alkaa virrata uteliaita etsimään tien varrelta hyvää katselupaikkaa. Samaa tohinaa jatkuu siihen asti, kun viimeiset ralliautot ja yleisö ovat menneet matkoihinsa. – Ei sinä yönä paljon nukuttua saa."

"Irma Laitinen näki Suurajoissa sen hyvän puolen, että sukulaisia tulee katsomaan ajoja kaukaakin.  
– Ei se yhden yön valvominen mitään haittaa, pitäähän sitä kesällä vähän jättää nukkumista vähemmälle, Irma Laitinen totesi."

("Tuleepahan yksi yö valvottua", Ksml 2.8.1974.)

Otsikon haittoja vähättelevä sävy siis yleistää asukkaiden näkökulmaksi jälkimmäisen haastateltavan mielipiteen: ettei yön valvominen haittaa. Kepeäsävyinen otsikko vaikuttaa jossain määrin tarkoitushakuiselta valinnalta kun huomioidaan, että samaisessa jutussa asukkaat ilmaisevat mm. huolensa lasten turvallisuudesta harjoittelun aikana – mikä taas tuodaan esiin vasta aivan jutun lopussa.

Toinen otsikko taas suuntaa syyttävän katseen yleisöön ja kilpailijoiden matkijoihin itse kilpailun ja kilpailuorganisaation sijaan. Myös jutun ingressissä painotus on

sama: Itse kilpailun ja kilpailijoiden tuottamia häiriötä vähätellään ja syytökset suunnataan muualle:

"Paljon enemmän kuin itse Suurajojen osanottajat häiritsevät tienvarsiasukkaita ajajien jäljittelijät. Hurjastelu alkaa jo hyvissä ajoin ennen ajoja ja jatkuu vielä kauan niiden jälkeen. Myös yleisö aiheuttaa harmia ralliteiden varsilla asuville. Viljapeltoja tallataan, laiturien aitoja poljetaan maahan ja tunkeudutaan asutusten pihoille lipunmyyjä karkuun. Matkijat häiritsevät paljon enemmän ja pitempään kuin itse ajot, joista ei viime vuosina ole paljon häiriötä ollutkaan. Harjoittelukin on vähentynyt – –." ("Matkijat ja yleisö häiritsevät eniten", Ksml 2.8.1973.)

Kuitenkin yleisö ja matkijat ovat vain osa jutussa esiintyneistä asukkaita askarruttavista asioista. Myöhemmin tekstistä löytyy myös asukkaiden moitteita koko kilpailulle ja järjestäjille:

"Suonasaaren mielestä myös kapeaa paikallistietä kilpailu rasittaa joka vuosi liikaa.  
– Aina ovat ajojen jälkeen hiekat ojassa, ei sille mitään voi. Kivet paljastuvat ja tie käy mukuraiseksi.  
– Myös humalaisia joka vuosi pikataipaleen varrelle ilmaantuu, häiriötä niistäkin on. Etenkin asukkaille ajojen takia aiheutuviin taloudellisiin menetyksiin järjestäjien olisi saatava pikainen korjaus. Parempi olisi kuitenkin, jos koko ajot ajettaisiin muualla, Väinö Suonsaari totesi."

"Suurajojen järjestäjien käyttämä menettely jakaa järjestysmiehen nauhoja paikallisille isännille narkästytää näitä melkoisesti.  
– Ilman työvoimaa saavat siten. Parempi kun jätettäisiin nauha pois isäntien käsivarsista kokonaan, Martti Mäkinen totesi. – –  
– Voisivat ajojen järjestäjät palkata riittävästi järjestysmiehiä, ettei tarvitsisi ilmaiseksi laittaa sivullisia töihin."

("Matkijat ja yleisö häiritsevät eniten", Ksml 2.8.1973.)

Vaikka kilpailijahaastatteluissa haitat-teema ei ole yltänyt otsikoihin asti, itse tekstissä kilpailijat kuitenkin pääsevät kommentoimaan teemaa muitten aiheitten ohessa sangen vapaasti suorissa lainauksissa, Ilta-Sanomissa jopa silmiinpistävän suoraan. Ilta-Sanomien Simo Lampisen haastattelu vaikuttaa lähes editoimattomalta: itse tekstirungossa on vain yksi johtolause ja yksi kappale epäsuoraa lainausta, muuten koko juttu muodostuu peräjälkeen sijoitetuista suorista lainauksista, joista yhdessä Lampinen myös vähättelee Suurajojen haittoja:

"– Poru rallikilpailujen vähentämisestä? Ei minun mielestäni kilpailuja ole liikaa, enkä ole koskaan kuullut, että kukaan suljetun pikataipaleen varrella asuva olisi valittanut mistään epäkohdista tai häiriöistä. Päinvastoin. He ovat iloisia, kun heidät tuodaan kilpailun parketti-paikoille." ("Suurajoissa 11 kertaa – –", IS 4.8.1973.)

Kyseisen päätöksen yhteydessä toimittajat eivät siis itse ottaneet suoraan kantaa haitat-kysymykseen, mutta em. esimerkkien perusteella vaikuttaisi siltä, että Keski-

suomalaisen ja Ilta-Sanomien toimittajat ovat olleet taipuvaisia vähättelemään ongelmaa, ja ovat haastateltavien valinnoin, tekstin rakenteen ja painotuksien avulla epäsuorasti ilmaisseet suhtautumisensa kysymykseen. Silloinkin kun teemaan on jouduttu suhtautumaan vakavasti, näyttäytyvät autojärjestöjen edustajat ja järjestäjät jutuissa oma-aloitteisinä (vrt. edellä) toimijoina, jotka tekevät parhaansa ehkäistäkseen ongelmia – jos tässä ei onnistuta, vika on muualla:

”On pakko vaihtaa reittiä, ettei aiheutettaisi vaaraa eikä häiriötä muille tielläliikkuville. – – Toivottavasti vain suunnittelijat ottaisivat vaarin rallijärjestäjien toiveista ja säästäisivät hyväskuntoisia sorateitä vaikka ihan tähän tarkoitukseen. Ajoja voitaisiin jatkuvasti järjestää hiljaisilla teillä, ketään ei häirittäisi.” (”Ralliauton teho kasvaa – tiestö huononee”, Ksml 2.8.1973.)

Seuraavan kerran haitat-teema on ollut enemmän esillä 90-luvulla. Tällöin esiin ovat nousseet asukkaille aiheutettujen häiriöitten, tievahinkojen ym. aiemmin esillä olleitten haittojen lisäksi uudenlaiset kysymykset, kuten matkapuhelinverkkojen tukkeutuminen, kaupungin yöelämän häiriöt ja liikenneuhkat. Paikallista väestöä koskettavina ongelmina ne ovat saaneet huomiota lähinnä vain Keski-suomalaisessa, jossa niiden käsittely on keskittynyt lähinnä kotimaanosastolle.

90-luvun haittoja käsiteltäessä toimijajoukko alkaa olla sangen viranomais- ja liikelämäpitoinen: jutuissa haastatellaan milloin Telen matkapuhelinverkkojen aluepäällikköä, milloin Telehallintokeskuksen edustajaa.

Liikennejärjestelyihin aiheutuvia muutoksia Keski-suomalaisessa käsitellään neutraaliin sävyyn kotimaanosastolla (ks. esim. ”Suurajot tuovat muutoksia liikenteeseen”, Ksml 22.8.1996). Suurajojen aikaiseen sotkemiseen ja häiriköintiin kotimaanosastolla puututaan sangen suorasukaisesti ja kaunistelematta:

”Jyväskylän poliisilla piti kiirettä lauantain vastaisena yönä, kun Harjulta tullut Suurajoväki vaelsi keskustaan purkamaan erikoiskokeen keskeyttämisestä johtuvaa ärtymystään. – – Kävelykatu oli suurajoviikonlopun jälkeen normaalia siivottomammassa kunnossa. Lauan-taamun varhain liikkeellä olleet joutuivat kiertelemään virtsalammikoita ja -puroja ja hyppelemään pahimpien roskakasojen yli.” (”Suurajojen yössä liikkui kaahaajat, roskaajat, humalaiset ja nyrkinheiluttajat”, Ksml 22.8.1996.)

Myös matkapuhelinverkkojen tukkeutumisoongelma tuodaan kaunistelematta esiin Keski-suomalaisen kotimaanosastolla:

”Matkapuhelinlinjat eivät kestä ralliväen soittosumaa  
Edes Telen 22 Suurajojen vuoksi rakennettua tukiasemaa eivät pysty purkamaan ruuhkaa Viikonlopun luontoääni Jyväskylän seudulla tuntuu olevan metsässä raikuva Säkijärven polkka kännykällä soitettuna. Ainakin perjantaina matkapuhelimilla oli vaikea saada yhteyt-

tä, koska linjat olivat varattuja. – Perjantaina runsas kännykällä soittelu oli johtanut mm. siihen, että erääseen vanhainkotiin oli apua jouduttu järjestämään aluehälytyskeskuksen kautta, koska talonmieheen ei saatu suoraa yhteyttä.” (Ksml 25.8.1996.)

Radiopuhelinliikenteen ongelmien käsittelyssä jutun näkökulman ja painotuksen valinta vaikuttaa hieman vähättelevältä – tietoisesti tai tiedostamatta. Kyseessä on potentiaalinen vaaratilanne, jolloin toisin valinnut toimittaja olisi saattanut otsikoida jutun vaikkapa: ”Ralliväki eksyi järvipelastuksen radiopuhelintaajuudelle. Vaaratilanteilta vältyttiin.”

”Ralliväki oli aiempaa vähemmän väärillä radiopuhelintaajuuksilla Suurajoen aikana ei radiopuhelinliikenteessä ollut tänä vuonna niin paljon väärin kanavien käyttäjiä kuin yleensä. Telehallintokeskus on saanut tietoonsa vain muutamia väärin kanavien käyttötapauksia.  
– Tiedossamme on, että esimerkiksi järvipelastuksen käyttämällä VHF-kanavalla oli Suurajoen aikana ollut ralliväen kommunikointia. Tämä ei kuitenkaan aiheuttanut minkäänlaista vahinkoa järvipelastukselle, kertoo Telehallintokeskuksen Kari Koho.” (Ksml 29.8.1990.)

90-luvulla haittakeskustelussa äänensä saivat kuuluville myös poliitikot, tosin vain yksittäisessä tapauksessa Keski-suomalaisessa. He esiintyivät lausuntojournalisille tyypilliseen tapaan erillisessä jutussa, joissa itse ongelmaan ei paneuduttu sen syvämmäin:

”Yli kolmannes Jyväskylän kaupunginvaltuutetuista esittää kaupungin keskustan rauhoittamista moottoriurheilulta. 22 valtuutetun mielestä Suurajoen kaltainen moottoriurheilutapahtuma ei sovi asutuksen keskelle kaupungin ydinkeskustaan. Aloitteen tekijöiden mukaan Harjun erikoiskokeella tapahtunut suuronnettomuus osoitti, etteivät harkitutkaan turvajärjestelyt voi taata yleisön turvallisuutta.  
– Myös kilpailun lieveilmiöt, ilkeä ja levottomuus Jyväskylän keskustassa ovat hallitsemattomia ja valitettavia, maanantai-iltana jätetyssä valtuustoaloitteessa todetaan.”  
”(Kaupungin keskusta rauhoitettava moottoriurheilulta”, Ksml 27.8.1996.)

Kokonaisuudessaan vaikuttaisi siis siltä, että jos urheiluosastolla onkin mieluummin vähätelty Suurajoen aiheuttamia haittoja, on niitä käsitelty Keski-suomalaisen kotimaanosastolla puolueettomasti, joskin enimmäkseen pinnallisesti.

Kuten edellä on käynyt ilmi, haitat-teemaa pääsevät lehdissä kommentoimaan kaiken kaikkiaan useat toimijat: asukkaat, autojärjestöt, järjestäjät, kilpailijat, liikkeen edustajat, poliitikot ja viranomaiset. Silmiinpistävää on kuitenkin keskustan asukkaiden äänen puuttuminen täysin, kuten jo luvussa 6. huomioitiin.

## 8.2. Hyöty-teeman käsittely

Kuten luvussa 6. todettiin, hyöty-teemaa on käsitelty määrällisesti yllättävän vähän.

Kun hyödyt on kerran "oivallettu", niitä on kuitenkin sen jälkeen voimakkaasti painotettu niin fakta- kuin mielipideaineistossakin. Teemaa on käsitelty enimmäkseen vain Keski-suomalaisessa, kohdistuvathan Suurajojen tuomat vaikutukset pääasiassa Keski-suomalaisen levikkialueen väestöön.

Teemaa käsitellessä ovat toimijoista olleet esillä erityisesti ne, joita hyödyt ovat koskettaneet, eli liike-elämän edustajat sekä asukkaat. Myös järjestäjät ovat päässeet mainostamaan Suurajojen Jyväskylälle tuomia hyötyjä julkisuudessa. Puolueettomia arvioita – esimerkiksi tutkijoiden taholta – Jyväskylälle aiheutuvista hyödyistä sen sijaan ei ole otosajanjaksoilla kuultu <sup>23</sup>.

Hyöty-teemaan ovat myös itse toimittajat ottaneet aktiivisesti kantaa. Lisäksi lehtien palstoilla Suurajojen hyötyjä ovat satunnaisesti puolustelleet poliitikot ja julkikset.

Suurajojen tuoma taloudellinen hyöty oivallettiin lehdistössä melko myöhään. Vielä 1970-luvulla majoittujien runsasta määrääkin käsiteltiin ennemminkin majoitusongelman näkökulmasta:

"Majoitustilanne parantunut

Nykyisin alkaa Jyväskylässä olla Suurajojen toiminnanjohtajan mukana jo melko hyvä majoitustilanne. Kesähotellien merkitys ajojen osanottajien majoittamiseen on ollut melkoisen suuri, tänä vuonna on ylioppilaskylään varattu yöpymistilaa yli 200 kilpailijalle. Toiseksi suurin majoituskohde on Laajavuoren hotelli, joka kuitenkin on Suurajojen ajaksi varattu jo tammikuusta lähtien – –" ("Siirretään häitä viikolla – –", Ksml 2.8.1973.)

"Viikonvaihteen Suurysäys", Jyväskylän Suurajot, on täyttänyt kaupungin kaikki hotellit.

– – Ensi vuoden Suurajoihin mennessä pyritään majoituskapasiteettia venyttämään kilpailujen ajaksi nykyisestä. – –

– Homma rupesi kaatumaan toukokuussa päälle, kun kisat paisuivat paisumistaan, luonnehtii Suurajojen lehdistöpäällikkö Olli-Pekka Holmberg." ("Ralli rysäytti hotelli täyteen", Ksml 24.8.1979.)

Vielä vuonna 1990 majoitustilanteesta edelleenkin kerrottiin lähinnä neutraaliin sävyyn siltä kannalta, missä vielä on vapaata, kiinnittämättä huomiota majoittujien paikallisille yrittäjille tuomaan taloudelliseen hyötyyn (ks. "Suurajoväki valtasi tievarren majapaikat", Ksml 11.8.1990.). Muista Keski-suomalaisen 90-luvun jutuista käy kuitenkin ilmi, että rallin taloudellinen merkitys Jyväskylälle on oivallettu maakuntalehdessä. Kotimaansivuilla on kerrottu mm. oluenmyyntiennätyksistä (ks. "Oluenmyynnin ennätyksiä rikottiin ja sivuttiin", Ksml 25.8.1996), kiitelty keskustan elämän vilkastumista ja puffattu positiiviseen sävyyn oheistapahtumia:

<sup>23</sup> Ensimmäinen varsinainen selvitys Suurajojen vaikutuksista Jyväskylän seudulla valmistui vasta maaliskuussa 1997.

"Jos ajoja ei olisi koskaan ajettu, olisi Keski-Suomessa vielä paljon ihmisiä, jotka eivät olisi koskaan nähneet ulkomaalaista livenä -- Kisat näkyvät katukuvassa; tunnelma on mukavasti tiivistynyt, näkee vieraita ihmisiä, joille voi -- ihan totta! -- jutella. Ajojen jälkeen on aina jotenkin tyhjä tunne. Sykettä huomaa jäävänsä kaipaamaan." (Tuplawee: "Ei sisävessoja Kiinaan", Ksml 23.8.1990.)

"Kävelykadulla on tällä viikolla säpinää misseistä rallikuskeihin ja katutaiteilijoihin, folkista sinfoniaan.

Jyväskylän kävelykatu muuttuu keskiviikkona vajaaksi viikoksi kansainvälisen mallin mukaiseksi rallisirkuksen karnevaalialueeksi. -- Jo kolmannen kerran Suurajojen tunnelma tuodaan syrjäisiltä pikataipaleilta kaupungin keskustaan." (Suurajot paljon muutakin kuin rallia", Ksml 20.8.1996.)

Erityisesti Suurajojen tuomaa taloudellista hyötyä sekä pr-arvoa Jyväskylälle on painotettu Keski-suomalaisessa niin toimittajien kuin eri toimijoidenkin suulla:

"Suurajot on itsekin eräänlainen sponsori. Suurajojen kautta Jyväskylään ja Keski-Suomeen virtaa miljoonien markkojen arvoinen hyöty. -- Myös Jyväskylän seudun urheiluseurat hyötävät Suurajoista. Rourun (Suurajojen markkinointipäällikkö) arvion mukaan ne keräävät erikoiskokeiden järjestämisestä yhteensä 400 000 markan potin. Se on iso raha kun muistaa, että Jyväskylän kaupunki avustaa urheiluseuroja tänä vuonna 840 000 markalla." (Sponsorit, pöydän jalat --", Ksml 22.8.1990.)

"Suurajot on Jyväskylän ikiomakilpailu. Hyvä niin, Näin Keski-suomalaisillakin on edes yksi vuotuinen Suurtaapahtuma, josta muu Suomi on vilpittömän kateellinen. Kaiken lisäksi jyväskyläläiset ovat hissun kissun oppineet hahmottamaan, minkälainen omaisuus MM-ralli heille on. Pullistuessaan kilpailu on kehittynyt jämäkäksi Jyväskylän pr-tilaisuudeksi." ("ON uskoa, ON huolia", Ksml 21.8.1996.)

"Suurajojen merkitystä Jyväskylän ja Keski-Suomen talouselämälle ei voi vähätellä. Tallit ja turistit jättävät Keski-Suomeen miljoonia markkoja. Kenen edun mukaista on vähätellä taloudellista vaikutusta." (Mäntylä, Ari: "Kansanjuhlalla ehommat nuotit", Ksml 21.8.1990.)

"Korholan koulun oppilailta oli perjantaina Kangasniemen Kutemajärvellä syytä iloon. Jokainen koulun oppilas sai itselleen pyöräilykypärän. Lahjoittajana oli kylätoimikunta, joka sai suuren osan tarvittavista markoista Jyväskylän Suurajojen järjestelyistä. ("Kutemajärven kylätoimikunta oli ahkerana. Ralli toi kypärärahat", Ksml 1.9.1990.)

Myymäläautoa kuljettavalle Seppo Vesteriselle Myhinpään erikoiskoe on merkinnyt ylimääräistä hanketta. Hän pitää kyläkauppaa Säkinmäessä, saman tien varrella, josta erikoiskoe muutamia kilometrejä myöhemmin alkaa.

-- Rikastumaan ei ole päässyt, mutta myynnin lisäys on kuitenkin ollut melkoinen. --, Vesterinen selvittää." ("Myhinpään väki on vähän nyrpeissään --", Ksml 21.8.1996.)

Keski-suomalaisen haastattelemat reitin varrella asuvat asukkaat ovat kokeneet tärkeäksi myös rallin syrjäkylille tuoman vilkkauden:

"-- Vähän jokainen on kylällä puhunut, että olisi se ralli saatu tänäkin vuonna olla. Olisi edes kerran vuodessa jotakin tapahtumaa täällä syrjäkylillä. Se on vähän sellainen kohokohta: sukuakin yleensä kasautuu --. (Asukas Juha Jalkanen). " ("Myhinpään väki vähän nyrpeissään --", Ksml 21.8.1996)

lta-Sanomissa taas rallin tuoma valtakunnallinen hyöty on tuotu esiin silloisen pääministerin, Harri Holkerin, suulla:

"Suurajojen alla käydyssä keskustelussa on lyöty rumpua ralliautoilun aiheuttamista ympäristöhaitoista, mutta Holkeri muistuttaa myös lajin myönteisistä puolista:

"Autourheilu on viime vuosina ansiokkaasti levittänyt Suomi-kuvaa maailmalle. Suomea on menestyksellä ohjattu maailmankartalle moottorin voimin", hän sanoo." ("Holkeri puuttui rallikeskusteluun – –", IS 22.8.1990.)

Keskisuomalaisen pääkirjoituksissa Suurajojen Jyväskylälle tuomia taloudellisia ja julkisuushyötyjä on suitsutettu useaan otteeseen jo 80-luvulla:

"Elokuun viimeisestä viikonlopusta on muodostunut Jyväskylässä ja mikseipä koko Keski-Suomessa poikkeavan omaleimainen. Suomalaisen moottoriurheilun päätapahtuma Jyväskylän Suurajot on heijastunut alueen elämään vuosi vuodelta vahvemmin. Ralli, joka 35 vuotta sitten sai ensikasteensa vaatimattomana 25 auton matkakilpailuna, on kasvanut kansainvälisestäkin merkittäviin raameihin. On selvää, että MM-arvon omaava Tuhansien järvien ralli on tänä viikonloppuna mielenkiinnonkohteena kaikkialla, missä autourheilua harrastetaan. 250 ulkomaista tiedottajaa takaa sen, että myös Jyväskylän nimi on melkoisen näkyvästi esillä osassa maailman tiedotusvälineitä. Jyväskylän kaupunki on aivan viime vuosien varrella oivaltanut rallin merkityksen omalle imagolleen. Yhteistyö Suurajojen järjestäjien kanssa hoituu tänä päivänä asianmukaisen sujuvasti." (Pääkirjoitus, "Suurajoista moottoriurheiluviikko?", Ksml 23.8.1985.)

"Jyväskylä Suurajoilla hyvin järjestettynä autourheilutapahtumana on monin tavoin välitön arvokas merkitys. Mutta Suurajot ei ole pelkkä ralliväen massakokoontuminen vaan sillä voisi olla laajempaakin vaikutusta Keski-Suomelle.

Suurajoja seurataan ympäri maata, oikeammin ympäri maailmaa. Se on yksi niitä harvoja tapahtumia, joka on kansainvälisestäkin tunnettu ja arvostettu. Koko maakunta saa siitä osakseen runsaasti huomiota ja myönteistä julkisuutta. Tällainen tilaisuus on ainutkertainen. Sen mainosarvo olisi kaikin keinoin valjastettava alueen menestykseksi. – – Tuhansien Järvien Ralli on suhdetoimintatekijä, jollaisesta monet haaveilevat, mutta joka Keski-Suomessa on valmiina olemassa ja otettavissa käyttöön. Tämä pr-voima pitäisi oivaltaa, ja sitä tulisi määrätietoisesti ja johdonmukaisesti pyrkiä hyödyntämään. – – Esimerkiksi elinkeinoelämässä, kuten teollisuudessa ja matkailussa, tällainen tunnettuus ja maine synnyttävät otollisia olosuhteita ja ilmapiiriä ja toimivat siten vauhdittavina tekijöinä. (Pääkirjoitus, "Suurajojen pr-merkitys olisi osattava hyödyntää", Ksml 25.8.1985.)

"Jyväskylän Suurajot herättivät laajan kansallisen ja kansainvälisen huomion. Mikään muu tapahtuma ei kerää tänä vuonna niin mittavaa julkisuutta kuin tapahtui Suurajojen osalta. Valtakunnalliset sähköiset viestimet antoivat Keski-Suomen maisemista useita erikoislähettyksiä ja tekivät samalla maakuntaa tunnetuksi. Myös kansainvälisessä uutistoiminnassa Suurajot saivat huomiota – –." (Pääkirjoitus, "Suurajot pelkää plussaa", Ksml 27.8.1985.)

Jos siis Suurajojen tuomiin hyötyihin onkin julkisuudessa kiinnitetty huomiota verrattain harvoin – tosin etenkin 90-luvulla enenevässä määrin – käy näistä harvoista jutuista selvästi ilmi, miten merkittävänä Keskisuomalainen pitää Suurajojen Jyväskylälle tuomaa hyötyä. Suurajojen katsotaan nostavan Jyväskylän maailmankartalle, piristävän kaupunkikuvaa, ja tuovan rahaa niin paikallisen liike-elämän kuin asukkaidenkin taskuihin. Valtakunnallisia lehtiä Suurajojen Jyväskylälle tai Suomelle tuomat hyödyt taas eivät ole liiemmin kiinnostaneet.



### 8.3. Reaktiot

Suurajojen eri tahoissa herättämien reaktioiden käsittely – käytännössä ennen kaikkea Suurajojen vastustajien käsittely – julkisuudessa paljastaa viidestä teemasta kaikkein selkeimmin toimittajien asenteellisuuden. Siinä missä haittojen ja hyötyjen käsittelyssä toimittajien läheisestä rällisuhteesta nouseva asenteellisuus näkyy vähemmän ilmeisinä, usein kenties täysin tiedostamattominakin painotuksina, reaktioita käsiteltäessä erityisesti Keski-suomalaisen mutta myös Ilta-Sanomien toimittajien puolueellisuudesta ei jää epäilystäkään. Toimittajat muun muassa vähättelevät Suurajojen vastustuksen määrää, sekä vähättelevät ja mustamaalavat vastustajia ja heidän toimintaansa.

Keskustelu rallin herättämisestä reaktioista heräsi ensimmäisen kerran jo vuonna 1973, jolloin rallien järjestämisestä oli tehty eduskuntakysely, ja AKK päätti paikallisille asukkaille aiheutettujen häiriöitten vuoksi rajoittaa rallien määrää:

"Onko autourheilun hyväksyttävää vai ei?"

Siinä päivän polttavin puheenaihe. Kyllä, on moottoriharrastuksesta kiinnostuneen vastaus. Ei, on eräitten korkeitten poliittisten henkilöiden mielipide kysymyksessä, henkilöiden jotka ovat lisäksi vieneet kysymyksen eduskuntatasolle." ("Osa arvostelusta aiheellista –", IS 1.8.1973.)

"Rallien lukumäärän rajoittamispyrkimys on ollut esillä jo jonkin aikaa. Ajankohtaiseksi hankkeen tekee rallien järjestämistä vastaan kohdistettu hyökkäys eduskuntakyselyineen. – Autourheilun johto on nähnyt osan arvostelusta aiheelliseksi ja ryhtynyt oma-aloitteisesti korjaamaan epäkohtia." ("Osa arvostelusta aiheellista –", IS 1.8.1973.)

"Keski-Suomessa huokaillaan jälleen tyytyväisinä. Jyväskylän Suurajot ovat tältä vuodelta ohitse. Rallin vastustajat – heitäkin löytyy – ovat iloisia kun taas on rauha palanut maahan. Rallin kannantajat, osanottajat, järjestäjät ja muut asiasta kiinnostuneet voivat taas olla iloisia hyvin sujuneesta rallista." (Nyholm, Timo: "Ruusu ja Ritari", IS 6.8.1973.)

Ilta-Sanomissa korostettiin siis rallien vastustusta marginaali-ilmionä, vain "eräitten korkeitten poliittisten henkilöitten" mielipiteenä. Myös toteamus "rallin vastustajat – heitäkin löytyy" antaa vaikutelman siitä, että vastustus on jonkinlainen kuriositeetti, poikkeama säännöstä. Rallin vastustajien uskottavuutta ja luotettavuutta horjuteaan sanavalinnoin: siinä, missä "moottoriharrastuksesta kiinnostunut" antaa kysymykseen autourheilun hyväksyttävyydestä myöntävän "vastauksen", esittää vastustaja pelkän "mielipiteen". Ilta-Sanomien myös antaa rallin vastustajista jokseenkin aggressiivisen kuvan puhumalla "hyökkäyksestä" ralleja vastaan.

Ilta-Sanomien toimittajan retoriikan perusteella vaikuttaa myös siltä, kuin toimittaja olisi itse suorastaan narkästynyt ralliin kohdistuvasta vastustuksesta: toimittaja ker-

too, miten nämä eräät henkilöt ovat ”*lisäksi* vieneet kysymyksen eduskuntatasolle”, missä ”*lisäksi*” mitä ilmeisimmin edustaa lyhennelmää ironisesti toimivasta, voimakkaan negatiivisen tunnelatauksen sisältämästä ”kaiken hyvän lisäksi” -ilmauksesta.

Helsingin Sanomissa AKK:n päätös ei herättänyt mitään voimakkaampia reaktioita, vaan se uutisoitiin neutraalisti (ks. ”Kolme arvokallista v.1974”, HS 4.8.1973.). Sen sijaan Keski-suomalainen oli samoilla linjoilla Ilta-Sanomien kanssa. Otsikon sävy vaikuttaa suorastaan siltä kuin Keski-suomalaisenkin toimittaja kokisi tulleen henkilökohtaisesti loukatuksi: ””Ei tulla kun ei tykätä”. AKK aikoo väistyä v.1975 yhdeksästä rallista” (Ksml 1.8.1973). Jutun perusteella ei käy ilmi, että otsikon sitaatti olisi edes mukailtu lainaus haastateltavan puheista – vaikutelmaksi siis jää, että se on toimittajan tiivistämä näkemys tilanteesta. Sävy on kuin suoraan lapsellisten riitojen suutahtaneista kommentteista, mitä vaikutelmaa korostaa puhekielinen, erityisesti lasten käyttämä ”tykätä”- verbi.

Kuten Ilta-Sanomissa, myös Keski-suomalaisessa rallin vastustus tulkittiin – ilmeisesti haastateltua kilpailujohtaja Olavi Markkulaa mukailen – ”lähes järjestelmälliseksi hyökkäykseksi”:

”Rallien lukumäärän rajoittamispäätös on ollut esillä jo jonkin aikaa, sanoo kilpailujohtaja Markkula. Ajankohtaiseksi hankkeen on tehnyt rallien järjestämistä vastaan kohdistettu lähes järjestelmällinen hyökkäys eduskuntakyselyineen. Autourheilun johto on nähnyt osan arvostelusta aiheelliseksi ja ryhtynyt oma-aloitteisesti korjaamaan epäkohtia.” (”Ei tulla kun ei tykätä –”, Ksml 1.8.1973.)

Kuten jo edellä haitat-teeman yhteydessä kävi ilmi, Keski-suomalaisessa AKK:n päätökseen reagoitiin jututtamalla paikallisia asukkaita siitä, miten he täällä Jyväskylässä asian kokevat. Samalla tavalla kuin asukkaiden kokemia haittoja vähäteltiin, vähäteltiin myös rallin asukkaissa herättämää vastustusta, erityisesti seuraavassa jutussa, jossa ei ole edes haastateltu itse asukkaita, vaan joka perustuu Suurajojen järjestäjän välittämille kuulopuheille:

”Asukkaat reitin ja erikoisesti pikataipaleiden varrella ovat suhtautuneet Suurajojen järjestäjiin erittäin asiallisesti. Eräskin mies soitteli järjestäjille ja kyseli, milloin sen erikoiskoen hänen talonsa ohi ajetaan. Sai tietää asian ja valitteli, että sattuu juuri samaan aikaan olemaan häät ja pitäisi tanssia pahimman mutkan takana olevassa ladossa. Siihen kuitenkin jatkoi, että eihän tässä mitään hätää ole, siirretään häitä viikolla. Kaikki eivät toki näin myönteisesti suhtaudu. On niitäkin, jotka eivät antaisi ajaa talonsa vierestä ollenkaan. Etenkin yksityisteiden kunnossapitäjät ovat usein vihoissaan teiden kunnon heikettyä. Viime vuonna tien hoitokunnille jouduttiin maksamaan korvauksia noin 10 000 markkaa. Enemmän reitin varrella asuvissa on kuitenkin myönteisesti kilpailuun suhtautuvia, monet jopa pyytelevät, että ajakaa täällä meilläkinpäin. ”Mitään mielenosoituksia tai siihen viittaa-

vaa eivät asukkaat koskaan ole järjestäneet”, toiminnanjohtaja totesi.” (”Siirretään häitä viikolla. Suurajot lienevät tärkeämmät”, Ksml 2.8.1973)

Toimittaja siis kertoo jutun kärjessä, miten asukkaat ovat suhtautuneet järjestäjiin ”erittäin asiallisesti”. Tässä ”asiallisesti” mitä ilmeisimmin – kuten jutusta myöhemmin voi ymmärtää – on synonyymi *positiiviselle* suhtautumiselle, mikä taas loogisesti tarkoittaisi sitä, että rallin vastustaminen oli ”epäasiallista” käytöstä.

Vastustuksen marginaalisuutta korostetaan toteamalla, että ”kaikki” eivät toki suhtaudun positiivisesti ja ”on niitäkin”, jotka ”eivät antaisi ajaa talonsa vierestä ollenkaan”. Varmuuden vuoksi vielä toistetaan, että ralliin positiivisesti suhtautuneita on enemmän, ja korostetaan toiminnanjohtajan suulla, ettei ”mitään mielenosoituksia tai siihen viittaavaa ole *koskaan* järjestetty”.

Vuonna 1973 julkisuudessa esiintyivät reaktioista keskusteltaessa siis lähinnä vain järjestäjien ja autojärjestöjen edustajat. Juttujen näkökulmaa ja otsikoita näytti hallitsevan voimakkaasti toimittajien oma näkemys, joka tosin mukaili em. toimijoitten näkemyksiä.

Vuonna 1979 rallin herättämät reaktiot nousivat esiin vain kerran Keskisuomalaisen kolumnissa energiakriisin käsittelyn yhteydessä. Toimittaja pyrki mustamaalamaan rallin vastustajat ja tekemään heidän ajamansa asian tyhjäksi väittämällä samojen ihmisten kuluttavan bensaa turhanpäiväiseen ajamiseen.

”Sitä paitsi autourheilua ovat teilaamassa pitkälti samat henkilöt, jotka omilla autoillaan kaa-suttelevat huoltoasemalta toiselle. Ihan vain hovin vuoksi. Eli niin kauan kuin Matti Meikäläinen käyttää energiaa leikin välikappaleena, hänen ei kannata arvostella rallia.” (Kommentti, ”Pökerryksissä”, Ksml 23.8.1979.)<sup>24</sup>

Kyseessä on – etenkin ammattitoimittajan kirjoittamaksi – sangen tökerö esimerkki propagandistisesta vastustajan dismeritoinnista: Urheilutoimittaja tuskin ensinnäkään henkilökohtaisesti tuntee kovinkaan laajaa joukkoa rallin vastustajia, niin että voisi ylipäättänsä esittää heidän tekemisistään mitään yleispäteviä väitteitä. Toisekseen ihmiset, joille ympäristöasia on niin tärkeä, että he rohkenevat nousta vastustamaan ympäristöä vahingoittavaa toimintaa, toteuttavat yleensä periaatteitaan myös omassa elämässään ainakin keskivertoihmisiä enemmän, joten väitettä ei voi pitää edes loogisesti uskottavana oletuksena.

<sup>24</sup> Suurajoliitteen ”pääkirjoitus”, jossa ei ole kirjoittajan nimeä.

Samainen Keskisuomalaisen kolumni esitti myös rallin vastustajat vahingoniloisina ihmisinä, ikään kuin he ilkeyttään vastustaisivat rallia:

"Monet kuvittelivat `koukkujen` olevan lopullisia. Jotkut varmasti myös salaa toivoivat, ettei ralli enää kanveesilta kohoaisikaan.  
Vahingoniloisia naurunpärskähdyksiä viljelleiden veikkojen on kuitenkin syytä huolestua uudelleen, ralliautoilu on toipunut ennen luvunlaskun päättymistä." (Kommentti, "Pökerryksissä", 23.8.1979.)

Myöskään vuonna 1985 reaktioita ei käsitelty erityisen paljon. Keskisuomalainen kuitenkin kuuli jälleen reitin varren asukkaitten ajatuksia rallista (ks. "Sinä ehtoon jää kylpemättä", Ksml 21.8.1985.), sekä kirjoitti rallin suosiosta teettämänsä gallupin perusteella. Premisivulla gallup-jutun otsikossa ja kärjessä kerrottiin, että:

"Moottoriurheilu kansan suosiossa  
Suomen urheilukansa on hyväksymässä moottoriurheilun yhdeksi suosikkilajikseen.  
Viime vuona erinomaisesti maailmalla menestyneet motoristimme ovat nostaneet tuntu-  
vasti lajin arvostusta." (Ksml 21.8.1985)

Vasta samaisen jutun lopussa toimittaja mainitsi, ettei ralli olekaan sentään kaikkien mieleen:

"Moottoriurheilun saamasta positiivisesta palautteesta huolimatta löytyy maasta myös ralliautoilun vastustajia. 17 prosenttia suomalaisista on sitä mieltä, että moinen laji olisi kokonaan kiellettävä."

Saman aiheen käsittelyä jatkettiin sisäsivulla, jossa jälleen kerrottiin kärjessä rallin suosiosta, ja vasta lopussa mainittiin vastustus – tällä kertaa selkeästi vähätellen vastustuksen määrää. Jutussa kerrottiin "vain" 17 prosentin olevan sitä mieltä, että ralliautoilu tulisi kokonaan kieltää. Haastatelluista viidesosan kannatus näinkin jyrkälle mielipiteelle ei nähdäkseni ole mitenkään itsestäänselvästi "vain", vaan ennemminkin yllättävän suuri. Toimittaja katsoo kuitenkin voivansa tehdä tämän viidesosan vastustuksesta huolimatta johtopäätöksen, että "ralliurheilu on ilmeisen hyväksyttävä urheilumuoto". Jälleen rallin vastustajista annetaan myös negatiivisävytteinen kuva: miksi järkisyillä perusteltavissa olevat toiveet lajin kieltämisestä ovat "ärtyneitä"?

"17 prosenttia kieltää  
– –Usein kuulee ärtyneitä toiveita koko lajin kieltämisestä, mutta vain 17 prosenttia haastateltavista on sitä mieltä, että ralliautoilu tulisi kokonaan kieltää. Sen sijaan 70 prosenttia oli asiasta eri mieltä. Näin ollen ralliurheilu on ilmeisen hyväksyttävä urheilumuoto suomalais-  
ten keskuudessa." ("Moottoriurheilulle suotuista näkymät, mutta... – –", Ksml 21.8.1985.)

Vuonna 1985 kiivaana käynyt turvallisuuskeskustelu pysäytti hetkeksi Keski-suomalaisen rallitoimittajankin pohtimaan kilpailun mielekkyyttä harvinaisen kriittisesti. Kriittikin kärki kohdistuu kuitenkin ennemminkin liian pitkälle vietyyn tekniseen kehitykseen ja kilpailijoita koskevaan turvallisuusriskiin kuin ralliurheiluun sinänsä.

"Vatasta kohdannut onnettomuus Argentiinan MM-rallissa on ravisuttanut rallimaailmaa. Peugeot'n hurja loikka on herättänyt keskustelun siitä, onko tässä vauhdissa enää mitään mieltä. Jos ajajat joutuvat pelaamaan välineidensä kanssa venäläistä rulettia, niin ralli voidaan aivan hyvin haudata menneisyyden urheilulajien joukkoon. Kilpailu on urheilun suola, mutta se voi koitua myös urheilun myrkyksi. Ellei yhteisesti sovittuihin tiukkoihin rajoitustoimiin pystytäkään, heitetään rallin ympärille silmukka." ("Eihän Aria kukaan korvaa", Ksml 21.8.1985.)

Vuonna 1990 rallin herättämistä reaktioista käyty keskustelu velloi kiivaana, kun Helsingiläinen Jalkaliike oli ilmoittanut vastustavansa Suurajoja, ja Jyväskylään perustettiin kesän aikana paikallinen Suurajoja vastustava KävelyVauhti-toimintaryhmä. Nyt rallia vastustettiin ensimmäistä kertaa "organisoidusti".

Rallinvastustajien käsittely julkisuudessa vaihteli paitsi välinekohtaisesti, myös mm. sen mukaan, miten maltillisesti tai näyttävästi liike kulloinkin toimillaan oli esillä. Niin kauan kuin vastustajat tyytyivät neuvottelevaan asenteeseen, julkisuus tutkimuksen lehdissä oli melko positiivista, mutta kun aktivistit alkoivat toteuttaa mielenosoituksia – joissa missään vaiheessa ei turvauduttu esimerkiksi ilkivaltaan, vaan pyrittiin lähinnä herättämään huomiota ja keskustelua – reaktiot aktivisteihin jyrkkesivät etenkin Keski-suomalaisessa. Kielteinen asenne näkyi fakta-aineistossakin, mutta erityisen selvästi mielipidekirjoituksissa, joissa surutta mustamaattiin aktivisteja ja vähäteltiin näiden toimintaa ja saavutuksia.

Jotain suhtautumisesta rallinvastustajiin kertoo jo se, millä nimillä heitä kutsuttiin ja millä adjektiiveilla ja substantiiveilla heidän toimintaansa kuvattiin. Vaikka suurimmassa osassa juttuja he olivat asiallisesti ja neutraalisti esimerkiksi "ympäristöaktivisteja" tai "luonnonsuojelijoita", leimattiin aktivistit Keski-suomalaisessa satunnaisesti myös "rallin vihaajiksi" ("Silta yli kärjistysten –", Ksml 22.8.1990), "hihhuleiksi" (Tuplawee: "Kun mies tihkuu erotiikkaa", Ksml 16.8.1990) tai "rallin pilaajiksi" (Pelti kiinni -pakina, "Merkittävä kansanliike?", Ksml 26.8.1990), ja heidän toimintansa "luonnottomaksi limboiluksi" (Kulmala, Ilkka: "Tätä oli odotettu", Ksml 27.8.1990.), "ylifanaattiseksi", "julkisuushakuiseksi" tai naiviksi" (Kulmala, Ilkka: "Luonnon armoilla", Ksml 22.8.1990).

Ennen Suurajojen alkua aktivistit neuvottelivat tulevasta toimistaan rallin järjestäjien ja poliisin kanssa. Vaikka toimittajat tällöinkin mieluusti korostivat ristiriitaa puhumalla mm. "riitapukareista" ("Suurajojen riitapukarit neuvonpitoon. Tapaaminen kaikkien yhteinen etu", Ksml 12.8.1990), neuvottelujen maltilliset tulokset uutisoitiin Helsingin Sanomissa ja Keski-suomalaisessa – Ilta-Sanomat ei uutisoinut asiaa – sangen neutraalisti, Keski-suomalaisessa jopa positiiviseen sävyyn, käyttäen myönteisen konnotaation omaavia termejä, kuten "luontoystävällinen". Keski-suomalainen antoi myös rallinvastustajien kertoa tällöin tavoitteistaan julkisuudessa:

"Suurajoja vastustava valtakunnallinen Jalkaliitto ja jyväskyläläinen KävelyVauhti-toimikunta aikoo toimikunnan jäsen Jyri Tynkkysen mukaan Suurajojen vastustamista aikaisempaa kiihottomammin ja laajemmin näkökulmin.  
– Olemme jo provosoineet ihmisiä tarpeeksi. Nyt aiomme ottaa asiallisemman linjan. Liike taistelee entistä enemmän yleensä autoilua ja moottoriturheilua vastaan. Haluamme nostattaa keskustelu autoilun tarpeellisuudesta ja siitä, onko ralliautoilu urheilua, Tynkkynen toteaa. – Suurajojen vastustus alkaa näkyä Jyväskylän katukuvassa viikon päästä. Polkupyörällijät valtaavat pysäköintiruutuja Asemakadulla kertoen luontoystävällisemmästä liikkumisesta." ("Suurajojen riitapukarit neuvonpitoon – –", Ksml 12.8.1990.)

Keski-suomalainen näki myös ennen rallin alkua itse vaivaa tuodakseen osapuolet saman pöydän ääreen ja saadakseen vastustajien ja puolustajien äänet kohtaamaan samassa julkisuustilassa. Tämä juttu erottui harvinaisena kaikkien niiden juttujen joukosta, joissa eri toimijat vuorollaan puhuivat toistensa yli ja ohi erillisissä jutuissa, reagoiden ympäristöaktivistien alunperin heittämään keskustelunavaukseen lähinnä puolustautumalla. Kyseisessä jutussa sekä rallinvastustajat että AKK:n väki pääsivät vapaasti puhumaan suorissa lainauksissa omista näkemyksistään. Jutun kärki paljastaa toimittajan jälleen tulkitsevan kysymystä ristiriidan viitekehyksessä, kahden "vihollisen" välisenä taistona, jonka tulos olikin yllättävän rauhanomainen:

"Silta yli kärjistysten  
Rallin ystäväillä ja vihaajilla on yhteinen päämäärä  
Tästä keskustelusta oli määrä muodostua räiskyvä, sapekas ja kova.  
Pöydän toiselle puolelle asetettiin toimielias ympäristöaktivisti ja Kävelyvauhti-toimikunnan sielu Ari Heikkinen ja urheilukriitikko, politiikan tutkija Tapani Kaakkuriniemi. Vastakkaiselle puolelle istui Autourheilun Kansallisen Keskusliiton (AKK) voimakaksikko pääsihteeri Jarmo Mahonen ja kilpailusihteeri Jari Saario.  
Sitten nostettiin sähköinen kissa pöydälle.  
Vaan kuinka ollakaan. Keskustelijat osoittautuivat herrasmiehiksi. Kissa kesyyntyi nopeasti. Välillä tuntui jopa siltä, että maali, päämäärä oli yhteinen. Tie sinne kulki toki täysin erilaisia polkuja pitkin.

Keskustelu oli asiallinen, rakentava ja yleistävä – eräänlainen silta yli kärjistysten.  
(Ksml 22.8.1990.)

Suhtautuminen aktivisteihin alkoi kuitenkin muuttua sitä mukaa, kun nämä aktivoituivat toimintaan. Lehdet osoittivat tosin jo aiemminkin jopa jonkinlaista yliherkkyyttä suhteessa rallin vastustamiseen. Esimerkiksi Ilta-Sanomat tulkitse paikallisten muusikkojen järjestämät Pienajot välittömästi ristiriita-viitekehyksessä Suurajoja vastaan osoitetuksi tempaukseksi:

"Suurajot ei saa rauhaa kaupunkinsa musiikki-ihmisiltäkään. Suurten ja "rumien" Suurajojen vastapainoksi paikalliset muusikot pitävät pienet ja "kauniit" pienajot." ("Jyväskylä sai myös Pienajot – –", IS 10.8.1990.)

Tulkinta on erikoinen ottaen huomioon, että samassa jutussa toimittaja väitti heti perään ristiriitaisesti, että:

"Pienajojen järjestäjillä ei ole mitään sitä vastaan, että kaupungissa on tulevaisuudessakin MM-tasoisia autokilpailuja."

Julkaisut eivät todellakaan olleet kyseisessä jutussa erityisen kriittisiä Suurajoja kohtaan, mutta myös tämä ingressin "ei mitään" -tulkinta vaikuttaa vahvasti tulkitsellisesti vastustuksen vähättelyltä jutun myöhemmän sisällön valossa:

"Salon (Miljoonasateen Heikki Salo) ei tarvinnut kauan harkita Pienajojen suojelijaksi suostumista.

– Suostuin ilman muuta, Pienajot on hyvä idea. Leikistähän tässä on kysymys, kuten oikeassakin rallissa. Rallista tulee väistämättä mieleen ajatus, etteikö leikkiä voisi harrastaa vähemmän vahingollisesti. Muitakin tapoja löytyy.

– En ole hirveästi ralliautoilua vastustava ihminen. Ymmärrän että se vaikuttaa niuhottamiselta, kun lähdetään ralleja tuomitsemaan, koska kyse on urheilusta ja leikistä. Mutta kyllä tässä maailmantilanteessa tuntuu järkevältä, että vähän mietitään, mitä kannattaa tehdä – –." ("Jyväskylä sai myös Pienajot – –", IS 10.8.1990.)

Varsinaisten rallin vastustajien, ympäristöaktivistien, tempausten uutisoinnissa Helsingin Sanomat erottuu ehdottomasti neutraaleimpana tapahtumien kuvaajana ja positiivisimmin mielenosoittajiin suhtautuvana lehtenä. Sen sijaa Ilta-Sanomat ja Keskisuomalainen suhtautuivat mielenosoittajien huomattavasti negatiivisemmin: mielenosoittajien tekoja milloin vähäteltiin tai jätettiin täysin huomiotta, milloin taas tuomittiin.

KävelyVauhdin ensimmäistä tempausta Keskisuomalainen ja Ilta-Sanomat eivät uutisoineet lainkaan. Valtakunnallisessa Ilta-Sanomissa pienehkö tapahtuma ei kenties yksinkertaisesti ylittänyt uutiskynnystä, mutta Keskisuomalaisen tapauksessa tulee väistämättä mieleen se mahdollisuus, että kyseessä oli kenties tulkitsellinen linjanveto: harkittu hiljaisuus vastaiskuna rallinvastustajien pyrkimyksille

saada huomiota asialleen. Paikallisen tapahtuman luulisi ylittäneen Keskisuomalaisenkin uutiskynnyksen, kun se teki sen valtakunnan ykköslehdessään. Keskisuomalainen tosin yleisemminkin antaa melko harvoin tilaa eri ryhmien mielenosoituksille.

Helsingin Sanomat uutisoi mielenosoituksesta kotimaanosastolla, kuvaten sitä positiivisia arvoja konnotoivalla "näyttävä" adjektiivilla. Tapahtumasta ja aktivisteista annettiin sangen maltillinen kuva, ennemminkin autoilijat näyttäytyvät jutussa aggressiivisena osapuolena. Kävelyvauhtilaisten sanomaa jutussa ei kuitenkaan tuotu esiin, vaan keskityttiin itse toimintaan, mikä – kuten luvussa 6 todettiin – on sangen tyyppistä mielenosoitusuutisille.

"– (KävelyVauhti-liike) järjesti ensimmäisen näyttävän mielenosoituksen ennen Suurajoja. Se valtasi pahimpaan ruuhka-aikaan polkupyörillä Asemakadun pysäköintiruutuja. Poliisi valvoi mielenosoitusta niin, etteivät vihastuneet autoilijat pystyneet käymään musiikkia soittavien kävelyvauhtilaisten kimppuun. Yhteenotot jäivät suunsoiton asteelle." ("Kävelyvauhtilaiset valtasivat parkkipaikkoja Jyväskylässä", HS 19.8.1990.)

Helsingin Sanomat uutisoi ainoana Jalkaliiton pienen Helsingissä pitämän mielenosoituksen. Olkoonkin, että mielenosoitus oli osanottajamäärältään pieni, vaikuttaa siltä, että toimittaja tarkoituksellisesti vielä korostaa liikkeen marginaalisuutta toteamalla mm., että "– liike, eli kaikki viisi aktivistia–".

"Vapaa ympäristöryhmä Jalkaliitto järjesti keskiviikkona ensimmäiset mielenosoitukset Suurajoja vastaan. Aamupäivän kulkueessa oli mukana viisi ihmistä, jotka kantoivat paareilla maapalloa. Ainakaan tähän mennessä Jalkaliiton julisteet eivät ole houkuttelleet ihmisiä. Keskiviikkona puolen päivän jälkeen Jalkaliiton tiloissa ei näkynyt minkäänlaista liikettä olkoon että liike, eli kaikki viisi aktivistia olivat ulkona marssilla." ("Mielenosoitus jäi väisäksi", HS 23.8.1990.)

Myös Tampereella järjestetyn Suurajojen vastaisen mielenosoituksen Helsingin Sanomat uutisoi ainoana tutkimuksen lehdistä. Tällä kertaa tapahtumista kerrottiin jälleen neutraalisti, jopa – vastustajien kannalta – positiivisesti (mm. toimittajan huomio hengityssuojien tarpeellisuudesta), ja mielenosoittajista annettiin maltillinen kuva.

"Erikoiskokeen järjestäminen keskellä kaupunkia herätti etukäteen paljon keskustelua. Mitään suurempaa sekasortoa ei kuitenkaan syntynyt eikä paikallisten luonnonsuojelijoiden mielenosoitukseen juuri tunteita kumentanut.– – Iskulauseita "Autot haittaavat liikennettä" ja "Pako kaasusta täyttää häkää" tehostettiin Laukontorilla kaasunaamarein ja hengityssuojaimin (jotka olisivat olleet tarpeen itse kullekin Aleksis Kiven kadun eteläpäässä seisoneelle).– – Ralliyleisö suhtautui hillitysti käyttäytyneisiin mielenosoittajiin varsin kiihottomasti ja jopa akateemisesti väitellen." ("Kankkunen kiireisin Tampereen kaduilla", HS 26.8.1990.)



Helsingin Sanomat päästi myös itse rallinvastustajat ääneen sekä kertomaan mielenosoituksen sujumisesta, että perusteluista toinnalle. Toimittaja näyttää suhtautuvan positiivisesti haastateltuun ympäristöaktivistiin, jota hän kuvaa "tamperelaisten hyvin tuntemaksi", ja kutsuu tuttavallisesti lempinimellä. Toimittaja myös tukee aktivistin diskurssia johtolauseen verbivalinnoin ("kerto", "muistutti").

"Rauhallisemmin tämä on sujunut kuin kuvittelimme. Moni on tullut kanssamme saastumisesta juttelemaan ja lopulta myöntänyt, että oikealla asiallahan me olemme", kertoi tamperelaisten hyvin tuntema monen asian aktivisti Pertti "Peeko" Näränen. – "Yleisin argumentti meitä vastaan on, ettei muutamalla rallikilpailulla ole käytännön merkitystä koko saasteongelman kannalta vaan suurimmat syylliset löytyvät teollisuuden ja maatalouden päästöistä. Autourheilu ylläpitää yksityisautoilua ihannoivaa ajattelua ja istuttaa vauhdin hurmaa jo lapsiin", Näränen muistutti." ("Kankkunen kiireisin Tampereen kaduilla"; HS 26.8.1990.)

Seuraavan Harjulla pidetyn mielenosoituksen uutisoinnissa lehtien väliset erot näkyvät selvästi. Helsingin Sanomat uutisoi tapahtuman etenkin otsikon perusteella lehdistä positiivisimmin, joskin antoi jutun rungossa ymmärtää, että hauta-arkun käyttäminen rekvisiittana oli jotenkin asiaton tempaus. Toisaalta lehti antoi mielenosoittajista rauhallisen kuvan toteamalla aiemman tempauksen osoittaneen huumorintajua ja ettei ilkeältä ole odotettavissa jatkossakaan. Mielenosoittajien tavoitteista jutussa ei kerrottu, sen sijaan kirjattiin joitakin yleisön reaktioita mielenosoitukseen.

"Ruumisarkku hätkähdytti Harjun maastossa  
Rallimaailman vastustajiksi julistautunut Jalkaliike tempaisi Suurajojen ensimmäisellä pika-  
taipaleella. Jyväskylän Harjun rinteessä seisoivat hyvissä ajoin ennen starttia nuorukaisia har-  
teilla vitivalkoinen ruumisarkku ja kasvoiltaan teatraalinen tyhjyys. – – Puhdas, valkoinen  
tehtaan muovipaketissa ollut arkku huomattiin. Se häikäisi silmiä tummuvassa illassa.  
– – Jalkaliikkeen ruumisarkku on rajatapaus muuten asialinjalla pysyneissä protesteissa.  
Tienvarsimustikoista tehdyn sopan tarjoaminen kaupungilla osoittaa huumorintajua. Jat-  
kossakaan järjestäjien ei tarvitse pelätä ilkeältä." (HS 24.8.1990)

Helsingin Sanomien otsikon ("Ruumisarkku hätkähdytti Harjun maastossa") rinnalla tarkasteltuna Ilta-Sanomien otsikko ("Mikä mielenosoitus? Vain 28 arkulla vainaan ei hätkäytä ketään") osoittaa elävästi, miten toimittajien subjektiivinen käsitys tapahtumista ja suhtautuminen asiaan voi vaikuttaa tapahtumien selostukseen faktaa-  
aineistossa. Kyseessä lienee Ilta-Sanomien taholta tarkoituksellinen pyrkimys vähätellä ja mitätöidä mielenosoittajien toimintaa.

"Mikä mielenosoitus? Vain 28 arkulla vainaan ei hätkäytä ketään  
Kävelyvauhti-ryhmän saaman ennakkojulkisuuden perusteella olisi paikalle odottanut  
massiivista kansainvaellusta, mutta niin ei käynyt. Lähtölavan tuntumaan vaivautui 23 mie-  
lenosoittajaa. Kaupungin Harjulle joukkoon liittyivät viisi miestä ja yksi ruumisarkku.

Rauhallinen, jopa hiljainen mielenosoitus ei innostanut sankkalukuista rallin ns. normaaliyleisöä juuri minkäänlaiseen kanssakäymiseen jalkaliittolaisten kanssa. – – Ehkä tasaisesti ropissut vesisade latisti tunnelman tai sitten kävelyvauhtilaisten lakoniset ja alistuneet ilmeet olivat ennalta sovittu juttu.” (IS 24.8.1990)

Ilta-Sanomat oli kuitenkin valinnut kyseisen jutun haastateltavat tasapuolisesti: kommentoimaan pääsivät niin mielenosoittajat kuin yleisökin. Radiosta juttuun lainattu poliisin kommentti osoittaa kuitenkin melkoisen lapsellista asennetta suhteessa kävelyvauhtilaisiin, ja sen valinta juttuun kertonee jotain myös toimittajan suhtautumisesta – jutun informaatioarvoa sen tuskin voi katsoa lisäävän.

”Poliisi oli tyytyväinen yleisön rauhalliseen käytökseen. Komisario Esko Laitinen oli mielisään erityisesti jalkaliittolaisiin.

– Siinä kun me poikia katseltiin huomasimme, että hehän alkoivat seurata rallia. Aina kun auto tuli niin päät kääntyivät niin kuin muullakin yleisöllä, Laitinen hykerteli jyvaskyläläisen rallikanavan radioaalloilla.” (”Mikä mielenosoitus? – –”, IS 26.8.1990.)

Keskisuomalainen puolestaan pyrki naurunalaistamaan mielenosoittajat ja näiden ajaman asian nostamalla muuten neutraalilta vaikuttavan jutun otsikkoon Helsingin Sanomienkin jutussaan mainitseman yksityiskohdan rekvisiitan kuljettamisesta autolla, ikään kuin se olisi ollut olennaisinta koko tapahtumassa. Sen sijaan mielenosoittajien tavoitteista kertomista ei pidetty tarpeellisena, ei myöskään mielenosoittajien kokonaismäärän mainitsemista: jutussa puhutaan vain viidestä arkkua kantaneesta mielenosoittajasta. Sitä, onko kyseessä tahallinen lukumäärän vääritys ja mielenosoittajien marginalisointi, voi vain arvailla. Keskisuomalainen myös omisti ”mielenosoituskielteisen” linjansa mukaisesti vain yhden palstan aiheelle, jolle Ilta-Sanomat ja Helsingin Sanomat omistivat neljä palstaa.

”Jalkaliike toi protestitarvikkeet autolla

Joukko Jalkaliikkeen edustajia osoitti mieltään Suurajoen lähtöpaikalla torstai-iltana. Harjun rinteessä siististi etäällä Yliopistonkadulla seisoi viiden hengen joukko pitäen valkoista muoviin käärittyä ruumisarkkua harteillaan.” (Ksml 24.8.1990)

Kun rallin vastustajat seuraavaksi osoittivat Jyväskylässä mieltään hidastamalla liikennettä Laajavuoren tiellä painelemalla jalankulkuliikennevalon nappia ja kävelemällä edestakaisin suojatien yli, Helsingin Sanomienkin suhtautuminen alkoi olla kielteisempää. Mielenosoittajia ei päästetty jutussa ääneen lainkaan, ja vastustajien joukko marginalisoitiin puhumalla ”kourallisesta porukkaa”. Kävelyvauhdin kerrottiin saaneen ”kyseenalaista julkisuutta”, ”sotkeneen liikenteen” ja ”pistäneen liikenteen totaalisesti sekaisin”.

"Kävelyvauhti sotki liikenteen

Suurajoja vastustavan ympäristöhenkisen Jalkaliikkeen alaosasto, jyväsnykyläläinen Kävelyvauhti sai kyseenalaista julkisuutta. Kourallinen porukkaa pisti kaupungin laidalla sijaitsevan kilpailukeskustelun liikenteen totaalisesti sekaisin. -- Protestoijat kulkivat suojatiellä päämäärättä yli kadun ja painelivat jalankulkuliikennevaloja." ("HS 26.8.1990.)

Vielä huomattavasti negatiivisemmin tempaukseen suhtautui kuitenkin Keski-suomalainen (Ilta-Sanomissa tapausta ei uutisoitu lainkaan). Kun Helsingin Sanomissa teon laillisuuteen ei puututtu ollenkaan, Keski-suomalainen nosti sen pääky-symykseksi. Sen sijaan, että otsikossa olisi kerrottu konkreettisesti, mitä mielenosoittajat todella tekivät, Keski-suomalaisessa otsikossa ja jutun kärjessä korostettiin teon laittomuutta:

"Pikkupoikien leikkiä"

Kävelyvauhti-ryhmä rikkoi tieliikennelakia

Kävelyvauhti-ryhmä rikkoi perjantaiamuna tieliikennelakia Laajavuoren tiellä hidastaen autojen normaalia etenemistä. Kävelyvauhtilaiset kulkivat Laajavuorentien yli edes takaisin vetäen perässään neppiautoja ja pienosiikennemerkkiä, jossa kiellettiin ajoneuvolla ajaminen." (Ksml 25.8.1990)

Myöskään Keski-suomalainen ei kuullut itse mielenosoittajia, vaan jutussa kuului vain viranomaisten ääni. Myös otsikkoon nostettiin sitaatti ("Pikkupoikien leikkiä") poliisilta. Erikoista on, että kyseisessä jutuissa on toimittajan ja poliisin toimesta korostettu vuoroin lain rikkomista ja liikenteenvaarantamista, vuoroin taas leimattu tempaus pelkästään lapselliseksi "leikiksi" -- mikä vaikuttaa ristiriitaiselta laki- ja vaarantamiskysymyksen kanssa.

"Komisario Esko Laitinen poliisin johtokeskuksesta kertoo, että Kävelyvauhti rikkoi tieliikennelakia. Lain mukaan tempaus voidaan katsoa liikenteenhäiritsemiseksi, josta voidaan antaa sakkoa. Poliisi ei ole kuitenkaan vielä päättänyt, antaako tempaus aiheutta rangaistusvaatimuksiin. -- Laajavuorentien ja Torpankujan kohdalla olevat liikennevalot jouduttiin kävelyvauhtilaisten tempauksen vuoksi kytkemää päältä, koska ryhmä paineli jatkuvasti jalankulkijoille tarkoitettua nappia, minä surauksena Laajavuorentietä kulkeville paloi pitkät ajat punainen valo. Luonnollisesti Laajavuorentien liikenne ruuhkautui.

Komisario Laitisen mukaa Kävelyvauhtilaisten tempaus aiheutti selvästi vaaraa liikenteelle. -- Tarpeettomasti liikenteen hidastaminen ei ole mitenkään perusteltavissa. Henkilökohtaisesti Kävelyvauhdintempaus tuntui pikkupoikien ja -tyttöjen leikiltä. Tie ei ole leikkimistä varten, sanoo komisario Laitinen." ("Pikkupoikien leikkiä --", Ksml 25.8.1990.)

Erikoiselta vaikuttaa myös se, että Keski-suomalainen niin hanakasti korostaa lain rikkomista otsikossa, kun jutussa haastateltu poliisi kuitenkin puhuu varovaisemmin todeten, että tempaus "voidaan katsoa" liikenteen häiritsemiseksi, ja siitä "voidaan antaa" sakkoa ja kertoo, ettei poliisi ole vielä päättänyt, antaako tempaus aiheutta rangaistusvaatimuksiin.

Juttuun sisältyy myös tahatonta komiikkaa, sillä kun jutun alkuosassa on ensin närkästyneenä selostettu, miten kävelyvahtilaiset hidastivat autojen normaalia etene- mistä ja ruuhkauttivat liikenteen Laajavuorentiellä, jutun lopussa kerrotaan, että "liikenne puuroutuu Keski-Suomessa sen mukaan, missä Suurajot kulloinkin liikkuvat. – – Kärkisten salmen lossille ei kanata sunnuntaina yrittää sillä ruuhka tulee olemaan paha". – Toimittaja ei ilmeisesti ole nähnyt asetelmassa mitään outoa.

Kävelyvauhtilaisten ja jalkaliittolaisten toimintaa kommentoitiin runsaasti myös Keski-suomalaisen toimituksen pakinoissa, kommenteissa ja pääkirjoituksissa. Subjektiivisessa aineistossa mielenosoittajat ja heidän toimintansa on tyrmätty huomattavasti fakta-aineistoa suorasukaisemmin, joskin samoja päämääriä ajaen. Mielenosoittajien määrää on mm. pyritty vähättelemään:

"Muuten olen sitä mieltä, että kävelyvauhtiporukka on jo saatu tarpeeksi – liikaakin – huomiota osakseen. Ehdotan että muutaman hihhulin joukko vaiennetaan suurajojen ajaksi tiedotusvälineissä." (Tuplawee: "Kun mies tihkuu erotikkaa", Ksml 16.8.1990.)

"Insinööri Hannu Mikkolalla olisi kapasiteettia laskea monimutkaisiakin lukuja, mutta Suurajoissa hän ei joutunut käyttämään taitojaan. Kyllä Mikkolakin yritti – ainakin silloin, kun hän havaitsi Kävelyvauhti-ryhmän edustajia. "En päässyt edes kymmeneen, joten katson, ettei Kävelyvauhti edusta merkittävää kansanliikettä", Mikkola kuittasi rallin pilaajien puuhastelut." ("Pelti kiinni" -pakina, "Merkittävä kansanliike?", Ksml 26.8.1990.)

Rallin vastustajia on myös pyritty mustamaalaamaan ja heidän motiivejaan kyseenalaistamaan syyttämällä heitä mm. julkisuushakuisuudesta. Samalla annetaan ymmärtää, että aktivistit eivät ole "todellisia rallinvastustajia". Tällainen "ideologisen vastapuolen" motiivien mustamaalaaminen on sangen "perinteinen" propaganda-tekniikka (ks. esim. Hémanus 1973, 102).

"Todelliset rallinvastustajat pysyvät ajojen aikaan kaukana koko kisoista – ja televisiokameroista." (Pääkirjoitus, "Ralliprotestit kuivuivat kasaan", Ksml 15.8.1990.)

"Vaikka ympäristöaktivistit lähtivät liikkeelle naivisti ja väärästä päästä ja vaikka heidän toimintansa on saanut ylifanaattisen ja julkisuuhakuisen vaikutelman – –." (Kulmala, Ilkka: "Luonnon armoilla", Ksml 22.8.1990.)

Rallin vastustajat ovat saaneet runsaasti moitteita toimintatavoistaan. Keski-suomalaisen pääkirjoitustoimittaja käyttää omituista argumentointia vastustajien tyrmäämiseen: toisaalta hän kiittelee sopuratkaisuun päätymistä mielenosoituksista, ja tekee tiettäväksi, ettei olisi kannattanut "spontaaneja mielenosoituksia". Samalla hän kuitenkin katsoo ralliprotestien "kuivuneen kasaan" sopuratkaisun myötä (erikoinen toteamus tehtäväksi jo ennen kuin Kävelyvauhti on ehtinyt pitää ensimmäistään

mielenosoitusta), ja katsoo, ettei mielenosoituksilla ole enää mitään merkitystä, vaan vastustajat voisivat yhtä hyvin pysyä kotonaan "todellisten rallinvastustajien" tapaan.

"Ralliprotestit kuivuivat kasaan

Jyväskylän Suurajojen ja rallikilpailuja vastustavien kansalaisryhmien odotettavissa ollut yhteenotto kutistuu nyt vain hillittyihin ja hallittuihin mielenosoituksiin erikseen tarkoitusta varten osoitetuilla paikoilla.

Kilpailun kannalta yhteiseen sovintoratkaisuun päätyminen oli hyvä asia. Ralliohjusten meno on nykyisin jo siksi rajua, että spontaanit mielenosoitukset reitin varrella olisivat saataneet muodostaa turvallisuusriskin. Kilpailun sabotointi olisi sitäpaitsi tuonut mielenosoittajille itselleen kelteistä julkisuutta.

Kysyä sopii nyt, onko odotettavissa olevilla mielenosoituksilla ajojen lähtöpaikoilla tai muissa yhteyksissä enää minkäänlaista merkitystä. Tuskin ajoja seuraamaan tuleva rallikansa vaivautuu tutustumaan niiden vastustajien ajatuksiin, saatikka sitten muuttamaan omia käsityksiään tästä tapahtumasta.

Jos vielä järjestäjät perivät mielenosoittajilta normaalin kalliit pääsymaksut, vastustajat joutuvat itseasiassa tukemaan ajoja rahallisesti. Jos taas heidät päästetään alueelle ilmaiseksi, se on tuen vastaanottamista itseltään pääviholliselta.

Todelliset rallinvastustajat pysyvät ajojen aikaan kaukana koko kisoista – ja televisiokameroista. Mielenosoittajien tavoittelema julkisuus lisää loppujen lopuksi vain ajojenkiinnostavuusarvoa. Se ei kai liene tarkoitus?" (Ksml 15.8.1990.)

Toimittajien kommenteissa korostetaan edelleen Laajavuorentien mielenosoituksen "rikollisuutta", ja leimataan mielenosoittajat "säälittäviksi ja lapsellisiksi pelleilijöiksi", vaikkakin itse ajettu asia tunnustetaan hyväksi. Toimittajan ehdoton kommentti lain rikkomisesta vaikuttaa melkoiselta hurskastelulta, etenkin kun muistetaan, että itse ralliautoilijoita on Suurajojen yhteydessä usein syytetty nopeusrajoitusten – ja siis lain – rikkomisesta, ilman että toimittajat olisivat siitä suuremmin kiihtyneet.

"Kävelyvauhti tempaisi perjantaiamuna Laajavuorentiellä hidastamalla liikennettä vetäen perässään suuresti ihailemiaan neppiautoja tien ylitse.

Aikää kävelyvauhtilaiset viitsikö pilata tähän asti asiallisella linjoilla liikunutta kampanjaanne. Moisilla tempuilla teette itsenne säälittäviksi ja lapsellisiksi pelleilijöiksi. Hyvän asian puolesta ei kannata tehdä itsestään pelleä.

Onneksi kenenkään pinna ei palanut Laajavuoressa ja sätte rauhassa häiritä liikennettä poliisin tulon saakka.

Rikos on aina rikos, tehtiin se minkä päämäärän edestä tahansa. Jos laki tuntuu väärältä, se ei tarkoita sitä, että lakia saa rikkoa." (Suuronen, Jukka: "Näin tässä taas kävi", 25.8.1990.)

Ilkka Kulmala antaa kolumnissaan kiertoteitse ymmärtää, että rallin vastustajat vastustaisivat Suurajoja "kepein argumentein", asiattomasti kirouksia laukoen tai salattuja pyrkimyksiä toteuttaakseen. Jälleen siis myös aktivistien motiivit kyseenalaistetaan. Toimittajan näkemyksen mukaan itse Suurajoissa ei ilmeisestikään ole mitään vikaa, aktivistit vain käyttävät sen julkisuusarvoa "siekailemattomasti" hyväkseen. Aktivisteista annetaan myös jokseenkin fanaattinen kuva, kertomalla miten he

eivät "kiihkossaan muistaneet".

"Kun joukko on näin suuri, niin tapahtumaa ei voi eikä saa väheksyä kepein argumentein. Sitä ei voi teilaata olankohautuksella, kirouksen säestämällä äkkijyrkällä mielipiteellä tai vaalitäkyä viiritellen. -- Niin voimakas tekijä Suurajot on, että sillä on hyvä ratsastaa. Se on nähty tänä kesänä. Kun luontoaktivistit halusivat hehkuttaa keskustelun, niin he käyttivät rehellisen siekailemattomasti rallia hyppylautanaan. He tiesivät, että tässä on asia, joka ei jätä ketään kylmäksi.

Ajatus oli hyvä, lopputulos valitettavasti huono. Ympäristönsuojelijat eivät kiihkossaan muistaneet sitä, että kun suomalaisen kimppuun hyökätään puukoin, niin tämä ei osaa vastata kuin puntarein.

Niinpä kiireisten ihmisten mielipiteet ovat jauhaneet pieniä, mitättömiä yksityiskohtia; kärjistäen, repien, toinen toistaan tökkien. Nyt sopii vain pistää kädet ristiin ja toivoa, että rallin aikana selvitetään uudelta isovihalta ja kuolonuhreilta. (Kulmala, Ilkka: "Luonnon armoilla", Ksml 22.8.1990.)

Toisessa kolumnissa samainen toimittaja vähättelee ympäristöaktivistien toimintaa ja saavutuksia antamalla ymmärtää, että he eivät ole saaneet mitään aikaan, Suurajot on "voittanut kamppailun" – erikoinen väite koko kesän kiivaana velloneen, ympäristöaktivistien aloittaman keskustelun jälkeen! Jälleen toimittaja turvautuu myös yleistykseseen, antaessaa ymärtää, että kaikki suomalaiset pitäisivät asiaa harkittuaan Suurajoja "mittavana tapahtumana" Suomelle ja Jyväskylälle.

"Suurajot sukelsi juhlaralliinsa empien ja hämäntyneenä. Villinä laukannut luontokeskustelu aiheutti majapaikassa selvää sekaannusta.

Tänään, sirkusta purettaessa, tuhansien järvien ralli saattaa huomata voittaneensa tämänkin "kamppailun".

Ympäristöaktivistit kajauttivat kirveensä kiveen. He eivät tehneet palvelusta luonnolle vaan Suurajoille. Herättäessään keskustelun he havahtuttivat ihmiset.

Suomalaiset pysähtyivät harkittuun tyyliinsä puntaroimaan ristiriitaista ilmiötä. Aikansa asiaa käänneltyään ja väänneltyään he huomasivat, kuinka mittava tapahtuma jo välillä rutiinijuttuna pidetty Suurajot pienele Suomelle ja vielä pienemmälle Jyväskylälle." (Kulmala, Ilkka: "Tätä oli odotettu", Ksml 27.8.1990.)

Toimittaja toteaa aktivistien olleen oikealla asialla (vrt. ympäristö-teeman käsittely jaksossa 8.5), mutta väärin keinoin, ja pyrkii leimaamaan ympäristöaktivistien toiminnan täysin hyödyttömäksi. Väite "Ruumisarkun raahaaminen Harjun rinteelle ei tiettävästi auta ympäristöä tippaakaan" osoittaa toimittajan joko totaalisesti väärinymmärtäneen ruohonjuuritason kansalaisaktivismiin pyrkimykset ja toimintatavat sekä symbolisten tekojen merkityksen huomion ja keskustelun herättäjänä, tai yksinkertaisesti tahallaan vääristelevän kuvaa vaikuttaakseen lukijoiden käsitykseen ympäristöaktivisteista ja heidän toiminnastaan.

" -- Kävelyvauhti-toimikunnan esiintyminen oli pettymys.

Ryhmä kantoi mukanaan oikeaa asiaa. -- Mutta rallihuumassa ympäristöaktivistein puuhastelu lipsahti luonnottomaksi limboiluksi. Ruumisarkun raahaaminen Harjun rinteelle ei tietävästi auta ympäristöä tippakaan. Jyväskyläläismännyt tarvitsevat pelastuakseen kokonaan toisenlaisia toimenpiteitä." (Kulmala, Ilkka: "Tätä oli odotettu", Ksml 27.8.1990.)

Ilta-Sanomissa teemaa ei käsitelty mielipideaineistossa. Sen sijaan Helsingin Sanomien ainoassa urheiluosaston mielipidekirjoituksessa suhtauduttiin aktivisteihin ja heidän ajamaansa asiaan (vrt. ympäristö-teeman käsittely jaksossa 8.5) sekä saavutuksiin huomattavasti Keski-suomalaista positiivisemmin ja vakavammin. Lehdessä kritisoitiin ennemminkin moottoriväen reaktioita:

"Kävelyvauhti ja muut ympäristöjärjestöt ovat jo nyt onnistuneet. Ympäristöihmiset ovat tehneet julkiseksi kysymyksen, johon moottoriurheilun puolustajat eivät ole pystyneet vastaamaan. Mikä on moottoriurheilun eettinen oikeus? – Moottoriurheilun harrastajat ovat äimistyneet lajinsa nostattamasta kritiikistä. Vasta-argumenttien typeruus kertoo, että moottoriväki on yllätetty täydellisesti: "Kuolan saasteet ovat ympäristöongelma – turha puhua rallikilpailuista." "Autourheilu on tarpeellista, sillä kilpailuissa kehitetään henkilöautojen tekniikkaa." Niinkin fiksun miehen kuin Ari Vatasen suusta lipsahti Kreikan Akropolisrallin aikaan, että "en tiedä olivatko he mielenosoittajia, mutta aivan hullua porukkaa se oli", kun ympäristön suojelijat olivat kolhineet suomalaisen autoa yhdellä erikoiskokeella. – Jokainen itseään kunnioittava moottoritoimittaja on aloittanut juttunsa ralliautojen rakennuspajalta kertomalla, että "nämä autot näyttävät tavallisilta henkilöautoilta, mutta niillä on tuskin mitään yhteistä tavallisen auton kanssa". Mitä tekniikkaa autokilpailuissa kehitetään – ja kenen tarpeisiin? Eikö tekniikkaa voisi testata yksinkertaisemmin kuin järjestämällä suuria autokilpailuja." (Jokinen, Jouko: "Moottoriurheilu sai oman doping-ongelman", HS 21.8.1990.)

Toimittajat esiintyvät siis rallin oikeutuksesta ja rallin herättämistä reaktioista käydyssä keskustelussa itse sangen aktiivisina toimijana ja kannanottajina. Muitakin toimijoita – edellä mainittujen asukkaitten, ympäristöaktivistien, yleisön ja viranomaisten lisäksi – keskustelussa toki esiintyy: Suurajo-vuoden kuumaa teemaa kommentoivat milloin järjestäjät ja kilpailijat, milloin poliitikot ja julkkikset. Pääasiassa kyse on toimijoittenkin puheenvuoroissa puolustautumisesta ympäristöaktivistein syytöksiä ja vaatimuksia vastaan, sekä aktivistien marginalisoinnista ja heidän toimintansa merkityksen vähättelystä tai naurunalaistamisesta:

""Kaunista turhamaisuutta pitää olla"

Maanviljelijä Vatanen puolustaa rallia Waltarin sanoin

Kirjailijan sanoin ralliautoilija vastaa niille, jotka haluavat kieltää kansalta hovit, kuten vaikkapa Suurajot:

"Olisi sekä hullut tilanne, että yhtäkkiä alettaisiin ihmisiltä poimia pois elämän ilostuttajia. – Kyllä suomalaisen omat huvinsa tarvitsevat, on tässä maassa muutenkin ihan riittävän tiukkapipoinen meininki." (Ksml 23.8.1990)

"Ennen kaikkea Rourua (Suurajojen markkinointijohtaja Ilpo Rouru) ilahdutti Suurajojen saavuttama ennätysmäinen kansansuosio: – – – Oma vaikutuksensa (yleisömäärään) oli taatusti myös Kävelyvauhti-toimikunnan järjestämällä "ennakkomainonnalla": "Itse asiassa kävin juuri kädestä pitäen esittämässä kiitokseni ryhmän vetäjälle Ari Heikkiselle", Rouru hykerteli." ("Katsojia 500.000...?", Ksml 27.8.1990.)

"Pääministeri Holkeri tyrmää kiihkeimpien ympäristöaktivistien vaatimukset Suurajojen lopettamisesta. Holkeri sanoo, ettei moisiin äärimmäisyyskannaottoihin ole perusteita." ("Holkeri puuttui rallikeskusteluun –", IS 22.8.1990.)

- ”– Jyväskylän Suurajojen aikaan mielenosoituksia puuhaava ympäristöliike on jo nyt tunnustanut, että se on saavuttanut tarkoituksensa: heidän ajamansa asia on saanut Suomessa paljon julkisuutta.
- Sen sijaan en usko, että Kävelyliikkeet, Greenpeace ja vastaavanlaiset järjestöt voivat saada käytännössä kovinpaljon aikaan. – – merkittäviä askeleita on käytännössä mahdollista saavuttaa vain poliittisen päätöksenteon kautta. Hallituksilla on todellinen mahdollisuus vaikuttaa asioihin. – –
- Ympäristöliikkeet ajavat hyvää asiaa, mutta niiden toimintaa ei saa päästää paisumaan liaksi, tai tilanne karkaa hallitsemattomaksi (Keke Rosberg).” (”Rosberg ei usko kansanliikkeisiin – –”, IS 22.8.1990.)

Vuonna 1996 reaktiot-teema oli jo lähes hävinnyt agendalta: rallin oikeutukseen ja mielekkyyteen otettiin lähinnä sattunnaisesti rallin ulkopuolisten toimijoiden taholta kantaa suuronnettomuuden yhteydessä (ks. turvallisuus-teeman käsittely jaksossa 8.4), minkä lisäksi Keski-suomalaisessa jututettiin tavalliseen tapaan paikallisia asukkaita.

Reaktiot-teemaa eri vuosina käsitelleistä lehden ulkopuolisista toimijoista mikään ei selkeästi nouse hallitsevaksi ylitse muiden. Merkillepantavaa on kuitenkin se, että varsinaisen keskustelun avaajan, ympäristöaktivistien, ääni kuuluu teemaa käsitelleissä 32 otsikossa vain yhden ainoan kerran vuonna 1996 (”Kävelyvauhti toivoo loppua Jyväskylän Suurajoille”, Ksmi 25.8.1996). Kaikista useimmin toimittajan oman näkökulma näyttää olevan hallitseva jutuissa, mutta otsikoissa kuuluu kyllä satunnaisesti myös mm. viranomaisten, poliitikkojen ja kilpailijoiden ääni. Myös paikalliset asukkaat saavat äänenä kuuluviin useissa teemaa käsitelleissä otsikoissa.

#### **8.4. Turvallisuus**

Kuten aiemmin todettiin, on turvallisuus eniten Suurajo-julkisuudessa käsitelty vaikutukset-pääluokan teema. Turvallisuusongelma on myös Suurajojen negatiivisista vaikutuksista se, mihin on suhtauduttu julkisuudessa kaikkein vakavimmin. Silti myös turvallisuuden käsittelyssä esiintyy toisaalta vähättelyä ja kepeää suhtautumista, toisaalta ylenpalttisen kritiikitöntä ja luottavaista suhtautumista turvallisuusjärjestelyjen riittävyteen ja toimivuuteen. Useissa tapauksissa on tarvittu vakava onnettomuus ravistelemaan toimittajat hereille kyseenalaistamaan rallin turvallisuus. Paitsi turvallisuus-teeman saaman julkisuuden määrä, myös se vakavuus, jolla asiaan on suhtauduttu, onkin vaihdellut melko tavalla vuodesta toiseen.

Kuten määrällisessä tarkastelussa kävi ilmi, turvallisuus-teemaa käsittelevien juttu-



jen määrä on noussut portaittain. Ensimmäisen kerran teemaa käsiteltiin julkisuudessa runsaammin vuonna 1966, ja se oli edelleen melko paljon esillä ensimmäisenä laadullisen tarkastelun otosvuotena, vuonna 1973. Tällöin ralliautojen kasvanut teho ja sitä mukaa kasvaneet nopeudet vakavoittivat sekä lehden ulkopuoliset toimijat, että toimittajat pohtimaan rallin turvallisuusriskejä. Jo turvallisuus-teemaa käsittelevät otsikot paljastavat heränneen huolen: "Rallaajien vetoomus katsojille. Pysykää kaukana radasta" (HS 4.8.1973.), "Yhä nopeampaa ja vaarallisempaa" (kommentti, Ksml 6.8.1973).

Syyttävä katse kohdistui kuitenkin kyseisenä vuonna lähinnä vain liian pitkälle viettyyn tekniseen kehitykseen, kilpailun harjoittelujärjestelyihin, sekä yleisön sijoittumiseen ja käyttäytymiseen – ei itse ralliin lajina.

"Jokainen automerkki pyrkii voittamaan, kehittää oman "kovan koneensa" kilpailemaan. – Kapeat, pehmeät ja mutkaiset soratiet ovat kuin kinttupolkuja monisatahevosvoimaisten "pörräisten" alla. – Jo nyt tuntuu siltä, että ollaan menossa liian pitkälle, tehoa lisätessä ei oteta huomioon, että ajoreitit pysyvät samanlaisina, jopa huononevat. – Tällaisen auton teho on niin mahdoton, että sen hallitseminen tuottaa erittäin suuria vaikeuksia ja vaatii raudanlujaa taitoa." ("Ralliauton teho kasvaa – tiestö huononee", Ksml 2.8.1973.)

"Turvallisuuskysymys oli useimpien ajajien huuilla lähtöhetkellä. Pikataipaleen varrella oleva yleisö, huimasti kohonneet nopeudet ja entistä kehittyneemmät autot askarruttivat kilpailijoita. Ajajien vetoomus katsojille lähtöhetkellä oli: "Pysykää kaukana tiestä."" ("Rallaajien vetoomus katsojille. Pysykää kaukana radasta", HS 4.8.1973.)

"Homma käy nykyään todella vaaralliseksi. Harjoittelu on sallittu, mutta vain pienellä nopeudella. Kisassa ajetaan täysiä eikä sitä aina tunne itseään kovin varmaksi", sanaili Hannu Mikola." ("Rallaajien vetoomus katsojille –", HS 4.8.1973.)

"Turvallisuuskysymys askarrutti myös Markku Alénin mieltä. – "Katsojien puolesta tässä pelätään. On vallan hirvittävää todeta, miten lähellä tietä katsojat ovat ja ulkokaarteissa kaiken lisäksi. Rumaa jälkeä tulee, jos 150 kilometrin tuntivauhdilla kiitävä auto sinkoutuu tieltä katsojien joukkoon. Oman turvallisuutensa vuoksi heidän tulisi pysyä riittävän kaukana tiestä." ("Rallaajien vetoomus katsojille –", HS 4.8.1973.)

"Nopeudet ovat vuosi vuodelta kasvaneet kaikessa moottoriurheilussa – niin myös rallisissa. Tuo nopeuksien jatkuva nousu on saanut jo monet ajajatkin huolestumaan. Pitkä harjoittelukausi antaa mahdollisuuden erittäin tarkkaan ajolinjojen valintaa ja tämä puolestaan takaa sellaisen vauhdin, että ulosajo eivät tenää ole suinkaan pelkästään ajatoverien hyväntuulisella pilailulla kuitattuja. Nyt on jo useissa tapauksissa loukkaantumisvaara ilmeinen." (Kommentti, "Kansainvälisemmät kuin koskaan", Ksml 4.8.1973.)

Kilpailun järjestäjille sen sijaan annettiin Keskisuomalaisessa poliisin auktoriteetilla synninpäästö turvallisuusongelmassa, aukkoja turvallisuuteen kun ei kerta kaikkiaan "voi" jäädä:

"Komisario Hokkasen mukaan poliisi toimii kuitenkin lähinnä järjestysmiesten pomona", mitään erimielisyyksiä tehtävienjaossa ei ole koskaan ollut. – "Aina on järjestäjien kanssa turvatoimista päästy yksimielisyyteen –. Jo tällaisten suurkilpailujen lupaehdoissa on järjestäjien hoidettavat turvallisuustoimet määrätty niin tarkkaan, että mitään aukkoja ei turval-

lisuuteen voi jäädä”, Hokkanen kertoi. (”Poliisi on ”pomo”. Järjestysmies alainen”, Ksml 2.8.1973.)

Turvallisuusongelman käsittely keskittyi siis paljolti varsinaisen kilpailutapahtuman ympärille: julkisuudessa huolehdittiin lähinnä kilpailijoitten ja yleisön turvallisuudesta. Sen sijaan turvallisuudesta huolestuneita reitin varren asukkaita kuultiin vain pari kertaa:

”Se Irma Laitistakin huolestutti, että ei tohdi päästää lapsia pahimpana harjoitteluaikana tietä pitkin naapurissa edes käymään. – Aina on pelättävä, että ajavat päälle.” (”Tuleepahan yksi yö valvottua”, Ksml 2.8.1973.)

Turvallisuusongelman tiedostamisesta huolimatta yksimielisyyttä ratkaisuisista ei näyttänyt julkisuudessa käydyssä keskustelussa löytyvän: vaikka muutosesityksiä heitettiinkin ilmaan, ei kaikilta toimijoilta – toimittajat mukaan lukien – näytä kuitenkaan löytyneen muutoshalukkuutta.

”Jyväskylän Suurajojen kilpailujohtajalla Olavi Markkulalla on paljon ajatuksia rallien turvallisuuden lisäämiseksi.

”Autojen tehoa voidaan pudottaa. Ylinopeat kilpailut olisi ralleista poistettava. Pikataipaleesta voitaisiin tehdä vieläkin vaikeampia, jolloin keskinopeudet putoaisivat entistä pienemmiksi.” (”MM-arvo saattaa nostaa Suurajot aallonpohjasta”, HS 3.8.1973.)

”Ratamestari Reino Pättiniemellä on kuitenkin oikeat sanat oikeaan paikkaan:”Nopeudet kasvavat niin kauan, kuin autojen tehoa nostetaan joka vuosi 10-20 prosenttia ja vastavasti painoa vähennetään. Kyllä minä voisin tehdä reitin, jolla olisi niin huono ja hidas tietö, että tarvitsisi jakaa palkinnot vain viidelle autolle, mutta se ei olisi reilua yksityiskuljettajia kohtaan. Sitä paitsi se olisi kaluston surma ja siitäkin kuulisi aivan varmasti tulikivenkatkuksia arvostelujä.”

Pättiniemi on oikeassa. Ei tietöstä voi ruveta varta vasten huonontamaan. – – Mitään lääkettä ei siis toistaiseksi ole ja nopeudet tulevat ensi vuonna olemaan taas ainakin hivenerä suuremmat kuin tänä vuonna.” (Kommentti, ”Yhä nopeampaa ja vaarallisempaa”, Ksml 6.8.1973.)

Niinpä edistysuskoiset järjestäjät, kilpailijat ja toimittajat suuntasivatkin toiveensa itse ongelman aiheuttajaan, tekniseen kehitykseen, myös turvallisuusongelman ratkaisemisessa:

”– Hannu Mikkolan ulosajo toissa vuona oli raju. Hannu selvisi kuitenkin vähällä, mikä on osoituksena siitä, että kuski on turvassa erikoisrakenteisessa autossa. (Järjestäjien edustaja).” (”Amatööreillekin mahdollisuus – –”, Ksml 2.8.1973.)

”Rallikilpailuja on usein pidetty pelkästään automerkkien välisenä mainoskilpailuna. Markku Alén on kuitenkin asiasta hiukan eri mieltä.

”Kyllä me kehitämme autojen turvallisuutta. Kun esimerkiksi Hannu Mikkola ajoi Ford Escortinsa katolle, niin eikös vain kohta alkanut ilmestyä vakiomalliinkin uudenlaiset katopalkit.” (”MM-arvo saattaa nostaa Suurajot aallonpohjasta”, HS 3.8.1973.)

"Tämä tapaus osoittaa muuten, että monissa turvallisuuskysymyksissä olisi syytä ottaa oppia rallista ja kilpa-autoilusta yleensä. Kuinka monessa onnettomuudessa olisi ihmishenkiä säästetty, jos autoissa olisi esimerkiksi turvakaari pakollinen?" (Kommentti, "Yhä nopeampaa ja vaarallisempaa", Ksml 6.8.1973.)

Vaikka turvallisuusongelmaa pohdittiin kyseisenä vuonna vakavaan sävyyn, ei keskustelu näytä vakavoittaneen toimittajia, mitä tulee onnettomuustilanteiden selostamiseen. Kun kukaan ei loukkaantunut ympäriajoissa, puhuttiin jutuissa kepeään ja leikkimieliseen sävyyn "kattokerhosta" (ks. esim. "Korjaamoasiakkaan unelma, Ksml 5.8.1973), "kuperkeikoista" (ks. esim. "Ahne katras Alenin varjona", Ksml 23.8.1973) ja "komeista pyörähdyksistä" ("Jyväskylässä vanhat nuotit", IS 4.8.1973) – silloinkin kun itse tilanne on voinut olla vakava:

"Keuruun pikataipaleella muuten muuan saksalainen heitti eräässä mutkassa komeat pyörähdykset ja oli vähällä ajaa ulos. Onneksi näin ei kuitenkaan käynyt, sillä todennäköisesti auto olisi tullut muutaman katsojan päälle, jotka olivat sijoittuneet lievästi sanoen vaaralliseen paikkaan." ("Jyväskylässä vanhat nuotit", IS 4.8.1973.)

Myös lehden toimituksen ulkopuolisista toimijoista löytyi rallin vaarojen vähättelijöitä:

"Mielestäni autourheilu on perusteltua samalla tavalla kuin jokin muukin urheilumuoto. Jos sitä alkaa etsiä vaaramomentteja, niitä löytyy kaikista lajeista (Simo Lampinen)."  
("Suurajoissa 11 kertaa –", IS 4.8.1973.)

Vuonna 1973 turvallisuuskeskustelu oli siis toimijoiden puolesta paljolti järjestä- ja kilpailijapainotteista, ja he nousivatkin hallitseviksi ongelmanmäärittelijöiksi, joita myös toimittajat myötäilivät kommentteissaan. Vain satunnaisesti kuului rallin ulkopuolisten toimijoiden, kuten asukkaiden ja viranomaisten ääni.

Vuonna 1979 turvallisuusongelma näytti lähes unohdetulta. Teemaan suhtauduttiin huomattavasti vuotta 1973 kepeämmin. Riskien ja ongelmien sijasta turvallisuusteemaan viittaavissa otsikoissa korostettiin nyt luottavaisesti turvallisuusjärjestelyjen toimivuutta ("Turvallisuus taataan työllä", Ksml 23.8.1979; "Turvallisempi tie", Ksml 23.8.1979) tai selostettiin neutraalisti kilpailuntapahtumia ("Loukkaantuminen pudotti Alenin kärjestä", IS 25.8.1979).

Kuten jo edellisestä luvusta kävi ilmi, toimittajien usko järjestäjiin turvallisuuden takaajina on ollut luja, erityisesti Keski-suomalaisessa ja Ilta-Sanomissa:

"Tuhansia puhelinsoittoja, lukemattomia ajokilometrejä, arviolta 350 työtuntia ja viiden vuoden kokemus. Tällä työmäärällä ja rutiinilla pyöritetään noin 5000 miehen voimin järjestystä Jyväskylän Suurajojen rattaisiin.

Tällä työmäärällä hankitaan turvallisuutta niin katsojille kuin kilpailijoille. --

Turvallisuudesta vastaava mies tiivistää työnsä kuvan neljään tekijään.

– Viestiyhteyden lähdon ja maalin välillä on pelattava aina, ensiapuhenkilöstön on oltava pätevää, tehtävään sopiva sairaankuljetusajoneuvo on aina oltava saatavissa sekä kalusto raivaus- ja sammutustöihin on oltava soivaa. Näillä tullaan toimeen ja jos yksikin näistä tekijöistä kiikkaa te erikoiskoetta voi aja, painottaa Nieminen (turvallisuus- ja viestipäällikkö).” (“Turvallisuus taataan työllä”, Ksml 23.8.1979.)

”Suurajojen turvallisuusjärjestelyt ovat Veikko Niemisen rutinoituneessa otteessa.” (Kuvateksti, ”Turvallisuus taataan työllä”, Ksml 23.8.1979.)

”Turvallisuuden hyväksi oli tätä kilpailua varten tehty se mikä tehtävissä on. Paikallisille nimismiehille toimitetuissa erikoiskokeiden järjestysmiesten nimilistoissa oli peräti 5 300 nimeä. Turvallisuuspäällikön tarkkoihin karttoihin oli merkitty jokainen kaarre ja kumpare, jolla yleisöä valvova järjestysmies seiso. Lisäksi oli kymmeniä koirapartioita, jotka oli sijoitettu hankalimpiin paikkoihin. Ne ovat osoittautuneet erinomaisen tehokkaaksi.” (“Valvoja Olavi Karppinen: Yleisön pitäisi tajuta”, IS 27.8.1979.)

Kokonaan autourheilun turvallisuusriskejä ei kuitenkaan ole voitu kieltää. Niinpä toimittajat ja toimijat ovat osoitelleet syyttävällä sormella yleisöä riskitekijänä. Näin järjestäjät ja kilpailijat vapautetaan vastuusta, eikä rallin mielekkyyttä urheilulajina jouduta kyseenalaistamaan:

”Yleisön pitäisi vain tajuta, ettei mahtavinkaan järjestysmiesorganisaatio voi estää toikkaroit-sijoille tapahtuvia vahinkoja, vaikka niiltä onneksi tähän mennessä onkin yleensä vältytty. Yleisö ei kai tajua, että suljetulla pikataipaleella jokainen katsoja on vastuussa itsestään. Kilpailijaa ei voida syyttää mahdollisesta vahingosta.” (“Valvoja Olavi Karppinen:”Yleisön pitäisi tajuta”, IS 27.8.1979.)

”Suurajot on suurtyöllistäjä niin järjestäjille kuin poliisillekin. Turvallisuusnäkökohdat ovat päällimmäisinä tänäkin vuonna poliisin laatiessa toimintaohjeitaan tulevaa suururakkaa varten. Hurmahenkisyys nousee useilla katsojilla päähän, ja tuolloin heistä tulee sorateiden valtijoita. Vaarallisia valtijoita.” (“Isoveli valvoo”, Ksml 23.8.1979.)

”Suurten tapahtumien peikkoja ovat ihmismassat ja yksityisten henkilöiden käyttäytymisen. Jyväskylän Suurajot on massatapahtuma, joka saattaa kerätä teiden varsilla jopa satoja tuhansia rallin ystäviä. Tuollaisen joukon turvallisuuden takaamiseen tarvitaan valtava määrä työtä ja onnea. Tähän mennessä järjestäjillä on ollut kumppaakin niin paljon, että pahimmalta on säästyty.” (“Turvallisempi tie”, Ksml 23.8.1979.)

”Komisario Honkanen sanoo myös muutamanpainavan sanan alkoholista ja Suurajoista: – Kaikki eivä osaa tulla rentoutumaan ilman humalaa. Alkoholit aiheuttaa ongelmia järjestysmiehille, muille katsojille sekä kilpailijoille. Yleisesti ottaen ajot ovat kuitenkin menneet parempaan ja turvallisempaan suuntaan, vakuuttaa Honkanen.” (“Isoveli valvoo”, Ksml 23.08.1979.)

Toimittajien kommentteissa ja kilpailijahaastatteluissa turvallisuuskysymyksestä tehtiin vuonna 1979 kepeän pilailun kohde:

”Laukaalainen viljelijä Juha Kankkunen ansaitsee vähintään kunniamaininnan loistavista suorituksistaan 1-ryhmän autolla. Kunniakirjaan Jyskälästä Juha saa maininnan yleiskilvan 14. tilasta sekä kisa komeimmasta kuperkeikasta: jäykin vartaloin koko voltti eteenpäin, kerroin 2,3, alastulona tasajalka.” (Pänkäläinen, Seppo: ”Symppis”, Ksml 27.8.1979.)

"Autourheilussa on kuulemma vain yksi vaarallinen hetki. Kun auto on kaatunut katolle, ei pidä liian äkkiä avata turvavöitä. Jos tekee sen muistamatta, että roikkuu pääalaspäin, jysähtää ikävästi niskoilleen!" ("Hyvä kartanlukija on kuin seuraneiti", IS 24.8.1979.)

Vuonna 1979 turvallisuus-teemaa kommentoivat siis ennen kaikkea toimittajat itse niin fakta- kuin mielipideaineistossakin. Jonkin verran kuultiin myös kilpailijoita järjestäjiä, autojärjestöjä ja viranomaisia, sen sijaan asukkaat puuttuivat tällä kertaa kokonaan toimijoiden joukosta. Toimijat ja toimittajat määrittivät kyseisenä vuonna ongelman "yhteistyössä" harvinaisen yksimielisesti ja hegemonisesti: toistensa näkemyksiä tukien he vähätelivät ongelman vakavuutta ja nimesivät yleisön riskitekijäksi. Syytösten kohteeksi joutuvat yleisön edustajien ääntä jutuissa ei kuulunut.

Onnettomuuksien täyttämänä rallivuotena, vuonna 1985, keskustelu rallin turvallisuusongelmista ja riskeistä kävi jälleen kiivaana. Nyt suhtautuminen turvallisuuskysymykseen vakavoitui jälleen, mikä näkyi myös otsikoissa: "Suurajojen kärki kiiti ennätysvauhtia. Rallien turvallisuus järjestäjien huolena" (HS 29.8.1985), "Markku Alen tiukkana helikopterien puolesta: "En aja yhtään kisaa ellei kopteri seuraa"" (IS 10.8.1985), "Tietoiskuja ralliturvallisuuden puolesta" (IS 10.8.1985), "Tallipäällikkö Jean Todt: Helikopteri oli ratkaiseva" (IS 22.8.1985), "Moottoriurheilulla suotuisat näkymät, mutta... Riskejä on karsittava" (Ksml 21.8.1985), "Jouni Hietalan karmea kokemus. Pari sekuntia kuin ikuisuus" (Ksml 21.8.1985), "Viimeinen näyttöpaikka" (Ksml 21.8.1985), "Paineita on. Rysähtää, ei rysähdä..." (Ksml 21.8.1985).

Turvallisuus-teemaa käsiteltiin runsaasti sekä fakta- että mielipideaineistossa, kommentoijina niin toimittajat kuin lehden ulkopuoliset toimijatkin. Yhtä mieltä oltiin vain siitä, että turvallisuus on vakava ongelma. Sen sijaan siitä, kenen tulisi kantaa vastuu ongelmasta, ei näytä olleen juuri yksimielisyyttä: toimittaja vaatii toimenpiteitä autojärjestöiltä, AKK:n edustaja vetoaa kilpailijoiden vastuuseen, järjestäjät siirtävät vastuutta yleisön harteille.

"On pakko puhua ikävästä asiasta.

Pakko palauttaa mieliin rallivuoden mustat uutiset: Attilio Bettega, Henri Toivonen, Ari Vatanen... Kaksi kolmikon jäsentä elää tätä päivää puhtaiden ihmeiden avulla.

Kuvat onnettomuusautoista raportoivat tapahtumista, jotka normaalisti liitetään vain painajaismaisimpiin uniin.

Jotain on tehtävä. Kehotus tuntuu liiankin tutulta; sen teho olemattomalta. Mutta siitä huolimatta: jotain on tehtävä.

Ralliautoilu on liian hieno urheilulaji tuhottavaksi. Väijäämättömästi on todettu, että moottorien maailma kiehtoo nykyajan ihmistä. Nyt on panostettava siihen, että kauhukierre kat

kaistaan järkeillä toimenpiteillä. -- Avainlippua heiluttavat Kansallinen Autourheiluliitto (FISA) ja kansalliset liitot. Lajinsa pelastamiseksi niiden on unohdettava kunnianhimosensa ja osoitettava vastuuntuntonsa." (Kommentti, "Viimeinen näyttöpaikka", Ksml 21.8.1985.)<sup>25</sup>

"Nopeuksien kasvaminen huolettaa ralliautoilun turvallisuudesta huolta kantavia järjestäjiä ja autoalan ammattilaisia. Tämänvuotisissa Jyväskylän Suurajoissa kärki ajoi joitakin yksittäisiä erikoiskokeita lukuunottamatta selvästi nopeampaa kuin vuosi sitten. -- Autourheilun Keskusliiton AKK:n pääsihteeri Antti Syvälahden mielestä rallin nykytilanne on vääristynyt. Nopeudet, kustannukset ja tehot ovat kasvaneet turvallisuuden kustannuksella. -- Varsinaisille raskaan työn tekijöille, kuljettajille, puheet nopeuksien rajoittamisesta kaikuvat kuuroiden korville. Kaikki Suurajojen kolme nopeinta kuskia, Timo Mäkinen, Stig Blomqvist ja Markku Alén vaativat autoihinsa lisää hevosvoimia.

"Olen täysin eri mieltä kuljettajien kanssa. Nopeuksia on rajoitettava. Ajajat eivät halua uskoa järjestäjien vakuuttelua turvallisuusriikeistä. Vastuu on aina viime kädessä järjestäjillä"; Syvälahti korostaa. -- "Muuttavat kansainväliset rallisäännöt autojen teknisiä ominaisuuksia miten paljon tahansa, vastuu vauhdista jää viime kädessä kuljettajalle", --." ("Suurajojen kärki kiiti ennätysvauhtia --", HS 29.8.1985.)

"MM-ralleista kantautuneet ikävät uutiset ovat kasanneet paineita turvallisuudesta huolehtivien niskaan. -- Ajajien sujuvuus on loppujen lopuksi kiinni yleisön käyttäytymisestä. Vaikka järjestäjät olisivat tehneet kaiken voitavansa turvallisuuden varmistamiseksi, riittää yhdenkin katsojan tunarointi pilaamaan rallin luonteen. -- "Järjestysmiehillekin tulee josain raja vastaan, yleisöä ei voi liiaksi holhota. Siksi katsojan on tunnettava oma vastuunsa, muistuttaa Savolainen (järjestäjien edustaja)." ("Paineita on. Rysähtää, ei rysähdä...", Ksml 21.8.1985.)

Miten turvallisuusongelma siis ratkaistaan, jos yksimielisyyttä ei ole edes siitä, kuka kantaa vastuun? Ehdotuksia esitetään taas, mutta patenttiratkaisuja ei sen enempää toimittajilla kuin toimijoillakaan ole tarjottavanaan eikä yksimielisyyden löytämistä pidetä helppona:

"Antti Syvälahti muistuttaa, että auto on vain yksi tekijä rallikilpailujen turvallisuudessa. Esimerkiksi ratamestari voi valita kilpailuun tiestön, jossa ei kertakaikkiaan voi ajaa suurilla nopeuksilla. -- Ensiarvoisen tärkeää on myös yleisönkäyttäytyminen. Siinä Jyväskylän Suurajot on ollut eräänlainen tiennäyttäjät: on selvästi merkitty ne alueet, joilla yleisö saa olla. Vaarallisimpia paikkoja ovat kaarteiden ulkoreunat, ja ne ovat Jyväskylässä yleisöltä kokonaan kiellettyjä. -- Kieltojen noudattamista ei tietenkään kyetä joka hetki valvomaan. Siksi olisi tärkeää, että yleisö pitäisi omaehtoisesti tuollaisen viiden metrin turvallisuusmarginaalin radan kummallakin puolella. --" ("Rallijärjestäjien ikuinen pulma: Miten yleisö pidetään kurissa?", HS 18.8.1985.)

"Jos rallimaailman arvoja laitetaan jonkinlaiseen tärkeysjärjestykseen, on yleisön ja kuljettajien turvallisuus listan yläpäässä. Rallisirkuksessa on kuitenkin mukana niin monen osapuolen edut, että yhteisen, kaikkia osapuolia tyydyttävän ratkaisun löytäminen on vaikeaa. Kuljettajat puoltavat tehojen lisäämistä, tallit ja tehtaajat haluavat entistä käyttövarmempia ja helppohoitoisempia ajokkeja, kansainvälinen autourheiluliitto FISA puolestaan pitää kiinni turvallisuudesta.

Jotta sekamelskaan saataisiin edes jotain järjestystä, pitäisi osapuolten pohtia rallin tulevia kehityssuuntia yhteisen pöydän ääressä." ("Suurajojen kärki kiiti ennätysvauhtia --", HS 29.8.1985.)

Hallitsevaksi sävyksi turvallisuus-teeman käsittelyssä jääkin tänä vuonna tietty väis-tämättömyyden tuntu: riskit ja onnettomuudet kuuluvat lajiin tehtiinpä niiden ehkäi-

<sup>25</sup> Suurajo-liitteen "pääkirjoitus", jossa ei kirjoittajan nimeä.

semiseksi mitä tahansa, ja sen kanssa on vain eletävä. Itse lajin mielekkyyttä toimittajat ja toimijat eivät siitä huolimatta epäile.

"Viime vuonna Humalamäen pikataipaleella sattunut onnettomuus järkytti ralliväkeä ja muitakin pahemman kerran. -- Humalamäen onnettomuus ei muuttanut Jouni Hietalan (järjestysmies) käsityksiä ralliautoilusta kielteiseksi. Itse ST-kilpailuja jonkin verran kolonneena mies tietää onnettomuuksien, ikävienkin, kuuluvan lajin luonteeseen." ("Jouni Hietalan karmea kokemus --", Ksml 21.8.1985.)

"Loukkaantumiset ja ulosajot kuuluvat moottoriurheiluun, sen tietää yleisö ja ennen kaikkea sen tietävät kuljettajat." ("Rallijärjestäjien ikuinen pulma --", HS 18.8.1985.)

"Tarkkuutta vaativat myös turvallisuuskysymykset. Vaikka rallin järjestäjät tuskin koskaan pystyvät luomaan vauhdikkaasta lajista täysin riskitöntä, kaikki mahdollinen on tehtävä vastuuntuntoisesti ja laadukkaasti." (Pääkirjoitus, "Suurajoista moottoriurheiluviikko?". 23.8.1985.)

"Tänä vuonna sattuneet lukuisat vakavat onnettomuudet, joilta onneksi Jyväskylässä vältyttiin, ovat taas nostaneet esiin puheet siitä, että nyt ajetaan jo liian lujaa, ollaan menossa yli rajan. Tähän ei kuitenkaan voi todeta muuta, kuin että ainakaan kehityksen pyörää ei mikään pysäytä. Moottoriurheiluun kuuluu aina tietty riski, siitä ei päästä millään eroon." ("Onnea mestarille", IS 26.8.1985.)

Tänäkin vuonna keskustelua hallitsivat toimittajien lisäksi järjestäjät, autojärjestöjen edustajat sekä kilpailijat. Vuoden 1979 kaltaista yksimielisyyttä ongelmanmäärittelyssä ei kuitenkaan saavutettu tällä kertaa, eikä toisaalta minkään toimijan ääni myöskään noussut selkeästi hallitsevaksi määrittelijäksi, vaan keskustelu jäi ennemminkin hiukan hajanaiseksi.

Vuonna 1990 rallin turvallisuuskysymykset jäivät paljon kiivaana velloneen ympäristö- ja reaktiokeskustelun varjoon. Turvallisuusongelmaa, riskejä tai turvallisuusjärjestelyä ei juuri pohdittu. Teemaa käsiteltiin lähinnä silloin, kun kilpailussa tapahtui ulosajoja. Koska vakavampia loukkaantumisia ei tapahtunut, olivat nämäkin jutut sävyllään lähinnä kepeitä kilpailuselostuksia:

"Didier Auriol jätti Harjun erikoiskokeella taakseen kalpeakasvoisen kuvaajaryhmän. Liukastellessaan märällä asfaltilla Auriol hipaisi Lancialaan lippusiiman takana tähdänneitä kameramiehiä.

Ensimmäinen EK teki ranskalaiselle asfalttispesialistille muutenkin täydellisen kepposen. Päästyään säikähdyksellä ensimmäisestä vaaranpaikasta, Auriol syöksyi Harjun männikköön – törmätäkseen kylki edellä rajusti päin puuta. -- Auriolin ja kuvaajaryhmän tapaaminen oli katsojille hiuksia nostattava tapahtuma. Ranskalainen paahtoi Yliopistonkadun suoraan näyttävää vauhtia, liiankin rajusti. Liukas tie yllätti ja kuljettaja menetti otteensa tiehen ennen jyrkkää kaarta oikealle." ("Auriol hipaisi kuvaajaryhmää --", Ksml 24.8.1990.)

"Keski-Suomen Keskussairaalassa riittää puhdetta Suurajojen aikaan. Suomalaiset rallikuskit pysyvät kiitettävästi tiellä, mutta ranskalaiset ovat liukastelleet pitkin ojanpohjia. --

Kuljettajista syvimmälle metsään on hurauttanut niin ikään ranskalainen peugeot-mies Patrik Leroy." ("Ranskalaiset työllistävät lääkintämiehiä", HS 25.8.1990.)

Myös otsikoissa syvällisemmän pohdiskelun puuttuminen näkyi: "Sainz rysäytti ylinopeutta tieltä" (HS 24.8.1990), "Kovan onnen Konivuori" (HS 26.8.1990), "Ulosajossa nilkkansa muljauttanut Carlos Sainz: Ylinopeutta oli hiukan" (IS 24.8.1990), "Auriol hipaisi kuvaajaryhmää. Harju oli katastrofi ranskalaiselle" (Ksml 24.8.1990), "Ambulanssilla töitä Suurajoissa" (Ksml 24.8.1990), "Ralli sallitaan. Katsojien reaktiot turvallisuuteen löysentyneet" (Ksml 22.8.190).

Koska turvallisuus nousi esiin lähinnä kilpailuselostusten onnettomuusmainintoina, toimijoista olivat esillä lenimmäkseen itse kilpailijat.

Vuonna 1996 turvallisuus nousi Suurajo-vuoden kuumaksi puheenaiheeksi Harjun erikoiskokeen suuronnettomuuden myötä. Etenkin kun edellisen vuoden 0-auton onnettomuus oli vielä tuoreessa muistissa, pakotti Harjun murhenäytelmä toimittajat ja toimijat jälleen vakavoitumaan turvallisuuskeskustelussa, ja paneutumaan tosisaan onnettomuuden syihin.

Lähes kaikki turvallisuuskeskustelu keskittyi vuonna 1996 vain tähän yhteen onnettomuuteen. Edellisen vuoden onnettomuuttakin muisteltiin kuitenkin vielä. Syyttävä sormi kohdistui tällöin enemmänkin huonoon onneen ja kovaan kohtaloon, kuin järjestäjiin, kilpailijoihin tai ralliin. Myös yleisöongelmasta muistutettiin taas:

"Kangas (Suurajojen turvallisuuspäällikkö) joutui viime vuonna toteamaan katkerasti, että hyvä valmistautuminen ei auta, jos onnettomuus on sattuaan. Onnettomien yhtensattumien summana nuori nainen sai surmansa jäätyään nolla-auton alle viime vuonna synkänä lauantaina.

Vaikka ketään ei voitu onnettomuudesta syyllistää, jotakin oli Suurajojen tehtävä turvallisuuden parantamiseksi tänä vuonna— —. Lievästi jännittyneenä kilpailuja odottava turvallisuuspäällikkö ja järjestäjät ainakin yrittävät parhaansa turvallisuuden takaamiseksi. — — Kangas muistuttaa, että vaaratilanteita voi kaikesta huolimatta syntyä, jos katsojat saapuvat viime tingassa paikalle eikä heillä ole tarkkaa tietoa kilpailu kulusta." ("Järjestysmiehet puhaltavat pinkkipilliin", HS 23.8.1996.)

Vuoden 1996 suuronnettomuuden käsittelyssä oli melkoisia eroja eri lehtien välillä, ennen kaikkea laatulehti – iltapäivälehti linjalla. Erot näkyivät jo itse onnettomuustapahtumien selostuksessa. Siinä missä sekä Helsingin Sanomissa ("Raju ulosajo siirsi Jyväskylän Suurajojen alkua – kymmeniä loukkaantui, HS 24.8.1996) että Keski-suomalaisessa ("Ralliauto syöksyi väkijoukkoon – 28 loukkaantui", Ksml



24.8.1996) selostettiin sangen asiallisesti onnettomuustapahtumien kulku, Ilta-Sanomien mässäili sensaatiolehden tyyliin onnettomuusselostuksessa verellä ja ihmisten kauhulla:

"Täpärästi alta selvinnyt ryhtyi heti auttamaan Jyväskylän ralliturman uhreja. Hurja loikka pelasti hengen. -- (Ralliauto) syöksyi -- kuin ohjus -- ruuhjoen tiensä läpi ja yli satapäisen yleisöjoukon. -- Kaikki tapahtui niin nopeasti, ettei kylki kyljessä seisoneilla ihmisillä ollut mitään mahdollisuuksia ehtiä auton alta pois. -- Rysähdyksen jälkeen katsomo oli kuin pommin jäljiltä. Katsoja makasi auton tulosuunnan varrella sikin sokin verissään ja vaikeiden." ("Musta perjantai. Yksi loukkaantunut kriittisessä tilassa", IS 24.8.1996)

Eroja oli myös siinä tavassa, miten lehdet lähtivät onnettomuuden jälkeen etsimään syytä ja syyllisiä onnettomuuteen. Ilta-Sanomien oli kaikista innokkain löytämään jonkun, jota syyttää, ja odottamatta tarkempia tutkimuksia ja asiantuntijoiden lausuntoja lehti osoitteli syyttävällä sormella milloin järjestäjiä, milloin kilpailijoita. Niinpä jutut koostuivat lähinnä silminnäkijöiden lausunnoista, arvailuista ja spekuloinneista:

"Syynä nuottivirhe?

Kuljettaja ajoi ulosajopaikkaan väärä ajolinjaa pitkin eikä pystynyt enää mutkan nähdessään kääntämään autoaan reitin mukaisesti, vaan ajoi lippusiiman läpi ulos tieltä. -- Onnettomuuden silminnäkijänä ollut entinen SM-tason ralliautoilija Timo Mäkelä arveli ulosajon johtuneen nuottivirheestä. Tanskalaisen nuoteissa ei ilmeisesti ollut lainkaan mainintaa oikealle kääntyvästä mutkasta, vaan hän uskoi reitin jatkuvan suoraan. -- Kuljettajat saivat tutustua Harjun erikoiskokeeseen -- etukäteen. Ei ole kuitenkaan varmaa, kävikö tanskalaispari ajamassa Harjun erikoiskoetta lainkaan kilpailun tutustumisjakson aikana." (IS 24.8.1996)

"Erään silminnäkijän mukaan tanskalaiskuljettajan auto nytkähti juuri ennen ilmalentoa, ikäänkuin kuljettaja olisi kokeillut jarrua. Tämä katsoja ei kuitenkaan nähnyt ralliauton jarrutusvaloja, mutta ei myöskään myöhemmin tiessä jarrutusjälkiä" ("Auton tieltä ei päässyt", IS 24.8.1996.)

"Jyväskylän Suurajoissa perjantai-iltana sattunut onnettomuus johtui kuljettajan karkeasta ajovirheestä. Turman uhrin olivat tulleet seuraamaan MM-tason kilpailua, mutta heidän kohdalle koitui harrastelijatason ajajan taitamattomuus. Ennenkin on kysely, mitä turistiluokan kilpailijat tekevät MM-ralleissa. Vastaus tiedetään: He täyttävät osallistumismaksuillaan kilpailun järjestäjien kassan." (Erola, Lasse: "MM-ralleihin vain parhaat kuljettajat", 26.8.1996.)

"Miksi katsomo oli väärässä paikassa?

Miksi katsomo oli rallireitin varrella ulkokaarteissa, jonne keskipakovoima heittää auton, jos ohjaaja menettää sen hallinnan. Tähän kysymykseen Jyväskylän Suurajojen järjestäjät joutuvat etsimään vastausta Karsten Richardtin onnettomuutta selvittäessään. -- Rallikilpailujen yleisöohjeissa korostetaan, ettei yleisö saa seistä ulkokaarteissa." (IS 24.8.1996)

Helsingin Sanomat ja Keskisuomalainen suhtautuivat onnettomuuden syitten ja syyllisten etsintään huomattavasti maltillisemmin kuin Ilta-Sanomien. Lehdissä ei

juuri spekuloitu onnettomuuden syillä (joskin yhdessä Keski-suomalaisen jutussa, "Ralliauto syöksyi väkijoukkoon –", Ksml 24.8.1996, silminnäkijä arvioi onnettomuuden syitä), vaan odotettiin tietoja ja lausuntoja asiaan tutkivilta viranomaisilta ja järjestäjiltä. Eri toimijoiden osittain ristiriitaiset lausunnot saivat kuitenkin tilanteen näyttämään hetkittäin hieman sekavalta, mistä esimerkkinä Helsingin Sanomien uutisointi:

"Autourheilun edustajat: "Richardt teki karkean ajovirheen" ( HS 25.8.1996.)

"Onnettomuusauton kuljettaja myönsi ajaneensa liian kovaa, mutta tutustuneensa reittiin tarkasti etukäteen. Harjoitusajot tosin tehtiin normaalin kaupunkiliikenteen vauhtiin. Autoista ei löytynyt teknistä vikaa." ("Jyväskylän onnettomuus vaati yhden kuolonuhrin –", HS 25.8.1996.)

"Lehtola (onnettomuuskeskuksen johtaja) ei ottanut sunnuntaina kantaa, siihen, oliko onnettomuuteen syynä liian suuri nopeus tai "kuljettajan karkea ajovirhe", kuten autourheilun edustajat ovat sanoneet." ("Suurajojen onnettomuusautosta ei löytynyt vikaa", HS 26.8.1996.)

"Näyttää siltä, että tanskalaiskuljettaja on tullut kurviin ylikovaa, hän (tutkintalautakunnan johtaja Kari Alppivuori) sanoi, mutta ei vielä nimennyt ajovirhettä onnettomuuden syyksi." ("Suurajojen onnettomuus rekonstruointiin Jyväskylässä", HS 27.8.1996.)

"Ulosajon syy oli mitä ilmeisimmin ajovirhe. Tanskalainen tuli kurvaan liian kovaa." ("Jyväskylän suurajojen turmaa tutkitaan kuolemantuottamuksena", HS 28.8.1996.)

Tällainen tietojen epä johdonmukaisuus on tietysti sikäli ymmärrettävä, että Suurajojen onnettomuuden kaltaisessa tilanteessa toimittajien on mahdotonta itse tietää totuutta tilanteesta, jolloin toimittaja on täysin riippuvainen asiantuntijalausunnoista. Kenties pienellä vaivannäöllä lehdet olisivat kuitenkin voineet koota eri näkemyksiä "keskustelemaan" samaan julkisuustilaan sen sijaan, että eri äännet esiintyivät erillisissä puheenvuoroissa toisiaan kohtaamatta.

Myös tutkimuksen lehtien välillä oli ristiriitaisuuksia onnettomuusauton kuljettajasta välitetyissä tiedoissa. Juttuja verratessa tuleekin vaikutelma, että lehdet toistivat milloin minkäkin "asiantuntijan" lausuntoja tai jopa huhupuheita melko kriittikittömästi.

"Ralliajaja Karsten Richardtin kohtalokkaan ajovirheen kammottava piirre on ehkä se, että sen teki kokenut, hyvin harjoitellut ja levänneenä kilpaillut mies, joka tunsi Harjun erikoiskokeen erittäin hyvin." ("Auto, renkaat, nuotit ja ajajat olivat kunnossa", HS 25.8.1996.)

"Jyväskylän Suurajoissa perjantai-iltana sattunut onnettomuus johtui kuljettajan karkeasta ajovirheestä. Turman uhrin olivat tulleet seuraamaan MM-tason kilpailua, mutta heidän kohtalokseen koitui harrastelijatason ajajan taitamattomuus." (Erola, Lasse: "MM-ralleihin vain parhaat kuljettajat", 26.8.1996.)

"Richardt tunnetaan rämöpäisenä kuljettajana. Ruotsin rallissa hän romutti nuotitusautonsa ja hän on ajanut ulos lukuisia kertoja." ("Ralliauto syöksyi väkijoukkoon –", Ksml 24.8.1996.)

"Suurajojen onnettomuus nosti jälleen esiin monta kysymystä, joihin kaivataan vastauksia. Yksi oleellisimmista on se, ovatko keskisuomalaiset rallipolut liian arvaamattomia ja vaikeita kokemattomille kuljettajille, varsinkin kokemattomille ulkomaalaiskuljettajille. – Harjulla ulos ajanut Karsten Richardt on tanskalaiskuljettaja, jolla ei ole tuntumaa suomalaisrallihin." ("Keski-Suomen polut ovat petolliset", Ksml 25.8.1996.)

Toisin kuin Iltä-Sanomilta, Helsingin Sanomilta ja Keskisuomalaiselta riitti kriittistäkin lausunnoista huolimatta myös myötätuntoa onnettomuusauton kuljettajaa kohtaan:

"Kilpailukeskuksessa ilman tunnistuskorttia lauantaina liikkunut 48-vuotias tanskalainen ei ollut nukkunut edellisenä yönä tuntiakaan.

Yöllä hän oli nähnyt aiheuttamansa onnettomuuden kuvanauhalla ja tunnustanut ajaneensa liian kovaa vauhtia. – Lauantaina puolitoista vuorokautta onnettomuuden jälkeen Richardt eli selvästi kuin hidastetussa ajassa.

"Jos kysyt, että aionko ajaa vielä kilpaa, voin nyt sanoa että ehkä en", Karsten sanoi. Samalla hän antoi ymmärtää, että kysymyksellä ei ole nyt merkitystä." ("Auto, renkaat, nuotit ja ajajat olivat kunnossa", HS 25.8.1996.)

"Onnettomuusauton kuljettaja tanskalainen Karsten Richardt oli perjantaina murheen murttama mies. Hän halaili Pitkädulla kyynelsilmin kartanlukija Ove Frederikseniä. – Richardt hautoi vakavasti koko ralliautoilun lopettamista omalta osaltaan." ("Karsten Richardt syvästi masentunut", Ksml 25.8.1996.)

Suurajojen järjestäjille annettiin synninpäästö sekä Helsingin Sanomissa, että Keskisuomalaisessa niin autojärjestöjen edustajien ja viranomaisten kuin toimittajienkin suulla. Myös itse järjestäjät pääsivät puolustautumaan:

"Erikoiskokeen turvallisuus ja yleisön sijoittuminen tarkastettiin ennen sen alkua. Suurajojen turvallisuushenkilöstön ja myös poliisin toimesta", Lampinen (kilpailunjohtaja) sanoi. "Kaikki näytti olevan niin kunnossa kuin rallissa yleensä on mahdollista." Muidenkin lausuntojen mukaan katsojat olivat asianmukaisen kaukana tiestä. – Suurajot on ollut MM-rallien turvallisuuden lisäämisessä edelläkävijänä. Tämän vuoksi kaksi painajaista peräkkäin on kilpailulle todella kova kolous." ("Suurajojen avauksesta painajainen", HS 24.8.1996.)

"Onnettomuuspaikan kuvannut Mosley (FIA:n pj.) kertoi Bartosille (FIA:n turvallisuustarkkailija), että kaikki turvallisuusjärjestelyt olivat kunnossa. Sohlbergin (AKK:n edustaja) mukaan Mosley totesi myös, etteivät mitkään turvajärjestelyt välttämättä auta tällaisessa tilanteessa, jossa on mukana erittäin huonoa onnea. Lajin ylimmän johdon synninpäästö helpottaa järjestäjien oloa." ("Autourheilun edustajat: Richardt teki karkean ajovirheen", HS 25.8.1996.)

"Suurajojen kilpailunjohtaja Simo Lampisen mukaan Kansainvälisen autoliiton FIA:n turvatarkkailija Jacek Bartos vahvisti, että järjestelyssä ei ollut huomauttamista." ("Ralliauto syöksyi väkijoukkoon –", Ksml 24.8.1996.)

"Yleisö oli sijoittunut onnettomuuspaikassa oikein. He olivat järjestäjien vetämän lippusii-man takana. – Nyt kysytään pitääkö turvaväliä ennestään venyttää.

– Ehkä pitää, Mutta sekini on muistettava, että koskaan emme voi mennä siihen, että pistäisimme katsojat johonkin panssaripulloon (Simo Lampinen).” (“Keski-Suomen polut ovat petolliset”, Ksml 25.8.1996.)

”Jyväskylän poliisin Timo Välimäen mukaan katselupaikka ei ollut liian lähellä rallin reittiä Harjun erikoiskokeella perjantaina. Välimäen arvion mukaan yleisön ja reitin väliin jätetyn turvaetäisyyden olisi pitänyt riittää.” (“Turvaetäisyys oli 70 metriä –”, Ksml 25.8.1996.)

”Seuraava – ja varmasti oleellisin – kysymys tutkimuksissa on se, ovatko suurajojen yleisöön kohdistuvat turvamääräykset riittävät. Alppivuori (onnettomuustutkintalautakunnan johtaja) totesi varsin yleiskantaan, että ensi vuonna ei vastaavassa paikassa ihmisiä ole. – Mutta moisen arvion esittäminen on aina puhdasta jälkiviisautta.” (“Turvamääräykset tiukkenevat?”, Ksml 27.8.1996.)

Myös Keski-suomalaisen pääkirjoituksessa rallin järjestäjät vapautettiin vastuusta toteamalla, ettei riskejä voida poistaa ”parhaimmillaan järjestelyillä” ja kiittelemällä Suurajojen turvallisuusjärjestelyjä. Onnettomuusauton kuljettajaa ei tuomittu ajovirheestään, mutta syyllistä etsivän katse ohjattiin kuitenkin hienovaraisesti järjestelyistä kuljettajaan:

”Jyväskylän Suurajojen ensimmäisen erikoiskokeen aikana tapahtunut järkyttävä onnettomuus osoitti selvästi, että parhaimmillaan järjestelyillä autourheilutapahtumien turvallisuusriskejä ei saada täysin poistetuiksi.

Suurajojen yleisöturvallisuutta on kilpailu kilpailulta pyritty parantamaan, ja Harjun onnettomuuspaikan yleisökin oli aidattu varsin etäälle ajoreitistä. Ajoneuvonsa hallinnan täysin menettävältä kuljettajalta mikään järvevä ennakkojärjestely kuitenkaan ei pysty yleisöä suojaamaan. Huippunopeudessa holtittomasti reitiltä suistuva tonnin painoinen ralliohjus ei pysähdy kymmenienkään metrien turvavyöhykkeen sisällä.

Onnettomuusautoa ohjannut tanskalaiskuljettaja ei ollut täysin kokematon harrastelija. Hänellä ja hänen parillaan oli tälle rallitasolle oikeuttavat kilpailulisenssit, joiden saanti edellyttää jonkinmoista kokemusta. Onnettomuuspaikalle tultaessa ohjaajan reagointikyky kuitenkin jostain syystä petti. – Suurajojen järjestelyjen teho nähtiin jo siinä, että loukkaantuneiden ensiapu ja hoitokuljetus järjestyivät nopeasti. – Harjun onnettomuus korostaa entisestään turvajärjestelyjen merkitystä ja muistuttaa yleisöä siitä, että turhia riskejä ei rallireitin varrella kannata ottaa.” (“Autourheilun yleisöriskejä ei täysin voida poistaa”, Ksml 25.8.1996.)

Helsingin Sanomat oli lehdissä ainoa, joka nosti itse esiin kysymyksen Harjun erikoiskokeen mielekkyydestä. Tällöinkin kuitenkin autojärjestön edustaja pääsi vapaasti puolustelemaan ratkaisua ja todistamaan järjestäjien syyttömyyden puolesta:

Monien mielestä Harjun koe on turha

Jo ennen Suurajojen alkua monet kilpailijat sanoivat, että ajajien kannalta erikoiskoe on tavallaan turha. Se on enemmänkin show kuin ratkaisevan tärkeä osa kilpailua. – Kari O. Sohlbergin mukaan Harjun erikoiskokeen kaltaiset kaupunkiosuudet on kuitenkin aloitettu nimenomaan turvallisuuden takia Keski-Euroopassa. Siellä yleisö hänen mukaansa ei ole yhä kurinalaista kuin Suomessa.

Tiiviillä alueella yleisö on Sohlbergin mukaan helpompi ohjata valvottuihin paikkoihin kuin pitkillä maantiesuoksilla. Siksi onkin kaksin verroin katkeraa, että turvallisuuden tunnoli-

sesti pyrkineessä Suurajoissa onnettomuus tapahtuu juuri yleisöä palvelevalla osuudella. – Yleisö oli jälkiviisaasi kuitenkin aivan väärässä paikassa. Järjestäjien mukaan he olivat etukäteen ajateltuna todella kaukana tiestä.”

(”Autourheilun edustajat: ”Richardt teki karkean ajovirheen”, HS 25.8.1996.)

Kritiikkiä itse Suurajoja ja ralliurheilua kohtaan tuli onnettomuuskeskustelussa ainoastaan kilpailun ulkopuolisten toimijoitten taholta. Toimijat reagoivat turvallisuuskysymykseen, kaupunkiosuuksien ja koko rallin mielekkyyteen:

”Yli kolmannes Jyväskylän kaupunginvaltuutetuista esittää kaupungin keskustan rauhoittamista moottoriurheilulta. 22 valtuutetun mielestä Suurajojen kaltainen moottoriurheilutapahtuma ei sovi asutuksen keskelle kaupungin ydinkeskustaan.

Aloitteen tekijöiden mukaan Harjun erikoiskokeella tapahtunut suuronnettomuus osoitti, etteivät harkitutkaan turvajärjestelyt voi taata yleisön turvallisuutta.

– Myös kilpailun lieveilmiöt, ikivalta ja levottomuudet Jyväskylän keskustassa ovat hallitsemattomia ja valitettavia, maanantai-iltana jätetyssä valtuustoaloitteessa todetaan.”

(”Kaupungin keskusta rauhoitettava moottoriurheilulta”, Ksmi 27.8.1996.)

”Urheiluministeri Claes Andersson (vas.) on huolissaan yleisön turvallisuudesta rallikilpailuissa. Jos yleisön turvallisuutta ei voida taata paremmin, Andersson kehottaa pohtimaan, onko sellaisissa kilpailuissa ollenkaan järkeä, joissa yleisö seuraa tapahtumia reitin varrella. Anderssonin mielestä on myös syytä pohtia, onko autourheilulla ja viimeaikaisilla nuorten surmankaahailuilla jotain tekemistä keskenään.” (”Andersson huolissaan katsojien turvallisuudesta”, Ksmi 25.8.1996.)

”Jyväskylän Suurajoja jo aiemmin arvostelut Kävelyvauhti-ryhmä toivoo, että ajot lopetettaisiin perjantaina tapahtuneen Harjun pikataipaleen onnettomuuden jälkeen.

Onnettomuuden jälkeen antamassaan julkilausumassa ryhmä ilmoitti toivoneensa, että Suurajot olisivat jo oppinet jotakin edellisen vuoden 0-auton aiheuttamasta kuolemantapauksesta. Tämänvuotisen onnettomuuden jälkeen ryhmä katsoo, että kilpailun nopeudet ovat niin suuria, ettei tilanteiden ennakointi ole mahdollista.” (”Kävelyvauhti toivoo loppua Jyväskylän Suurajoille”, Ksmi 25.8.1996.)

Keskisuomalaisen urheilutoimittajat suhtautuivat kommentteissaan onnettomuuteen sinänsä hyvin vakavasti. Näissäkään mielipiteissä ei kuitenkaan haluttu nähdä vikaa rallissa lajina ja urheilutapahtumana eikä Suurajojen järjestäjissä. Mieluummin harmiteltiin vaikkapa ”outoa epäonnea”, ja hienovaraisen epäsuorasti etsittiin vikaa ulkomaalaisten kuljettajien kokemattomuudesta:

”Toisen kerran peräkkäin Suurajoista tuli Suruajot.

Belgialaisen katsojan Ludo Brieesin menehtyminen perjantain ja lauantain välisenä yönä oli kuin yön alle osunut isku. Viattomasta, kaikkia turvaohjeita noudattaneesta belgialaisesta tuli suurajohistorian seitsemäs kuolonuhri, täysin turhaan.

Suruajot on alkanut vaivata outo epäonne. Harjun tapahtumien jälkipyykki oli eilen koko maan ykkösuutinen, mikä ei voi olla vaikuttamatta yleiseen mielipiteeseen.

Yhä useampi alkaa pohtia, onko tällaiseksi paisuneessa sirkuksessa enää mitään mieltä.

– – Yhden selkeän kysymyksen nämä suruajot ovat herättäneet. Miksi onnettomuudet sattuvat pääsääntöisesti ulkomaisille kuljettajille? – – Vaaranpaikkoja on satoja yhtä kuljettajaa kohti – varsinkin jos kuljettajalla ei ole aiempaa kokemusta Suurajoista tai muista suomalaisista ralleista. (Kinnunen, Erkki: ”Jälleen Suruajot”, Ksmi 25.8.1996.)

Ilkka Kulmala taas ei etsinyt kolumnissaan syyllisiä sen enempää kilpailijoista, järjestäjistä kuin huonosta onnestakaan. Sen sijaan jutussa korostui jo aiemmin faktaa-aineistossakin esiintynyt väistämättömyyden tuntu. Kirjoitus vaikuttaakin hieman risiriitaiselta: toisaalta toimittaja itse tavallaan kyseenalaistaa rallin mielekkyyden, joskin lähinnä hetkellisen tunteen tasolla ennemminkin kuin varsinaisena mielipiteenä. Jutun lopussa tulee kuitenkin esiin jatkamisen "pakko". Jutussa toimittaja vertaa moottoriurheilua itseensä "maailmaan pienoiskoossa" – mikä ei-rallinystävän näkökulmasta tuntuu sangen suuruudenhullulta ja huonosti osuvalta vertaukselta – ja tämän vertauksen myötä tulee myös väistämättömyys: samalla tavalla kuin elämässä on vain jatkettava vastoinkäymisistä huolimatta, katsoo Kulmala myös rallin jatkamisen itsestään selväksi, "näiden meidän kisojemme (vrt. elämä) kun on vain jatkuttava".

"Hirvittävä isku.

Jostain syystä en sääli yhtään Suurajoja, se on ilmassa oleva instituutio, joka ei ole fyysisesti ja henkisesti maahan lyötävissä. Se toipuu, kun aika auttaa.

Hirvittävä isku.

Sitä tämä on kaikille niille ihmisille, jotka onnettomuudekseen olivat valinneet kohtalokkaan katselupaikan auringon hellimällä Harjun rinteellä.

Heitä, kaikkia heistä, ei aikakaan ehkä auta. --

Moottoriurheilu on karkealla tavallaan tämä maailma pienoiskoossa. Se herättää ihmisen aistit, bensiinin katku kiinnostaa ja kiihottaa. Suurajot on ennakkoon riemua vaahtoava tapahtuma. Se tempaisee koko Keski-Suomen omalla karnevaalillaan mukaan.

Mutta ne ovat petolliset karnevaalit. Yhteistä iloa lähentele aina yhteinen tuska. Sitä ei vain muisteta, koska ikävä ja suru halutaan unohtaa, työntää taka-alalle. Koska muuten ei taitaisi kukaan jaksaa

Kun isku sitten välähtää todeksi ja läimäyttää kylmästi vasten katsoja, olo on työpöyhjä.

Suurajot ei tunnut enää mitään, ralli tuntuu yhdeltä typeryydeltä.

Se on tavallaan niin paljon ja lopulta ei kuitenkaan mitään.

Ihan kuten moni ihmisen kasaama rakennelma tässä ajassa. -- Kun kaikki on ohi aletaan etsiä syyllisiä. -- Syyllisiä ei kuitenkaan voi koskaan lopulta yksilöiden osoittaa. Virhe on tapahtunut. Sen on ehkä tehnyt ajaja, ehkä turvallisuushenkilökunta, joka on palaverissaan ajatellut, että katsojat ovat juuri tällä paikalla turvassa. -- Kuka sittenkään on syyllinen? Kukaan ei varmasti halunnut draamaa, joka Harjulla perjantaina näyteltiin.

Se tapahtui yksinkertaisesti siksi, että me haluamme nämä sirkushuvimme. Niin kauan kuin moottoreidenvauhdikas ulvonta kiinnostaa, näitä varjoja joskus lankeaa.

Koskaan niitä ei saa hävitettyä, ei millään turvamääräyksillä. Eikä niistä koskaan voi eikä pidä ketään mestata.

Me vain haluamme elää näin.

Sitä mitä nyt pitäisi tehdä, en minä osaa sanoa.

Ehkä olisin valmis unohtamaan tämän vuoden suurajot, hiljentymää edes hetkeksi. Eivät ne MM-pisteet niin jumalattoman tärkeitä ole.

Toisaalta ymmärrän, että kisaa jatketaan.

Näiden meidän kisojemme kun on aina vain jatkuttava." (Kulmala, Ilkka: "Sitten olo on vain tyhjä", Ksml 24.8.1996.)

Vuonna 1996 turvallisuus-teeman käsittely oli siis Iltä-Sanomia lukuunottamatta sangen viranomaispitoista, ja viranomaistahojen voi katsoa toimineen hallitsevina määrittelijöinä onnettomuuskeskustelussa. Paljon olivat esillä kuitenkin myös syytöksiä vastaan puolustautuvat järjestäjät sekä autojärjestöt. Tänä vuonna kuultiin

ensimmäistä kertaa turvallisuusteemasta myös yleisöä, joka toi juttuihin elämyksellisyyttä silminnäkijän näkökulmasta.

Eri vuosien erilaisista sävyistä ja painotuksista huolimatta jää turvallisuus kirjoittelusta kokonaisuutena päällimmäiseksi kolme piirrettä: haluttomuus tunnustaa täysin riskien vakavuus, tietynlainen väistämättömyyden tuntu ("riskit kuuluvat ralliin"), sekä vastuun kiertäminen: vakavienkaan onnettomuuksien sattuessa ei olla halukkaita näkemänä vikaa Suurajo-tapahtumassa ja rallissa urheilulajina, ja erityisen haluttomia ollaan tuomitsemaan kilpailun järjestäjät.

## 8.5. Ympäristö

Itse ympäristöhaittoja on käsitelty Suurajo-julkisuudessa hyvin vähän, asia on ollut esillä lähinnä epäsuorasti reaktiot-teeman yhteydessä.

70-luvulla ympäristö-teema nousi agendalle energiakysymyksen muodossa. Sinänsä erittäin vakava, niin Suomessa kuin maailmallakin puhuttanut teema kuitattiin rallijulkisuudessa yhdellä Keski-suomalaisen toimittajan mielipidekirjoituksella ja yhdellä Suurajojen toiminnanjohtaja Kai Lindellin kommentilla. Keski-suomalaisen haastattelussa Lindell pääsi vapaasti vähättelemään rallin energiakysymystä: tekstissä ei ole juurikaan näkyvää toimittajan editointia, vaan se koostuu lähes täysin suorista sitaateista, ja silloinkin kun johtolauseita on, niissä tuetaan toimijaa (kuten "Lindell *selittää*"). Muita toimijoita asiassa ei kuultu.

- Monet vakuuttavat energiakriisin horjuttavan rallin perustuksia, Lindell selittää, – Mutta kuka on laskenut sen bensiinimäärän, minkä autourheilu kuluttaa.
- Eiköhän kyse ole promilleista.
- Ja silti Autourheiluliitto on ottanut asiaan kantaa. Se on lähettänyt eri ralleille ohjeet lyhentää ajokilometrejä ja supistaa ympyrää.
- Tämä tietää sitä, että Suurajoreittikin kokee jatkossa muutoksia." ("Valoisa Kai", Ksm1 23.8.1973.)

Samalla tavalla energiaongelmaa ja rallin merkitystä energiankuluttajana vähätteli myös toimittaja. Hän asettui kommentissaan "vauhdin ystävien" puolelle toteamalla näiden olevan "kohtalaisen oikeassa", ja puolustusmessujen kaikuvan "topakasti – uskottavastikin". Sen sijaan rallin vastustajat vain "*väittävät* korostetuin äänenpainoin" rallia hukkasijoitukseksi.

- Sitä mukaa, kun sheikki Arabi-Aham ynnä sukulaisensa alkoivat ymmärtää öljyn arvon, raapivat autourheilun järjestäjät korvantauksia yhä punaisemmiksi. Ja raapivat yhä. Tuhlaileva maailma tupsahti energiakriisin kouriin kerralla ja kunnolla, vielääkään ei tarkasti tiedosteta

mitä pitäisi tehdä.

Ralli on yksi osa energiaa ja jotkut väittävät korostetuina äänenpainoin, että autojenpäriä on totaalista hukkasjoitusta. Siis kun on karsittava, niin aloitetaan räminästä. Rallimaailmanpuolustusmessut ovat kuitenkin kaikuneet topakasti – uskottavastikin. Vauhdin ystävät mitätöivät sitä energiaosuutta mikä rallin parissa poltetaan ilmaan. He ovat väitteissään kohtalaisen oikeassa. Ralli ei ole tuhlari, jos sen käyttämää energiamäärää verrataan moneen tuiki tavallisempaan seikkaan.” ( Kulmala, Ilkka: ”Pökerryksissä”, Ksmi 23.8.1979.)

Suurajojen järjestelyihin vaikuttaneen energiansäästökampanjan olisi voinut kuvitella oleva lehdissä suuremman mielenkiinnon kohde, ja herättävän laajempaa keskustelua. Vakavan aiheen ohittamista tuskin voi selittää muulla, kuin urheilutoimittajien välinpitämättömyydellä ympäristöasioitten suhteen, toimittajan ”sitoutuneisuudella” ja haluttomuudella myöntää rallille kielteisiä asioita, sekä/tai urheilujournalistiselle kulttuurille ominaisella viihteellisyyks-funktion korostumisella: vakavia ympäristöasioita ei ole haluttu tuoda viihdesivuille.

Seuraavan kerran ympäristö-tema esiintyi Suurajo-julkisuuden agendalla vasta vuonna 1990, jolloin aiheen nostivat esiin Suurajoja vastustavat ympäristöaktivistit – jotka tosin saivat itse toimineen enemmän huomiota lehtien sivuilla kuin varsinainen ympäristö-tema. Ympäristöasiaa käsiteltiin fakta-aineistossa hyvin vähän. Aiheen syvälinen selvittäminen ja taustoittava aineisto puuttuu julkisuudesta täysin, sen sijaan lehtien sivulla käytiin lähinnä pinnallista keskustelua, jossa toimittajat passittivat esiin toimijan toisensa jälkeen vastaamaan ympäristöaktivistien heittämiin haasteeseen ja keskustelunavaukseen. Teemaa kommentoivat niin kilpailijat, järjestäjät kuin tallin edustajatkin, joiden ei omien intressiensä vuoksi voi odottaa suhtautuvan asiaan kovin puolueettomasti. Samoin teemaa pääsivät kommentoimaan myös julkisuudenhenkilöt ja poliitikot, joilla ei sinänsä ole mitään relevanssia tai erityistä asiantuntemusta ympäristöasian suhteen.

””Todellinen luonnonsuojelija”

Vatanen kutsuu itseään ”todelliseksi luonnonsuojelijaksi”. – – Provencessa viljaa kypsytellessään Vatanen pyrkii toimimaan myös luontoystävällisesti. ”Luonnonsuojelu on ehdottomasti meidän jokaisen asia a. Jokaisen on omassa elämässään pyrittävä varjelemaan mahdollisimman hyvin ympäristöään. – – Sellaista ympäristönsuojelua, jota Suurajojen vastustajat ajavat, Vatanen ei kuitenkaan ymmärrä:

”Mutta tietenkin ostan heille myös hattua. He ovat ymmärtäneet, että torpedoimalla Pojoismaidan suurinta yleisötapahtumaa, he saavat asialleen mahtavan julkisuuden. Kukaan ei olisi näitä ihmisiä kuunnellut, jos he olisivat ilmoittaneet vastustavansa jotain todellista saastepäästöä.”

”Nyt he ovat takertuneet pelkkään marginaalitekijään.– – Vatanen myöntää, että ralli voisi toimia asiassa aktiivisemmin, se voisi rynnä edelläkävijänä.

”Sen takia toivoisin, että rallia ajettaisiin jo nyt pelkästään katalysaattorein varustetuina autoina ja lyijyttömällä bensiinillä.” (””Kaunista turhamaisuutta pitää olla” . Maanviljelijä Ari Vatanen puolustaa rallia Waltarin sanoin”, Ksmi 23.8.1990.)



**"Ympäristöhaitat tiedostettu**

Cowanin (englantilainen automekaanikko) korviin on kantatuntu tietoja rallinvastustajien protestiliikkeestä Jyväskylässä. "Tiedostamme ympäristöhaitat ja teemme jatkuvasti työtä epäkohtien poistamiseksi. Olemme vastuuntuntoisia ihmisiä, rakastamme luontoa ja hyväksymme sääntöuudistukset, jos niitä tehdään." ("Mekaanikot rallin työmyyriä", HS 22.8.1990.)

" – En tunne itseäni ympäristöriskilliseksi, kun istun kilpa-auton rattiin

– Itse asia, ympäristönsuojelu on kuitenkin erittäin tärkeä. On hyvä, että siitä puhutaan.

Näin tiivistää jälleen aktiiviseksi kilpa-autoilijaksi ryhtynyt vuoden 1982 formula ykkösten maailmanmestari Keke Rosberg suhdettaan tähän asiaan.

– Olen tietysti puolueellinen, tämä myönnän auliisti. Kun esim. ajan ja testaan kilpa-autoa, niin siinä sivussa kehitetään sellaisia systeemeitä, jotka tavallisissa autoissa vähentävät bensiinin kulutusta, ja samalla kehitetään puhtaampia polttoaineita. Tästä hyötyvä kaikki.

– – – Ympäristöjärjestöt ajavat hyvää asiaa, mutta niiden toimintaa ei saa päästää paisumaan liaksi, tai tilanne arkaa hallitsemattomaksi. – –

– Jyväskylän Suurajojen yhteydessä pitää itse kilpailun lisäksi ottaa huomioon myös ne puoli miljoonaa ihmistä, jotka rallia seuraavat. Ja olen silti sitä mieltä, että siltikään kyseessä ei ole suuri saastutusongelma." ("Rosberg ei usko kansanliikkeisiin – –", IS 22.8.1990.)

"Holkeri muistuttaa, että ympäristökysymykset ovat tänäpäivänä haaste kaikelle toiminnalle. Keskustelussa Suurajojen olemassaolon oikeutus on asetettu kyseenalaiseksi, mutta sitä pääministeri ei hyväksy:

– Tuollaisiin äärimmäisyyskannaottoihin ei ole perusteita. Asiallisella keskustelulla ja yhteistyöllä ympäristönäkökohdat ja moottoriurheilu ovat yhteensovitettavissa," hän kirjoittaa (Suurajojen kisaohjelmassa).

"Tekniikka kehittyy jatkuvasti. Tätä kehitystä kilpailutoiminta tunnetusti auttaa omalla panoksellaan. Myös ne pulmat, jotka tänään koemme ilman, veden ja maan saastumis-ilmiöinä, tulevat pieneemmään, kun inhimillinen osaaminen kehittyy", hän uskoo." ("Holkeri puuttui rallikeskusteluun – –", IS 22.8.1990.)

Eri toimijat hyödyntävät siis toistuvasti samoja strategioita ympäristöaktivistien vaatimusten tyrmäämisessä. He esiintyvät jutuissa itse "todellisina luonnonsuojelijoina" ja "vastuuntuntoisina, luontoa rakastavina ihmisinä", mikä ikään kuin kyseenalaistaa ympäristöaktivistien lähtökohdat ja motiivit asetelmassa: ovatko aktivistit kenties jotenkin epäaitoja ja "väärinä" luonnonsuojelijoita? Ympäristöaktivistien katsotaan olevan pohjimmiltaan oikealla asialla, mutta näpertelevän pelkkien marginaalitekiäjien kanssa kohdistessaan huomionsa ralliin, tai käyttävät häikäilemättömästi rallia hyväkseen asiansa ajamisessa. Ratkaisun rallinympäristöongelmiin katsotaan löytyvän kilpa-autoilunkin edistämästä teknologisesta kehityksestä – tarvetta todellisiin muutoksiin tai rallitapahtumasta tinkimiseen ei siis katsota olevan.

Myös AKK esiintyy julkisuudessa vastuullisena ja ympäristöongelmat huomioon ottavana järjestönä, ja luottaa teknologiaan ongelmien ratkaisemisessa.

"Suurajoissa on paneuduttu moottoriurheilun ympäristöongelmiin. Autourheilun Kansallinen Keskusliitto AKK on perustanut työryhmän koordinoimaan lajin kehitystä huomioiden ympäristön ja yhteiskunnan muuttuvat vaatimukset. – – Autonvalmistajien valiokunta on yksimielisesti hyväksynyt sääntömuutosten lähtökohdaksi entistä ympäristöystävällisemmän tekniikan. – – Työryhmä painottaa moottorijärjestöjen urheilija- ja toimitsijakoulutuk-

sessä aktiivista ja vastuullista suhtautumista ympäristöasioihin." ("AKK paneutuu ympäristöasioihin", HS 25.8.1990)

Sekä Jalkaliike että vasta kesällä 1990 perustettu KävelyVauhti-liike olivat aiemmin kesällä päässeet kommentoimaan rallin ympäristövaikutuksia tiedotusvälineiden uutisoidessa niiden tavoitteita ja toiminnan perusteluja. Erikoiselta tuntuu kuitenkin se, että itse otosajanjaksolla, ympäristökeskustelun käydessä kuumimmillaan, koko keskustelun alkuunpanijoina toimineita aktivisteja ei enää kuultukaan aiheesta kuin vain pari kertaa. Mitä ilmeisimmin melko pienikokoinen liike onkin haluttu marginalisoida myös tällä tavalla julkisuuden areenalla ympäristökeskustelun osanottajana.

Silmiinpistävää on myös asiantuntijalähteiden puuttuminen täysin Suurajojen ympäristökeskustelusta. Yleensä varsinainen ympäristöjournalismi on sangen asiantuntijakeskeistä. Tämä johtuu ympäristöongelmien luonteesta: niiden määrittelyssä tieteen ja tutkijoiden rooli on poikkeuksellisen tärkeä, koska ympäristömuutosten oireiden havaitseminen ja syiden tunnistaminen on sidoksissa tieteelliseen tietoon. Tieteestä on myös tullut ympäristöongelmissa yhä keskeisempi tiedon, argumentoinnin ja auktoriteetin lähde. (Väliverronen 1996, 44.) Suurajojen ympäristövaikutuksista kirjoittaessaan toimittajat ovat kuitenkin tyytyneet tuomaan esiin vain rallin vastustajien ja puolustajien näkemyksiä, ikään kuin kyse ei lainkaan olisi vakavasti otettavasta ongelmasta, jota voisi valaista tarkemmin asiantuntijoiden tarjoaman faktatiedon avulla.

Arvoristiriidan ratkaisussa asiantuntijoista ei tietenkään olisi apua. Kaikki myös tietävät, että autoilu saastuttaa, eikä sitä todistamaan välttämättä tarvita enää tutkijoita. Suurajojen ympäristökiistassa on kuitenkin ollut olennaisesti kyse siitä, miten merkittävä osa autourheilulla on paitsi välittömänä saastuttajana, myös "huonon esimerkin" antajana, autokeskeisten kulutustottumusten viljelijänä, ja sitä kautta välillisenä ympäristönkuormittajana. Näihin kysymyksiin niin luonnontieteilijät kuin sosiologitkin olisivat varmasti voineet tuoda lisävalaistusta, mikäli toimittajat olisivat halunneet aktiivisesti lähteä taustoittamaan ongelmaa pelkän lausuntojournalismin sijasta. Syvällisemmän taustoittavan aineiston puuttuminen kertoneekin toisaalta siitä, että urheilutoimittajat eivät itse suhtaudu vakavasti Suurajoihin ympäristöongelman aiheuttajana eivätkä halua syventyä Suurajoille kiusalliseen ongelmaan, sekä toisaalta – jälleen kerran – urheilujournalismin viihteellisestä luonteesta.

Vaikka ympäristöasian käsittely fakta-aineistossa oli vähäistä, toimituksen mielipi-

dekirjoituksissa ympäristö oli vuonna 1990 "pakollinen teema", johon jokaisen kolumnen kirjoittavan toimittajan oli tavalla tai toisella reagoitava ja otettava kantaa.

Helsingin Sanomissa Jouko Jokinen suhtautui vakavasti ympäristöasiaan, itse asiaa tai aktivisteja mollaamatta – mutta ongelmaksi Helsingin Sanomissakin katsottiin ennemminkin Suurajojen maineen pilaantuminen ja tukijoiden kaikkoaminen kuin itse ympäristöhaitat:

"Ympäristökysymyksestä tulee moottoriurheilulle yhtä suuri ongelma kuin dopingista tuli 1980-luvulla yleisurheilulle. KävelyVauhti ja muut ympäristöjärjestöt ovat jo nyt onnistuneet. Ympäristöihmiset ovat tehneet julkiseksi kysymyksen, johon moottoriurheilun puolustajat eivät ole pystyneet vastaamaan. Mikä on moottoriurheilun eettinen oikeus? – – Moottoriurheilua ei nyt pelasta lajin ympäristöhaittojen vähättely. – – Moottoriurheilu taistelee ny mielikuvia vastaan. Ihmisten ympäristötietoisuus on herännyt parin viime vuoden aikana. Autourheilua ei voi tuomita suursaastuttajaksi, mutta silti luonnon tuhoutumisen pelästättämät ihmiset voivat yhtäkkiä havahtua ajattelemaan, että parin sadan ralliauton kaahailu Hämeen ja Keski-Suomen metsissä on järjetöntä touhua. Jos yleisön asenne muuttuu kielteiseksi, jopa moottoriurheilun uskollisimpien rahoittajien – – tuki saattaa ehtyä – –." (Jokinen, Jouko: "Moottoriurheilu sai oman dopingongelman", HS 21.8.1990.)

Keskisuomalaisessa taas Ilkka Kulmala käytti kolumnissaan paljolti samoja strategioita, kuin ympäristöaktivistien vaatimuksia vastaan puolustautuneet lehden ulkopuoliset toimijat. Kirjoittaja toteaa itse useaan otteeseen ympäristöongelman vakavuuden ja luonnonsuojelun tarpeellisuuden. Näin hän vie terän vastapuolen argumentoinnilta "omiessaan" itselleen ympäristöaktivistien argumentin ja "aseen". Samalla hän kuitenkin kääntää näppärästi huomion kokonaan pois ralleista: ongelma on koko liikennekulttuurissa (mihin toki ympäristöaktivistitkin yhtyvät, mutta rallin osuutta unohtamatta), sekä moottoriurheilulajeissa *rallia lukuunottamatta*. Suurajot esitetään tarpeellisena, "jalostuneena" tapahtumana, jolle "suo pitkän eliniän". Jos jostain on karsittava tulee huomio suunnata "väkisin synnytettyihin moottoriurheilun alalajeihin". Suurajoista toimittaja olisi valmis luopuman vasta pakkovalintatilanteen edessä, antaen ymmärtää ettei se ole suinkaan vielä ajankohtaista, vaan kenties vasta joskus hamassa tulevaisuudessa.

Kuten muut toimijat, myös toimittaja toteaa ympäristöaktivistien olevan oikealla asialla, mutta samalla hän saattaa heidät jokseenkin kyseenalaiseen ellei jopa naurunalaiseen valoon toteamalla holhoavaan sävyyn heidän lähteneen liikkeelle "naivisti ja väärästä päästä" ja toimineen "ylifanaattisesti". Jälleen ympäristöaktivistien motiivit asetetaan kyseenalaisiksi viittauksella toiminnan "julkisuushakuisuuteen".

” – olivat rallin fanaattiset kannattajat omissa tulivuoren purkauksissaan kuinka koppavia tahansa, niin ympäristöaktivistien heittämää palloa he eivät voi noin vain puhkaista. Jokainen joka todella kysymykseen paneutuu, ei voi tulla kuin yhteen lopputulokseen. Liikennekulttuuria piikittävä luontokeskustelu on aiheellinen ja ajankohtainen. – – Nyt koettu luonnosta piittaavien ihmisten halveksiva torjuminen on merkinä vaarallinen, pelottavakin. Tärkeämmistä asioista ei vaivauduta edes keskustelemaan.

Se että luontoaktivistit ovat toimineet provosoivasti pitäisi olla asian suuruuden huomioiden hyvin vähäpätöinen seikka.

Jos moottoriurheilu ei tänään huomioi toiminnassa ympäristöä, niin sen on huomenna pakko tehdä se.

Lajimuoto on tällä hetkellä suosittu, se kerää katsojia, sillä menee kaiken kaikkiaan hyvin – liiankin pulleasti. Suurajot on merkkipaalu, sen on hieno, jalostunut tapahtuma, jolle suo pitkän eliniän.

Sen sijaan monet muut, väkisin synnytyt moottoriurheilun alalajit on paljon helpompi jättää omaan arvoonsa. Mitä järkeä on siinä, että kaikella, mikä liikkuu pitää kilpailla kaikkialla, missä juuri ja juuri voi liikkua. Onko safariautojen, kuorma-autojen, asunto-vaunujen, traktorien, muskeliveneiden ynnä muiden mönkiäisten kilpamurina mitään mieltä?

Moottoriurheilun kannattaisi mennä itseensä, muutenkin kuin luonnon takia.

Vaikka ympäristöaktivistit lähtivät liikkeelle naivisti ja väärästä päästä ja vaikka heidän toimintansa on saanut ylifanaattisen ja julkisuuhakuisen vaikutelman, niin he ovat silti pohjimmiltaan oikealla asialla.

Maailman luonto on siinä tilassa, että sen henkiin pelastamisesta sietää keskustella – moottorimiestenkin.

Sillä täytyyhän meidänkin – Suurajojen ystävien – tajuta, että jos tulevaisuudessa jomman kumman, luonnon tai Suurajojen, täytyy väistyä, niin valinta ei ole vaikea.

Luonnon armoilla me nämä rallimme rallaamme.” (Kulmala, Ilkka: ”Luonnon armoilla”, 22.8.1990.)

Otsikoissa ympäristö-teema esiintyi vuonna 1990 kaikkiaan vain kolme kertaa.

Näistä kaksi on kolumnien otsikko, joissa siis toimittaja tuo esiin oman näkökulmansa asiaan (”Luonnon armoilla” ja ”Moottoriurheilu sai oman doping-ongelman”). Kolmas otsikko toteaa neutraalisti AKK:n paneutuvan ympäristöongelmaan. Yhdessäkin otsikossa lehden ulkopuoliset toimijat eivät siis päässeet suoraan määrittelemään itse ympäristöongelmaa, eikä mikään toimijoista näin ollen esiinny pelkkien otsikoitten perusteella erityisen hallitsevana ongelmanmäärittelijänä. Juttujen sisällön perusteella voidaan kuitenkin todeta, että kilpailuun osallisena olevat, ympäristöongelmaa vähättelevät tahot pääsevät kommentoimaan teemaa huomattavasti useammin kuin ongelmaan vakavasti suhtautuvat ympäristöaktivistit.

Vuonna 1996 ympäristö-teema nousi esiin enää lähinnä Jyväskylän yliopiston tekemää ympäristövaikutusten selvitystä uutisoitaessa. Ensimmäistä kertaa ympäristökeskustelussa kuului nyt tutkijan ääni, tosin sekin kommentoimassa rallin herättämää kiistaa ja ristiriitaa enneminkin kuin itse ympäristökysymystä:

”Luonnonsuojelijat pelkäävät: ilma saastuu ja maaperä pilaantuu, ruuhkat hermostuttavat, melu raastaa korvia, roskeen hukkuu, eikä luonto kestä äkillistä räsitystä.

Moottoriurheilujärjestöt vähättelevät rallin ympäristövaikutuksia ja painottavat vauhdin hurmaa. Viranomaiset taas valvovat ja puuttuvat vain selviin rikkeisiin tai virheisiin.

”Osapuolet eivät kohtaa toisiaan, vaan puhuvat samasta asiasta eritasoilla”, tutkija Anu Oit-

تين تيتآآ. رالين كانناتتات كورستافات هآنن موكاانسا تالوءءللسا هؤؤتؤآآ، vastustajat taas kestävän kehityksen ideologiaa ja luonnonsuojelun symboliarvoja." ("Jyväskylän yliopisto selvittää Suurajojen ympäristövaikutukset", HS 20.8.1996.)

Lisäksi Keskisuomalaisessa Suurajojen järjestäjien edustaja pääsi vakuuttamaan ympäristönsuojelun parantumista jutussa, jossa kerrottiin kisojen järjestelyihin ja sääntöihin tehdyistä muutoksista.

"Toinen uudistus ovat keskitetyt huoltoparkit. Tänä vuonna autoa ei saa edes tankata tai renkaita vaihtaa muualla kuin tarkoin rajatulla huoltoalueella. --  
 – Huoltoliikenne ja ympäristönsuojelu paranee. Enää ei metsästä löydy trasseleita, koska järjestää siivoaa kaiken heti pois, Jokela (Suurajojen ratamestari) huomauttaa." ("Kesästä oli tulla ratamestarin painajainen", 21.8.1996.)

Laajempi keskustelu rallin ympäristövaikutuksista oli siis kuitenkin KävelyVauhti-liikkeen toiminnan loppumisen myötä painunut jo täysin unholaan.

## 9. KIISTAKESKUSTELUN HEGEMONINEN JA VASTUSTAVA DISKURSSI

Edellisen luvun yksityiskohtaisemman tarkastelun jälkeen voidaan palata hahmotamaan rallin ympärillä käyty keskustelu selkeämmin diskurssianalyysin näkökulmasta. Lehtien palstoilla käyty kiistakeskuskelu hahmottuu selkeästi kahden vastakkaisen osapuolen, kahden eri diskurssin väliseksi "taisteluksi", jossa diskursseista toinen erottuu hegemonisena diskurssina.

Kerrataan kuitenkin ensin vielä tiivistäen rallin puolustajien ja vastustajien kannalleen esittämät toistuvat perusargumentit, sekä ne toimijat, jotka näitä argumentteja ovat hyödyntäneet.

### Argumentit rallin puolesta:

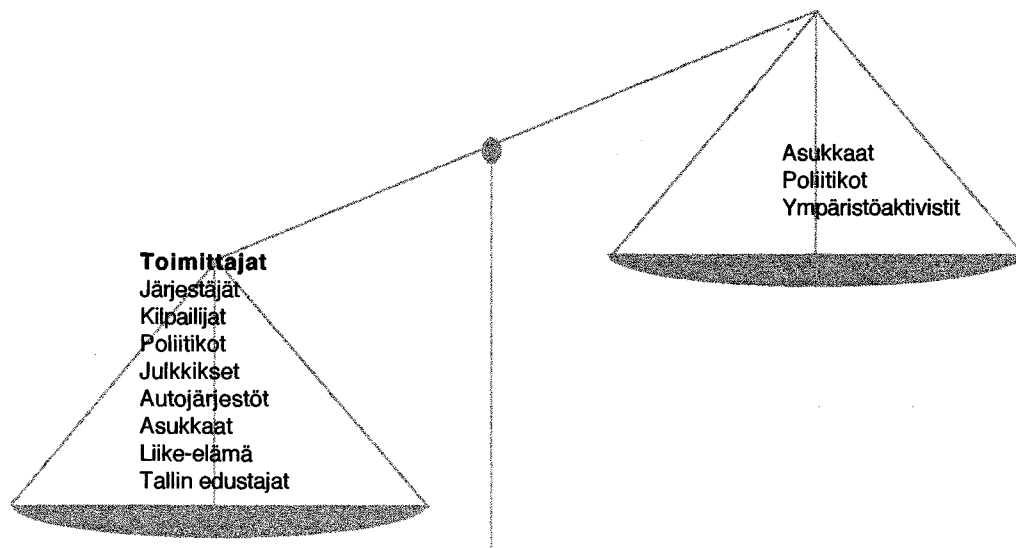
- Ralli tukee tehtaiden tuotekehitystä, tekniikkaa kehitetään, autoja ja turvallisuutta parannetaan (*autojärjestöt, kilpailijat, julkkikset, poliitikot, toimittajat*)
- Ympäristöongelmat ovat ratkaistavissa rallienkin myötävaikutuksella kehitettävällä uudella teknologialla (*kilpailijat, julkkikset, tallin edustajat, poliitikot, autojärjestöt*)
- Rallin tuoma pr-hyöty Jyväskylälle (*toimittajat, järjestäjät, poliitikot*)
- Autourheilu levittää Suomi-kuvaa maailmalle (*poliitikot*)
- Rallin tuoma taloudellinen hyöty Jyväskylälle (*toimittajat, järjestäjät, asukkaat, liike-elämä*)
- Jyväskylän keskustan katukuvan ja syrjäkyläien vilkastuminen (*toimittajat, asukkaat*)

- Rallin on saastuttajana ja luonnonvarojen kuluttajana marginaalitekijä (*kilpailijat, toimittajat, autojärjestöt, julkkikset*).
- Aina löytyy niitä, jotka haluavat ajaa kilpaa. Jos viralliset kilpailut kiellettäisiin, järjestettäisiin "villejä kilpailuja", liikenteessä kaahaaminen lisääntyisi (*autojärjestöt*)
- Autourheilussa pyritään oikean liikennekulttuurin edistämiseen asenne kasvatuksella, autourheilusta kiinnostuneet ovat itsekin kiinnostuneet auton hallinnasta, taitavia kuljettajia liikenteessä (*autojärjestöt*)

#### Argumentit rallia vastaan:

- Ralli saastuttaa välittömästi ympäristöä (*ympäristöaktivistit*)
- Ralli ohjaa ihmisten kulutuskäyttäytymistä yksityisautoilun vapauden ja vauhdin ihannoit-  
tiin, tukee autokeskeistä kulttuuria, eli saastuttaa välillisesti (*ympäristöaktivistit*)
- Ralli tukee kilpailullista autoilukulttuuria, opettaa kaahaamaan, liikenneturvallisuus vähe-  
nee (*ympäristöaktivistit, poliitikot*)
- Ralli on turhaa autoilua, turhaa kerskakuluttamista ja turhaa saastuttamista  
(*ympäristöaktivistit*)
- Ralli ei ole edes oikeaa urheilua (*ympäristöaktivistit*)
- Kilpaurheilu yleensäkin ei ole suositeltavaa (*ympäristöaktivistit*)
- Yleisön turvallisuutta ei voida taata rallissa (*ympäristöaktivistit, poliitikot*)
- Rallin reitinvarren sekä keskustan asukkailla aiheuttamat häiriöt ja vahingot (*asukkaat,  
poliitikot*)

Tiivistetyistä argumeneista käy ilmi, että vaikka eri osapuolten toistuvasti esittä-  
mien perustelujen määrässä ei ole suurta eroa (puolustajilla 9, vastustajilla 7), voi-  
masuhteiden ero tulee esiin argumenttien taakse asettuvien toimijoiden määrässä.  
Voimasuhteita voidaan karkeasti havainnollistaa visualisoimalla tilanne:



Siinä missä rallia vastustavia argumentteja esittää julkisuudessa vain kolme toimijaa, rallia puolustaa eri argumentein jopa yhdeksän toimijaa. Tarkemmin tarkasteltuna vastustavista argumenteista suurimman osan takana seisovat julkisuudessa pelkästään ympäristöaktivisit, vain turvallisuuskysymys ja keskustan levottomuudet ja siivottomuus saivat poliitikot varoivaisen vastustaviin kannanottoihin. Jotkut haastatelluista reitinvarren asukkaista taas vastustivat rallia sen aiheuttamien häiriöitten ja vahinkojen vuoksi.

Poliitikot ja asukkaat esiintyvät kuitenkin useammin rallin puolustajien puolella, missä lisäksi esiintyvät julkikset ja liike-elämän edustajat sekä kilpailu-pääluokan toimijat. Huomionarvoista – ja tutkimuksen kysymyksenasettelun kannalta keskeisintä – on se, että toimittajat esiintyvät argumenteissaan ainoastaan rallin puolustajien puolella.

Nämä puolustavat ja vastustavat argumentit voidaan tulkita karkeasti kahden eri diskurssin ilmentymiksi. Diskurssilla ymmärretään tässä siis verrattain säännönmukaisten merkityssuhteiden systeemeiksi, jotka rakentuvat sosiaalisissa käytännöissä ja samalla rakentavat sosiaalista todellisuutta (ks. Jokinen – Juhila – Suonen 1993, 26-27).

Rallia puolustava diskurssi tulkitsee rallin kiistakysymystä selvästi toisin kuin vastustajat. Tälle diskurssille on ominaista vahva edistysusko, eli ratkaisua niin turvallisuus- kuin ympäristöongelmiinkin etsitään teknologisesta kehityksestä, vahva yksilönvapauksien korostaminen (oikeus huvitella valitsemallaan tavalla) sekä vahvasti materialistinen ote, jossa ihannoidaan kulutusyhteiskunnan elämäntapaa yksityisautoiluineen ja autourheilukilpailuineen, sekä korostetaan rallin taloudellisia hyötyjä ratkaisevana tekijänä rallia arvioidessa. Puolustava diskurssi kiertää yksilön vastuuta niin turvallisuus- kuin ympäristökysymyksissäkin. Sen sijaan vastuuta joko pallotellaan toimijalta toiselle, kuten turvallisuuskysymyksessä, tai siirretään se yksilötasolta yhteiskunnalliselle tasolle: ympäristöongelmassa odotetaan, että valtio ryhtyisi toimiin yksityisautoilun rajoittamiseksi. Yhtäläisyys luvussa 3. käsiteltyyn hegemoniseen talouskasvuideologiaan on ilmeinen.

Rallia vastustava diskurssi, joka puhtaimmillaan ilmenee nimenomaan ympäristöaktivistien puheenvuoroissa, lähtee täysin eri lähtökohdista ja tulkitsee tilanteen täysin toisin. Vastustava diskurssi perustuu nimenomaan materialististen arvojen ylempalttisen korostamisen ja kulutusyhteiskunnan ja kerskakuluttamisen vastusta-

miseen. Ympäristö nähdään itseisarvona, jota ei voida ohittaa taloudellisten näkökohtien perusteella. Vastustavassa diskurssissa korostetaan voimakkaasti yksilön vastuuta, ruohonjuuritasolta liikkeelle lähtevää muutosta. Muutoksen on lähdettävä liikkeelle ihmisten kulutustottumuksista, ja ralli väärin kulutustottumuksien viljelijänä on kielteinen ilmiö. Jälleen on nähtävissä selvä yhteneväisyys luvussa 3. esitettyyn vastustavaan ympäristötietoiseen ja edistyskriittiseen ideologiaan.

Näistä kahdesta diskurssista rallia puolustava diskurssi on selvästi hegemoninen diskurssi. Toimittajan aktiivisella myötävaikutuksella se esiintyy jutuissa huomattavasti useampien toimijoiden puheenvuoroissa ja huomattavasti useammin kuin ralin vastustajien diskurssi<sup>26</sup>, joka jää marginaaliseksi, vastustavaksi diskurssiksi.

Tämä ei ole sinänsä mitenkään yllättävä havainto, sillä kuten jo luvussa 3. tuotiin esiin, sama diskursiivinen asetelma voidaan hahmottaa nyky-yhteiskunnasta laajemminkin. Yhteiskunnassa hallitsee juuri edellä kuvailtu teolliselle kulutusyhteiskunnalle tyypillinen ”kova” hegemoninen ideologia ja diskurssi. Kulutusyhteiskunta ja sen taloudellisia rakenteita arvosteleva, pehmeämpiä arvoja korostava, vahvasti ympäristönsuojeluun suuntautunut vastustava ideologian ja diskurssi sen sijaan on yhteiskunnassamme ainakin toistaiseksi vähemmistön puhetapa, ja myös yhteiskunnan vallanpitäjien, viranomaisten ja tiedotusvälineitten usein tarkoituksellisesti marginalisoima ja leimaama ilmiö.

Vaikka valtamediat kernaasti mainostavat itseään ”moniarvoisina” ja ”sitoutumattomina”, toimivat ne käytännössä kutienkin yleensä nykyistä yhteiskuntajärjestystä tukevana ja hegemonista ideologiaa uusintavina välineinä. Tutkimuksen lehtien ja toimittajien asemoituminen tässä diskursiivisessa kentässä hegemonisen diskurssin puolelle ei ole siis myöskään erityisen yllättävää – sen sijaan huolestuttavana tätä ilmiötä voidaan pitää etenkin kun huomataan, miten miten kriitikkömästi ja itsestäänselvästi toimittajat tämän diskurssin omaksuvat ja sitä tukevat, ja miten ilmeisenä se vilahtelee esiin, ei vain mielipideaineistossa, vaan myös urheilusivujen fakta-aineistossa.

<sup>26</sup> Jokinen ja Juhila (1993, 81) ovat todenneet, että mitä useammin ja useammassa yhteydessä tietyn diskurssin palat toistuvat, sen hegemonisemmasta diskurssista saattaa olla kyse. Diskurssi on myös sitä vahvempi, mitä itsestäänselvempänä ja vaihtoehdottomampana se esiintyy.



## 10. RALLIMAAILMAN SISÄPIIRILÄINEN SELÄTTÄÄ OBJEKTIIVISEN TOIMITTAJAN

Empiirisen tarkastelussa kävi siis ilmi, että yksittäisten urheilutoimittajien läheinen suhde rallimaailmaan ja myönteinen suhtautuminen autorheiluun ja Suurajoihin, sekä Keskisuomalaisen tapauksessa koko lehden Suurajoille osoittama vankkumaton tuki, ohjasivat Suurajo-julkisuutta vahvasti Suurajojen historian ja yhteiskunnallisen ilmapiirin ohella. Erityisesti tämä näkyi siinä, *miten* eri teemoista kirjoitettiin, kun taas Suurajo-historian tapahtumat ja yhteiskunnallinen konteksti vaikuttivat enemmän siihen, *mistä* asioista milloinkin kirjoitettiin.

Aineiston määrällinen tarkastelu osoitti, että toimittajat itse eivät olleet erityisen aloitteellisia ja innokkaista laajentamaan juttujen tematiikkaa perinteisen urheilujournalismin piiriin, eli konkreettisen urheilutapahtuman kuvailun, ulkopuolelle. Urheilujournalismin kaavoittumia rikkovat vaikutukset-pääluokan teemat nousivat esiin Suurajo-julkisuudessa enimmäkseen vain joko yksittäisten tapahtumien, kuten turvallisuus-teeman kyseessä ollessa onnettomuuksien, myötä, tai lehden ulkopuolisten toimijoitten aloitteesta, kuten tapahtui KävelyVauhdin herättäessä keskustelua rallin oikeutuksesta ja ympäristökysymyksistä tai jo aiemmin eduskuntakyselyn ja rallien lukumäärän rajoittamiseen johtavan ulkopuolisen arvostelun herätettyä toimittajat käsittelemään haitat-teemaa.

Voidaan todeta, että yhteiskunnallinen kehitys ja ilmapiiri sekä journalistinen kulttuuri ovat vaikuttaneet Suurajo-julkisuuteen vain "valikoidusti". Hallitsevat ideologiset suuntaukset, suomalaisten urheiluhulluus ja hegemoninen talouskasvuideologia, näkyvät kyllä selkeästi toimittajien diskurssissa. Sen sijaan vastustavaa ideologiaa edustavan ympäristötietoisuuden nousu ja sitä seurannut yleinen ympäristöjulkisuuden lisääntyminen tiedotusvälineissä, ei suinkaan motivoinut urheilutoimittajia pohtimaan teemaa autourheilun yhteydessä. Kasvanut ympäristötietoisuus, ympäristöliikettä ja kulutus- ja edistyskriittisyys vaikuttivat rallijulkisuuteen vain välillisesti, lehden ulkopuolisten toimijoitten antaman sysäyksen kautta: vuonna 1979 ympäristöliikettä ensimmäisenä kukoistuskautena ralli energiantuhoajana oli mitä ilmeisimmin herättänyt kritiikkiä, koska toimittajat ja Suurajo-järjestäjät kokivat tarvetta puolustautua syytöksiä vastaan. Vuonna 1990 taas ympäristö- ja reaktiot-teemat ponkaisivat kerralla agendalle, kun KävelyVauhti rupesi aktiivisesti vastustamaan rallia.

Journalistisen kulttuurin yleisten objektiivisuuden, tasapuolisuuden, puolueettomuuden, lähdekriittisyyden jne. ihanteiden ja ohjeiden ei voi katso toteutuneen Suurajo-julkisuudessa erityisen hyvin. Teoriaosassa kävikin jo ilmi, että urheilujournalismi on jokseenkin oma tapauksensa, ja urheilujournalistinen kulttuuri poikkeaa "normaalista" journalistisesta kulttuurista. Laadullinen tarkastelu toi esiin juuri urheilujournalismille tyypillisen läheisen suhteen urheilumaailmaan, sekä urheilujournalismin tunnepitoisuuden, viihteellisyyden ja subjektiivisuuden. Toimittajien läheinen suhde rallipiireihin ja myönteinen suhtautuminen Suurajoihin kävi selväksi luvussa 7. tarkastellusta toimittajien suhtautumisesta autoihin, kilpailijoihin, rallin järjestelyihin ja organisaatioon, kilpailutapahtumiin sekä itse rallitapahtumaan. Ao. aiheita koskeva kirjoittelu oli usein hyvin positiivista, tunnepitoista ja värikästä, ja myös fakta-ainesitossa esiintyi subjektiivisia sävyjä.

Näitä urheilujournalismille tyypillisiä piirteitä ei liene syytä tuomita erityisen haitalliseksi tai epäeettiseksi silloin, kun on kyse viihteellisestä ja harmittomasta konkreettisten urheilutapahtumien raportoinnista – kuten urheilujournalismissa useimmiten on. Tällaisten juttujen tapauksissa subjektiivinen ja tunnepitoinen aineistonkäsittelytapa lienee juuri sitä mitä tyypillinen urheilusivujen lukija odottaa: rallin ystävä kirjoittaa toiselle rallinystävälle ja välittää tunnepitoisella ja värikkäällä kielellä kilpailutapahtumien tunnelman ja jännityksen sillekin, joka ei itse ollut paikalla.

Mutta entäpä silloin, kun urheilutapahtuma muuttaa luonnetta, ja siitä tulee harmitoman viihdetapahtuman sijasta kiistanalainen, kiivaita ja vastakkaisia tunteita herättävä tapahtuma? Silloin, kun urheilutapahtuman voidaan katsoa edustavan muutakin kuin vauhtia, viihdettä ja kansanjuhlaa – kun se voidaan perustellusti nähdä luontoa tuhoavien kulutus- ja yksityisautoilukeskeisten tapojen viljelijänä, turhana – vaikkakin marginaalisena – saastuttajana ja luonnonvarojen tuhlaajana, nuoria hurjastelemaan rohkaisevana lajina? Miten reagoi tässä tilanteessa urheilumaailmaan samaistuva urheilutoimittaja?

Laadullinen analyysi luvussa 8. osoitti, että ralliin läheisen suhteen omaavat, itsekin rallinystäviksi tunnustautuvat urheilutoimittajat eivät kykene ottamaan tarvittavaa etäisyyttä rallin ristiriitaisiin vaikutuksiin, arvioimaan niitä puolueettomasti ja kriittisesti. Objektiivisen toimittajan sijasta kuvaan astuun rallin puolustaja, joka on valmis mielipideaineistossa hyökkäämään kärkkäästi rallinvastustajia vastaan ja jonka suhtautuminen näkyy puolueellisena painottumisena ja väritymisena myös

fakta-aineistossa. Samaan rintamaan näiden urheilumaailman äänitorvien kanssa asettuu Keski-suomalaisessa pääkirjoitustoimittaja, joka kernaasti teillaa rallin vastustajien toiminnan, ja korostaa useaan otteeseen kaunopuheisesti rallin Jyväskylälle tuomia hyötyjä.

Kuinka luotettavana voidaan pitää tällaisista lähtökohdista lähtevää tiedottamista rallin vaikutuksista? Itse suhtaudun hyvin skeptisesti puolueettoman tiedon mahdollisuuteen tällaisessa julkisuusympäristössä ja toimituskulttuurissa. Kuten tarkastellusta aineistosta kävi ilmi, esimerkiksi ympäristökysymystä ei pyritty kertaakaan lähestymään kriittisesti ja syvällisesti, asiantuntijatietoa hyödyntäen, vaan kyse oli pelkästä pinnallisesta pallottelusta, eri toimijoiden puolustuspuheenvuoroista ympäristöaktivistien heittämää haastetta vastaan.

Tällaisessa tapauksessa näen urheilujournalismin tyypillisen urheilumaailmaan sitoutuneisuuden ja subjektiivisuuden epäeettisenä, jopa vaarallisenä. Se, että tunnustamme viestin vastaanottajan aktiiviseksi ja kriittiseksi osapuoleksi, joka ei automaattisesti omaksu toimittajan lähettämiä merkityksiä sellaisina kuin tämä ne on tarkoittanut, ei suinkaan tarkoita, että toimittajan vastuu poistuisi. Etenkin urheilujournalismissa, jossa suurin osa rallijulkisuuden yleisöstä on varmasti taipuvainen vähättelemaan ralliongelmiä ja haluton tarkastelemaan lajia kriittisesti, on suuri merkitys sillä, miten toimittaja rallikysymystä käsittelee. Toimittajalla on epäilemättä valtaa vaikuttaa siihen, onko suuri ralliyleisö valmis uhraamaan yhtään vakavaa ajatusta rallin negatiivisille vaikutuksille, vai voiko se toimittajan rallin vastustuksen tyrmäävän kirjoittelun perusteella legitimoida oman välinpitämättömyytensä rallin negatiivisia vaikutuksia kohtaan.

Tutkimuksen alkupäässä esitettyihin kysymyksenasetteluihin palataksemme voidaan luvussa 5. muotoiltuihin kysymyksiin tulosten perusteella tiivistäen vastata, että 1) tutkimusaineisto tukee käsitystä urheilutoimittajasta ralliin myönteisesti ja kriittikittävästi suhtautuvana rallimaailman sisäpiiriläisenä ja 2) urheilutoimittajan sisäpiiriläisyys sekä lehtien urheilu- ja Suurajo-myönteisyys näkyy tavassa, jolla toimittajat käsittelevät rallin ristiriitakysymystä, rallin positiivisia ja negatiivisia vaikutuksia. Esiin se tulee nimenomaan puolueellisuutena, rallin puolustamisena.

Luvussa 5. esitettiin vielä kolmaskin kysymys: kysymys siitä, eroavatko tutkimuksen lehdet merkittävästi toisistaan suhtautumisessaan Suurajoihin. Laatu-lehti – iltapäivälehti -akselilla kovin voimakkaita eroja ei esiintynyt, Iltä-Sanomien ralliuutisointi

erosi yllättävän vähän laatulehtien uutisoinnista. Iltaapäivälehdelle tyypillinen sensaatiohakuisuus tuli näkyviin lähinnä vain vuoden 1996 suuronnettomuuden yhteydessä. Sen sijaan lehtien suhtautumisessa ralliin oli selkeitä eroja. Kaikki lehdet esiintyivät hyvin rallimyönteisinä, mutta Helsingin Sanomat oli selvästi maltillisin, puolueettomin ja kriittisin ralliuutisoinnissaan, ja kohteli myös rallinvastustajia myönteisimmin. Sen sijaan Ilta-Sanomat ja Keski-suomalainen asettautuvat kiistakysymyksissä selkeästi rallinpuolustajiksi ja kohtelivat rallinvastustajia usein selvästi negatiiviseen ja leimaavaan sävyyn.

Ylivoimaisesti selkeimmin rallinystävän ja sisäpiiriläisen ääni kuului Keski-suomalaisessa. Yksi syy tähän oli Keski-suomalaisen runsas toimituksen mieipideaineisto, jossa toimittajat ottivat rallikysymyksiin kantaa hyvin avoimesti ja voimakkaasti. Kuten luvussa 4. tuli ilmi, Keski-suomalaisen urheilutoimittajat itse kokevat juuri tällaisen persoonallistamisen ja voimakkaat mielipiteet kilpailuvaltikseen. Urheilutoimituksen voimakkaat tunteet ja kannat eivät kuitenkaan voineet olla välittymättä myöskään fakta-aineistosta. Keski-suomalaisen Suurajo-myönteisyyteen vaikuttaa epäilemättä paitsi toimittajien rallinystävän näkökulma, myös Suurajojen maantieteellinen läheisyys ja taloudellinen- ja julkisuusmerkitys Jyväskylälle. Nämä seikat yhdessä sumentavat toimittajien kriittisen katseen, ja rallinystävä pääsee selättämään objektiivisen toimittajan.

**Lehti** Keskisuomalainen  
**Vuosi** 1996  
**Päivämäärä** 24.8.  
**Osasto** urheilu  
**Juttutyyppi** kommentti  
**Kirjoittaja** Kulmala, Ilkka  
**Teemat** reaktiot, turvallisuus, yleisö  
**Toimijat**  
**Teemapääluo** vaikutukset, kilpailu  
**Toimijapäälu**  
**Otsikko** Sitten olo on vain tyhjä  
**O-teema** turvallisuus

## Liite 2 (1/9)

VUOSI 1951

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	0/0	0/0	1/100%	0/0	1/25%	0/0	2/40%	0/0
Historia	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Julkisuus	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Julkikset	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Järjestelyt	0/0	0/0	1/100%	0/0	2/50%	1/25%	3/60%	1/20%
Kilpailijat	0/0	0/0	1/100%	0/0	3/75%	2/50%	4/80%	2/40%
Kilpailusel.	0/0	0/0	1/100%	0/0	2/50%	2/50%	3/60%	2/40%
Oheisohj.	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Organis.	0/0	0/0	0/0	0/0	1/25%	0/0	1/20%	0/0
Status	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Talous	0/0	0/0	1/100%	0/0	0/0	0/0	1/20%	0/0
Yleisö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Haitat	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Hyöty	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Reaktiot	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Turvallisuus	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kilpailu-lk.	0/0		1/100%		4/100%		5/100%	
Vaikut.-lk.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Teemat yht.	0 kpl	0 kpl	5 kpl	0 kpl	5 kpl	3 kpl	6 kpl	3 kpl
Juttuja yht.	0 kpl		1 kpl		4 kpl		5 kpl	
TOIMIJIAT								
Autojärj.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Järjestäjät	0/0		0/0		1/25%		1/20%	
Kilpailijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tallin ed.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Julkikset	0/0		0/0		0/0		0/0	
Liike-elämä	0/0		0/0		0/0		0/0	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-lk.	0/0		0/0		1/25%		1/20%	
Ulkop.-lk.	0/0		0/0		0/0		0/0	
toimijat yht	0 kpl		0 kpl		1 kpl		1 kpl	

## Liite 2 (2/9)

## VUOSI 1956

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	1/16,7%	0/0	1/100%	0/0	4/30,8%	0/0	6/30%	0/0
Historia	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Julkisuus	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Julkikkiset	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Järjestelyt	5/83,3%	0/0	1/100%	0/0	6/46,2%	3/23,1%	12/60%	3/15%
Kilpailijat	3/50%	2/33,3%	1/100%	1/100%	6/46,2%	2/15,4%	10/50%	5/25%
Kilpailusel.	3/50%	3/50%	0/0	0/0	6/46,2%	5/38,5%	9/45%	8/40%
Oheisohj.	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Organis.	1/16,7%	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/5%	0/0
Status	0/0	0/0	0/0	0/0	2/15,4%	1/7,7%	2/10%	1/5%
Talous	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Yleisö	0/0	0/0	0/0	0/0	1/7,7%	0/0	1/5%	0/0
Haitat	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Hyöty	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Reaktiot	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Turvallisuus	1/16,7%	0/0	0/0	0/0	1/7,7%	1/7,7%	2/10%	1/5%
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kilpailu-ik.	6/100%		1/100%		13/100%		20/100%	
Vaikut.-ik.	1/16,7%		0/0		1/7,7%		2/10%	
Teemat yht.	6 kpl	2 kpl	3 kpl	1 kpl	7 kpl	5 kpl	8 kpl	5 kpl
Juttuja yht.	6 kpl		1 kpl		13 kpl		20 kpl	
TOIMIJIAT								
Autojärj.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Järjestäjät	0/0		0/0		0/0		0/0	
Kilpailijat	1/16,7%		0/0		1/7,7%		2/10%	
Tallin ed.	1/16,7%		0/0		0/0		1/5%	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Julkikkiset	0/0		0/0		0/0		0/0	
Liike-elämä	0/0		0/0		0/0		0/0	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-ik.	2/33,3%		0/0		1/7,7%		3/15%	
Ulkop.-ik.	0/0		0/0		0/0		0/0	
toimijat yht	2 kpl		0 kpl		1 kpl		2 kpl	

## Liite 2 (3/9)

VUOSI 1961

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	4/26,7%	0/0	1/25%	0/0	5/31,3%	0/0	10/28,6%	0/0
Historia	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Julkisuus	0/0	0/0	0/0	0/0	1/6,3%	0/0	1/2,9%	0/0
Julkikset	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Järjestelyt	8/53,3%	0/0	2/50%	0/0	5/31,3%	2/12,5%	15/42,9%	2/5,7%
Kilpailijat	7/46,7%	5/33,3%	2/50%	2/50%	7/43,8%	3/18,8%	16/45,7%	10/28,6%
Kilpailusel.	10/66,7%	9/60%	2/50%	1/25%	9/56,3%	7/43,8%	21/60%	17/48,6%
Oheisohj.	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Organis.	0/0	0/0	0/0	0/0	1/6,3%	0/0	1/2,9%	0/0
Status	5/33,3%	0/0	2/50%	0/0	3/18,8%	2/12,5%	10/28,6%	2/5,7%
Talous	0/0	0/0	0/0	0/0	1/6,3%	0/0	1/2,9%	0/0
Yleisö	2/13,3%	1/6,7%	0/0	0/0	2/12,5%	0/0	4/11,4%	1/2,9%
Haitat	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Hyöty	0/0	0/0	0/0	0/0	2/12,5%	0/0	2/5,7%	0/0
Reaktiot	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Turvallisuus	0/0	0/0	0/0	0/0	1/6,3%	0/0	1/2,9%	0/0
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kilpailu-ik.	15/100%		4/100%		16/100%		35/100%	
Vaikut.-ik.	0/0		0/0		2/12,5%		2/5,7%	
Teemat yht.	6 kpl	3 kpl	5 kpl	2 kpl	11 kpl	4 kpl	11 kpl	5 kpl
Juttuja yht.	15 kpl		4 kpl		16 kpl		35 kpl	
TOIMIJAT								
Autojärj.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Järjestäjät	0/0		0/0		1/6,3%		1/2,9%	
Kilpailijat	1/6,7%		0/0		3/18,8%		4/11,4%	
Tallin ed.	0/0		0/0		1/6,3%		1/2,9%	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Julkkikset	0/0		0/0		0/0		0/0	
Liike-elämä	0/0		0/0		0/0		0/0	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-ik.	1/6,7%		0/0		4/25%		5/14,3%	
Ulkop.-ik.	0/0		0/0		0/0		0/0	
toimijat yht	1 kpl		0 kpl		3 kpl		3 kpl	



## VUOSI 1966

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdet yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	16/42,1%	1/2,6%	3/23,1%	0/0	9/17%	2/3,8%	28/26,9%	3/2,9%
Historia	2/5,3%	0/0	0/0	0/0	1/1,9%	1/1,9%	3/2,9%	1/1%
Julkisuus	5/13,2%	0/0	5/38,5%	1/7,7%	3/5,7%	1/1,9%	13/12,5%	2/1,9%
Julkikset	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Järjestelyt	21/55,3%	6/15,8%	8/61,5%	3/23,1%	23/43,4%	14/26,4%	52/50%	23/22,1%
Kilpailijat	17/44,7%	8/21,1%	7/53,8%	2/15,4%	21/39,6%	10/18,9%	45/43,3%	20/19,2%
Kilpailusel.	23/60,5%	16/42,1%	4/30,8%	2/15,4%	20/37,7%	18/34%	47/45,2%	36/34,6%
Oheisohj.	1/2,6%	1/2,6%	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1%	1/1%
Organis.	5/13,2%	0/0	2/15,4%	2/15,4%	3/5,7%	1/1,9%	10/9,6%	3/2,9%
Status	3/7,9%	0/0	4/30,8%	1/7,7%	1/1,9%	1/1,9%	8/7,7%	2/1,9%
Talous	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1,9%	0/0	1/1%	0/0
Yleisö	12/31,6%	2/5,3%	5/38,5%	1/7,7%	9/17%	1/1,9%	26/25%	4/3,8%
Haitat	3/7,9%	0/0	1/7,7%	0/0	0/0	0/0	4/3,8%	0/0
Hyöty	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Reaktiot	2/5,3%	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	2/1,9%	0/0
Turvallisuus	10/26,3%	1/2,6%	2/15,4%	0/0	5/9,4%	1/1,9%	17/16,3%	2/1,9%
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kilpailu-ik.	38/100%		13/100%		52/98,1%		103/99%	
Vaikut.-ik.	9/23,7%		4/30,8%		3/5,7%		16/15,4%	
Teemat yht.	13 kpl	7 kpl	10 kpl	7 kpl	11 kpl	10 kpl	14 kpl	11 kpl
Juttuja yht.	38 kpl		13 kpl		53 kpl		104 kpl	
TOIMIJAT								
Autojärj.	0/0		0/0		1/1,9%		1/1%	
Järjestäjät	0/0		2/15,4%		8/15,1%		10/9,6%	
Kilpailijat	11/28,9%		2/15,4%		10/18,9%		23/22,1%	
Tallin ed.	1/2,6%		1/7,7%		1/1,9%		3/2,9%	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Julkikset	0/0		0/0		0/0		0/0	
Liike-elämä	0/0		0/0		0/0		0/0	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		1/1,9%		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-ik.	11/28,9%		5/38,5%		16/30,2%		32/30,8%	
Ulkop.-ik.	0/0		0/0		1/1,9%		1/1%	
toimijat yht.	2 kpl		3 kpl		5 kpl		5 kpl	

## VUOSI 1973

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdet yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	7/63,6%	1/9,1%	3/60%	0/0	15/45,5%	2/6,1%	25/51%	3/6,1%
Historia	0/0	0/0	1/20%	0/0	0/0	0/0	1/2%	0/0
Julkisuus	0/0	0/0	0/0	0/0	1/3%	0/0	1/2%	0/0
Julkikset	1/9,1%	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	1/2%	0/0
Järjestelyt	8/72,7%	0/0	3/60%	1/20%	17/51,5%	5/15,2%	28/57,1%	6/12,2%
Kilpailijat	6/54,5%	1/9,1%	3/60%	3/60%	15/45,5%	9/27,3%	24/49%	13/26,5%
Kilpailusel.	6/54,5%	4/36,4%	2/40%	1/20%	10/30,3%	10/30,3%	18/36,7%	15/30,6%
Oheisohj.	0/0	0/0	0/0	0/0	1/3%	0/0	1/2%	0/0
Organis.	0/0	0/0	0/0	0/0	2/6,1%	1/3%	2/4,1%	1/2%
Status	3/27,3%	3/27,3%	2/40%	0/0	2/6,1%	2/6,1%	7/14,3%	5/10,2%
Talous	0/0	0/0	0/0	0/0	4/12,1%	1/3%	4/8,2%	1/2%
Yleisö	2/18,2%	0/0	1/20%	0/0	0/0	0/0	3/6,1%	0/0
Haitat	2/18,2%	0/0	2/40%	0/0	7/21,2%	2/6,1%	11/22,4%	2/4,1%
Hyöty	0/0	0/0	0/0	0/0	2/6,1%	0/0	2/4,1%	0/0
Reaktiot	1/9,1%	0/0	3/60%	1/20%	2/6,1%	2/6,1%	6/12,2%	3/6,1%
Turvallisuus	6/54,5%	1/9,1%	3/60%	0/0	8/24,2%	1/3%	17/34,7%	2/4,1%
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kilpailu-lk.	11/100%		5/100%		31/93,9%		47/95,9%	
Vaikut.-lk.	6/54,5%		4/80%		10/30,3%		20/40,8%	
Teemat yht.	10 kpl	5 kpl	10 kpl	4 kpl	13 kpl	10 kpl	16 kpl	10 kpl
Juttuja yht.	11 kpl		5 kpl		33 kpl		49 kpl	
TOIMIJAT								
Autojärj.	2/18,2%		1/20%		3/9,1%		6/12,2%	
Järjestäjät	1/9,1%		0/0		9/27,3%		10/20,4%	
Kilpailijat	6/54,5%		4/80%		9/27,3%		19/38,8%	
Tallin ed.	2/18,2%		0/0		1/3%		3/6,1%	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		2/6,1%		2/4,1%	
Julkikset	0/0		0/0		0/0		0/0	
Liike-elämä	0/0		0/0		0/0		0/0	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		0/0		1/3%		1/2%	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-lk.	8/72,7%		5/100%		16/48,5%		29/59,2%	
Ulkop.-lk.	0/0		0/0		4/12,1%		4/8,2%	
toimijat yht.	4 kpl		2 kpl		6 kpl		6 kpl	

## VUOSI 1979

LEHTI	Helsingin 1 2 /		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	6/37,5%	0/0	2/22,2%	0/0	17/34%	0/0	25/33,3%	0/0
Historia	0/0	0/0	0/0	0/0	4/8%	4/8%	4/5,3%	4/5,3%
Julkisuus	1/6,3%	0/0	0/0	0/0	1/2%	1/2%	2/2,7%	1/1,3%
Julkikset	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Järjestelyt	5/31,3%	2/12,5%	3/33,3%	1/11,1%	17/34%	6/12%	25/33,3%	9/12%
Kilpailijat	10/62,5%	2/12,5%	3/33,3%	1/11,1%	23/46%	13/26%	36/48%	16/21,3%
Kilpailusel.	8/50%	7/43,8%	2/22,2%	0/0	16/32%	11/22%	26/34,7%	18/24%
Oheisohj.	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Organis.	1/6,3%	0/0	1/11,1%	0/0	6/12%	1/2%	8/10,7%	1/1,3%
Status	3/18,8%	1/6,3%	1/11,1%	0/0	13/26%	7/14%	17/22,7%	8/10,7%
Talous	4/25%	4/25%	4/44,4%	3/33,3%	6/12%	2/4%	14/18,7%	9/12%
Yleisö	2/12,5%	0/0	2/22,2	1/11,1%	12/24%	0/0	16/21,3%	1/1,3%
Haitat	0/0	0/0	0/0	0/0	1/2%	0/0	1/1,3%	0/0
Hyöty	1/6,3%	0/0	0/0	0/0	2/4%	1/2%	3/4%	1/1,3%
Reaktiot	0/0	0/0	0/0	0/0	1/2%	0/0	1/1,3%	0/0
Turvallisuus	0/0	0/0	4/44,4%	2/22,2%	6/12%	2/4%	10/13,3%	4/5,3%
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	2/4%	0/0	2/2,7%	0/0
Kilpailu-lk.	16/100%		9/100%		49/98%		74/98,7%	
Vaikut.-lk.	1/6,3%		4/44,4%		6/12%		11/14,7%	
Teemat yht.	10 kpl	5 kpl	9 kpl	5 kpl	15 kpl	10 kpl	15 kpl	11 kpl
Juttuja yht.	16 kpl		9 kpl		50 kpl		75 kpl	
TOIMIJAT								
Autojärj.	2/12,5%		1/11,1%		2/4%		5/6,7%	
Järjestäjät	2/12,5%		2/22,2%		9/18%		13/17,3%	
Kilpailijat	7/43,8%		2/22,2%		15/30%		24/32%	
Tallin ed.	1/6,3%		0/0		0/0		1/1,3%	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Julkikset	0/0		0/0		0/0		0/0	
Liike-elämä	1/6,3%		0/0		1/2%		2/2,7%	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		1/11,1%		1/2%		2/2,7%	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-lk.	11/68,8%		5/55,6%		23/46%		39/52%	
Ulkop.-lk.	1/6,3%		1/11,1%		2/4%		4/5,3%	
toimijat yht	5 kpl		4 kpl		5 kpl		6 kpl	

## Liite 2 (7/9)

## VUOSI 1985

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	24/66,7%	2/5,5%	9/47,4%	2/10,5%	35/52,3%	1/1,5%	68/55,7%	5/4,1%
Historia	1/2,8%	1/2,8%	0/0	0/0	4/6%	4/6%	5/4,1%	5/4,1%
Julkisuus	1/2,8%	1/2,8%	4/21,1%	0/0	8/11,9%	1/1,5%	13/10,7%	2/1,6%
Julkikset	0/0	0/0	0/0	0/0	2/3%	2/3%	2/1,6%	2/1,6%
Järjestelyt	15/41,7%	3/8,3%	5/26,3%	0/0	15/1,55	2/3%	35/28,7%	5/4,1%
Kilpailijat	21/58,3%	14/38,9%	15/78,9%	12/63,2%	44/65,7%	25/37,3%	80/65,6%	51/41,8%
Kilpailusel.	14/38,9%	10/27,8%	5/26,3%	3/15,8%	18/26,9%	11/16,4%	37/30,3%	24/19,7%
Oheisohj.	0/0	0/0	0/0	0/0	1/1,5%	0/0	1/0,8%	0/0
Organis.	3/8,3%	0/0	0/0	0/0	6/9%	1/1,5%	9/7,4%	1/0,8%
Status	1/2,8%	0/0	1/5,3%	0/0	6/9%	1/1,5%	8/6,6%	1/0,8%
Talous	2/5,5%	0/0	1/5,3%	0/0	3/4,5%	1/1,5%	6/4,9%	1/0,8%
Yleisö	4/11,1%	1/2,8%	2/10,5%	0/0	18/26,9%	1/1,5%	24/19,7%	2/1,6%
Haitat	0/0	0/0	0/0	0/0	2/3%	1/1,5%	2/1,6%	1/0,8%
Hyöty	1/2,8%	0/0	0/0	0/0	7/10,4%	2/3%	8/6,6%	2/1,6%
Reaktiot	1/2,8%	1/2,8%	0/0	0/0	7/10,4%	2/3%	8/6,6%	3/2,5%
Turvallisuus	6/16,7%	1/2,8%	4/21,1%	3/15,8%	19/28,4%	4/6%	29/23,8%	8/6,6%
Ympäristö	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
Kilpailu-lk.	35/97,2%		9/100%		64/95,5%		118/96,7%	
Vaikut.-lk.	7/19,4%		4/21,1%		27/40,3%		38/31,1%	
Teemat yht.	13 kpl	9 kpl	9 kpl	4 kpl	16 kpl	15 kpl	16 kpl	15 kpl
Juttuja yht.	36 kpl		19 kpl		67 kpl		122 kpl	
TOIMIJAT								
Autojärj.	2/5,5%		0/0		1/1,5%		3/2,5%	
Järjestäjät	3/8,3%		3/15,8%		7/10,4%		13/10,7%	
Kilpailijat	22/61,1%		14/73,7%		23/34,3%		59/48,4%	
Tallin ed.	3/8,3%		3/15,8%		3/4,5%		9/7,4%	
Yleisö	0/0		0/0		0/0		0/0	
Asukkaat	0/0		0/0		2/3%		2/1,6%	
Julkikset	0/0		0/0		1/1,5%		1/0,8%	
Liike-elämä	0/0		0/0		0/0		0/0	
Poliitikot	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		0/0		0/0	
Viranom.	0/0		0/0		1/1,5%		1/0,8%	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		0/0		0/0	
Osalliset-lk.	25/69,4%		15/78,9%		27/40,3%		67/54,9%	
Ulkop.-lk.	0/0		1/5,3%		3/4,5%		4/3,3%	
toimijat yht	4 kpl		3 kpl		7 kpl		7 kpl	

## Liite 2 (8/9)

## VUOSI 1990

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	16/38,1%	3/7,1%	12/40%	2/6,7%	39/39,8%	6/6,1%	67/39,4%	11/6,5%
Historia	2/4,8%	1/2,4%	0/0	0/0	6/6,1%	3/3,1%	8/4,7%	4/2,4%
Julkisuus	4/9,5%	1/2,4%	7/23,3%	3/10%	18/18,4%	2/2%	29/17,1%	6/3,5%
Julkikset	0/0	0/0	3/10%	3/10%	2/2%	1/1%	5/2,9%	4/2,4%
Järjestelyt	10/23,8%	3/7,1%	1/3,3%	0/0	18/18,4%	4/4,1%	29/17,1%	7/4,1%
Kilpailijat	15/35,7%	9/21,4%	17/56,7%	14/46,7%	39/39,8%	25/25,5%	71/41,8%	48/28,2%
Kilpailusel.	13/31%	9/21,4%	8/26,7%	3/10%	31/31,6%	17/17,3%	52/30,6%	29/17,1%
Oheishj.	2/4,8%	2/4,8%	2/6,7%	2/6,7%	12/12,2%	7/7,1%	16/9,4%	11/6,5%
Organis.	3/7,1%	0/0	0/0	0/0	5/5,1%	0/0	8/4,7%	0/0
Status	1/2,4%	0/0	0/0	0/0	3/3,1%	0/0	4/2,4%	0/0
Talous	6/14,3%	1/2,4%	1/3,3%	0/0	9/9,2%	0/0	16/9,4%	1/0,6%
Yleisö	4/9,5%	2/4,8%	1/3,3%	0/0	16/16,3%	3/3,1%	21/12,4%	5/2,9%
Haitat	1/2,4%	0/0	0/0	0/0	5/5,1%	4/4,1%	6/3,5%	4/2,4%
Hyöty	2/4,8%	0/0	3/10%	0/0	8/8,2%	3/3,1%	13/7,6%	3/1,8%
Reaktiot	13/31%	8/19%	7/23,3%	4/13,3%	23/23,5%	11/11,2%	43/25,3%	23/13,5%
Turvallisuus	6/14,3%	2/4,8%	2/6,7%	1/3,3%	17/17,3%	3/3,1%	25/14,7%	6/3,5%
Ympäristö	3/7,1%	2/4,8%	5/16,7%	0/0	10/10,2%	1/1%	18/10,6%	3/1,8%
Kilpailu-ik.	35/83,3%		26/86,7%		86/87,8%		147/86,4%	
Vaikut.-ik.	17/40,5%		8/26,7%		39/39,8%		64/37,6%	
Teemat yht.	16 kpl	12 kpl	13 kpl	8 kpl	17 kpl	14 kpl	17 kpl	15 kpl
Juttuja yht.	42 kpl		30 kpl		98 kpl		170 kpl	
TOIMIJAT								
Autojärj.	3/7,1%		1/3,3%		3/3,1%		7/4,1%	
Järjestäjät	1/2,4%		0/0		11/11,2%		12/7,1%	
Kilpailijat	19/45,2%		16/53,3%		35/35,7%		70/41,2%	
Tallin ed.	4/9,5%		5/16,7%		3/3,1%		12/7,1%	
Yleisö	1/2,4%		1/3,3%		2/2%		4/2,4%	
Asukkaat	1/2,4%		0/0		2/2%		3/1,8%	
Julkikset	1/2,4%		3/10%		2/2%		6/3,5%	
Liike-elämä	1/2,4%		0/0		3/3,1%		4/2,4%	
Poliitikot	0/0		1/3,3%		1/1%		2/1,2%	
Tied.väl	0/0		0/0		0/0		0/0	
Tutkijat	0/0		0/0		1/1%		1/0,6%	
Viranom.	2/4,8%		1/3,3%		4/4,1%		7/4,1%	
Ymp.aktiv.	2/4,8%		2/6,7%		7/7,1%		11/6,5%	
Osalliset-ik.	24/57,1%		16/53,3%		48/49%		88/51,8%	
Ulkop.-ik.	7/16,7%		6/20%		17/17,3%		30/17,6%	
toimijat yht	10 kpl		8 kpl		12 kpl		12 kpl	

## Liite 2 (9/9)

## VUOSI 1996

LEHTI	Helsingin Sanomat		Ilta-Sanomat		Keskisuomalainen		Lehdissä yhteensä	
	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa	Jutuissa	Otsikoissa
TEEMAT	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus	Kpl/%-osuus
Autot	18/32,1%	2/3,6%	7/30,4%	0/0	36/31,65	8/7%	61/31,6%	10/5,2%
Historia	2/3,6%	1/1,8%	0/0	0/0	4/3,5%	1/0,9%	6/3,1%	2/1%
Julkisuus	3/5,4%	2/3,6%	1/4,3%	0/0	5/4,4%	1/0,9%	9/4,7%	3/1,6%
Julkikset	0/0	0/0	2/8,7%	2/8,7%	1/0,9%	0/0	3/1,6%	2/1%
Järjestelyt	16/28,6%	4/7,1%	4/17,4%	0/0	25/21,9%	11/9,6%	45/23,3%	15/7,8%
Kilpailijat	29/51,8%	21/37,5%	16/69,6%	8/34,8%	56/49,1%	35/30,7%	101/52,3%	64/33,2%
Kilpailusel.	12/21,4%	7/12,5%	8/34,8%	5/21,7%	24/21,1%	8/7%	44/22,8%	20/10,4%
Oheisohj.	1/1,8%	1/1,8%	1/4,3%	0/0	9/7,9%	9/7,9%	11/5,7%	10/5,2%
Organis.	1/1,8%	0/0	0/0	0/0	5/4,4%	2/1,8%	6/3,1%	2/1%
Status	0/0	0/0	1/4,3%	0/0	6/5,3%	0/0	7/3,6%	0/0
Talous	2/3,6%	0/0	4/17,4%	1/4,3%	8/7%	1/0,9%	14/7,3%	2/1%
Yleisö	11/19,6%	2/3,6%	4/17,4%	0/0	19/16,7%	4/3,5%	34/17,6%	6/3,1%
Haitat	4/7,1%	2/3,6%	0/0	0/0	12/10,5%	6/5,3%	16/8,3%	8/4,1%
Hyöty	1/1,8%	0/0	1/4,3%	0/0	9/7,9%	2/1,8%	11/5,7%	2/1%
Reaktiot	2/3,6%	1/1,8%	0/0	0/0	6/5,3%	2/1,8%	8/4,1%	3/1,6%
Turvallisuus	19/33,9%	14/25%	10/43,5%	7/30,4%	34/29,8%	24/21,1%	63/32,6%	45/23,3%
Ympäristö	1/1,8%	0/0	0/0	0/0	3/2,6%	0/0	4/2,1%	0/0
Kilpailu-ik.	47/83,9%		18/78,3%		89/78,1%		154/79,8%	
Vaikut.-ik.	22/39,3%		9/39,1%		51/44,7%		82/43%	
Teemat yht.	15 kpl	11 kpl	12 kpl	5 kpl	17 kpl	14 kpl	17 kpl	15 kpl
Juttuja yht.	56 kpl		23 kpl		114 kpl		193 kpl	
TOIMIJIAT								
Autojärj.	2/3,6%		1/4,3%		3/2,6%		6/3,1%	
Järjestäjät	7/12,5%		1/4,3%		11/9,6%		19/9,8%	
Kilpailijat	24/42,9%		11/47,8%		46/40,4%		81/42%	
Tallin ed.	1/1,8%		1/4,3%		3/2,6%		5/2,6%	
Yleisö	3/5,4%		5/21,7%		5/4,4%		13/6,7%	
Asukkaat	0/0		0/0		5/4,4%		5/2,6%	
Julkikset	0/0		2/8,7%		0/0		2/1%	
Liike-elämä	0/0		1/4,3%		4/3,4%		5/2,6%	
Poliitikot	2/3,6%		0/0		3/2,6%		5/2,6%	
Tied.väl	2/3,6%		0/0		0/0		2/1%	
Tutkijat	1/1,8%		0/0		1/0,9%		2/1%	
Viranom.	5/8,9%		1/4,3%		12/10,5%		18/9,3%	
Ymp.aktiv.	0/0		0/0		1/0,9%		1/0,5%	
Osalliset-ik.	32/57,1%		16/69,6%		63/55,3%		111/57,5%	
Ulkop.-ik.	9/16,1%		8/34,8%		25/21,9%		42/21,8%	
toimijat yht	9 kpl		8 kpl		11 kpl		13 kpl	

## **AINEISTOLÄHTEET:**

Helsingin Sanomat 18.8.-16.9.1951, 3.8.-1.9.1956, 4.8.-2.9.1961, 5.8.-3.9.1966,  
20.7.-18.8.1973, 10.8.-8.9.1979, 8.8.-6.9.1985, 10.8.-8.9.1990, 10.8.-  
8.9.1996.

Ilta-Sanomat 18.8.-16.9.1951, 3.8.-1.9.1956, 4.8.-2.9.1961, 5.8.-3.9.1966, 20.7.-  
18.8.1973, 10.8.-8.9.1979, 8.8.-6.9.1985, 10.8.-8.9.1990, 10.8.-8.9.1996.

Keskisuomalainen 18.8.-16.9.1951, 3.8.-1.9.1956, 4.8.-2.9.1961, 5.8.-3.9.1966,  
20.7.-18.8.1973, 10.8.-8.9.1979, 8.8.-6.9.1985, 10.8.-8.9.1990, 10.8.-  
8.9.1996.

## **MUUT LÄHTEET:**

AHMAVAARA, Yrjö 1975. Informatiivisen joukkotiedotuksen loogiset perusteet. 3.  
uudistettu painos. Tapiola: Weilin+Göös.

ANDERSSON, Jan – Furberg, Mats 1974: Kieli ja vaikuttaminen. Keuruu: Otava.

ARPONEN, Antti O. 1991. Amatööreistä ammattilaisiksi. Urheilutoimittajain Liitto  
1931-1991. Lappeenranta: Urheilutoimittajain Liitto r.y.

A-Studio. YLE1. 19.5.1997.

FISKE, John 1993. Merkkien kieli. Johdatus viestinnän tutkimiseen. Tampere:  
Vastapaino.

HALL, Stuart 1992. Kulttuurin ja politiikan murroksia. Jyväskylä: Vastapaino.

HEINONEN, Ari 1996. Ihanteet ja arki – journalistien itsekritiikki. Teoksessa  
Luostarinen, Heikki – Kivikuru, Ulla-Maija – Ukkola, Merja.  
Sopulisilppuri. Mediakritiikin näkökulmia. Jyväskylä: Helsingin yliopiston  
Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.

HEMÁNUS, Pertti 1973. Joukkotiedotus piilovaikuttajana. Keuruu: Otava.

HEMÁNUS, Pertti 1975. Propaganda sanomalehdissä. Keuruu: Otava.

HEMÁNUS, Pertti – Tervonen, Ilkka 1986. Totuuksista utopioihin. Keuruu: Otava.

"Humalamäen hypyssä loukkaantui yhdeksän ihmistä vuonna 1984".

Keskisuomalainen 24.8.1996.

HUOVILA, Tapani 1990: Uutiskynnys ylittyy. Jyväskylä: Tietopaketti Oy.

HÄYRINEN, Reijo – Laine, Leena 1989. Suomi urheilun suurvaltana.

Liikuntatieteellisen Seuran julkaisu n:o 115. Vammala:

Liikuntatieteellinen Seura.

JOKINEN, Arja – Juhila, Kirsi. Valtasuhteiden analysoiminen. Teoksessa Jokinen,

Arja – Juhila, Kirsi – Suoninen, Eero. Diskurssianalyysin aakkoset.

Jyväskylä: Vastapaino.

JOKINEN, Arja – Juhila, Kirsi – Suoninen, Eero. Diskursiivinen maailma:

teoreettiset lähtökohdat ja analyyttiset käsitteet. Teoksessa Jokinen,

Arja – Juhila, Kirsi – Suoninen, Eero. Diskurssianalyysin aakkoset.

Jyväskylä: Vastapaino.

Journalistin ohjeet 1992. Forssa: Suomen Sanomalehtimiesten liitto ry.

JUPPI, Joel 1995. Suomen julkinen liikuntapolitiikka valtionhallinnon näkökulmasta

vuosina 1917-1994. Studies in Sport, Physical Education and Health

n:o 36. Liikuntatieteellisen Seuran julkaisu n:o140. Jyväskylä:

Jyväskylän yliopisto.

JYRKIÄINEN, Jyrki – Savisaari, Eero 1994. Sanomalehdistön nykytila. Teoksessa

Nordenstreng, Kaarle – Wiio, Osmo A. (toim.). Joukkoviestintä

Suomessa. Porvoo: Weilin+Göös.

JÄRVIKOSKI, Timo 1994. Ympäristöliike suomalaisessa politiikassa. Teoksessa

Massa, Ilmo – Sairinen, Rauno (toim.). Ympäristökysymys.

Ympäristöuhkien haaste yhteiskunnalle. Helsinki: Gaudeamus.

KAHELIN, Juhani 1994. Marginaalisesta ympäristöpolitiikasta ekokulttuuriin.

Teoksessa Massa, Ilmo – Sairinen, Rauno (toim.). Ympäristökysymys.

Ympäristöuhkien haaste yhteiskunnalle. Helsinki: Gaudeamus.



KARISTO, Antti – Takala, Pentti 1990. Suomi muuttuu. Näkökumia elintason, elämäntavan ja sosiaalipolitiikan muutokseen. Porvoo: WSOY.

KERÄNEN, Esko 1984. Muuttuva työnkuva. Toimitustyön differentioitumiskehitys Suomen sanomalehdistössä. Suomen sanomalehdistön historia -projektin julkaisuja N:o 24. Helsinki: SSLH.

KLEMOLA, Pertti 1981. Helsingin Sanomat. Sananvapauden monipoli. Keuruu: Otava.

LAAKSONEN, Heidi. Median marginalisoimat eli vähän tutkimusta, paljon mielipiteitä ja jonkin verran juoruja. Muutoksen Kevät 4/1997.

LAATIKAINEN, Erkki. Uusien avausten aika on nyt käsillä. Keskisuomalainen 7.1.1996.

LUOSTARINEN, Heikki 1994. Mielen kersantit. Julkisuuden hallinta ja journalistiset vastastrategiat sotilaallisissa konflikteissa. Juva: Hanki ja jää.

MASSA, Ilmo 1994. Pohjoinen luonnonvalloitus. Suunnistus ympäristöhistoriaan Lapissa ja Suomessa. Tampere: Gaudeamus.

McQUAIL, Denis 1994. Mass Communication Theory. An Introduction. 3rd edition. Great Britain: SAGE Publications.

MIETTINEN, Jorma – Kalliomäki, Ilkka – Suominen, Elina 1981. Journalistinen työprosessi. 3. painos. S.I.: Gaudeamus.

"Moottoriturheilulla suotuisat näkymät, mutta... Riskejä on karsittava".  
Keskisuomalainen 21.8.1985

MOUSSAIEFF MASSON, Jeffrey – McCarthy, Susan 1996. Kun norsut itkevät. Eläinten tunne-elämä. Toinen painos. Suomentanut Tiina Ohinmaa. Juva: WSOY.

Muutoksen Kevät 1/1996.

NIEMINEN, Sami 1994. Kysynnän ja tarjonnan kohtaaminen sanomalehti Keskisuomalaisen urheilusivuilla. Journalistiikan pro gradu -työ.

Jyväskylän yliopiston viestintätieteiden laitos.

NYGÅRD, Toivo 1987: Poliittisten vastakohtaisuuksien jyrkentyminen sanomalehdistössä. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.). Suomen lehdistön historia 2. Sanomalehdistö suurlakosta talvisotaan. Kuopio: Kustannuskiila Oy.

Nykysuomen sivistyssanakirja. Vierasperäiset sanat. 1995. Nykysuomen laitos (toim.). Juva: Suomalaisen kirjallisuuden seura, WSOY.

NYLUND, Juha 1983. Ralliteiden suomalaiset sankarit. Espoo: Weilin+Göös.

OKKONEN, Antero 1974. Toimittajan työ I. Hämeenlinna: Karisto Oy.

"ON uskoa, ON huolia". Keskisuomalainen 21.8.1985

"Periaatteiden julistus". Muutoksen kevät 1/1996.

PARKKONEN, Markku 1991. Uutinen on tekijänsä lapsi. KävelyVauhti-toimikunnan uutisoinnin kriteerit ja sisällöt elokuussa 1991. Journalistiikan proseminaari -työ. Jyväskylän yliopiston viestintätieteiden laitos.

PERKO, Touko 1991. Suomalainen urheilulehdistö. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.). Suomen lehdistön historia 9. Erikoisaikakauslehdet. Jyväskylä: Kustannuskiila Oy.

PUHAKKA, Sirpa– RIDEELL, Seija 1996. Poliitikkaa ja politiikkaa uutisessa. Hallitus, oppositio ja Helsingin Sanomat. Teoksessa Luostarinen, Heikki – Kivikuru, Ulla-Maija – Ukkola, Merja. Sopulisilppuri. Mediakritiikin näkökulmia. Jyväskylä: Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus.

PÄNKÄLÄINEN, Seppo 1991. Urheilujournalismin synty ja kehitys suomalaisessa päivälehdistössä ennen vuotta 1945. Kuningas jalkapallon julkisuustarina. Tiedotusopin lisensiaattityö. Tampereen yliopisto.

PÄNKÄLÄINEN, Seppo 1993. Suomalainen doping. Tampere: Hanki ja jää.

"Ralli pysyy rahalla Jyväskylässä". Keski-suomalainen 4.3.1997.

"Ralliautoilu säilyttänyt suosionsa. Vastustajien määrä kasvanut hyvin hitaasti".  
Keski-suomalainen 22.8.1990.

RANNIKKO, Pertti 1994. Ympäristökamppailujen aallot. Teoksessa Lehtinen, Ari  
– Rannikko, Pertti (toim.). Ympäristökamppailujen uusi aalto.  
Gaudeamus. Tampere 1994.

SALMINEN, Esko 1988. Sitoutumattomuuden ja laajenevan informaation aika  
1950-1980. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.). Suomen lehdistön  
historia 3. Sanomalehdistö sodan murroksesta 1980-luvulle. Kuopio:  
Kustannuskiila Oy.

SALO, Hannu – Niskanen, Ilkka – Oittinen, Anu – Puronaho, Kai – Laihia, Kaisa –  
Meriläinen, Jarmo J. – Suomi, Kimmo 1997. Jyväskylän Suurajot.  
Ympäristövaikutusten arviointi. Tutkimuksen loppuraportti. Jyväskylän  
yliopiston ympäristöntutkimuskeskus ja liikunnan sosiaalitieteiden laitos.

SALOKANGAS, Raimo 1987: Puoluepolitiikka ja uutisjournalismi muuttuvilla  
lehtimarkkinoilla. Teoksessa Tommila, Päiviö (toim.). Suomen lehdistön  
historia 2. Sanomalehdistö suurlakosta talvisotaan. Kuopio:  
Kustannuskiila Oy.

Seitsemän Uutiset. MTV 3. 22.01.1997.

"Silta yli kärjistysten. Rallin ystäville ja vihaajillakin yhteisiä päämääriä".  
Keski-suomalainen 2.8.1990

SUHONEN, Pertti 1994. Mediat, me ja ympäristö. Tampere: Hanki ja jää.

"Suurajojen riitapukarit neuvonpitoon. "Tapaaminen kaikkien yhteinen etu".  
Keski-suomalainen 12.8.1990

SUURONEN, Jukka 1995. Muuttunut urheilukulttuuri, muuttuneet urheilusivut.  
Helsingin Sanomien ja Keski-suomalaisen urheilusivujen sisältö vuosina  
1959 ja 1989. Journalistiikan pro gradu -työ. Jyväskylän yliopiston  
viestintätieteiden laitos.

- TEIKARI, Erkki 1981. Sanomalehdistön taustavoimat. Teoksessa Salminen, Esko (toim.), Sanomalehdistö Suomessa. Viestintätutkimuksen Seuran julkaisusarja n:o 4. Espoo: Weilin+Göös.
- TOMMILA, Päiviö 1973. Keski-Suomen lehdistö 1886-1917. Osa 2. Jyväskylä: Oy Keskisuomalainen.
- TOMMILA, Päiviö – Raitio, Tuire 1979. Keski-Suomen lehdistö 1945-1978. Osa 4. Jyväskylä: Oy Keskisuomalainen.
- TULOKAS, Raija 1990. Suomalaiset ja ympäristö, Helsinki: Tilastokeskus,
- "Tuore asennetutkimus: suomalainen on pinnallinen ja yksilöllinen nautiskelija". Keskisuomalainen. 4.1997.
- UKKONEN, Olavi (toim.) 1990. Jyväskylän Suurajot 1951-1990. Jyväskylä: Jyväskylän Suurajot r.y.
- UUSITALO, Liisa 1986. Suomalaiset ja ympäristö. Tutkimus taloudellisen käyttäytymisen rationaalisuudesta. Sarja A:49. Helsinki: The Helsinki School of Economics.
- VANHANEN, Erkki – Erola, Lasse 1987. Superautojen aika. Ralliautoilun vuosikirja 1986-1987. Helsinki: EV-team.
- "15 000 seurasi lähtöä". Helsingin Sanomat 19.8.1961.
- VÄLIVERRONEN, Esa 1996. Ympäristöuhkan anatomia. Tiede, mediat ja metsän sairaskertomus. Jyväskylä: Vastapaino.
- WAHLSTRÖM, Erik 1994. Ympäristöriskit. Kokonaiskuvaa etsimässä. Jyväskylä: Schildts.
- WIIO, Osmo A. 1994. Johdatus viestintään. 6. uudistettu laitos. Porvoo: Weilin+Göös.
- "Wikman ja Kivimäki Suurajojen johtoon". Keskisuomalainen 2.11.1996.