

# **Viittomakielisen keskustelun rytmitys autossa risteystilanteessa**

**Maisterintutkielma  
Maarit Widberg-Palo  
Suomalainen viittomakieli  
Kieli- ja viestintätieteiden laitos  
Jyväskylän yliopisto  
kevät 2020**

## JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

<b>Tiedekunta</b> Humanistis-yhteiskuntatieteellinen	<b>Laitos</b> Kieli- ja viestintätieteiden laitos
<b>Tekijä</b> Maarit Widberg-Palo	
<b>Työn nimi</b> Viittomakielisen keskustelun rytmitys autossa risteystilanteessa.	
<b>Oppiaine</b> Suomalainen viittomakieli	<b>Työn laji</b> Maisterintutkielma
<b>Aika</b> maaliskuu 2020	<b>Sivumäärä</b> 61 + liitteet 2 s.
<p>Viittomakielinen vuorovaikutus autossa on monella tapaa monimutkaisempaa kuin kasvokkain tapahtuva vuorovaikutus. Keskustelun osallistujien lisäksi on huomioitava samaan aikaan muuta liikennettä, toimittava omalta osaltaan liikenteen sujumisen kannalta ja samalla osattava rytmittää keskustelua, jossa ei ole mahdollisuutta jatkuvaan katsekontaktiin. Pysin saamaan maisterintutkielmassani vastauksia seuraaviin tutkimuskysymyksiin: <i>Miten viittomakielinen keskustelu rytmittyy ja millaisia kehollisia resursseja käytetään autossa risteystilanteessa?</i> Tutkimuskysymysten avulla on tarkoitus löytää vastauksia siihen, millä tavalla esimerkiksi mahdollisella osoitukseksi, katseella tai kehon osalla voi rytmittää viittomakielellä tapahtuvaa vuorovaikutusta.</p> <p>Aineisto koostuu hieman yli minuutin pituisesta autossa risteystilanteessa tapahtuvasta viittotusta keskustelusta, joka kuvattiin kahdella laajakuvavideokameralla. Tuulilasiin kiinnitetty kamera kuvasi kahta keskustelijaa eli kuljettajaa ja matkustajaa edestäpäin. Toinen, taustapeiliin kiinnitetty kamera, kuvasi ajonäkymää. Videoaineisto annotointiin ELAN-ohjelmalla ja analysoitiin keskusteluanalyysimenetelmällä.</p> <p>Tulokset osoittivat, että jaettu vastuu ajamisesta ulottuu aineiston perusteella kuljettajan lisäksi matkustajaan. Molemmat seuraavat aktiivisesti ajolinjaa ja rytmittävät viittomisensa autoa ympäröivän tilanteen mukaan. Viittominen joko hidastuu tai nopeutuu sekä yksittäistä viittomaa toistetaan tarvittaessa. Viittoman jäädyttäminen, eli viittomisen keskeyttäminen jättämällä viittoman paikoilleen, on yksi keino joko pitää puheenvuoro itsellään tai rytmittää viittomista liikenteen mukaan. Viittoja muun muassa jättää käden pystyyn odottamaan keskustelun jatkumista. Keskustelujaksoa ohjataan käsillä siten, että käden tai käsien nostaminen aloittaa keskustelujakson. Vastaavasti käden tai käsien laskeminen syliin kertoo jakson päättymisestä. Autossa tapahtuva viittomakielinen keskustelu eroaa arkivuorovaikutuksesta muun muassa siinä, että keskinäistä katsekontaktia ei välttämättä tarvita viestin ymmärtämisen kannalta. Keskusteluun tulee myös useita keskeytyksiä, joita ei pahoitella. Viittomisessa on myös runsaasti toistoja, etenkin yksittäisten viittomien kohdalla.</p>	
<b>Asiasanat</b> Viittomakieli, viittomakielinen keskustelu, vuorovaikutus, keskusteluanalyysi, ajaminen	
<b>Säilytyspaikka</b> JYX-julkaisuarkisto	
<b>Muita tietoja</b> Tiivistelmä suomalaisella viittomakielellä: <a href="https://m3.jyu.fi/jyumv/ohjelmat/hum/kivi/suomalainen-viittomakieli/pro-gradu-tutkielmien-tiivistelmat/pro-gradu-tutkielmat-s-o/widberg-palo-maarit">https://m3.jyu.fi/jyumv/ohjelmat/hum/kivi/suomalainen-viittomakieli/pro-gradu-tutkielmien-tiivistelmat/pro-gradu-tutkielmat-s-o/widberg-palo-maarit</a>	

## JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

<b>Faculty</b> Faculty of Humanities and Social Sciences	<b>Department</b> Department of Language and Communication Studies
<b>Author</b> Maarit Widberg-Palo	
<b>Title</b> Pacing a signed conversation in a car while navigating an intersection.	
<b>Subject</b> Finnish Sign Language	<b>Level</b> Master's thesis
<b>Month and year</b> March 2020	<b>Number of pages</b> 61 + appendixes 2 p.
<p>Compared to regular face-to-face interaction, sign language communication that takes place in a car is in many ways more complicated. In addition to focusing on the participants, one must pay attention to traffic, do their part in ensuring that traffic runs smoothly, and simultaneously know how to pace a conversation when there is no possibility of continuous eye contact. In my Master's thesis, I aim to answer the following research questions: How is a signed conversation paced and what kinds of bodily actions are used when the participants are in a car and navigating an intersection? With these research questions I intend to find answers to how one can pace signed interaction, for example with a gaze, pointing or using a body part.</p> <p>The material consists of a 23-minute-long signed conversation taking place in a car while driving in intersections. It was recorded with two wide-angle lens video cameras. One camera, mounted on the windscreen, filmed the two participants, i.e. the driver and the passenger, from the front. The second camera was attached to the rear-view mirror and filmed the driving view. The video material was annotated with ELAN and analysed using the method of Conversation analysis.</p> <p>Based on the data, the shared responsibility of driving extends not only to the driver but to the passenger as well. Both follow the driving line actively and pace their signing based on the situation outside the car. The signing either slows down or speeds up and single signs are repeated if necessary. Freezing, or 'holding', a sign is one way to either keep a turn or to pace the signing based on traffic. For example, a signer leaves a hand up while waiting for the conversation to continue. The conversation is regulated with hands; raising a hand or hands initiates an episode of conversation. Similarly, lowering a hand or hands on one's lap indicates a finished episode. One difference between regular signed interaction and a conversation in a car is that shared eye contact may not be necessary for understanding the message. There are also several interruptions in the conversation, which are not apologised for. Compared to regular interaction a conversation in a car also includes more repetition, especially of single signs.</p>	
<b>Keywords:</b> Sign Language, a signed conversation, interaction, conversation analysis, driving	
<b>Depository</b> JYX – Digital Archive	
<b>Additional information</b> The abstract in Finnish Sign Language: <a href="https://m3.jyu.fi/jyumv/ohjelmat/hum/kivi/suomalainen-viittomakieli/pro-gradu-tutkielmien-tiivistelmat/pro-gradu-tutkielmat-s-o/widberg-palo-maarit">https://m3.jyu.fi/jyumv/ohjelmat/hum/kivi/suomalainen-viittomakieli/pro-gradu-tutkielmien-tiivistelmat/pro-gradu-tutkielmat-s-o/widberg-palo-maarit</a>	

# SISÄLLYSLUETTELO

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>1</b>
<b>2 VIITTOMAKIELINEN VUOROVAIKUTUS</b>	<b>3</b>
2.1 Keskustelu viittomakielellä	4
2.2 Vuoropuhelun rakentuminen viittomakielisessä keskustelussa	9
<b>3 VUOROVAIKUTUSTOIMINTA AUTOSSA</b>	<b>18</b>
3.1 Vuorovaikutustoiminnan jäsentyminen ajaessa	19
3.2 Viittomakielinen vuorovaikutus autossa	20
<b>4 TUTKIMUSMENETELMÄT JA AINEISTO</b>	<b>22</b>
4.1 Keskusteluanalyysi menetelmänä	22
4.2 Aineisto	23
4.3 Aineiston keruu	24
4.4 Aineiston litterointi ja analyysi	27
<b>5 TUTKIMUKSEN TULOKSET</b>	<b>32</b>
5.1 Keskustelujakson aloittaminen ja päättäminen	32
5.2 Puheenvuoron jäsentyminen	34
5.3 Kuuntelijan toiminta	38
5.4 Jaettu vastuu ajamisesta	41
<b>6 POHDINTA</b>	<b>44</b>
6.1 Johtopäätökset	44
6.2 Tutkimuksen luotettavuus	51
6.3 Lopuksi	52
<b>LÄHTEET</b>	<b>55</b>
<b>LIITTEET</b>	

# 1 JOHDANTO

Pyrin maisterintutkielmassani löytämään vastauksia seuraaviin kysymyksiin: *Miten viittomakielinen keskustelu rytmittyy ja millaisia kehollisia resursseja käytetään autossa risteystilanteessa?* Toivon löytäväni tutkimuskysymyksilläni vastauksia siihen, millä tavalla esimerkiksi mahdollisella osoituksella, katseella tai kehon osalla voi rytmittää viittomakielellä tapahtuvaa vuorovaikutusta. Haluaisin myös löytää tutkimuskysymysteni kautta selvyyden siihen, millä tavalla viittomakielinen keskustelu toimii suhteessa auton sijaintiin sekä ajamisen ja muun liikenteen kanssa.

Kiinnostukseni aiheen tutkimukseen juontuu lapsuudestani. Minulla on kuurot vanhemmat, ja lapsuudenperheessäni käytetty kieli oli suomalainen viittomakieli. Minulla oli pienenä perheemme autossa vakiopaikka takapenkillä kuljettajan ja matkustajan välissä, sillä näin pystyin helpoiten seuraamaan vanhempieni käymää viittomakielistä keskustelua. Kerran äkkijarrutuksen sattuessa lensin päin kojelautaa, ja sen jälkeen en saanut enää istua keskellä. Opin vuosien mittaan tarkkailemaan pelkästään kuljettajaa sekä matkustajan käsiä seuraamalla, mistä aiheesta etupenkillä keskusteltiin. Nykyään minulla on kuuro aviomies ja kuurot lapset, ja kotona käytetty kielemme on myös suomalainen viittomakieli. Keskustelu autossa on usein vilkasta, myös etu- ja takapenkin välillä. Viittomakieliselle keskustelulle luodaan pakostakin pelisäännöt, koska liikenne menee turvallisuussyistä kaiken edelle.

Kun yhdistän lapsuudenmuistoni ja nykyisen kokemukseni, olen usein miettinyt, mitkä tekijät edesauttavat syvällisistä asioista keskustelemista viittoen autossa, koska viittomakielinen vuorovaikutus vaatii usein katsekontaktia. Kokemukseni mukaan autossa viittojen keskinäinen katsekontakti on vähäistä, koska katse keskittyy liikenteeseen. Mitkä tekijät edesauttavat viittomakielisen keskustelun sujuvuutta? Tästä heräsi kiinnostus aiheen tutkimiseen. Mahdollisuus tutkimuksen tekemiseen tuli eteen keväällä 2017 Jyväskylän yliopiston *Multimodal discourse studies* -kurssilla, jossa teimme opiskelukaverini kanssa pienimuotoisen tutkimuksen autossa tapahtuvan viittomakielisen ja puhekielisen vuorovaikutuksen rytmittämisen samankaltaisuuksista ja eroista. Havaitimme, että muun muassa katsekontakti autossa olijoiden välillä on paljon vähäisempää puhekielisessä keskustelussa kuin viittomakielisessä jo erilaisen tuottamis- ja vastaanottamistavan takia. Pään kääntyily on viittomakielisessä keskustelussa lähes jatkuvaa, kun taas puhekielisessä keskustelussa se painottuu risteystilanteeseen. (Puhto & Widberg-Palo 2017.)

Autossa tapahtuvaa puhekielistä keskustelua tai vuorovaikutteista toimintaa on tutkittu paljon. Haddington (2012) tarkastelee tutkimuksessaan sitä, millä tavoin autossa olevat osallistujat aloittavat sosiaalisen navigoinnin eli suunnistavat yhdessä paikasta toiseen. Haddingtonin, Nevilen ja Keisasen (2012) artikkeli käsittelee muun muassa sitä, miten auton liikkuminen ajassa ja tilassa vaikuttaa autossa tapahtuvaan vuorovaikutukseen. Autossa olevien keskinäistä vuorovaikutusta on tutkittu, ja myös sitä, miten auton liikkuminen ajassa ja tilassa vaikuttaa autossa tapahtuvaan vuorovaikutukseen. (mm. Haddington, Nevile & Keisanen 2012, Haddington & Rauniomaa 2011.) Vastaavanlaisia tutkimuksia viittomakielisestä autossa tapahtuvasta keskustelusta on tehty kuitenkin vain muutama, ja kaikki ulkomailla (mm. Hamilton 2013, Keating & Mirus 2004). Hamilton (2013) on selvittänyt väitöskirjassaan sitä, miten kuurot kuljettajat selviytyvät ajoympäristössään puuttuvasta kuulosta huolimatta, sekä sitä, miten kuljettaja kommunikoi matkustajan tai matkustajien kanssa. Keating ja Mirus (2012) ovat tutkineet muun muassa sitä, miten viittojan viittominen viittomatilassa muuttuu sitä mukaa, kenen kanssa hän viittoo. Esimerkiksi kuljettajan viittoessa takapenkin matkustajalle peilin kautta kaksikäiset viittomat viitotaan yhdellä kädellä ja hieman yläpainotteisesti. Etupenkillä olevan matkustajan kehon orientaatio muuttuu myös, jos autossa on kuljettajan lisäksi takapenkillä oleva matkustaja. Suomessa aiheesta ei ole lainkaan tutkimuksia, joten työni on suomalaisittain mielenkiintoinen.

Multimodaalisuus on ylipäättään viittomakielialalla nuorehko tutkimusala, ja aihepiiristä on Suomessa tehty vain yksi väitöskirja ja muutama maisterintutkielma. Tapio (2013) tutki väitöskirjassaan multimodaalisesta näkökulmasta viittomakielisten vuorovaikutusta englannin tunneilla. Kujanpään (2016) pro gradu -tutkielma puolestaan keskittyi viittomakielisten oppilaiden multimodaalisiin resursseihin suomen kielen tunneilla. Laine (2016) käytti pro gradu-tutkielmassaan multimodaalista näkökulmaa tutkiessaan viittomakielen tulkin katsekontaktia tulkkaustilanteessa. Maisterintutkielmani tuo tähän uuden kontekstin: viittomakielisen vuorovaikutuksen autossa.

## 2 VIITTOMAKIELINEN VUOROVAIKUTUS

Kääntä ja Haddington (2011) toteavat, että vuorovaikutus ymmärretään kokonaisvaltaisena toimintana, jossa kielellä ei ole erityisasemaa merkitysten luomisessa ja tulkinnassa. Osallistujat hyödyntävät vuorovaikutuksessa puheen (kielen) lisäksi erilaisia kehollisia resursseja, kuten katseita, eleitä, kehon asentoa ja kasvojen ilmeitä ymmärtääkseen, mitä toinen tekee ja tarkoittaa. He määrittelevät multimodaalisen vuorovaikutuksen ihmisten reaaliaikaiseksi ja kasvokkain tapahtuvaksi keskusteluksi, jossa multimodaalisuudella viitataan puheen lisäksi niihin vuorovaikutuksen keinoihin, joilla on tärkeä tehtävä ymmärtämisessä ja ymmärretyksi tulemisessä. He kuvailevat myös multimodaalisen vuorovaikutuksen olevan ”viestintää, jossa ihmiset hyödyntävät yhtäältä omaa fysiikkaansa, kuten puhetta, kehoa, eleitä, prosodiaa ja kasvoniilmeitä, ja toisaalta senhetkistä ympäristöään, kuten esineitä, tilaa, paikkaa ja liikettä ymmärtääkseen, mitä toinen tekee tai tarkoittaa” (Kääntä & Haddington 2011:11).

Vuorovaikutus on myös sitä, että osallistujat voivat erilaisilla teoillaan, esimerkiksi tervehdyksellä, kysymyksellä tai kannanotolla, kutsua toisen osallistumaan yhteiseen toimintaan: vastaamaan tervehdykseen tai esittämään pyydetyn tiedon tai oman kantansa puheena olevasta asiasta. Tällä tavoin vuorovaikutuksen osallistujien vuorot kytkeytyvät toisiinsa ja muodostavat toiminnallisia kokonaisuuksia eli toimintajaksoja. Toimintajaksoja nimitetään keskustelunanalyysissä myös sekvensseiksi. (Raevaara 2016: 143.) Keskustelu on siihen osallistuvien jakamaa monikanavaista yhteistoimintaa, jossa toiminnan tarkoitus ja lausuman merkitys rakennetaan yhdessä. Puhuttujen sanojen ohella keskustelijoiden äänensävyt, ilmeet, katset, kehon asennot, eleet ja kaikenlainen toiminta fyysisessä ympäristössä luovat vuorovaikutuksen kokonaisrakenteen sekä kontekstin, jossa puhuttu lausuma ja puhujan toiminta kokonaisuudessaan tulkitaan. Ilmeet ja eleet ovat keskeisiä visuaalisen ilmaisun keinoja sosiaalisessa vuorovaikutuksessa. (Peräkylä 2016: 63.)

Vaikka Kääntä ja Haddington (2011: 11–12) toteavat kielen olevan tärkeä ja tehokas keino yhteisymmärryksen luomisessa, iso osa viestinnästä on nonverbaalista, eli katsetta ja kehonosia käytetään yhdessä kielen kanssa merkitysten viestimiseen. Katse ja ilmeet toimivat kommunikaation välineinä, ja niiden avulla vuorovaikutuksen osallistujat voivatkin toimittaa mitä moninaisimpia tehtäviä aina tervehtimisestä torumiseen. Toisin kuin puhe ja kielenkäyttö, katset, ilmeet ja muut kehon ilmaisut välittävät sanattomia viestejä ympärillämme oleville ihmisille myös tiedostamattamme. (Lindholm, Stevanovic & Peräkylä 2016: 16.) Kääntä ja Haddington (2011) toteavat kuitenkin, etteivät esimerkiksi eleiden ja kehon välityksellä viestittävä

merkitykset ole kaikilla samalla tavalla systemaattisia ja strukturoituja kuin puhutut kielet. He viittaavat tässä viittomakieleihin, joissa esimerkiksi kehon asennoilla on oma kielellinen merkityksensä.

## 2.1 Keskustelu viittomakielellä

Viittomakielet ovat gesturaalis-visuaalisia kieliä, eli niitä tuotetaan käsillä, vartalolla ja kasvoilla sekä eleillä ja ilmeillä, ja niitä vastaanotetaan pääosin näköaistin avulla. Viittominen täytyy siis nähdä, mutta sen voi myös tuntea. Kuurosokea henkilö vastaanottaa viittomia tuntoaistin kautta taktiilisesti eli kädestä käteen viittomalla. Viittova henkilö pyrkii käyttämään hyväkseen kaikkia mahdollisia visuaalisia keinoja kielellisen viestin välittämiseen sävyineen, ja tällä varmistetaan muun muassa se, että keskustelukumppani voi seurata viittojaa. Käsien lisäksi kulmakarvoilla, katseella, silmillä ja suulla sekä keholla on tärkeä kieliopillinen merkitys. Kulmakarvojen avulla voi ilmaista kysymystä tai topiikkia, suulla muotoa ja etäisyyttä. Silmien räpsäyttäminen on eräs viittomakielen tärkeimmistä keinoista merkitä rajoja. Pään ja vartalon liikkeitä käytetään lauseenrakenteen tasolla sidonnaiskeinoina, kysymys- ja kieltolauseen muodostamisessa, pää- ja sivulauseen merkitsemisessä tai kieliopillisina ilmaisukeinoina. (mm. Jantunen 2003, Keating & Mirus 2012: 291, 293, Savolainen 2000: 183, Senghas & Monaghan 2002: 74.)

Yleensä viittomat tuotetaan viittojan edessä olevaan tilaan eli neutraalitilaan (ks. kuva 1).





Kuva 1. Suomalaisen viittomakielen neutraalitila (Savolainen 2000)

Neutraalitila on viittojan edessä oleva alue, jossa kädet liikkuvat luonnollisesti ja helposti. Alue ei ole tarkkaan rajattu, vaan se laajenee viittomasta riippuen horisontaalisesti tai vertikaalisesti, lähelle tai kauemmas viittojan vartalosta. Viittomien paikantaminen on viittomakielen lauseopin kannalta olennainen rakenne-elementti. Jokin asia paikannetaan, eli sidotaan paikkaan, esimerkiksi neutraalitilaan. (Rissanen 2000: 156–157.) Kuvassa 2 viittoja sijoittaa eli paikantaa ensimmäisen asian eteensä viistosti oikealle, jonka jälkeen hän paikantaa toisen asian itsestään vasemmalle puolelle.



Kuva 2. Viittomatilan käyttäminen (Jyväskylän yliopiston viittomakielen keskus 2018)

Näin ollen vastaanottajalla on silmiensä edessä tietyille asioille tietyt paikat. Keskustelun edetessä riittää, että viittoja viittaa aiemmin paikantamiinsa asioihin esimerkiksi osoittamalla. (Rissanen 2000: 157.) Kuvassa 3 on tyypillisin viittomistilanne, joka on Rissanen (1985:15) mukaan kasvokkain tapahtuva kommunikointi.



Kuva 3. Kasvokkain tapahtuva kommunikointi (Jyväskylän yliopiston viittomakielen keskus 2018)

Kasvokkain tapahtuvassa kommunikaatiossa viittojat näkevät toisensa esteettömästi ja valaistus on riittävän hyvä. Coates ja Sutton-Spence (2001: 508) mainitsevat artikkelissaan, että viittojien ihanne-etäisyys toisistaan on noin kuusi jalkaa eli hieman yli 180 cm. Autossa tapahtuva keskustelu käydään siten, että kuljettaja ja matkustaja istuvat vierekkäin kasvot kohdistettuna samaan suuntaan. Tällöin viittojat joutuvat kääntämään kasvonsa toisiinsa päin, jotta viittominen nähdään (ks. kuva 4).



Kuva 4. Autossa tapahtuva kommunikointi (oma aineisto)

Useasti puitteet, joissa vuorovaikutus käydään, eivät kuitenkaan ole viittomakieliselle vuorovaikutukselle optimaaliset, ja viittojat joutuvat mukauttamaan viittomistaan olosuhteiden mukaan. Esimerkiksi jotkut kuulonäkövammaiset pystyvät vastaanottamaan viittomia visuaalisesti rajalliseen näkökenttään, jolloin viittojan on sovitettava viittomat vastaanottajan näkökenttään sopivaksi. (Mesch 2004: 21.) Tutkiessaan videopuhelun välityksellä tapahtuvaa keskustelua Keating ja Mirus (2004: 266) havaitsivat, että viittojat mukauttivat viittomistaan tilanteesta riippuen. Viittoja saattoi joko pienentää viittomistaan, sijoittaa viittoman eri paikkaan tai viittoa lähempänä kameraa (ks. kuva 5).



Kuva 5. Viittoman mukauttaminen viittomassa KOIRA (Jyväskylän yliopiston viittomakielen keskus 2018 ja oma aineisto)

Kuvassa 5 vasemmalla viittojan viittoma KOIRA on perusviittoma, eli viittoman paikka on sijoitettu alavartaloon. Koska videopuhelun aikana muodostuva viittomatila on rajallinen, oikeanpuoleisessa kuvassa videopuhelussa oleva viittoja viittoo KOIRA-viittoman edessään olevassa neutraalitulassa käyttäen apuna ei-dominoivaa vasenta kättään kuvaamaan alavartaloa.

Viittomakielissä puhujat käyttävät hyväkseen muita kuin kielioppiin kuuluvia eleitä ja kasvojen ilmeitä. (Kääntä & Haddington 2011: 11–12.) Emmorey (1999) kuvailee, että viittomakielisessä keskustelussa viittoja luo eleitä, mutta ei samalla tavalla kuin puhekielinen henkilö. Viittojat eivät Emmoreyn mukaan luo spontaaneita käsieleitä viittomisen yhteydessä eivätkä rytmitä viittomistaan eleiden avulla kuten puhekielinen henkilö rytmittää puhetta käsillään. Viittojat sen sijaan tuottavat manuaalisia eleitä viittomisen sijasta, ja nämä eleet ovat usein ikonisia eli kuvailevia ja saattavat olla myös metaforisia. Viittojat käyttävät kasvojaan myös rytmitykseen. Viittojilla on Emmoreyn (1999) mukaan laajempi elevalikoima eri tasoilla kuin puhekielisillä. Viittomakielisessä keskustelussa nämä vuorovaikutteiset eleet auttavat säätelemään dialogin kulkua keskustelun sisällä tai sen aikana. Puhutussa keskustelussa vuorovaikutteinen ele on esimerkiksi käden ojentaminen kämmenpuoli ylöspäin, mikä tarkoittaa vuoron luovuttamista. Jos puhuja elehtii kädellään itseensä päin, niin se tarkoittaa halua saada puheenvuoro itselleen. Viittomakielisessä keskustelussa vastaava ilmaisu on pääosin kädellä heiluttaminen. (Emmorey 1999: 154–156.)

Sanattomaan viestintään kuuluu myös nonverbaalisia signaaleita, joita muun muassa Ekman (1999: 45–50) kuvailee embleemeiksi ja illustraattoreiksi. Nämä kaikki yhdessä ovat regulaattoreita, eli ne säätelevät keskustelun kulkua. Embleemit ovat eleitä, joilla on vakiintunut merkitys, kuten esimerkiksi peukalon nostaminen (Kääntä & Haddington 2011: 18). Embleemit ovat sosiaalisen toiminnan kautta opittuja ja vaihtelevat eri kulttuureissa. Yhdysvalloissa ja Suomessa tiedetään, mitä keskisormen näyttäminen tarkoittaa, mutta Isossa-Britanniassa käytetään etu- ja keskisormea kämmenselkä pois päin itsestä tarkoittamaan samaa ilmaisua. Illustraattorien ilmaisuun käytetään Ekmanin mukaan yleensä käsiä, päätä ja jopa jalkoja. Niillä havainnollistetaan puheen kautta ilmaistua viestiä. Käsillä voi kuvailla tarkemmin esimerkiksi jonkun tilan avaruudellista suhdetta, joka ei tule ilmi pelkän puheen kautta. Kädet voivat myös rytmittää puhetta tai niillä voi painottaa jotakin asiaa puheen tukena. (Ekman 1999: 45–47.)

## 2.2 Vuoropuhelun rakentuminen viittomakielisessä keskustelussa

Keskustelu on maailman luonnollisin asia, mutta jos ei noudata keskustelun sääntöjä, tulee usein väärinymmärretyksi. Jokaisessa vuorovaikutteisessa tilanteessa on osin tiedostamattomat, osin tiedostetut keskustelun pelisäännöt. Puhuttujen kielten tutkimuksissa on havaittu ei-sanallisten resurssien, kuten esimerkiksi katseen, eleiden ja asennon, olevan keskeisessä asemassa hallittaessa keskusteluissa tapahtuvaa vuorottelua (mm. Groeber & Pochon-Berger, 2014: 121). Vuoron ottamisen menetelmät, katseen käyttö ja suhtautuminen päälle puhumiseen näyttävät

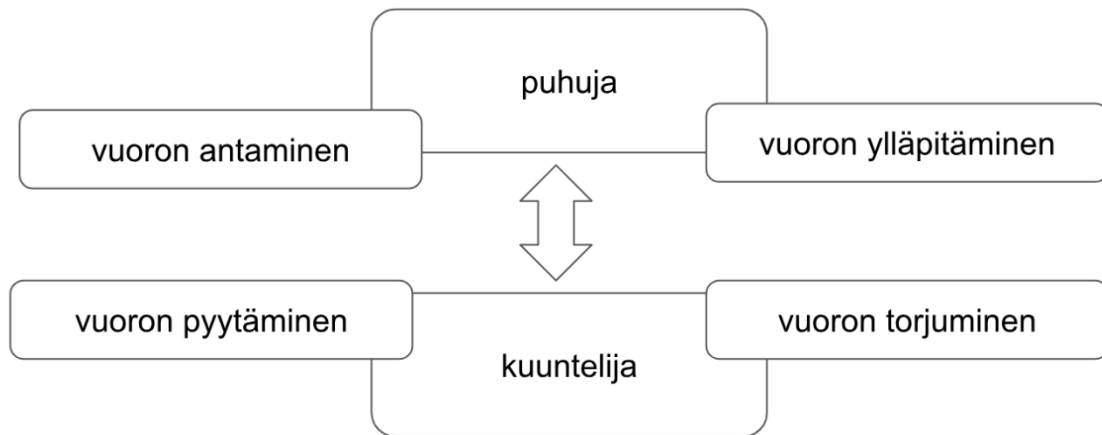
vaihtelevan kulttuureittain. Pohjoismaissa sallitaan paljon vähemmän päälle puhumista verrattuna Isoon-Britanniaan, jossa se on hyväksyttävämpää. Päälle puhumista tapahtuu useammin epämuodollisissa keskusteluissa kuin virallisissa. Mikäli ”päällekkäisinfo” edistää keskustelun kulkua, se on hyväksyttävämpää. (Baker & van den Bogaerde 2016: 73, 89.) Coates ja Sutton-Spence (2001: 511) toteavat, ettei keskeytys ole merkityksellinen jaetussa puhetilassa eli ryhmäkeskustelussa. Keskeyttäminen tai päälle puhuminen on siis ryhmäkeskustelussa hyväksyttävämpää. Toisaalta de Vos & Torreira & Levinson (2015) toteavat viittomakielten sietävän puhekieliä paremmin päällekkäispuhumisen (/viittomisen) jo visuaalisen modaliteetin sisältämien ominaisuuksien vuoksi. Puhuminen ääneen saattaa häiritä samanaikaista kuulemista tai kuuntelemista. Viittomakielisessä keskustelussa visuaalinen palaute ei häiritse viittomien tuottamista samalla tavalla kuin auditiivinen palaute puhutussa keskustelussa. (de Vos & Torreira & Levinson 2015: 183-184.)

Keskustelulla on aina alku ja loppu. Alun ja lopun välissä puhujan sekä kuuntelijan roolit vaihtuvat välillä, jopa useamman kerran. Coates ja Sutton-Spence viittaavat Edelskyn (1981) luomaan kahdenlaiseen puhetilaan viittomakielisessä keskustelussa: yksilöpuhetilaan (*singly-developed floor*) ja jaettuun puhetilaan (*collaboratively-developed floor*). Yksilöpuhetilassa yksi puhuja viittoo vuorollaan, ja jaetussa puhetilassa osallistuminen on avoin kaikille osapuolille, sillä kyseessä on ryhmäkeskustelu. Minimipalaute (*minimal response*) on jaetussa puhetilassa yksi osallistujien resurssi, jolla he osoittavat olevansa jollakin tavalla läsnä. Minimipalautteella on suurempi merkitys jaetussa kuin yksilöpuhetilassa. (Coates & Sutton-Spence 2001: 511, 521.) Osallistujien käsitys vuorojen vaihtumisesta riippuu siitä, kumpi puhetila on käytössä.

Yksilöpuhetilassa keskustelijat ottavat puhutilan yksi kerrallaan käyttöön. Vuorot seuraavat toisiaan järjestäytyneessä muodossa ilman keskeytyksiä tai päällekkäisyyksiä. Jaetussa puhetilassa vuoron merkitys on yksilöpuhetilaa pienempi. Vuoropuhelu jaetussa tilassa voi olla jaettu kahden tai useamman puhujan välillä, jolloin puheenvuoro voi tapahtua pikemminkin samaan aikaan kuin peräkkäin. (Coates & Sutton-Spence 2001: 511.)

Kuuntelijalla on erilaisia signaaleita tai vihjeitä, joilla hän ilmaisee puhujalle olevansa edelleen mukana. Primäärisin nonverbaalinen ilmaisu on pään nyökkääminen, mutta niitä ovat myös muut kasvojen ilmeet kuten esimerkiksi hymy, otsan rypistäminen ja kulmakarvojen liikkeet. (Knapp & Hall 2010: 426.) Kuuntelijalla on eri signaaleita eli keinoja (*listener responses*) saada puhuja jatkamaan puhumista: nyökkäykset, myötäilyhymähdykset, ja eteenpäin nojaaminen. Vuoron hakijaksi (*turn seekers*) sanotaan kuuntelijaa, joka pyrkii pääsemään yhteiseen

puhetilaan joko muuttamalla asentoaan tai aloittamalla muodostamaan sanoja huulillaan. (Ekman 1999: 50.)



Kuvio 1. Puhujan ja kuuntelijan roolit (Knapp & Hall 2010, soveltaen)

Vuoropuhelussa puhujilla ja kuuntelijoilla on eriytyneet selkeät roolit (ks. kuvio 1). Yleensä puhujalla painottuvat enemmän vuoron antamisen (*turn yielding*) ja vuoron ylläpitämisen (*turn maintaining*) roolit, kun taas kuuntelijalla vuoron pyytämisen (*turn requesting*) ja vuoron torjumisen (*turn denying*) roolit. Vuoron antaminen keskustelussa merkitsee kirjaimellisesti sitä, että puhuja luovuttaa vuoronsa ja olettaa toisen henkilön aloittavan puhumisen. Kysymys on selkein osoitus oman vuoron luovuttamisesta, varsinkin jos kysymyksen ohella vastaanottajaan on muodostettu katsekontakti (Knapp & Hall 2010: 424). Jos puhuja haluaa ylläpitää vuoroa itsellään, hän ilmaisee signaalein, ettei ole vielä luovuttamassa vuoroaan. Puhujan ääni saattaa nousta lausuman lopussa tai hän saattaa koskettaa kevyesti vastaanottajaa, mikäli vastaanottaja pyrkii puhumaan. (Knapp & Hall 2010: 425.)

Kun keskustelukumppani pyrkii puhutilaan eli pyytää vuoroa, epämuodollisissa tilanteissa hän saattaa nostaa sormensa, tai muodollisissa tilanteissa, esimerkiksi luokkahuoneessa, kätensä pystyyn. Joskus puhuja saattaa aloittaa puhumisen, mutta joutuu keskeyttämään sen sekä toistamaan sanottavansa (esim. Minä... Minä olin...). Joskus vastaanottaja saa puhujalta selkeitä signaaleita vuoron vaihtumiseen, mutta hän ei kuitenkaan halua puhua. Vuoro torjutaan muun muassa muuttamalla kuunteluasentoa, ylläpitämällä hiljaisuutta tai kohdistamalla katse lähistölle pois puhujasta. (Knapp & Hall 2010: 425–426.)

Viittomakielisessä ja puhekielisessä vuorovaikutuksessa puheenvuoron vaihtumisessa käytetään joitakin toisistaan poikkeavia menetelmiä. Viittomakielisessä vuorovaikutuksessa

yleisin piirre puheenvuoron saamisessa tai huomion kiinnittämisessä on muun muassa käden heiluttaminen vastaanottajan tai keskustelukumppanin näkökentässä tai pöytään taputtaminen. Viittoja voi myös koskettaa vastaanottajaa. Vastaavasti puhekielisessä vuorovaikutuksessa huomio kiinnitetään muun muassa lausumalla keskustelukumppanin nimi ääneen. (Van Herreweghe 2002: 82–89). Eri viittomakielissä käytetään paljon puheenvuoron säätelijöitä. Taulukossa 1 esitellään koostetusti puheenvuoron säätelijöitä (*turn regulators*) eli signaaleita, joilla viittomakielisen keskustelun molemmat osapuolet voivat tahoillaan viestiä muun muassa oman puheenvuoron päättymistä tai halua ottaa puheenvuoro itselleen. (Baker & van den Bogaerde 2016: 78.)

Cokely ja Baker (1980) kuvailevat viittomakielisen keskustelun säätelijöitä (*conversation regulators*), jolloin viittoja saattaa käyttää jotakin keskustelun säätelijää aloittaakseen viittomisen tai ilmaistakseen puhekumppanille, että hän on valmis liittymään puhetilaa. (Coates & Sutton-Spence 2001: 512.) Baker ja van den Bogaerde (2016: 77, 89) ovat löytäneet vastaavia ilmiöitä hollannin viittomakielessä. Viittomakielisessä keskustelussa vuoron ottamista säädel- lään käyttämällä erilaisia signaaleita tai vuoron säätelijöitä (*turn regulators*). Viittomakielessä nämä säätelijät ovat käsien laskeminen alas, viittomisnopeuden muuttuminen ja pään asennon muuttuminen kuten esimerkiksi kallistus sekä katsekontakti (taulukko 1).



Taulukko 1. Puheenvuoron säätelijät (Baker 1977: 218, Baker & van den Bogaerde 2016, Coates & Sutton-Spence 2001: 512, soveltaen)

<b>Vuoron aloituksen säätelijät</b> ( <i>initiation regulators</i> )	
Viittojan keinoja vuoron aloittamiseen	Vastaanottajan signaalit, että viittoja voi aloittaa puheenvuoronsa
<ul style="list-style-type: none"> <li>• käsien nostaminen lepoasennosta,</li> <li>• jota seuraa esimerkiksi käden heiluttaminen vastaanottajan näkökentässä tai vastaanottajan koskettaminen</li> <li>• pään nojaaminen eteenpäin kohti vastaanottajaa</li> <li>• asian esittämisen aloittaminen ilman katsekontaktia (ensin on varmistuttu, että vastaanottaja kuuntelee)</li> <li>• puheenvuoron ollessa kysymys, katsekontakti ylläpidetään</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktin muodostaminen ja ylläpitäminen</li> <li>• oman kuuntelijuuden korostaminen, ts. ei viito</li> </ul>
<b>Jatkamisen säätelijät</b> ( <i>continuation regulators</i> )	
Viittojan signaalit, että hänen asiansa jatkuu ehdotuksen/informaation/lyhyen tauon jälkeen	Vastaanottajan signaalit, että kuunteleminen jatkuu ( <i>decoding</i> )
<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktin välttäminen</li> <li>• viittomisen nopeuttaminen</li> <li>• käsiä ei sijoiteta lepoasentoon, vaan tauon aikana viittoja katsoo ylös, ryppistää otsaansa, väristelee sormiaan tai jäädyttää viimeisimmän viittoman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• katseen ylläpitäminen</li> <li>• hienovaraiset muutokset fyysisessä tilassa (nyökkäykset, hymyileminen, asennon muuttuminen, kasvojen ilmeet esim. yllättyminen, samaa mieltä oleminen, epävarmuus, ymmärtämättömyys)</li> <li>• lyhyt kuvailu viittojan asiasta</li> <li>• viittojan viittomien toistaminen lyhyesti</li> </ul>
<b>Vuoron vaihtumisen säätelijät</b> ( <i>shift regulators</i> )	
Viittojan signaalit vuoron antamiselle ( <i>turn-yielding</i> )	Vastaanottajan signaalit vuoron pyytämiseen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktin palauttaminen</li> <li>• viittomisen hidastaminen lähellä vuoron päättymistä</li> <li>• vastaanottajan reaktion odottaminen (kämmenselkä alaspäin, viimeisen viittoman jäädyttäminen tai nostaminen kysymyksissä)</li> <li>• kysymyksen esittämisen vahvistaminen ilmeellä tai keholla</li> <li>• käsi lepoasentoon (syliin)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nyökkäämisen voimistaminen</li> <li>• käden nostaminen pois lepotilasta joko kämmenen laittamisella ylös, heiluttamisella viittojan edessä tai koskettamalla viittojaa</li> <li>• kun viittoja hakee katsekontaktia, vastaanottaja välttelee sitä</li> <li>• toisen viittomisen keskeyttäminen</li> <li>• muutaman viittoman toistaminen, kunnes vastapuoli katsoo, jolloin viittominen jatkuu</li> </ul>

Oma puheenvuoro aloitetaan yleisimmin nostamalla kädet lepoasennosta ja sen jälkeen heiluttamalla kättä vastaanottajan näkökentässä, tai koskettamalla kuuntelijaa eli vastaanottajaa, mikäli hän istuu viittojan vieressä. Katsekontaktin muodostuminen ja ylläpitäminen on vastaanottajan signaali siitä, että keskustelunaloittaja voi aloittaa viittomisensa. Kuvassa 6 oikeanpuoleinen viittoja on laskemassa kätensä syliin lepoasentoon puheenvuoronsa päätteeksi (ympyröity punaisella). Kun hän on laskenut käden syliin, vasemmanpuoleinen viittoja nostaa heti kätensä lepoasennosta ja aloittaa puheenvuoronsa (ympyröity oranssilla).

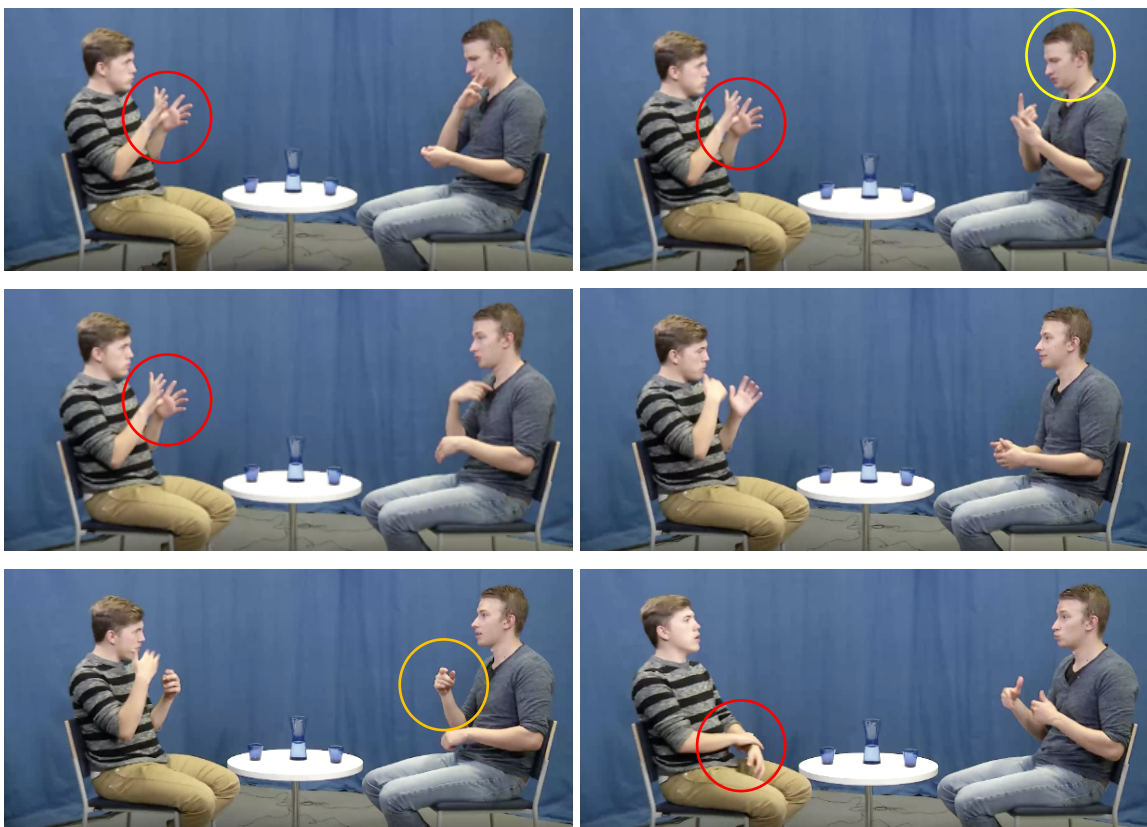


Kuva 6. Vuoron antaminen (Jyväskylän yliopiston viittomakielen keskus 2018)

Käden laskeminen lepoasentoon vuoron päätteeksi on vastaanottajalle signaali siitä, että viittoja on saanut sanottua sanottavansa (Baker 1977). Vastaanottajan keinoja ilmaista keskustelun aikana halunsa saada puheenvuoro ovat päänyökkäyksen eri voimakkuudet (yleensä hän kopioi viittojan nyökkäyksen intensiteettiä), kämmen koholla ja joku sormi on muita sormia ylempänä sekä liikahtaminen pois lepoasennosta, jolloin viittoja huomaa sen. Vastaanottaja voi myös vältellä viittojan pyrkimyksiä katsekontaktiin, hän voi katsoa muualle niin sanotusti valmistautuessaan viittomaan ajatuksensa tai hän voi viittoa viittojan päälle muun muassa heiluttamalla

kädellä tai toistamalla pari viittomaa, joita jatkaa sitten saatuaan puheenvuoron. (van Herreweghe 2001: 80.) Baker (1977) havaitsi tutkimuksessaan, että jos viittoja on luovuttanut puheenvuoronsa toiselle mutta jättää kätensä ylös, se on signaali toiselle osapuolelle, että viittoja haluaa jatkaa asiaansa tai puheenvuoroaan (Van Herreweghe 2002: 82).

Baker (1977) sekä Groeber ja Pochon-Berger (2014) esittelevät hold-pidäkettä, joka tarkoittaa puheenvuoron lopussa ilmenevää viittoman jäädyttämistä. Tätä ilmiötä on perinteisesti kuvattu prosodiseksi ominaisuudeksi, joka edistää viittomakielisen ilmaisun rytmiä ja syntaktisia rajoja, mutta jolla ei välttämättä ole itsenäistä merkitystä. Prosodiset ominaisuudet ovat siis yhteyksissä vuorojen säätelyyn. (mm. Baker 1977, Groeber & Pochon-Berger, 2014: 121.) Coates ja Sutton-Spence (2001: 523) kuvailevat, miten kuuro viittoja pitää puheenvuoron itsellään. Kuuro viittoja joko jäädyttää viittoman eli jättää viittoman käsimuodon päälle, tai toistaa kyseistä viittomaa niin kauan kunnes katsekontakti muodostuu keskustelun toisen osapuolen kanssa (ks. kuva 7).



Kuva 7. Puheenvuoron pyytäminen ja pitäminen itsellä (Jyväskylän yliopiston viittomakielen keskus 2018)

Vasemmanpuoleinen viittoja keskeyttää oikeanpuoleisen henkilön viittomisen nostamalla molemmat kädet ylös ja jäädyttämällä viittoman, joka on ympyröity punaisella. Oikeanpuoleinen henkilö jatkaa silti asiansa loppuun asti ennen kuin luovuttaa vuoronsa vasemmanpuoleiselle viittojalle. Hän välttelee aluksi katsekontaktia vastaanottajan kanssa, koska hänen asiansa on sen verran kesken, ettei vuoroa voi vielä antaa (ympyröity keltaisella). Kun hän palauttaa katsekontaktin keskustelukumppaniinsa, keskustelukumppani aloittaa heti viittomisen. Sillä aikaa oikeanpuoleinen viittoja on jättänyt oikean kätensä pitoon eli pystyyn (ympyröity oranssilla). Tämä on signaali keskustelukumppanille, että vaikka luovutin vuoron, niin asiani jatkuu silti. Kun vasemmanpuoleinen viittoja on laskenut kätensä lepoasentoon, oikeanpuoleinen viittoja jatkaa asiansa loppuun asti. Tällä pidäkkeellä on Bakerin (1977) mukaan tärkeä merkitys puheenvuoron ottamisessa tai pitämisessä itsellään.

Baker (1977) on tutkimuksissaan havainnut katseen vaikutuksen pidäkkeen merkitykseen. Mikäli viittoja jäädyttäessään kätensä, eli keskeyttäessään viittoman tuottamisen jättämällä viittoman paikalleen liikkumatta, jolloin viittoman paikka ja käden orientaatio pysyvät ennallaan, katsoo samalla vastaanottajaa, se tarkoittaa sitä, että viittoja haluaa vastaanottajan tekävän jotain, eli hän luovuttaa puheenvuoron vastaanottajalle. Mikäli viittoja sen sijaan ei katso vastaanottajaa, se tarkoittaa Bakerin mukaan sitä, että viittoja haluaa pitää puheenvuoron itsellään. Van Herreweghe (2002: 78–79) viittaa Bakerin tutkimukseen, jossa tämä on havainnut, että jos viittojan puheenvuorossa ei ole kysymystä, puheenvuoron aloituksessa viittojalla ei ole välttämättä katsekontaktia vastaanottajaan. Jos hän taas haluaa kysyä jotain, puheenvuorossa on alusta alkaen katsekontakti vastaanottajaan.

Baker (1977) ja Mather (1996) ovat sitä mieltä, ettei viittoja voi aloittaa vuoroaan ilman katsekontaktia vastaanottajaan. Suoran katsekontaktin puute ei heidän mielestään ole viittomakielisen keskustelun kannalta optimaalista, koska tuolloin puuttuu mahdollisuus arvioida sitä, onko keskustelun toinen osapuoli mukana keskustelussa. Coates ja Sutton-Spence ovat eri mieltä katseen merkityksestä, koska Baker ja Mather ovat tutkineet vain muodollisissa tilanteissa, esimerkiksi luokkahuoneessa, tapahtuvia keskusteluita. Coates ja Sutton-Spence (2001: 513) toteavat, että vapaamuotoisissa keskusteluissa katseella ei ole samanlaista merkitystä, mutta sen sijaan ääreisnäöllä (*peripheral vision*) on. Eri tutkimuksissa on myös havaittu, että kuurot viittojat näyttävät reagoivan ääreisnäön alueella tapahtuviin pienempiin liikkeisiin kuulevia herkemmin. Kuurot myös ymmärtävät huomattavasti paljon ääreisnäön alueella tuotettuja viittomia. (Baker 1977: 222, Keating & Mirus 2012: 289.) Viittomakieliset keskustelijat eivät myöskään ylläpidä jatkuvaa katsekontaktia toisiinsa kahdenkeskisessä vuorovaikutuksessa,

vaan vastaanottajan katse vain piipahtaa viittojan kasvoilla. Katsekontakti syntyy vasta esimerkiksi kysymyksen lopussa. (Keating & Mirus 2012: 293.) Ääreisnäöllä saattaa olla myös tärkeä rooli autossa käydyssä viittomakielisen keskustelun onnistumisessa, koska tätä ominaisuutta käytetään muun muassa vuorottelussa keskustelun aikana. (Mather 1989: 183.)

### 3 VUOROVAIKUTUSTOIMINTA AUTOSSA

Mondada (2012) kuvaa autossa tapahtuvien keskustelujen muodostavan monitasoisen vuorovaikutustilan, joka on muodostettu muun muassa osallistujien vierekkäisistä asennoista sekä etu- että takapenkillä. Autossa oleva visuaalinen kenttä kattaa tuulilasista kantautuvan horisontaalisen näkymän lisäksi myös perifeerisen (ääreis)näön alueen. Katse on tien lisäksi taustapeileissä ja sivuikkunoissa. Näkymä sekä huomion keskipiste muuttuvat jatkuvasti auton ollessa liikkeellä. Autokeskustelun osallistujilla kaikki multimodaaliset resurssit, eli katse, pään liikkeet ja kehon asennot muuttuvat nopeasti ja luovat myös nopeasti muuttuvia merkityksiä. Moniulotteisuus on läsnä autossa tapahtuvassa vuorovaikutuksessa, koska osallistujat luovat tilanteeseen sopivia multimodaalisia kehollisia resursseja, kuten esimerkiksi puhetta, katsetta, eleitä, päänliikkeitä ja kehon asentoja, joiden avulla keskustelun osapuoli sitoutuu yhteen tai useampaan toimintaan, jota leimaa tietty sekventiaalisuus eli peräkkäisyys. Mondada kutsuu tätä ajoitettua toimintaa monitoiminnaksi (*multiactivity*). Monitoiminta ei hyödynnä pelkästään ajallista ulottuvuutta, vaan mukana on myös spatiaalinen ja kehollinen ulottuvuus. (Mondada 2012: 223–228.)

Autoa ympäröivä tila ja auton liike ovat yhdessä tärkeä osa multimodaalista ja semiootista kontekstia, joka vaikuttaa autossa tapahtuvan keskustelun rytmitykseen ja kehollisten resurssien käyttöön. Puheen ja eleiden lisäksi ne vaikuttavat siihen, miten vuorovaikutustilanne etenee, miten toiminnot tuotetaan ja kuinka ne ymmärretään. Monitoimintatilanteessa keskustelijat koordinoivat samanaikaisesti useaa toimintalinjaa, esimerkiksi keskustelua ja ajamista. Lisäksi on huomioitava autoa ympäröivät asiat kuten muu liikenne ja risteystilanteet sekä ihmiset. Nämä kaikki edellä mainitut asiat toimivat yhdessä ja samaan aikaan. (Haddington & Rauniomaa 2011: 232, 244.)

Haddington, Keisanen ja Rauniomaa (2016: 162) kuvaavat tilan ja liikkeen olevan osa jokapäiväistä elämää ja siihen kuuluvaa vuorovaikutusta. Tilalla tarkoitetaan tässä vuorovaikutustilanteen fyysistä, kolmiulotteista ympäristöä ja sen ominaisuuksia sekä siinä olevia esineitä. Liikkeellä taas viitataan keskustelijoiden kehon tai kehon osien liikuttamiseen, jotka ovat tulkittavissa osaksi sosiaalista toimintaa. Tila ja liike eivät vain määrittele vuorovaikutuksen tapahtumapaikkaa, vaan ne ovat myös resursseja, jotka nousevat monin tavoin näkyviin vuorovaikutuksessa, esimerkiksi vuorojen muotoilussa ja keskustelun rakenteessa. Nämä resurssit vaikuttavat siihen, miten, milloin ja mistä asiasta keskustelemme muiden henkilöiden kanssa.

### 3.1 Vuorovaikutustoiminnan jäsentyminen ajaessa

Autossa keskustelijat jäsentävät ja koordinoivat puheensa, eleensä ja muun toimintansa suhteessa auton liikkeeseen, ajotilanteeseen ja aikaan. Esimerkiksi risteysneuvotteluissa liike tietyssä tilassa luo kontekstin, johon kuljettajan ja matkustajan täytyy jäsentää toimintaansa. Auton liike vaikuttaa myös siihen, miten keskustelijat tuottavat puheensa ja eleensä. (Haddington & Rauniomaa 2011: 255.) Monet kielelliset, keholliset, aikaan, liikkeeseen ja koko kontekstuaaliseen kehykseen liittyvät piirteet vaikuttavat siihen, miten osanottajat aloittavat navigointijakson (tässä tutkimuksessa keskustelujakson) ja miten vastaanottajat ymmärtävät sen ja vastaavat siihen. (Haddington & Rauniomaa 2011: 237.) Toiminta autossa on järjestynyttä ja etenee sekventiaalisesti. Usein se on puheella ja eleillä tuotettua sosiaalista toimintaa. (Haddington & Rauniomaa 2011: 255.)

Kuljettaja ja matkustaja muodostavat yksikön, jolla on velvollisuus seurata muiden toimintaa ja tehdä oma toimintansa riittävän näkyväksi ja ennakoitavaksi muille. Tilanteiden rytmit ja nopeudet muokkaavat myös vuorovaikutusta esimerkiksi niin, että jokin vuoro tuotetaan loppuun vasta vaikkapa haasteellisen ajotilanteen päätyttyä tai että puhetta nopeutetaan, jotta jokin puhetoiminto ehditään tuottaa sen ollessa vielä ajankohtainen. Osallistujat ottavat puheensa ja muussa toiminnassaan myös huomioon senhetkisen tilan ja mahdollisen liikkeen. Tämä voi näkyä esimerkiksi siinä, että jokin toiminto tuotetaan tietyllä hetkellä tai tietyssä kohdassa vuorovaikutusta. (Haddington, Keisanen & Rauniomaa 2016: 173–177.) Mondada (2012: 252) on havainnut sen, että jos ajaminen on etusijalla, yleensä vaativissa liikennetilanteissa, puhuminen on minimissä. Jos ajaminen on niin sanottua rutiinia, kuljettajan ja matkustajan välillä on enemmän puhetta.

Monitoiminta ei koske yksin kuljettajaa, vaikka hänellä on toki päävastuu ajamisesta. Vuorovaikutustilanteen muut osallistujat, eli matkustajat, voivat tehdä yhteistyötä kuljettajan kanssa. He toimivat tavallaan myös kuljettajina, eivätkä ole pelkästään matkustajia. Monitoiminta voi olla kollektiivista tai yksilöllistä toimintaa, yhtenäistä tai erillistä käyttäytymistä. Matkustaja(t) voi(vat) osallistua kuljettajan liikenteessä suunnistamiseen tai jutustella keskenään, jolloin kuljettaja joko ajaa hiljaa tai liittyy keskusteluun. (Mondada 2012: 233.) Jaettu vastuu ajamisessa tarkoittaa sitä, että matkustajakin osallistuu omalta osaltaan ajamiseen, vaikkei hänellä ole rattia (Mondada 2012: 225). Nevile (2012: 170) kuvailee jaetun vastuun olevan sitä, että matkustaja seuraa tai monitoroi kuljettajan tekemistä, suorituskykyä, ajoneuvon käyttäytymistä ja ajoympäristöä. Matkustaja toimii tavallaan kuljettajan apusilminä ja tukee myös tarvittaessa kuljettajaa hänen pohtiessaan esimerkiksi eri ajoreittivaihtoehtoja.

Kuljettaja ja matkustaja(t) sitoutuvat automatkankeilla erilaisiin sosiaalisiin toimintoihin, jotka eivät täähtää pelkäästään siirtymiseen paikasta toiseen. Auto on sosiaalinen tila, jossa ihmiset viettävät aika paljon aikaa. Kuljettajalla ja matkustajalla on yhdenmukainen toiminta, sillä he kohdistavat yhdessä huomionsa samaan asiaan esimerkiksi keskusteluun tai liikenteeseen. He eivät ole vain "kanssakeskustelijoita" vaan myös "kanssa-ajajia". Tämä rooli korostuu erityisesti etuistuimella istuvalla matkustajalla. (mm. Keating & Mirus 2012: 300, Mondada 2012: 223, 238.)

Nevile (2012: 190–191) havaitsi tutkimuksessaan, että vaikka kuljettajan ensisijainen tehtävä on tarkkailla liikennettä, näyttää siltä, että hänen on suunnattava tarkkaavaisuutensa myös matkustajaan, jonka kanssa hän on vuorovaikutuksessa. Katseen käyttö on tässä avainasemassa. Kuljettaja pyrkii pitämään huomion sekä tiessä että keskustelukumppanissa. Mondada (2012: 237) puolestaan on havainnut tutkimuksessaan, että keskinäistä katsetta näyttäisi käytettävän systemaattisesti tietyissä kohdissa kuten korjatessa puhetta, lausuman alkaessa sekä vieruspa-reissa, joihin liittyy matkustajan aktiivinen osallistuminen. Tämä vaatii kuitenkin kirjoittajan mukaan enemmän tutkimusta. Mondada jatkaa havainneensa, että keskinäistä katsetta käytetään eniten tilanteissa, joihin liittyy ongelmatonta ajamista, eli suorilla teillä tai auton ollessa pysähtyneenä punaisiin valoihin.

### **3.2 Viittomakielinen vuorovaikutus autossa**

Viittomakielinen vuorovaikutus autossa on monella tapaa erilaisempaa kuin tavallinen, kasvokkain tapahtuva vuorovaikutus. Keskustelun osallistujien on huomioitava samaan aikaan muuta liikennettä, toimittava omalta osaltaan oikein liikenteen sujumisen kannalta ja samalla osattava rytmittää keskustelua, jossa ei ole mahdollisuutta jatkuvaan katsekontaktiin. Ajaminen ja viittominen eivät siis ole ihanteellinen yhdistelmä, koska näissä molemmissa tarvitaan silmiä ja käsiä. Keating ja Mirus (2004: 264) toteavat tutkimuksessaan viittomakieltä käyttävien kuljettajien ja matkustajien käyttävän hyödyksi erilaisia mukautuksia ja keinoja jutellessaan autossa: he esimerkiksi muuttavat viittoman sijaintia tai kehon asentoa. He käyttävät myös hyväksi erilaisia pintoja auton sisätiloissa ja jakavat yhteisen vastuun kiinnittäessä huomion edellä olevaan tiehen.

Ihanteellisinta on, jos viittovat keskustelukumppanit sijoittuisivat toisiaan vastapäätä, eikä välissä olisi mitään esteitä kuten esimerkiksi kukkavaasia rajoittamassa esteetöntä näkemistä. Autolla ajaminen, kuten myös viittominen, vaatii silmien ja käsien yhteistyötä. Autossa



viittojen keskinäinen sijoittuminen on kaukana ihannetilanteesta. Kuljettajan ja matkustajan olkapäät ovat lähes kiinni toisistaan, ja he istuvat kasvot samaan suuntaan (ks. aiempi kuva 4).

Viitot ovat yleensä kekseliäitä ja tekevät erityisiä visuaalisia mukautuksia keskustelua varten. He saattavat esimerkiksi muokata viittomistilaa, eli viittomia voidaan tuottaa edessä olevan tilan sijasta ylempänä tai hieman kauempana. Viittomisen vauhtia voi myös hidastaa. (Keating & Mirus 2004: 267–268.) Eleitä ja katseita, joita on totuttu käyttämään kasvokkain tapahtuvassa viitotussa vuorovaikutuksessa, joudutaan muokkaamaan autossa tapahtuvassa keskustelussa. (Keating & Mirus 2012: 289.) Autossa viittovan kuljettajan haasteena on auton ohjaamisen (johon vaaditaan sekä silmiä että käsiä) lisäksi pyrkimys osallistua viitottuun keskusteluun (joka vaatii myös silmiä ja käsiä). Matkustajan näkökulmasta haasteena on tehdä itsensä ymmärrettäväksi tekemällä muun muassa kasvoilla tapahtuva ilmaisu näkyväksi käsien kautta. Samalla matkustajan on pyrittävä mukauttamaan kehon asentonsa sopivaksi ottaen huomioon auton sisätilojen asettamat rajoitukset kuten esimerkiksi turvavyön, taustapeilin sekä kuljettajan rajattoman näkemisen sallimisen. (Keating & Mirus 2012: 294.)

## 4 TUTKIMUSMENETELMÄT JA AINEISTO

### 4.1 Keskusteluanalyysi menetelmänä

Tämän tutkimuksen tarkoituksena on löytää vastaus siihen, miten viittomakielinen keskustelu rytmittyy autossa risteystilanteessa. Osallistujalähtöinen keskusteluanalyysi kohdistuu siihen, kuinka vuorovaikutuksen osallistujat keskinäisessä vuorovaikutuksessaan koordinoivat yhteistä toimintaansa. (mm. Haddington & Kääntä 2011, Lindholm, Stevanovic & Peräkylä 2016: 22.)

Kun autossa tapahtuvaa monitahoista vuorovaikutusta analysoidaan keskusteluanalyysin näkökulmasta, kiinnitetään huomio niihin tapoihin, joita osallistujat koordinoivat omalla toiminnallaan muun muassa keskeyttämällä silloisen toimintansa tai jatkamalla sitä. (Mondada 2012: 225.) Lähestymistapa sopi hyvin tähän tutkimukseen, koska aineistossa ajetaan autoa ja keskustellaan samaan aikaan viittoen. Tämän lisäksi on huomioitava autoa ympäröivät asiat, kuten muu liikenne ja risteystilanteet sekä ihmiset.

Puheenvuorot ja vuorottelu puhujien (tai viittojien) välillä ovat sosiaalisen vuorovaikutuksen rakennuspalikoita. Se, kuinka ne järjestäytyvät ja miten osallistujat hallitsevat vuorovaikutusta, on keskusteluanalyysin keskeisiä tutkimustavoitteita. (Groeber & Pochon-Berger, 2014: 121.) Peräkylän ja Stevanovicin (2016: 43) mukaan keskusteluanalyysin lähtökohtana on ajatus siitä, että vuorovaikutus ja sen peräkkäiset toiminnot järjestyvät sekä jäsentyvät toimintajaksoiksi eli sekvensseiksi, mikä tarkoittaa Raevaaran (2016: 143–144) mukaan vuorovaikutuksen osallistujien vuorojen kytkeytymistä toisiinsa muodostaen toiminnallisia kokonaisuuksia. Raevaara jatkaa kuvailemalla, että toimintajaksojen rakenteita tarkastellaan vuorovaikutusta ohjaavina kehyksinä, ja analyysi keskittyy siihen, miten keskustelijoiden suuntautuminen näihin kehyksiin ohjaa vuorojen tuottamista ja tulkintaa. Toimintajaksojen rakenteiden omaksuminen ja niihin suuntautuminen tekee mahdolliseksi sen, että keskustelijat voivat vastata toistensa toiminnan luomiin odotuksiin omalla toiminnallaan. Se mahdollistaa muiden toiminnan tulkitsemisen ja yhteistyön myös niissä monenlaisissa tilanteissa, joissa keskustelu ei etenekään odotusten mukaan.

Keskusteluanalyysi poikkeaa Vatasen (2016: 555–556) mukaan muista kvalitatiivisista ja aineistoa laajasti hyödyntävistä tutkimusmenetelmistä siinä, minkä merkityksen se antaa osallistujien suuntautumiselle: tutkija perustelee tuloksensa ja väittämänsä osoittamalla, että ne ovat aineiston perusteella vuorovaikutuksen osallistujille itselleen merkityksellisiä. Menetel-

män erityispiirre on lisäksi se, että aineistona käytetään luonnostaan esiintyviä vuorovaikutustilanteita ja että tutkimus alkaa aineistoon perustuvasta havainnosta eikä esimerkiksi jostakin teoreettisesta näkemyksestä.

Peräkylä (2004) kuvaa keskusteluanalyysin eroavan myös muista vuorovaikutustutkimuksen lähestymistavoista siten, että keskusteluanalyytikot tutkivat vuorovaikutusta itseään, sen rakenteita ja resursseja, eivätkä esimerkiksi sitä, mitä osallistujien välinen vuorovaikutus kertoo esimerkiksi heidän arvoistaan tai moraalistaan. Myöskään tässä työssä en tutki keskustelun sisältöä, vaan vuorovaikutusta ja sen rakennetta. (Vatanen 2016: 555–556.)

Lindholm, Stevanovic ja Peräkylä (2016: 26) toteavat keskusteluanalyysin olevan jossakin määrin rajoitteinen, koska aineistot ovat usein pieniä. Keskusteluanalyysi ei heidän mukaansa riitä tekemään laajoja yleistyksiä, vaan sen rinnalle tarvitaan myös toinen tai useampi tutkimusmetodi. Sekventiaalisella analyysillä on mahdollista osoittaa, kuinka kuljettajat ja matkustaja orientoituvat liikkuvaan ympäristöön ja alati esille tuleviin uusiin tilanteisiin. Sen avulla voidaan myös tutkia sitä, miten kuljettajan ja matkustajan puhe ja toiminnot limittyvät ajamistoimintaan sekä sitä, miten toiminnot jäsentyvät suhteessa liikenteeseen ja sen aikarajoitteisiin. (Haddington & Rauniomaa 2011: 256.) Käyttämäni tutkimusmetodi eli sekventiaalinen analyysi oli tutkimukseni kannalta riittävä, koska kyse oli vain muutamasta risteystilanteesta ja niiden yksityiskohtaisesta, multimodaalisesta analysoimisesta. Rajasin tutkimuksen tapaustutkimukseksi, koska tarkastelun kohteena oli yksi aviopari, jonka yhtä ajotapahtumaa kuvasin videolle.

## 4.2 Aineisto

Tutkimusaineisto koostuu autossa käydystä viittomakielisestä keskustelusta, joka on kuvattu videolle. Keskustelutilanteessa on mukana kaksi henkilöä. Keskustelijat eli viittojat ovat aviopari, ja kumpikin on äidinkieleltään viittomakielinen. Tunsin kummatkin jo ennestään. Koska tavoitteena oli saada paljon tekstimassaa, kuvattaviksi haluttiin henkilöitä, jotka tuottavat paljon materiaalia videoon. Se, että keskustelun osapuolet tunsivat toisensa hyvin, palveli mielestäni hyvin tutkimusta, koska keskustelukumppaneille on vuosien mittaan syntynyt oma ruttiinsa keskustella autossa.

En valmistellut keskustelukumppaneita kovin paljon etukäteen. Olin jo ennen kuvauspäivää lähettänyt heille viitotun videoviestin, jossa kerroin maisterintutkielmani aiheesta. Kerroin heille vain sen, että tarkoitukseni on tutkia viittomakielisen keskustelun rytmittämistä autossa, risteystilanteet jätin mainitsematta. *Multimodal discourse studies* -kurssilla (ks. luku 1)

keräämästäni harjoitusaineistosta tuli se kokemus, että liiallinen tieto oli häiritsevää, vaikka kameran läsnäolo unohdettiin tuolloin nopeasti. Koska kyseessä oli kertaluonteinen tilanne, oli tärkeä saada kaikki kuvattua kerralla siten, että viitottu keskustelu näkyi esteettömästi. Ohjeistettiin viittoja välttämään voimakkaasti kuvioituja vaatteita ja suuria huiveja. Pyysin myös välttämään silmälasien käyttöä, koska silloin katseen seuraaminen videokuvasta olisi vaikeutunut.

Tutkittaville viitottiin tutkimusluvan sisältö (Liite 1), koska tutkimuseettisistä syistä oli tärkeää, että tutkittavat saivat tietoa myös omalla äidinkielellään eli suomalaisella viittomakielellä. Tutkittavat allekirjoittivat myös tutkimusluvan, jossa antoivat suostumuksensa siihen, että aineistosta poimittiin tutkimukseeni muokkaamattomia pysäytyskuvia. Tutkittavat täyttivät myös taustatietolomakkeen (Liite 2), josta kävi ilmi muun muassa heidän äidinkieltensä. Tutkimusaineisto tuhoetaan sen jälkeen, kun maisterintutkielmani on valmis.

### 4.3 Aineiston keruu

Tätä tutkimusta varten kuvattu videoaineisto on 50 minuutin pituinen autossa tapahtuva viitottu keskustelu, joka kuvattiin kahdella GoProlla eli laajakuvavideokameralla. Tuulilasiin kiinnitetty kamera kuvasi kahta keskustelijaa eli kuljettajaa ja matkustajaa edestäpäin. Toinen, taustapeiliin kiinnitetty kamera, kuvasi ajonäkymää. Yhtenä vaihtoehtona oli kameran kiinnittäminen taustapeilin alapuolelle, mutta se olisi häirinnyt ajamista ja olisi ollut Suomen lainsäädännön vastainen. Keskustelijoita kuvaava kamera päätettiin kiinnittää matkustajan oikealle puolelle (ks. kuva 8).



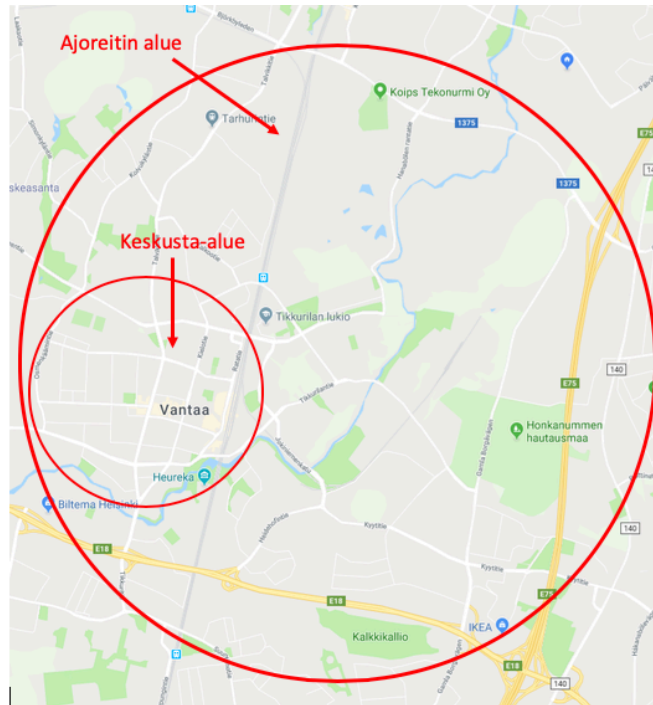
Kuva 8. Kameroiden sijainti

Valmistelimme tutkimusapulaiseni kanssa molemmat kamerat kuvauskuntoon testaamalla etukäteen sopivia kuvauskulmia ja vertaamalla niitä aiempaan harjoitusaineistoon. Lopuksi varmistimme kuljettajan ja matkustajan hyvän näkyvyyden kuvaruudussa (ks. kuva 9). Kuljettajan kuvakulma rajattiin ratin eteen, jolloin hänen molemmat kätensä näkyivät. Kuljettajan jalat näkyivät myös, koska aiemmassa harjoitusaineistossa kuljettaja viittoi myös reisiään käyttäen. Matkustajasta näkyivät molemmat kädet ja kehon yläosa. Kuvakulma rajattiin matkustajan ikkunaan, jotta hänen mahdollinen osoituksensa näkyisi myös videokamerassa.



Kuva 9. Kuvakulman rajausta

Kuvausautona toimi perheeni automaattivaihteinen auto. Viittojilla on itsellään myös automaattivaihteinen auto, joten automaattivaihteisen auton ajo-ominaisuudet ovat ennestään tuttuja. Jos auto olisi ollut manuaalivaihteinen, löydökset olisivat ehkä olleet erilaiset kuljettajan osalta. Vaihdekepin käyttö tai käyttämättömyys vaikuttanee siihen, kuinka paljon käsiä voi käyttää viittomiseen – erityisesti risteysalueella, jossa vaihteita täytyy välillä vaihtaa hyvinkin tiuhaan. Viittojat saivat itse päättää, kumpi toimi kuljettajana. Hetken keskustelun jälkeen mies päätti olla kuljettajana, koska hän on aiemmin ajanut autollamme. Ohjeistin heitä ajamaan kotoani moottoritien kautta kehätielle, josta he jatkaisivat vilkkaasti liikennöidylle keskusta-alueelle (ks. kuva 10). He ajelivat keskusta-alueella noin 20 minuutin ajan. Alueella oli myös runsaasti erilaisia risteyskohtia. Sieltä he jatkaisivat takaisin lähtöpisteeseen. Kuvauspäivänä sää oli poutainen, joten aurinko ei ollut häikäisemässä kuljettajaa eikä matkustajaa.



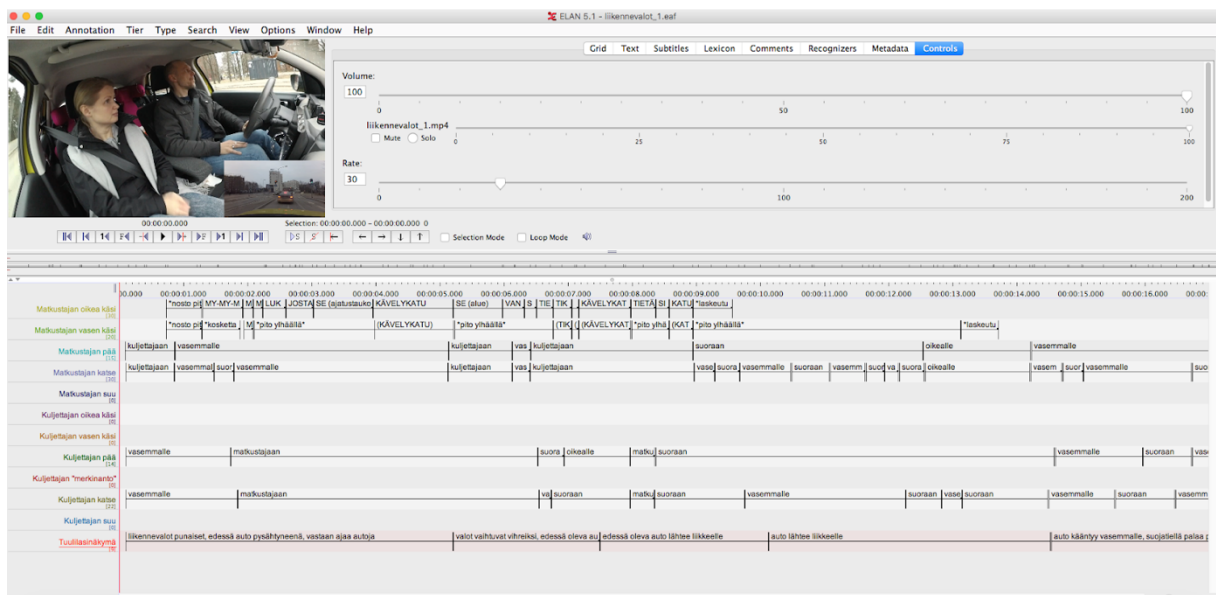
Kuva 10. Ajoreitti

Loin 50 minuutin pituisesta videosta kaksi eri versiota, risteystilanteet ja ajotilanteet. Risteystilanteita olivat suojatiet, liittymiset rampilta muuhun liikenteeseen, liikennevalot ja liikenneympyrät. Risteystilanteista kuvattun videon kesto oli 23 minuuttia, ja ajotilanteista kuvattu video kesti 27 minuuttia. Valitsin risteystilanteista vielä kolme lyhyempää videota tarkempaan analysointiin. Ensimmäinen video oli 24 sekunnin pituinen video suojatietilanteesta, jolloin auto lähestyi suojatietä ja ylitti sen. Toinen video oli 16 sekunnin pätkä liikenneympyrästä. Auto lähestyi liikenneympyrää, kiersi sen ja kääntyi pois. Kolmas video kesti 26 sekuntia, ja siinä auto oli liikennevaloissa odottamassa valojen vaihtumista. Valojen vaihduttua auto kääntyi ja lähestyi toista suojatietä.

Päätin rajata tutkimukseni juuri risteystilanteeseen, koska silloin kuljettajan (ja mahdollisesti matkustajan) huomio on kiinnittynyt liikenteeseen, jolloin mahdollinen keskustelu keskeytyy väistämättä. Halusin myös tarkastella, toistuvatko tietyt ilmiöt erilaisissa risteystilanteissa. Valitsin nämä kolme risteystilannetta, koska niissä oli riittävästi viitottua materiaalia analyysia ajatellen. Ajoitin videot alkamaan siitä viittomasta tai käden nostamisesta, joka alkaa juuri ennen risteystä. Video päättyy siihen, kun juuri ennen risteystä aloitettu keskustelujakso päättyy risteuksen jälkeen.

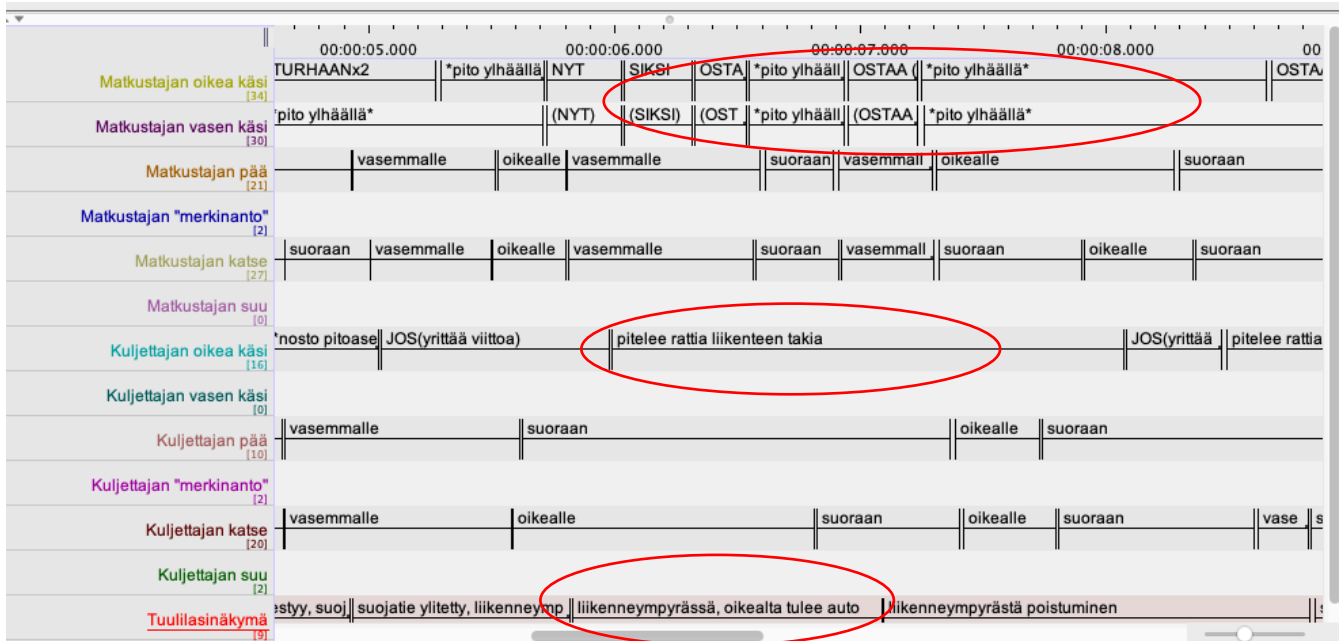
## 4.4 Aineiston litterointi ja analyysi

Litteroin aineiston käyttäen ELAN-videoannotointiohjelmaa (Crasborn & Sloetjes 2008; ks. <https://tla.mpi.nl/tools/tla-tools/elan/>), jota käytetään yleisesti viittomakielialan tutkimuksissa. Muun muassa Groeber ja Pochon-Bergen (2014) toteavat, että viittomakieltä litteroidessa ja tutkittaessa tukeudutaan pääasiallisesti glosseihin, jotka perustuvat puhutun kielen sanoihin. Viittoma on siis käännetty ”suunnilleen”, joka aiheuttaa metodologisia ja käsitteellisiä ongelmia. Glossien käyttö on rajoittavaa, koska viittoma saattaa sisältää paljon enemmän informaatiota kuin yksittäinen puhutun kielen sana osoittaa, näiden lisäinformaatioiden kirjaaminen on hankalaa. Sen takia viittomakielisen vuorovaikutuksen tutkijat ovat luoneet oman transkriptiotavan, eli näille lisäinformaatioille (kuten esimerkiksi katseen suunta) luodaan omat rivit tai sormittaminen ja viittomat kirjoitetaan eri tavalla; sormittaminen kirjoitetaan v-i-i-v-o-j-e-n kanssa ja viittomat suuraakkosilla, huuliot kursiivilla. (Groeber ja Pochon-Berger 2014: 124.) Pysin annotoimaan aineistoa mahdollisimman tarkasti käyttäen useampaa tiera eli riviä. Harjoitusaineiston perusteella loin Elaniin 12 riviä (ks. kuva 11).



Kuva 11. Elan-videoannotointiohjelma (oma aineisto)

Annotoin molempien viittojen oikean ja vasemman käden toiminnot eli viittomat kunkin erikseen omille riveilleen, kuten myös pään ja katseen liikkeet sekä huuliot ja näkymän tuulilasista. Kuljettajalle ja matkustajalle oli kummallekin luotu omat rivit. Tämän tarkoitus on toimia sekventiaalisen analyysin tukena, koska rivien perusteella pystytään näkemään, mitkä toiminnot tapahtuvat yhtä aikaa ja mikä vaikutus niillä on toisiinsa (ks. kuva 12).



Kuva 12. Annotointirivit (oma aineisto)

Vatanen (2016) toteaa, että eri ilmiöiden, kuten päällekkäispuhunnan, naurun tai katseiden, huolellinen litterointi tuottaa usein myös uusia analyttisiä oivalluksia. Toisin sanoen litteroin kaiken, mitä näkyi videoissa. Aineistosta tehdyt merkinnät oli helppo yhdistää ajallisesti videoon. Tällä tavalla pystyin katsomaan, mitkä tapahtumajaksot tapahtuivat samaan aikaan. Kuvassa 12 näkyy esimerkiksi tuulilasinäkymä-rivillä toisen auton saapuminen liikenneympyrään ja samanaikaisesti näkyy muutos matkustajan molemmissa käsissä sekä kuljettajan oikeassa kädessä.

Annotoin viittomat osissa siten, että merkintöjen raja oli siinä, milloin uuden viittoman käsimuoto alkaa. Viittomia edustavat niiden suomenkieliset käänkösvastineet siten, että sanat ovat perusmuodossa. Spesifi ajoitus ei ollut kuitenkaan tämän tutkimuksen kannalta olennaista, koska tutkimukseni ei keskity kielen rakenteeseen, vaan keskustelun rytmittämiseen sekä vuorovaikutusprosessiin. Merkitsin katseen rajat siten, että kun katseen suunta vaihtui, merkitsin rajan silmänräpäytyksen kohtaan, jonka jälkeen videosta oli havaittavissa muutos katseen suunnassa. Pään liikkeessä merkitsin rajan siihen, jossa liike alkoi ja päättyi. Huuliosta merkitsin ainoastaan niin sanotut viittomakieliset huuliot, en sanahahmoja.

Tuulilasinäkymälle loin oman rivin, koska tieto siitä, mitä kuljettaja ja matkustaja näkivät, auttoi ymmärtämään esimerkiksi sitä, miksi käsi jäi ylös odottamaan jotain tai miksi katse hakeutui pois keskustelukumppanista. Tämä menetelmä on Tainion (2007) mukaan keskuste-



luanalyyttisen tutkimuksen vahvuus. Lukijalle näytetään esimerkein, mihin analyyttinen tulkinta perustuu. Sen takia yksityiskohtaisten vuorovaikutuksen kuvausten eli litteraatioiden tekeminen on hyvin tärkeä osa tutkimusprosessia. (Tainio 2007: 30.)

Keating ja Mirus (2012) kuvaavat autossa tapahtuvan viittomakielisen keskustelun litteroinnin olevan haastavaa, koska viitot saattavat muuttaa viittoman kieliopillisia rakenteita tai viittoman sijaintia pystyäkseen kommunikoimaan ajon aikana. Näitä niin sanottuja muutoksia on vaikea kirjata ylös. He toivovat kehitettävien uusien ja tarkempien keinojen, joilla pystyttäisiin tarkemmin kirjaamaan viittomakielisessä vuorovaikutuksessa tapahtuvia poikkeamia. (Keating & Mirus 2012: 290.)

Vatanen (2016) toteaa keskusteluanalyttisen tutkimusotteen olevan induktiivinen, eli tutkimuksessa edetään pienistä havainnoista ja yksityiskohdista laajempaan kokonaiskuvaan ja yleistyksiin. Aineistosta tutkitaan, mitä todella tapahtuu ja tehdään. Vatanen jatkaa kuvailemalla keskusteluanalyysimenetelmässä olevan tiettyjä vaiheita, joiden kautta analyysi etenee (ks. taulukko 2).

Taulukko 2. Keskusteluanalyttisen tutkimuksen eteneminen (sovellettu Vatanen 2016)

Vuorovaikutustilanteen valinta	taustalla: tutkimuskysymykset ja tutkimuksen tavoite
	arkivuorovaikutus institutionaalinen vuorovaikutus
Aineiston keruu	tavoite: mahdollisimman suuri luonnollisuus
Litterointi	
Aineiston tarkastelu ilman ennako-olettamuksia	useat toistokerrat katselussa
Kohdeilmion yleisten piirteiden kuvaaminen	mitä löydöksiä?
Löydösten vertailu keskenään	mitä samaa, mitä erilaista?
Tutkimustulosten julkaiseminen	

Ensimmäiseksi on Vatasen (2016) mukaan valittava tutkimuskohteena oleva vuorovaikutustilanne, joka voi olla joko arki- tai institutionaalinen vuorovaikutus. Tässä työssäni kyse oli arkivuorovaikutuksesta, jota on Vatasen mukaan muun muassa perheenjäsenten rupattelu kotitöitä tehdessä, aterioidessa tai autossa istuen. Tämä autenttinen tilanne toteuttaa keskusteluanalyttisen tutkimuksen

lyysin erään tärkeimmän aineistoon kohdistuvan vaatimuksen: kohteena ovat vuorovaikutustilanteet, jotka olisivat tapahtuneet myös ilman tutkimustarkoitusta. (Tainio 2007: 28). Kun vuorovaikutustilanne on valittu, alkaa sen jälkeen materiaalin kerääminen. Aineistona käytetään yleensä aidoista vuorovaikutustilanteista tehtyjä ääni- ja videotallenteita. (Kääntä & Haddington 2011.) Vatanen (2016) toteaa ihannetilanteen olevan se, ettei tutkija puutu aineistoon eikä siinä tapahtuvaan vuorovaikutuksen kulkuun. Harjoitusaineistossani oli se ongelma, että tiesin tutkijana kuljettajaa enemmän tutkimuksen tavoitteista. Kuljettaja tiesi etukäteen vain sen, että viitottua vuorovaikutusta tullaan tutkimaan. Häiritsin myös kuljettajaa tarkoituksella risteystilanteissa. Harjoitusaineistossa ei näin ollen voinut tutkia molempien autossa olijoiden toimintaa vaan ainoastaan kuljettajan. Sen takia päädyin kuvaamaan uuden aineiston eri viittojilla tätä tutkimusta varten, jolloin molemmat viitot olivat samassa tilanteessa eli kummallakin on sama tieto tutkimuksen tavoitteesta.

Tarkastelin aineistoa läpi useamman kerran, koska tutkijana voin Vatasen (2016) mukaan huomata jonkin kiinnostavan ilmiön, esimerkiksi järjestäytyneisyyden, johon en ensimmäiseksi ole kiinnittänyt huomiota. Vatanen toteaa kuitenkin, että tutkijalla voi olla jo etukäteen jonkinlainen käsitys siitä, mitä hän toivoisi löytävänsä aineistostaan. Harjoitusaineiston perusteella osasin etsiä tästä aineistosta tiettyjä ilmiöitä. Kun videot siirrettiin kameroista tietokoneelle, katsoin ensin koko videon kertaalleen läpi. Aluksi en kirjannut ylös havaintoja, mutta kun muutama ilmiö toistui useampaan kertaan, kirjasin niitä muistiin ranskalaisilla viivoilla aikakoodien kanssa. Usein toistuvia ilmiöitä olivat muun muassa viittojan keskeyttäminen, puheenvuoron varaaminen sekä keskustelukumppanin huomion kiinnittäminen eri tavoin. Aluksi koin vaikeaksi rajata tarkasteltavia asioita. Kun tutkimusapulainen upotti molempien kameroiden videot yhteen, tarkastelu helpottui huomattavasti. Pystyin tällöin vertailemaan kuljettajan ja matkustajan toimintaa tuulilasikamerasta näkyvään tapahtumaan tai auton sijaintiin.

Muutaman löydöksen jälkeen voidaan Vatasen (2016) mukaan alkaa etsimään yksittäisen vuorovaikutustoiminnassa havaitun yksityiskohdan esiintymistä muualla aineistossa. Vatanen suosittelee tutkimuksen kohdistamista sellaiseen ilmiöön, joka esiintyy aineistossa sen verran usein, että siitä voi tehdä jonkinlainen päätelmä. Aineistossani toistui usein viittojan käden jäädyttäminen ja viittomisen keskeyttäminen, ja rakensin muut havainnot näiden löydösten ympärille.

Keskustelun ilmiöiden luonnetta pyritään selvittämään rinnastamalla erilaisia esimerkkejä toisiinsa. Vertailua voidaan tehdä sekä erilaisten että saman tyyppisten keskustelujen välillä. Vatanen (2016) toteaa, että vertailevassa tarkastelussa on tärkeää huomioida se, millaisissa keskustelun kohdissa tarkasteltava ilmiö esiintyy ja mitä keskustelussa sen jälkeen tapahtuu.

Esimerkkejä vertailemalla tutkija saa yleiskäsityksen siitä, mikä niille kaikille on kontekstista riippumatta yhteistä eli mikä tutkimuskohteessa ja -kysymyksessä on olennaisinta. Näin erilaisten tapausten vertailu mahdollistaa tutkittavan ilmiön syvällisen ymmärtämisen. Tarkkailin aineistossani löydösten esiintyvyyttä kaikissa kolmessa videossa, ja näin tietyille ilmiöille löytyi yhteinen selittävä tekijä, jonka esittelen seuraavassa luvussa.

## 5 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tämän tutkimuksen tavoitteena on tarkastella sitä, miten viittomakielinen keskustelu rytmittyy autossa risteystilanteessa. Tässä luvussa esittelen aluksi tutkimuksen tuloksia. Aineistosta oli löydettävissä seuraavat ilmiöt: keskustelujakson aloittaminen ja päättäminen (huomion kiinnittäminen), puheenvuoron jäsentyminen (viittomisen toistaminen ja keskeyttäminen, vuoron pittäminen itsellä), palaute ja jaettu vastuu ajamisesta.

### 5.1 Keskustelujakson aloittaminen ja päättäminen

Aineiston perusteella keskustelujaksoa ohjataan esimerkiksi käsillä siten, että käden tai käsien nostaminen aloittaa keskustelujakson. Vastaavasti keskustelun toisen osapuolen tai molempien osapuolten käden tai käsien laskeminen syliin kertoo jakson päättymisestä. Mikäli viittojan tarkoitus on pitää puheenvuoro vielä itsellään, hän ei laske molempia käsiä syliin. Toinen käsi jää pystyyn, joka on aineiston perusteella merkki siitä, ettei viittoja ole luovuttamassa puheenvuoroaan. Tästä kirjoitan enemmän luvussa 5.2. Kaikissa aineiston kolmessa videossa matkustaja on aloitteellinen osapuoli ja toimii pääosin keskustelun ylläpitäjänä (ks. taulukko 3). Kuljettaja ei juurikaan tee keskustelujakson aloituksia. Palaan tähän tuonempana luvussa 5.3.

Taulukko 3. Keskustelujakson aloitus

Keskustelujakson aloitus		Matkustaja	Kuljettaja
Aloite (kuljettajan ääreisnäön alueella)	suojatie	1	0
	liikenneympyrä	1	1
	liikennevalot	1	0
Huomion kiinnittäminen (kuljettajan ääreisnäön ulkopuolella)	suojatie	1	0
	liikenneympyrä	1	1
	liikennevalot	3	0
<b>YHTEENSÄ</b>		8	2

Tutkimusaineistosta on havaittavissa se, että keskustelun toisen osapuolen huomiota ei kiinnitetä erikseen tietyllä tavalla kuten esimerkiksi käden heilautuksella tai koskettamisella, vaan viittominen aloitetaan suoraan. Tämä on aineiston perusteella mahdollista, koska matkustaja on ennen tätä havainnut, että hänen keskustelunaloituksensa näkyy kuljettajan ääreisnäön alueella,

joten hän pystyy aloittamaan viittomisensa ilman, että odottaa kuljettajan katsovan häntä. Mikäli matkustaja huomaa, ettei kuljettaja huomaakaan matkustajan keskustelunaloitusta, hän keskeyttää heti viittomisensa. Jos matkustaja sen sijaan havaitsee mahdollisen keskustelunaloituksen olevan kuljettajan ääreisnäön ulkopuolella, hän ei aloita viittomistaan suoraan vaan kiinnittää ensin kuljettajan huomion itseensä muun muassa toistamalla yksittäistä viittomaa tai koskettamalla kuljettajaa.

Tästä tutkimusaineistosta löytyy vain yksi kosketus huomion kiinnittämiseksi ja keskustelujakson aloittamiseksi (ks. kuva 13). Auto on tuolloin punaisissa valoissa, ja kuljettaja tarkkailee liikennevaloja. Matkustaja kääntyy hetkeksi katsomaan kuljettajaan päin ja aloittaa keskustelun viittomalla MYÖS. Kuljettaja ei huomaa sitä, koska hänen päänsä on kääntynyt aavistuksen verran vasemmalle, pois päin matkustajasta. Kuljettajan ääreisnäkö ei tällöin ulotu matkustajan viittomisalueelle asti. Matkustaja koskettaa kevyesti kuljettajan olkapartta, jolloin kuljettaja kääntää päänsä kohti matkustajaa. Matkustaja jatkaa MYÖS-viittomista jo hieman ennen kuin kuljettaja on kääntänyt päänsä kokonaan matkustajaan päin. Matkustaja toistaa kuitenkin viittomaa siihen asti, kunnes kuljettajan huomio on kokonaan kääntynyt kohti matkustajaa, jolloin hän jatkaa asiansa viittomista. Matkustajan katse on jatkuvasti suuntautunut kohti liikennevaloja, koska kuljettajan katse on tässä vaiheessa suuntautunut kohti matkustajaa. Tilanne on selkeä esimerkki myös siitä, miten matkustaja kantaa vastuuta liikenteestä. Tätä jaettua vastuuta käsittelemme tarkemmin myöhemmin luvussa 5.4.



MKä: -nosto- MYÖS -- MYÖS MY --- MY --- MY --- MY—MYÖS MINÄ LUKEA  
(toinen käsi koskettaa kuljettajaa)

1 MP: viistosti vasemmalle ----- suoraan -----

2 KP: vasemmalle -----matkustajaan-----

3 TL: punaisissa valoissa

MKä = matkustajan käsi  
-nosto- = käsi lähtee liikkeelle  
MP = matkustajan pää

KP = kuljettajan pää  
----- = mainittu tekeminen ”päällä”  
TL = näkymä tuulilasissa

Kuva 13. Huomion kiinnittäminen

Keskustelu jatkuu siihen asti, kun valot vaihtuvat vihreiksi, jolloin matkustajan viittomiseen tulee lyhyt hidastusjakso eli hän viittoo kaksi viittomaa normaalia hitaammin. Kuljettajan pää kääntyy tuolloin heti kohti valoja, ja auto lähtee liikkeelle. Kuljettajan huomio kiinnittyy matkustajan sijasta lähestyvään risteykseen, jolloin keskustelujaksoon tulee katkoksia. Auton liikkuessa hiljalleen kohti risteystä matkustaja katsoo oikealle poispäin ajolinjasta ja laskee samalla vasemman kätensä syliinsä. Matkustaja viestii tällä eleellä sitä, että ei odota aktiivista keskustelua. Kun auto kääntyy liikennevaloista vasemmalle, matkustajan katse palaa ajolinjalle ja hän palaa puhutilaan nostamalla toisen kätensä pystyyn (ks. esim. kuva 15).

## 5.2 Puheenvuoron jäsentyminen

Viittominen rytmittyy aineiston perusteella jäädyttämällä, hidastamalla tai toistamalla yksittäistä viittomaa (taulukko 4). Nämä ovat viittojan keinoja muun muassa pitää puheenvuoro itsellään. Oman viittomisen tai toisen viittomisen seuraamisen keskeyttäminen on myös osa viittomisen rytmitystä.

Taulukko 4. Puheenvuoron jäsentyminen

Viittomisen rytmitys		Matkustaja	Kuljettaja
Toisto	suojatie	2	0
	liikenneympyrä	5	0
	liikennevalot	4	0
Keskeytys (kuljettaja; sanallinen, reagoimatta jättäminen, pään kääntäminen pois)	suojatie	0	2
	liikenneympyrä	0	4
	liikennevalot	0	3
Vuoron pitäminen itsellä (matkustaja)	suojatie	1 (pito ylhäällä)	0
	liikenneympyrä	1 (pito ylhäällä) 3 (viittoman jäädytys toistojen välissä)	0
	liikennevalot	2 (pito ylhäällä) 1 (viittoman jäädytys)	0
<b>YHTEENSÄ</b>		<b>19</b>	<b>9</b>

Tutkimusaineistosta on havaittavissa yhteys matkustajan viittomisen toistamisen ja kuljettajan keskeyttämisen välillä. Yhteys löytyy myös matkustajan pyrkimyksen pitää vuoro itsellään ja kuljettajan keskeyttämisen välillä. Koska liikenneympyrässä on enemmän seurattavaa kuin suojatiellä, matkustaja joutuu toistamaan viittomisensa useammin suojatiehen verrattuna. Liikenneympyrään saavuttaessa tulee huomioida ensin suojatie ja sitten mahdollisesti liikenneympyrässä oleva toinen auto, jota on väistettävä. Kiertäessä liikenneympyrää on huomioitava mahdollisesti siihen tulevat autot ja poistuttaessa liikenneympyrästä on huomioitava suojatie ja mahdollisesti sille tulossa olevat ihmiset. Kuljettaja joutuu ajoittain keskeyttämään matkustajan viittomisen muun muassa sanallisesti eli viittomalla ODOTA, kääntämällä päänsä pois päin jo liikenneympyrän rakenteen vuoksi tai olemaan reagoimatta matkustajan viittomiseen. Koska liikenneympyrässä on useampi muuttuja verrattuna valoihin tai suojatiehen, matkustajan ja kuljettajan katse ei välttämättä kohdistu samaan suuntaan, jolloin kuljettaja joutuu suusanallisesti keskeyttämään matkustajan viittomisen viittomalla ODOTA.

Viittoman jäädyttäminen on tutkimusaineiston perusteella yksi keino joko pitää puheenvuoro itsellään tai rytmittää viittomista liikenteen mukaan. Viittoja muun muassa jättää käden pystyyn odottamaan keskustelun jatkumista. Viittoman jäädyttämistä tapahtuu eniten liikenneympyrässä, koska kuljettaja ei pysty seuraamaan matkustajaa samalla tavalla kuin auton ollessa pysähtyneenä liikennevaloissa, jolloin vahdittavana on ainoastaan liikennevalot. Kuva 14 valottaa, miten matkustaja pitää puheenvuoron itsellään jäädyttämällä viittomansa. Auto on lähestymässä liikenneympyrää, ja matkustaja yrittää saada aloittamansa asian esitettyä toistamalla OSTAA-viittomaa useamman kerran. Rivillä 1 matkustaja nostaa kätensä viittoakseen OSTAA seuraten kuljettajan tapaan koko ajan ajolinjaa. Suojatien (rivi 5) lähestyessä kuljettaja nostaa kätensä etusormi pystyssä pitoon (rivi 4), jolloin matkustaja keskeyttää viittomisensa ja jättää molemmat kätensä pystyyn (rivi 1).



- 1 MKä: -nosto- OSTAA UUSI TURHAAN \*pito ylhäällä\*-----  
 2 MP: --suoraan-----vasemmalle-----  
 3 KP: --suoraan-----vasemmalle-----  
 4 KKä: -nosto ylös pitoon\* --pito ylhäällä-----  
 5 TL: liikenneympyrä lähestyy suojatie lähestyy



- 6 MKä: -- \*pito ylhäällä\*---NYT SIKSI OSTAA (kesk) pito ylhäällä-OSTAA (kesk)-pito ylhäällä  
 7 MP: ---oikealle-----suoraan---vasemmalle---suoraan---vasemmalle----oikealle---  
 8 KP: --suoraan-----oikealle---suoraan-----oikealle-----suoraan-----oikealle---  
 9 KKä: \*pito ylhäällä\*-----ratissa-----  
 10 TL liikenneympyrään ajaminen liikenneympyrässä oikealta tulossa auto



- 11 MKä: pito ylhäällä----- OSTAA(kesk)—pito ylhäällä—OSTAA NYT UUSI TURHA  
 12 MP: oikealle----- suoraan-----  
 13 KP: oikealle----- suoraan----vasemmalle-----matkustajaan----suoraan-----  
 14 KKä: ratissa----- JOS (kesk) pito ylhäällä-----  
 15 TL: oikealta tulossa auto----- poistumassa liikenneympyrästä—liikenneympyrästä poistuttu

MKä = matkustajan käsi  
 -nosto- = käsi lähtee liikkeelle  
 kesk = viittominen keskeytyy  
 MP = matkustajan pää

KKä = kuljettajan käsi  
 KP = kuljettajan pää  
 ----- = mainittu tekeminen ”päällä”  
 TL = näkymä tuulilasissa

Kuva 14. Viittoman jäädäyttäminen



Rivillä 6 matkustajan kädet ovat edelleen ylhäällä, ja hän suuntaa katseensa ensin oikealle ja sen jälkeen suoraan. Riveiltä 7 ja 8 on havaittavissa matkustajan ja kuljettajan huomion kiinnittyminen kohti liikenneympyrää samalla tavalla, mutta vuorotellen. Auto on tuolloin liikenneympyrässä. Kuljettajalla on käsi edelleen pidossa etusormi pystyssä (rivi 9). Kun kuljettajan pidossa oleva käsi tarttuu rattiin, matkustaja jatkaa heti viittomistaan (rivi 6), mutta jäädyttää ja keskeyttää viittomisensa (rivit 6 ja 11) heti, kun havaitsee oikealta tulevan auton (rivit 10 ja 15). Matkustaja seuraa jatkuvasti aktiivisesti ajolinjaa, ja kun auto on poistumassa liikenneympyrästä, matkustaja jatkaa heti asiansa viittomista loppuun. Rivillä 14 kuljettaja yrittää kommentoida viittomalla JOS, mutta havaittuaan matkustajan jatkavan viittomistaan, hän keskeyttää viittomisensa jättämällä käden ylös pitoon. Keskusteluvuoro päättyy, kun matkustaja laskee molemmat kätensä syliin, jolloin kuljettajan viittoma JOS aloittaa uuden keskustelujakson.

Aineistosta on havaittavissa myös se, että matkustaja säätelee viittomisvauhtiaan sen perusteella, mihin kuljettajan huomio on kohdistunut. Kun matkustaja kokee kuljettajan seuraavan häntä, matkustajan viittominen on hänelle tyypillistä vauhtia. Se, mikä on matkustajan tyypillinen viittomisvauhti, perustuu omaan arviointiini, koska olen tuntenut matkustajan 30 vuoden ajan. Kun matkustaja huomaa kuljettajan kääntävän päänsä pois päin ääreisnäön alueelta, matkustaja joko venyttää yksittäistä viittomaa tai hidastaa viittoman ilmaisua. Kun kuljettaja kääntää päänsä takaisin matkustajaan päin, matkustaja toistaa hidastetun viittomansa ja jatkaa asiaansa (ks. kuva 14, rivit 11–14).

Tarkkailemalla liikennettä matkustaja saa tiedon, milloin voi jatkaa viittomistaan. Jos tilanne ei ole matkustajan mielestä sopiva viittomiselle, niin usein hän laskee oikean kätensä syliinsä ja jättää vasemman kätensä ylös (ks. kuva 15). Tämä on matkustajan merkki vuoron pitämisestä vielä itsellä tai halusta saada puheenvuoro itselleen.



Kuva 15. Puheenvuoron varaaminen

Vaikka matkustaja on oikeakätinen, jolloin oikea käsi on aktiivinen käsi, tässä aineistossa matkustaja jättää usein vasemman kätensä ylös. Se johtuu mahdollisesti siitä, että kuljettaja havaitsee itseään lähempänä olevan vasemman käden paremmin kuin kauempana olevan oikean käden.

### 5.3 Kuuntelijan toiminta

Kuten yllä todettiin, kuljettaja ei ole tässä aineistossa yleensä se, joka viittoo tai tekee aloitteen viittomiseen auton lähestyessä risteystilannetta. Tämä johtuu siitä, että hänen tarkkaavaisuutensa on kohdistunut pääasiallisesti liikenteeseen ja sen ohella matkustajaan (taulukko 5).

Taulukko 5. Kuljettajan minimipalaute matkustajalle

suojatie	3 (nyökkäys) 4 (KYLLÄ, AIVAN)
liikenneympyrä	1 (nyökkäys) 3 (KYLLÄ) 1 (ei-manuaalinen kyllä)
liikennevalot	0

Kuljettajan ja matkustajan välinen katsekontakti katkeaa ajoittain lähestyttäessä risteystilannetta, mutta kuljettaja käyttää erilaisia keinoja viestiäkseen matkustajalle kuuntelevansa häntä.

Risteystä lähestyttäessä kuljettaja katsoo risteysympäristöä eli lähestyvää suojatietä ja mahdollisia tilanteeseen tulevia autoja tai ihmisiä tarkemmin, eikä enää katso matkustajaa, vaikka matkustaja viittoo koko ajan. Kuljettaja osoittaa kuitenkin matkustajalle ymmärtävänsä hänen viittomistaan päännyökkäyksen lisäksi toisinaan viittomalla KYLLÄ tehostettuna ei-manuaalisella eli viittomakielisellä kyllä-huuliolla, vaikka keskinäistä katsekontaktia ei ole.

Matkustaja istuu kuljettajaa hieman edempänä, joten kuljettaja näkee matkustajan viittomisen ääreisnäön avulla. Koska kuljettaja ei voi muuttaa asentoaan, matkustaja pyrkii luomaan optimaaliset olosuhteet autossa tapahtuvalle keskustelulle. Kuljettaja toistaa koko ajan KYLLÄ-viittomaa siihen asti, kunnes matkustaja on saanut asiansa esitettyä ja laskenut molemmat kätensä syliin, jonka jälkeen kuljettaja viittoo PI (= viittomakielinen kyllä / aivan) toistaen useamman kerran oikealla kädellä ja laskee sen jälkeen käden syliinsä. Tämä on myös merkki keskustelujakson päättymisestä, koska molemmat ovat laskeneet kätensä syliin.

Matkustajan viittomisen keskeyttäminen erikseen viittomalla on kuljettajan äärimmäinen keino, ja sitä käytetään ainoastaan pakottavassa tilanteessa, kuten esimerkiksi suojatietilanteessa, jossa näkyvyys on huono molemmilla puolilla olevan pensasaidan ja toisella puolella olevan roskakatoksen vuoksi (ks. kuva 16, rivi 5). Suojatien lähestyessä kuljettaja viittoo KYLLÄ, mutta havaittuaan roskakatoksesta johtuvan huonon näkyvyyden (rivi 5), kuljettaja keskeyttää matkustajan viittomalla ODOTA samalla kädellä, jolla on viittonut KYLLÄ (rivi 4) katsoen koko ajan ajolinjaa. Kuljettaja viestii tällä matkustajalle, ettei pysty juuri sillä hetkellä kuuntelemaan, vaan hänen on kohdistettava tarkkaavaisuutensa ainoastaan liikenteeseen. Matkustaja keskeyttää tuolloin viittomisensa laskemalla molemmat kätensä syliin hetkeksi (rivi 1) ja kääntyy itsekin katsomaan ajolinjaa.



1 MKä: KOLARI TODISTE (kesk) \*kädet sylissä\*  
 2 MP: --suoraan----- kuljettajaan-----suoraan-----  
 3 KP: --suoraan-----  
 4 KKä: KYLLÄ----- ODOTA-----  
 5 TL: suora tie roskakatos lähestyy



6 MKä: \*nosto pitoon\* \*pidossa\* TODISTE  
 7 MP: --suoraan----- viistosti vasemmalle----- kuljettajaan-----  
 8 KP: --suoraan-----matkustajaan-----  
 9 KKä: \*pidossa\*-----  
 10 TL: roskakatos auton kohdalla suojiatiellä suojatie ylitetty

MKä = matkustajan käsi  
 kesk = viittominen keskeytyy  
 MP = matkustajan pää  
 TL = näkymä tuulilasissa

KKä = kuljettajan käsi  
 KP = kuljettajan pää  
 ----- = mainittu tekeminen ”päällä”

#### Kuva 16. Toisen viittomisen keskeyttäminen

Tilanne jatkuu siten, että matkustaja nostaa kätensä pitoon heti roskakatoksen ollessa auton kohdalla (rivi 6). Kuljettaja ei enää viito ODOTA, vaan pitää oikean kätensä pidossa ylhäällä (rivi 9). Kuljettajan varmistuttua, ettei vaaraa ole ja auton saapuessa suojiatielle kuljettajan pää kääntyy katsomaan matkustajaa (rivi 8), jolloin matkustaja jää tarkkailemaan ajolinjaa ennen kuin jatkaa viittomista katse suunnattuna kohti kuljettajaa (rivi 7).

Kuljettajan odottamaton sanallinen keskeytys saa matkustajan poistumaan hetkeksi puhetilasta eli laskemaan molemmat kädet syliinsä. Kun uhkaava tilanne on matkustajan mielestä ohi, hän palaa puhetilaa varaamalla puheenvuoron eli nostamalla käden ylös pitoon.

Eräs kuljettajan käyttämä palautekeinoista on myös reagoimatta jättäminen. Matkustaja viitto kuljettajalle auton odottaessa liikennevaloissa valojen vaihtumista. Kun kuljettaja huomaa valojen vaihtuneen vihreiksi, hän ei reagoi lainkaan matkustajan viittomiseen eli ei anna

palautetta. Kun matkustaja huomaa, ettei kuljettaja reagoi hänen viittomiseensa, matkustaja keskeyttää viittomisensa jättämällä kätensä ylös ja kääntää päänsä eteenpäin pois päin kuljettajasta kohti ajolinjaa. Samoin käy auton lähestyessä liikenneympyrää, kuljettaja ei enää reagoi matkustajan viittomiseen, jolloin matkustaja kiinnittää huomionsa ajolinjaan ja keskeyttää viittomisensa.

## 5.4 Jaettu vastuu ajamisesta

Vastuu ajamisesta ulottuu aineiston perusteella kuljettajan lisäksi matkustajaan. Molemmat jatkavat vastuun ajamisesta seuraamalla aktiivisesti ajolinjaa ja rytmittävät viittomisensa autoa ympäröivän tilanteen mukaan. Viittominen joko hidastuu tai nopeutuu sekä yksittäistä viittomaa toistetaan tai venytetään tarvittaessa. Koska tässä aineistossa matkustaja viittoo kuljettajaa enemmän, taulukkoon 6 on merkitty matkustajan tekemiset.

Taulukko 6. Matkustaja kantaa jaettua vastuuta liikenteestä.

suojatie	4 (seuraa tietä, kuljettaja katsoo matkustajaa)
liikenneympyrä	3 (seuraa tietä, kuljettaja katsoo matkustajaa) 4 (seuraa liikennettä eri tavoin viittomisen aikana)
liikennevalot	1 (seuraa liikennevaloja) 2 (seuraa tietä, kuljettaja katsoo matkustajaa) 2 (viittomisen hidastaminen tai venyttäminen)

Totesin aiemmin, että liikenneympyrässä on paljon enemmän muuttujia, jotka vaikuttavat kuljettajan tarkkaavaisuuteen. Matkustajan rooli on liikenneympyrässä ajamisen aikana aktiivisempi esimerkiksi siihen, kun auto on pysähtyneenä liikennevaloissa. Liikenneympyrässä matkustaja seuraa kuljettajan tapaan liikennettä ja ajolinjaa sekä rytmittää (ks. taulukko 4) viittomisensa sen mukaan, katsooko hän tilanteen olevan sopiva viittomiselle.

Tässä aineistossa esimerkiksi aiemmassa kuvassa 14 riveillä 7 ja 8 aktiivisen keskustelun aikana kuljettaja ja matkustaja seuraavat vuorotellen ajolinjaa: jos toinen katsoo keskustelukumppania, toinen katsoo samaan aikaan ajolinjaa. Näin vuorotellaan, kunnes jokin liikenteessä vaatii kuljettajan koko huomion, kuten esimerkiksi lähestyvä suojatie, liikenneympyrä tai valojen vaihtuminen vihreisiin.

Viittomisen rytmittäminen on myös osa jaettua vastuuta (taulukko 6). Kun auto saapuu liikenneympyrään ja liikkuu siinä, matkustaja keskeyttää viittomisensa jäädyttämällä OSTAA-



Matkustajan ele on viesti kuljettajalle, että edessä on jotain, joka kuljettajan on hyvä havaita. Tässä tapauksessa edessä oli toinen suojatie, jolla oli ihmisiä. Matkustaja ohjaa siis viittomisensa rytmittämällä kuljettajan huomion itseensä tai liikenteeseen. Toisessa esimerkissä matkustaja venyttää yhtä viittomaa (YOUTUBE) katsoessaan ajolinjaa, jolloin kuljettaja kääntää katseensa välittömästi ajolinjaan ja havaitsee lähestyvän suojatien.

## 6 POHDINTA

### 6.1 Johtopäätökset

Tutkimukseni tavoitteena oli tutkia, miten viittomakielinen keskustelu rytmittyy autossa risteystilanteessa sekä millaisia kehollisia resursseja käytetään keskustelun rytmittämisessä. Aineistosta tuli esille piirteitä keskustelujakson aloittamisesta ja päättämisestä, viittomisen rytmityksestä, kuuntelijan toiminnasta sekä jaetussa vastuussa ajamisesta.

Tutkimusaineiston perusteella matkustaja näyttäisi olevan se, joka auton liikkeessä tai lähestyessä risteysaluetta tekee aloitteen keskusteluun tai ilmaisee halukkuutensa jatkaa silloista asiaa kuljettajaa useammin. Keskustelun sujuminen erityisesti risteystilanteessa näyttäisi olevan matkustajan huolehdittavana useammin kuin kuljettajan. Tätä ilmiötä tukee Mondadan (2012) havainto siitä, että vaativissa tilanteissa keskustelu on vähäisempää kuin niin sanotuissa rutiininomaisessa tilanteessa eli auton ajaessa suoralla tiellä. Matkustaja näyttäisi aineiston perusteella tarkkailevan, seuraako kuljettaja häntä vai liikennettä, ja rytmittää viittomisensa sen mukaisesti. Liikennevaloissa matkustajalla näyttäisi olevan enemmän kuljettajan huomion kiinnittämistä, mikä johtuu siitä, että tilanne on hetken ajan otollinen uuden keskustelun aloittamiseksi.

Autolla ajaminen ja ihmisten keskinäinen kanssakäyminen viittomakielellä on monitoimintaa, koska ajamisen ja keskustelun lisäksi on huomioitava esimerkiksi muu liikenne, risteystilanteet ja ihmiset. Kaikki nämä tapahtuvat yhdessä samaan aikaan. Tila ja liike ovat resursseja, jotka näkyvät vuorovaikutuksessa esimerkiksi vuorojen rakenteessa. Viittomakielisessä vuorovaikutuksessa yleisin piirre keskustelukumppanin huomion saamiseen on käden heiluttaminen vastaanottajan näkökentässä tai vastaanottajan koskettaminen. (mm. Emmorey 1999: 154–156, Baker & van den Bogaerde 2016: 78.) Aineistossani ei ilmennyt lainkaan tällaista piirrettä paitsi yhdessä tilanteessa, liikennevaloissa. Tähän palaan hieman tuonnempana. Taulukossa 7 on aiemmin esitelty puheenvuoron aloituksen säätelijät, johon on nyt punaisella lisätty vertailuksi tutkimusaineistosta havaitut keinot puheenvuoron aloittamiseksi.



Taulukko 7. Puheenvuoron säätelijät, vuoron aloitus (Baker 1977: 218, Baker & van den Boer 2016, Coates & Sutton-Spence 2001: 512, soveltaen)

<b>Vuoron aloituksen säätelijät</b> ( <i>initiation regulators</i> )	
Viittojan keinoja vuoron aloittamiseen	Vastaanottajan signaalit, että viittoja voi aloittaa puheenvuoronsa
<ul style="list-style-type: none"> <li>• käsien nostaminen lepoasennosta,</li> <li>• jota seuraa esimerkiksi käden heiluttaminen vastaanottajan näkökentässä tai vastaanottajan koskettaminen</li> <li>• pään nojaaminen eteenpäin kohti vastaanottajaa</li> <li>• asian esittämisen aloittaminen ilman katsekontaktia (ensin on varmistuttu, että vastaanottaja kuuntelee)</li> <li>• puheenvuoron ollessa kysymys, katsekontakti ylläpidetään</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktinmuodostaminen ja ylläpitäminen</li> <li>• oman kuuntelijuuden korostaminen, ts. ei viito</li> </ul>
<b>Viittojan signaalit autossa tapahtuvan keskustelun aloittamiseen</b>	<b>Vastaanottajan signaalit, että viittoja voi aloittaa puheenvuoronsa</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• käden nostaminen lepoasennosta ja jäädyttäminen eli odottaminen</li> <li>• viittominen alkaa suoraan käden nostamisesta</li> <li>• jatkuva katsekontakti vähäistä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vilkaisu vastaanottajaan (matkustajaan) hetkeksi</li> <li>• ei-manuaalinen kyllä-huulio</li> </ul>

Keskustelukumppanit näyttäisivät aineiston perusteella menevän suoraan asiaan ilman vakiintuneita tai perinteisiä vuoron aloituksen säätelijöitä kuten esimerkiksi käden heiluttamista. Se, että keskustelun aloittaja ei käytä autossa käden heiluttamista vastaanottajan huomion kiinnittämiseksi hänen näkökentässään, saattaa johtua siitä, että käden heiluttaminen autossa saattaa viestiä kuljettajalle vaaratilanteesta tai asiasta, joka vaatii välitöntä korjausliikettä tai huomiota. Kuljettajalle on myös varmistettava esteetön näköyhteys autoa ympäröivään tilaan ja liikenteeseen. Käden heiluttaminen kuljettajan näkökentässä saattaa häiritä esteetöntä ja turvallista näkemistä. Tutkimusaineistossani keskustelukumppani, eli matkustaja, näyttäisi käden heiluttamisen sijasta odottavan sopivaa tilannetta keskustelujakson aloittamiseksi. Käden heiluttamisen tilalla näyttäisi useimmiten olevan käden tai käsien nostaminen lepoasennosta eli sylistä ylös hold-pidäkkeeseen eli viittoman jäädyttämiseen. Tällöin vuorovaikutuskumppanille viestitetään nostamalla käsi ylös, että minulla on asiaa. Viittominen aloitetaan kuitenkin vasta silloin, kun koetaan tilanteen olevan sopiva siihen. Liikenteessä keskeytyksiä voi tulla milloin tahansa, myös yllättäen, eikä pitkiin puheenvuoroihin aina ole aikaa. Sen takia käsi kannattaa laittaa valmiiksi ylös, jotta vuoron voi aloittaa nopeammin verrattuna siihen, jos käsi on vielä sylissä.

Viittominen saatetaan myös aloittaa suoraan sen jälkeen, kun kädet on nostettu sylistä. Havainnot ovat yhteneväisiä muun muassa Coatesin ja Sutton-Spencen (2001) tutkimuksen kanssa, jossa todettiin kuoron viittojan pitävän puheenvuoron itsellään muun muassa jäädyttämällä viittoman. Tutkimusaineistossani ilmennyt viittoman jäädyttäminen ei näyttänyt tapahtuvan puheenvuoron lopussa kuten Groeber ja Pochon-Berger (2014: 121) ja Baker (1977) ovat havainneet. Sen sijaan tutkimusaineistoni perusteella viittoman jäädyttämistä näyttäisi tapahtuvan milloin tahansa viittomakielisen keskustelun aikana. Tämä prosodinen piirre ei liity ainoastaan vuoron säätelyyn, vaan kyse on myös tilanteesta, tutkimusaineistossani liikenteestä, johtuva syy.

Kuljettajan keskittyessä autoa ympäröiviin asioihin matkustaja näyttäisi huolehtivan keskustelun sujumisesta. Tutkimusaineiston perusteella matkustaja näyttäisi käyttävän eniten viittoman hidastamista, venyttämistä tai jäädyttämistä. Havainto myötäilee Coatesin ja Sutton-Spencen kuvailemaa kuoron viittojan keinoa pitää puheenvuoro itsellään joko jäädyttämällä eli jättämällä viittoman käsimuodon päälle tai toistamalla samaa viittomaa niin kauan kunnes katsekontakti muodostuu keskustelun toisen osapuolen kanssa. Autossa ei tosin näytä muodostuvan katsekontaktia samalla tavalla kuin normaalissa arkivuorovaikutuksessa. Autossa matkustaja ei näyttäisi olevan kuljettajan katsekontaktin varassa, koska liikenne menee keskustelukumppanin edelle. Katsekontaktin sijasta kuljettajan pikainen vilkaisu matkustajaan tai KYLLÄ-viittoma näyttäisi olevan matkustajalle signaali puheenvuoron aloittamiseksi. Aineistosta on havaittavissa myös se, ettei matkustaja itsekään ylläpidä jatkuvaa katsekontaktia kuljettajaan. Se, että matkustaja seuraa ympäröivää liikennettä näyttäisi olevan matkustajan keino varmistua siitä, milloin kuljettaja kuuntelee häntä.

Taulukkoon 8 on aiemmin esiteltyjen säätelijöiden puheenvuoron jatkamisen oheen punaisella lisätty autossa tapahtuvan keskustelun osallistujien signaalit viittomisen tai kuuntelemisen jatkumiseen.

Taulukko 8. Puheenvuoron säätelijät, vuoron jatkaminen (Baker 1977: 218, Baker & van den Bogaerde 2016, Coates & Sutton-Spence 2001: 512, soveltaen)

<b>Jatkamisen säätelijät</b>	
Viittojan signaalit, että hänen asiansa jatkuu ehdotuksen/informaation/lyhyen tauon jälkeen	Vastaanottajan signaalit, että kuunteleminen jatkuu ( <i>decoding</i> )
<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktin välttäminen</li> <li>• viittomisen nopeuttaminen</li> <li>• käsiä ei sijoiteta lepoasentoon, vaan tauon aikana viittoja katsoo ylös, rypistää otsaansa, väristelee sormiaan tai jäädyttää viimeisimmän viittoman</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• katseen ylläpitäminen</li> <li>• hienovaraiset muutokset fyysisessä tilassa (nyökkäykset, hymyileminen, asennon muuttuminen, kasvojen ilmeet esim. yllättyminen, samaa mieltä oleminen, epävarmuus, ymmärtämättömyys)</li> <li>• lyhyt kuvailu viittojan asiasta</li> <li>• viittojan viittomien toistaminen lyhyesti</li> </ul>
<b>Viittojan signaalit, että hänen asiansa jatkuu keskeytyksen jälkeen</b>	<b>Vastaanottajan signaalit, että kuunteleminen jatkuu</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• käsi pidossa</li> <li>• viittoman toistaminen</li> <li>• viittoman jäädyttäminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktia ei ylläpidetä</li> <li>• muutokset fyysisessä toiminnassa (nyökkäykset, KYLLÄ-viittoma, ei-manuaalinen kyllä-huulio)</li> </ul>

Yksi autossa viestimisen tärkeimmistä asioista on se, että huolimatta näistä olosuhteista ja siitä, ettei kuljettaja pysty juuri siinä tilanteessa noudattamaan perinteisimpiä viittomakielisen kommunikaation pelisääntöjä kuten esimerkiksi katsekontaktia, hän ymmärtää kuitenkin, mitä matkustaja on kertonut ja on juonessa mukana. Mikäli kuljettaja ei katso kohti matkustajaa, hän viittoo yleensä KYLLÄ matkustajan viittoessa, jolloin hän ilmoittaa matkustajalle olevansa läsnä keskustelutilanteessa. Kuljettaja käyttää tutkimusaineiston perusteella runsaasti nyökkäyksiä erityisesti silloin kun hän ei katso kohti keskustelukumppania, eli matkustajaa. Tässä korostuu kuljettajan minimipalautteen merkitys. Coates & Sutton-Spence (2001) ovat todenneet, että minimipalautteella on suurempi merkitys jaetussa puhetilassa eli ryhmäkeskustelussa kuin kahdenvälisessä keskustelussa (Coates & Sutton-Spence 2001: 511, 521). Tutkimusaineistossani autossa on kaksi matkustajaa eli kyse on yksilöpuhetilasta, jolloin molemmat viittovat omalla vuorollaan. Normaalissa arkivuorovaikutuksessa keskustelukumppani näkee toista katsomalla, seuraako hän keskustelua. Autossa tapahtuvassa viittomakielisessä keskustelussa ei näin voi tehdä, koska katse on kohdistettu liikenteeseen. Tilannetta voisi verrata jaettuun puhetilaa, jolloin kaikki eivät näe toisiaan samaan aikaan, vaan huomio kiinnittyy vuorotellen useamman keskustelukumppanin välillä. Tällöin minimipalautteen merkitys korostuu.

Knapp & Hall (2010) kuvailevat kuuntelijan käyttävän eri signaaleita, kuten nyökkäyksiä, myötäilyhymähdyksiä ja eteenpäin nojaamista, jotka saavat puheenvuoron omaavan jatkamaan asiaansa. Tutkimusaineistossani havaitsen samanlaisen ilmiön kuljettajan kohdalla: hän nyökkää aktiivisesti, koska haluaa siten ilmaista matkustajalle olevansa keskustelussa mukana. Kuljettaja näyttäisi tiedostavan, ettei matkustaja välttämättä näe kuljettajan kasvoja, joten käsien mukanaolo korostuu käyttämällä KYLLÄ-viittomaa.

Sanotaan, että viittominen edellyttää aina katsekontaktia. Tutkimusaineistoni perusteella kuljettajan ja matkustajan keskinäinen katsekontakti näyttäisi olevan vähäistä. Vastaavaa on havaittu eri tutkimuksissa: kuurot viittojat ymmärtävät paljon ääreisnäön alueella tuotettuja viittomia. (mm. Baker 1977: 222, Keating & Mirus 2012, Mather 1989.) Aineistossani kuljettajan ja matkustajan keskinäinen keskustelu on yleensä sujuvaa, missään vaiheessa kumpikaan ei pyytänyt toista toistamaan viittomaa tai tarkistanut ymmärtävänsä oikein. Tutkimukseni löydös kumoo Bakerin (1977) ja Matherin (1996) ajatuksen siitä, että keskustelun aloittaminen edellyttää aina keskinäistä katsekontaktia. Toisaalta he ovat tutkineet muodollisissa tilanteissa tapahtuvia keskusteluja, kun taas tutkimusaineistoni perustuu vapaamuotoiseen tilanteeseen. Coates ja Sutton-Spence (2001: 513) ovatkin todenneet, ettei vapaamuotoisissa tilanteissa katsekontaktilla ole samanlaista merkitystä kuin ääreisnäöllä. Tosin pitää muistaa, että liikkuvassa autossa tapahtuvaa keskustelua ei voi suoraan verrata vapaamuotoiseen arkikeskusteluun, koska ajaminen vaatii myös silmiä, eli huomio on liikenteessä keskustelukumppanin sijasta.

Se, että matkustaja pystyy sijoittamaan viittomisensa kuljettajan ääreisnäön alueelle, näyttäisi tämän tutkimusaineiston perusteella edellyttävän matkustajalta mukautuksia omassa viittomisessaan. Vaikka aineistossa oleva matkustaja on oikeakätinen, hän säätelee keskustelun kulkua useimmiten vasemmalla kädellään, koska se on lähempänä kuljettajan ääreisnäön aluetta. Tutkimusaineistossani havaittu matkustajan kehon orientaation muuttuminen sekä viittomisen sijoittaminen viittomatilaan muun muassa viittomalla kädet normaalia kauempana kehostaan vastaa Keatingin ja Miruksen (2004, 2012) havaintoja heidän tutkiessaan videopuhelujen välityksellä tapahtuvia keskusteluita.

Liikennevaloissa odottaminen oli tutkimusaineistossa ainoa hetki, jossa matkustajalla ja kuljettajalla oli keskinäinen katsekontakti ylläpidettynä hieman pitempään. Havainto tukee Mondadan (2012) tutkimusta, jossa havaittiin auton etupenkillä käytettävän keskinäistä katsekontaktia eniten niin sanotuissa ongelmattomissa tilanteissa kuten esimerkiksi liikennevaloissa. Mondadan (2012) havainto keskustelun olevan minimissä vaativissa liikennetilanteissa tukee tätä ilmiötä. Liikennevaloissa on turvallisempaa ylläpitää katsekontaktin lisäksi keskustelua, koska auto on pysähtyneenä eikä se aiheuta vaaraa ympäröivälle liikenteelle. Toki uskoisin

jommankumman autossa olevan silti valppaana mahdollisten hälytysajoneuvojen vuoksi. Toisaalta aineistoni löydökset ovat ristiriitaisia Mondadan (2012) kanssa. Voisi kuvitella, että risteystilanteissa viitottu keskustelu olisi minimissä tai sitä ei olisi lainkaan. Sen sijaan keskustelu näyttäisi jatkuvan risteystilanteesta huolimatta, mutta hidastetusti ja keskeytyksillä. Liikennevalot olivatkin ainoa tilanne, jossa keskustelu näytti muistuttavan eniten arkivuorovaikutusta.

Tutkimusaineistossani autossa tapahtuvassa viitotussa keskustelussa on myös arkivuorovaikutukseen verrattuna tavallista enemmän toistoja etenkin yksittäisten viittomien kohdalla. Goodwin (1981) on osoittanut, että puhujat toistavat puheenvuoronsa alun uudestaan esimerkiksi kohdistamalla katseensa puhujaan, kunnes kuuntelija osoittaa olevansa kuulolla. Tässä tutkimusaineistossani tapahtuu samanlainen ilmiö, eli viittoja toistaa jotain viittomaa niin kauan, kunnes kuljettaja pystyy kohdistamaan huomionsa viittojaan.

Tutkimustulokset osoittavat myös sen, että jaettu vastuu ajamisesta ulottuu kuljettajan lisäksi matkustajaan. Taulukkoon 9 on lisätty piirteitä, joita ei löytynyt normaalissa arkivuorovaikutuksessa ilmenevistä puheenvuoron säätelijöistä. Tämä on myös hyvä esimerkki siitä, miten autossa tapahtuva keskustelu eroaa arkivuorovaikutuksesta. Vuoropuhelussa keskeyttämisestä pahoitellaan yleensä, mutta tässä aineistossa keskeytyksiä ei pahoiteltu. Tämä on ymmärrettävää, koska turvallisuus menee aina kaiken edelle. Keskustelu jatkuu normaalisti yleensä matkustajan toimesta heti kun hän katsoo tilanteen olevan riittävän turvallinen keskustelulle.

Taulukko 9. Jaettu vastuu ajamisessa (oma aineisto)

<b>Viittojan (matkustajan) jaettu vastuu</b>	<b>Vastaanottajan signaalit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• osoitus</li> <li>• viittoman venyttäminen tai hidastaminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keskeyttäminen</li> <li>• ODOTA-viittoma</li> <li>• reagoimatta jättäminen</li> </ul>

Tutkimusaineistostani on havaittavissa selkeä tietty piirre matkustajan käyttäytymisessä keskustelun aikana. Matkustaja seuraa kuljettajan tapaan tarkkaan ajolinjaa ja säätelee viittomistaan sen perusteella, miten auto liikkuu ja missä tilanteessa auto on. Matkustajan viittominen joko hidastuu, nopeutuu tai keskeytyy sekä yksittäistä viittomaa toistetaan tarvittaessa. Hidastamalla yksittäistä viittomaa matkustaja tavallaan antaa kuljettajalle signaalin eli varoittaa jostakin asiasta, johon kuljettajan tulisi välittömästi kiinnittää huomionsa. Tällaisia tilanteita ovat tutkimusaineistossani esimerkiksi liikennevalojen vaihtuminen punaisesta vihreäksi tai suojatietä lähestyvä ihminen. Havainnot ovat yhteneväisiä Nevilen (2012: 170) havaintoon jaetusta vastuusta. Nevile kuvailee jaetun vastuun olevan sitä, että matkustaja seuraa tai monitoroi kul-

jettajan tekemistä, suorituskykyä, ajoneuvon käyttäytymistä ja ajoympäristöä. Matkustaja toimii tavallaan kuljettajan apusilmänä ja seuraa liikennettä yhtä aktiivisesti kuin kuljettaja. Kuvassa 10 riveillä 7 ja 8 on havaittavissa matkustajan ja kuljettajan huomion kiinnittyminen kohti liikenneympyrää samalla tavalla, mutta vuorotellen. Tämä on erittäin valaiseva esimerkki jaetusta vastuusta.

Matkustaja käyttää tutkimusaineistossani osoituksia ilmaisemaan kuljettajalle, että tuossa tapahtuu jotain, joka vaatii kuljettajan huomiota kuten esimerkiksi liikennevalojen vaihtuminen punaisesta vihreään tai edessä olevalla suojatielle on astumassa ihmisiä. Tällöin kuljettaja kääntää huomionsa pois matkustajasta. Matkustaja näyttäisi aineiston perusteella käyttävän osoittamista myös kesken puheenvuoronsa eli osoittaminen ei ole tässä tapauksessa prosodinen piirre, asiasidonnaista tai kielioppiin perustuvaa, vaan puhtaasti liikenteestä johtuva syy.

Taulukkoon 10 on lisätty punaisella tutkimusaineistossani havaitut piirteet puheenvuoron luovuttamiselle aiemmin esiteltyjen vuoron antamisen säätelijöiden lisäksi. Normaalissa arki-vuorovaikutukseen verrattuna autossa tapahtuvan keskustelun puheenvuoron päättymisen selkein merkki näyttäisi olevan käden tai käsien laittaminen lepoasentoon tai tarttuminen rattiin. Tämä on selvä signaali keskustelukumppanille, että olen saanut asiani esitettyä, eikä minulla ole mitään kesken, joten annan vuoron sinulle.

Taulukko 10. Puheenvuoron säätelijät, vuoron jatkaminen (Baker 1977: 218, Baker & van den Bogaerde 2016, Coates & Sutton-Spence 2001: 512, soveltaen)

<b>Vuoron vaihtumisen säätelijät</b>	
<b>Viittojan signaalit vuoron antamiselle</b> <i>(turn-yielding)</i>	<b>Vastaanottajan signaalit vuoron pyytämiseen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• katsekontaktin palauttaminen</li> <li>• viittomisen hidastaminen lähellä vuoron päättymistä</li> <li>• vastaanottajan reaktion odottaminen (kämmenselkä alaspäin, viimeisen viittoman jäädyttäminen tai nostaminen kysymyksissä)</li> <li>• kysymyksen esittämisen vahvistaminen ilmeellä tai keholla</li> <li>• käsi lepoasentoon (syliin)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nyökkäämisen voimistaminen</li> <li>• käden nostaminen pois lepotilasta, joko kämmenen laittamisella ylös, heiluttamisella viittojan edessä tai koskettamalla viittojaa</li> <li>• kun viittoja hakee katsekontaktia, vastaanottaja välttelee sitä</li> <li>• toisen viittomisen keskeyttäminen</li> <li>• muutaman viittoman toistaminen, kunnes vastapuoli katsoo, jolloin viittominen jatkuu</li> </ul>
<b>Viittojan signaalit vuoron antamiselle</b>	<b>Vastaanottajan signaalit vuoron pyytämiseen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• käsi / kädet lepoasentoon (syliin)</li> <li>• rattiin tarttuminen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• viittoman toistaminen</li> </ul>

Kuljettaja näyttäisi tutkimusaineiston perusteella pyytävän puheenvuoroa toistamalla viittomaa useamman kerran, johon matkustaja reagoi viittomalla KYLLÄ tai katsomalla kuljettajaa odottaen kuljettajan jatkavan viittomista. Normaalisissa arkivuorovaikutuksessa viittoja välttelee katsekontaktia, mikäli hänellä ei ole kysymystä. Jos hänellä sen sijaan on kysymys, puheenvuorossa on alusta alkaen katsekontakti. Vaikka valitsemassani videoaineistossa ei ollut kysymystä, päättelisin, ettei tämä tapa toimi autossa tapahtuvassa viittomakielisessä keskustelussa. Pelkkä katsekontakti ei riitä, vaan tarvitaan vielä tehosteeksi kysymysviittoma kuten esimerkiksi KUINKA, jonka jälkeen käsi jää pitoon kämmenselkää alaspäin odottamaan vastaanottajan reagoitua. Liikkuvassa autossa ei voi missään nimessä ylläpitää jatkuvaa katsekontaktia keskustelukumppaniin, etenkin kuljettajan ollessa kyseessä.

## 6.2 Tutkimuksen luotettavuus

Viittojen valinta aineistooni oli pitkän pohdinnan tulosta. Vaihtoehtoja oli muutama, kuten esimerkiksi se, että viittojat olisivat toisilleen vieraita tai vähemmän tuttuja. Mietin myös hyvien ystävysten valintaa. Päätin asettaa kriteeriksi sen, että kummallakin on oltava ajokortti. Toisena kriteerinä oli se, että viittojat tuntevat toisensa pitkältä aikaväliltä. Tällä tavoin varmistin, että saisin aineistoa varten riittävästi materiaalia. Toinen pohdinnassa ollut asia oli ajoympäristön valinta. Asun itse aineistooni valitsemallani alueella ja lähistöllä, joten tunsin seudun aineistossani olevia viittojia paremmin. Varmistin tällä riittävän monipuolisen materiaalin saamisen erilaisista risteystilanteista.

Kuurojen yhteisö on pieni, joten tutkittavien yksityisyydestä on huolehdittava. Toisaalta tulosteni esittely edellytti tutkittavien kasvojen näkymistä. Pidin huolta siitä, että tutkittavat ovat tietoisia siitä, että heidän kuviaan käytetään tulosten esittelyssä. Keskustelun sisältöä ei kuvailtu tarkemmin, koska sillä ei ollut merkitystä tulosten esittelyssä. Tutkimuksen tulokset esiteltiin siten, ettei keskustelun sisältöä pystynyt päättämään. Viittojat tiesivät minun olevan tutkimusapulaiseni lisäksi ainoa, joka tarkastelee videomateriaalia ja näen siten heidän keskustelun sisällön. Kerroin heille etukäteen, ketkä kaikki näkevät videon. Viittojat pystyivät tämän tiedon turvin viittomaan vapaammin, miettimättä etukäteen keskustelun sisältöä ja sitä, mistä aiheista he voisivat jutella. Heillä on luottamus tutkijaan eli minuun.

Viittomakielisen keskustelun litterointi multimodaalisen vuorovaikutustutkimuksen periaatteiden mukaan on haastavaa, etenkin kirjoitettaessa ylös viittomien rajoja eli sitä, missä kohdassa edellinen viittoma päättyy ja uusi viittoma alkaa. Pyrin merkitsemään sen kohdan, jossa

käsimuodossa näkyy alkava vaihdos seuraavaan viittomaan. Katsekontaktin merkitsin vaihtumaan kohdassa, jossa silmät menevät kiinni ennen kuin katse kohdistuu pois keskustelukumppanista, vaikka pää oli jo kääntymässä pois.

Kaikissa kolmessa käyttämässäni videossa matkustaja on se, joka enimmäkseen viittoo. Tutkimusaineistoon olisi ehkä voinut ottaa vielä yhden videon, jossa kuljettaja olisi enemmän ”äänessä” jossakin risteystilanteessa. Tarkastelemanি tutkimusaineisto on siis pieni ja keskittyy vain yhteen pariin ja rajallisiin tilanteisiin. Yhdellä keskusteluparilla yhtenä päivänä tehtävän tutkimuksen tulokset eivät välttämättä ole yleistettäviä. Katsoessani silmämääräisesti koko 23 minuutin pituista videota risteystilanteista, aineistosta on kuitenkin havaittavissa samoja piirteitä kuin näissä kolmessa valitsemassani lyhyemmässä videoissa. Aina kun auto lähestyy risteysaluetta, samat ilmiöt toistuvat joka kerta. Viittominen keskeytyy usein kuljettajan toimesta tai matkustaja joko hidastaa tai keskeyttää viittomisensa. Tämä tarvitsee kuitenkin lisätutkimusta laajemmalla aineistolla ja ehkä muutamalla viittojaparilla. Harjoitusaineistosta saadut löydökset ja tulokset vastasivat myös paljolti varsinaisesta aineistosta saatuja tuloksia. Tutkimuksen tulokset tukevat myös paljolti henkilökohtaisia kokemuksiani viittomakielisestä keskustelusta autossa sekä kuljettajana että matkustajana.

### 6.3 Lopuksi

Keskustelun vuorotteluun liittyvät ”säännöt” eivät tarkoita kirjoitettuja tai ennalta sovittuja pelisääntöjä, joita on esimerkiksi jalkapallossa. Vuorottelu on yhteisapelillä harjoitettu sisäistetty normisto. Lapset oppivat sen omaksuessaan kielen rakenteen. (Hakulinen 1997: 33.) Olisi siis mielenkiintoista tutkia, onko viittomakielen myöhäisemmässä vaiheessa oppineiden kommunikoinnissa samoja piirteitä kuin aineistossani olevien viittojen keskustelussa. Entä jos autossa keskustelevat sekä äidinkielen että vieraskielinen viittoja? Oman kokemukseni mukaan, jos kuljettajana on äidinkielen viittoja ja matkustajana vieraskielinen viittoja, kuljettaja on se, joka ohjaa keskustelua. Johtuuko se (viittoma)kielen sanattomista normeista, jotka on omakuttu normaalin kielenkehityksen puitteissa? Olettaisin syyn olevan siinä, että vieraskielinen viittoja on ehkä oppinut viittomakielen niin sanotussa luokkahuonetilanteessa, jolloin kielen sanattomat normit eivät ehkä ole sisäistetty samalla tavalla kuin natiivilla kielenkäyttäjällä.

Olisi myös mielenkiintoista tutkia lisää, miten puheenvuoron säätelijät (ks. taulukko 1) ilmenevät autolla ajamista vastaavassa monitoimintatilanteessa, kuten esimerkiksi keittiössä ruokaa laittaessa tai leikatessa esimerkiksi vihanneksia keittiöveitsellä, jolloin molemmat kädet



ovat varattuja eivätkä näin ollen ole käytettävissä viittomiseen. Ilmeneekö kyseisessä keittiö-esimerkissä lainkaan katsekontaktia, koska huomion herpaantuminen olisi erittäin riskialtista etenkin, kun kyseessä on keittiöveitsi ja sormet? Minulla on omakohtaista kokemusta niin sanotusta keittiötyöskentelystä, jolloin viittomakielisen keskustelun kulku näyttäisi poikkeavan hieman autossa käydystä viittomakielisestä vuorovaikutuksesta. Tätä olisi mielenkiintoista tutkia lisää.

Jaettu vastuu ajamisesta on myös kiintoisa ilmiö, jota olisi mielenkiintoista tutkia enemmänkin. Millä tavalla jaettu vastuu esiintyy ajettaessa muualla kuin risteystilanteissa kuten esimerkiksi ajettaessa pitkällä tiesuoralla? Entä miten jaettu vastuu ilmenee ajettaessa jollakin muulla kulkuneuvolla kuin autolla kuten esimerkiksi veneellä? Omakohtaisten kokemukseni mukaan jaettu vastuu on yleinen ilmiö viittomakielisten henkilöiden keskuudessa kuten esimerkiksi kävellessä tai bussia odotellessa bussipysäkillä. Usein kävellessäni jonkun viittomakielisen kanssa, hänen viittoessaan huolehdin siitä, ettei hän törmää kulkureitillään tuleviin esteisiin. Vastaavasti minun viittoessa, hän tarkkailee mahdollisia eteeni tulevia esteitä ja tarvittaessa vetää minut syrjään mahdollisen esteen tieltä ilman fyysistä kontaktia, pelkällä omalla toiminnalla kuten esimerkiksi kasvattamalla etäisyyttä minuun, jolloin kiinnitän huomioni tulevaan esteeseen ja siirryn lähemmäksi keskustelukumppania. En kuitenkaan löytänyt tästä aihepiiristä lainkaan tutkimustietoa. Tätä ilmiötä jaetussa vastuussa olisi siis erittäin mielenkiintoista tutkia.

Aineistossa mukana olevilla henkilöillä on molemmilla ajokortti. Olisi myös mielenkiintoista tutkia, vaikuttaako ajokortiton matkustaja esimerkiksi jaettuun vastuuseen ajamisesta ja keskustelun rytmittämiseen. Ajokortiton henkilö ei välttämättä tunne liikennesääntöjä, joten keskustelu saattaa rytmittyä eri tavalla kuin ajokortillisella matkustajalla. Vaikuttaako tämä myös siihen, kumpi ohjaa keskustelua enemmän? Miten jaettu vastuu ilmenee, jos kyydissä on ajokortiton matkustaja? Entä, jos autossa matkustajana ja keskustelukumppanina on lapsi, joka ei ole vielä sisäistänyt kaikkia keskusteluun kuuluvia sääntöjä ja säätelijöitä. Miten keskustelu autossa silloin rytmittyisi? Entä jos autossa on automaattivaihteiden sijasta manuaalivaihteet, miten keskustelu rytmittyi vaihteiden vaihtamisen lomaan?

Autossa tapahtuvassa viittomakielisessä keskustelussa on tiettyjä pelisääntöjä, joita noudattamalla autolla ajaminen on turvallista ja keskustelu sujuvaa. On kuitenkin pidettävä mielessä, että aineisto on pieni, eivätkä tulokset välttämättä ole yleistettävissä. Keskustelun sujuminen riippuu siitä, ketkä ovat keskustelemassa. Tutkimusaineistossani käytetyt viittojat ovat toisilleen tuttuja. Jos toinen osapuoli on vähemmän tuttu, sujuisiko keskustelu samalla tavalla kuin monta vuotta yhdessä olleella avioparilla?

Tutkimustuloksia voisi hyödyntää myös esimerkiksi viittomakielisten ajo-opetuksessa. Mikäli ajo-opetuksessa käytetään viittomakielen tulkkia, tulkki istuu tässä tapauksessa takapenkillä ja tulkkaa taustapeilin kautta. Tutkimukseni suoraan soveltaminen voi olla haastavaa, joten aihe vaatisi vielä tarkemman tutkimuksen, jossa huomioidaan kolmen tai neljän hengen välillä käydyn keskustelun piirteitä. Jatkossa olisi myös mielenkiintoista tutkia tarkemmin katsekontaktin merkitystä puheenvuoron eri vaiheissa ja vertailla sitä siihen, miten autossa käytetään katsekontaktia keskustelun rytmittämisessä, vai käytetäänkö sitä lainkaan.

## LÄHTEET

- Baker, Charlotte 1977: Regulators and turn-taking in American Sign Language discourse. – Lynn A. Friedman (toim.), *On the Other Hand: New Perspectives on American Sign Language*. s. 215 – 236. Academic Press.
- Baker, Anne & van den Bogaerde Bebbie 2016: Interaction and discourse. Teoksessa Anne Baker & Beppie van den Bogaerde & Roland Pfau & Trude Schermer (toim.) *The Linguistics of Sign Languages. An introduction*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins. s. 73 – 91.
- Coates, Jennifer & Sutton-Spence, Rachel 2001: Turn-taking patterns in deaf conversations. *Journal of Sociolinguistics* 5 (4). 507 – 529.
- Crasborn, Onno & Sloetjes, Han 2008: *Enhanced ELAN functionality for sign language corpora*. Proceedings of LREC 2008, Sixth International Conference on Language Resources and Evaluation.
- de Vos, Connie & Torreira, Francisco & Levinson Stephen C. 2015: Turn-timing in signed conversations. Coordinating stroke-to-stroke turn boundaries. *Frontiers in Psychology* 6:268.
- Ekman, Paul 1999: Emotional and conversational nonverbal signals. Teoksessa Messing Lynn S. & Campbell Ruth: *Gesture, Speech, and Sign*. Oxford: Oxford University Press. 45 – 55.
- Emmorey, Karen 1999: Do signers gesture. Teoksessa Messing Lynn S. & Campbell Ruth: *Gesture, Speech, and Sign*. Oxford: Oxford University Press. 133 – 159.
- Groerber, Simone & Pochon-Berger, Evelyne 2014: Turns and turn-taking in sign language interaction: A study of turn-final holds. *Journal of Pragmatics* 65. 121 – 136.
- Haddington, Pentti 2012: Movement in action: Initiating social navigation in cars. *Semiotica* 191–1/4. Volume 2012, Issue 191. Berlin: De Gruyter Mouton. 137 – 167.
- Haddington, Pentti & Keisanen, Tiina & Rauniomaa, Mirka 2016: Tila ja liike. Teoksessa: Stevanovic Melisa & Lindholm Camilla (toim.) *Keskusteluanalyysi: Kuinka tutkia sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta*. Tampere: Vastapaino. 162 – 177.
- Haddington, Pentti & Kääntä, Leila (toim.) 2011: *Kieli, keho ja vuorovaikutus. Multimodaalinen näkökulma sosiaaliseen toimintaan*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura.
- Haddington, Pentti & Nevile, Maurice & Keisanen, Tiina 2012: Meaning in motion: Sharing the car, sharing the drive. *Semiotica* 191–1/4 (2012). Volume 2012, Issue 191. Berlin: De Gruyter Mouton. 101 – 116.
- Haddington, Pentti & Rauniomaa, Mirka 2011: Vuorovaikutus, navigointi ja matkapuhelimen käyttö autossa. Teoksessa Haddington Pentti & Kääntä Leila (toim.) *Kieli, keho ja vuorovaikutus. Multimodaalinen näkökulma sosiaaliseen toimintaan*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura. 232 – 257.
- Hakulinen, Auli 1997: Vuorottelujäsennys. Teoksessa: Tainio Liisa (toim.) *Keskusteluanalyysin perusteet*. Tampere: Vastapaino. 32 – 55.
- Jantunen Tommi 2003: *Johdatus suomalaisen viittomakielen rakenteeseen*. Helsinki: Finn Lectura.
- Jyväskylän yliopiston viittomakielen keskus 2018: *Suomalaisen viittomakielen korpus: kerronta-aineisto* [puhekorpus]. Jyväskylän yliopisto, viittomakielen keskus. Saatavilla <http://urn.fi/urn:nbn:fi:lb-2019012322>. Viitattu 1.11.2019.
- Keating, Elizabeth & Mirus, Gene 2004: Signing in the Car: Some Issues in Language and Context. *Deaf Worlds* 20: 3, pp. 264 – 273.
- Keating, Elizabeth & Mirus, Gene 2012: *The eyes have it: Technologies of automobility in sign language*. Volume 2012, Issue 191 (Aug 2012)

- Knapp, Mark L. & Hall, Judith A. 2010: *Nonverbal communication in human interaction*. 7th ed. painos. Boston (Mass.): Wadsworth/Cengage Learning.
- Kujanpää, Johanna 2016: *Multimodaaliset resurssit viittomakielisten oppilaiden suomen kielen tunnilla: neksusanalyttinen tutkimus*. Pro Gradu. Jyväskylän Yliopisto.
- Kääntä, Leila & Haddington, Pentti 2011: Johdanto multimodaaliseen vuorovaikutukseen. Teoksessa: Haddington, Pentti & Kääntä, Leila (toim.) *Kieli, keho ja vuorovaikutus. Multimodaalinen näkökulma sosiaaliseen toimintaan*. Helsinki: Suomalaisen kirjallisuuden seura. 11 – 45.
- Lindholm, Camilla & Stevanovic, Melisa & Peräkylä, Anssi 2016: Johdanto. Teoksessa: Stevanovic, Melisa & Lindholm, Camilla (toim.) *Keskusteluanalyysi: Kuinka tutkia sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta*. Tampere: Vastapaino. 9 – 31.
- Mather, Susan, A. 1989: Visually oriented teaching strategies with deaf preschool children. Teoksessa: Ceil Lucas (toim.) *The sociolinguistics of the deaf community*. San Diego: Academic Press. 165 – 187.
- Mesch Johanna 2004. *Viitotaan yhdessä*. Suomen Kuurosokeat ry. Julkaisuja A3 2004. Tampere: Cityoffset.
- Mondada, Lorenza 2012: Talking and driving: Multiactivity in the car. *Semiotica Journal of the International Association for Semiotic Studies Vol. 191, Iss. 1-4, (August 2012): 223 – 256*.
- Nevile, Maurice 2012: Interaction as distraction in driving: A body of evidence. *Semiotica Journal of the International Association for Semiotic Studies Vol. 191, Iss. 1-4, (August 2012): 169. – 196*.
- Peräkylä, Anssi 2016: Ilmeet ja eleet. Teoksessa: Stevanovic Melisa & Lindholm Camilla (toim.) *Keskusteluanalyysi: Kuinka tutkia sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta*. Tampere: Vastapaino. 63 – 78.
- Peräkylä, Anssi & Stevanovic, Melisa 2016: Sosiaalisen vuorovaikutuksen resurssseja. Teoksessa: Stevanovic Melisa & Lindholm Camilla (toim.) *Keskusteluanalyysi: Kuinka tutkia sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta*. Tampere: Vastapaino. 32 – 46.
- Puhto, Janne & Widberg-Palo, Maarit 2017: Viittomakielisen ja suomenkielisen keskustelun rytmitys autossa risteystilanteessa. Jyväskylän Yliopisto. *Multimodal discourse studies* -kurssi. Kurssityö. Miniprojektin raportti.
- Raevaara, Liisa 2016: Toimintajaksojen rakenteet. Teoksessa: Stevanovic, Melisa & Lindholm, Camilla (toim.) *Keskusteluanalyysi: Kuinka tutkia sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta*. Tampere: Vastapaino. 143 – 161.
- Rissanen, Terhi 1985: *Viittomakielen perusrakenne*. Helsinki: Helsingin yliopisto.
- Rissanen, Terhi 2000: Suomalaisen viittomakielen lauseoppia. Teoksessa: Malm, Anja (toim.) *Viittomakieliset Suomessa*. Helsinki: Finn Lectura. 147 – 167.
- Savolainen Leena 2000: Viittoman rakenne. Teoksessa: Malm, Anja (toim.) *Viittomakieliset Suomessa*. Helsinki: Finn Lectura. 168 – 188.
- Senghas, Richard J. & Monaghan, Leila 2002: Signs of Their Times: Deaf Communities and the Culture of Language. *Annual Reviews Anthropology (2002)*. 31: 69 – 97.
- Tainio, Liisa 2007: Miten tutkia luokkahuoneen vuorovaikutusta keskusteluanalyysin keinoin? Teoksessa: Tainio, Liisa (toim.) *Vuorovaikutusta luokkahuoneessa. Näkökulmana keskusteluanalyysi*. Helsinki: Yliopistopaino. 15 – 58.
- Tapio, Elina 2013: *A nexus analysis of English in the everyday life of FinSL signers: a multimodal view on interaction*. Jyväskylän yliopisto. Väitöskirja.

Van Herreweghe, Mieke 2002: Turn-taking mechanisms and active participation in meetings with deaf and hearing participants in Flanders. Teoksessa: Lucas, Ceil (toim.) *Turn-taking, fingerspelling and contact in signed languages*. Washington, D.C: Gallaudet University Press. 73 – 103

Vatanen, Anna 2016: Keskusteluanalyttinen tutkimusprosessi. Teoksessa: Stevanovic Melisa & Lindholm Camilla (toim.) *Keskusteluanalyysi: Kuinka tutkia sosiaalista toimintaa ja vuorovaikutusta*. Tampere: Vastapaino. 312 – 330.

## Tutkimuslupalomake pro gradu -aineistoa varten

Opiskelen Jyväskylän yliopistossa pääaineenani suomalainen viittomakieli. Haen tutkimuslupaa opintoihini kuuluvan pro gradu -tutkielmaa varten.

Tutkin gradussani viittomakielisen keskustelun rytmitystä autossa. Tutkimuksen tavoitteena on tutkia, millä tavoin viittomakielellä tapahtuva keskustelu rytmittyy ajon aikana muuhun liikenteeseen nähden. Aineiston keräämiseen käytetään kahta GoPro-laajakuvakameraa, jotka kiinnitetään tuulilasiin. Toinen kamera kuvaa kuljettajan ja matkustajan keskustelua ja toinen tuulilasista kantautuvaa näkymää.

Kuvatun videoaineiston näkee minun lisäksi tutkimusapulaiseni Mikko Palo, joka ei kuitenkaan tule katsomaan koko videoa läpi. Hänen tehtävänä on ainoastaan purkaa videoaineisto molemmista kameroista tietokoneelle ja saattaa ne pyörimään samanaikaisesti. Kun videoaineisto on kuvattu, tarkastelen aineistoa ELAN-videoannotointiohjelmalla ja pyrin sitä kautta löytämään tietoa viittomakielisen keskustelun rytmittämisestä.

Aineisto on ainoastaan yllä kuvailtua pro gradu -tutkielmaa varten. Aineisto sisältää henkilötietoja (esim. nimi ja yhteystiedot, tiedot kielitaustasta ja videokuva), joita käsitellään tutkimukseen annetun suostumuksen perusteella. Annetun suostumuksen voi peruuttaa ilman seuraamuksia milloin tahansa. Suostumuksen peruuttaminen ei vaikuta ennen suostumuksen peruuttamista tapahtuneen henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuuteen. Tutkijana sitoudun noudattamaan voimassa olevia tutkimusaineiston säilyttämiseen ja tietosuojalainsäädäntöön (mm. salassapitosäännökset) liittyviä ohjeita. Tutkielman ohjaajana toimii Laura Kanto, FT (0408053549, laura.m.k.kanto@jyu.fi)

\_\_ / \_\_ 2018

Maarit Widberg-Palo

pro gradun tekijä  
sähköposti@osoite.fi

## SUOSTUMUS

Videomateriaaliani saa käyttää seuraavin ehdoin

- | <b>Kyllä</b>             | <b>Ei</b>                |   |
|--------------------------|--------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Videomateriaalia saa käyttää tutkimukseen yllä kuvatussa tarkoituksessa. ("Tutkimus" sisältää kaikenlaisen aineiston parissa tehtävän annotointi-, analyysi- ja raportointityön.) |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Videomateriaalista saa irrottaa kuvia pro gradua varten (kuvia käytetään muun muassa aineiston ja tutkimuksen toteutuksen esittelyssä sekä analyysiosiossa)                       |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Videomateriaalia saa näyttää julkisissa tilaisuuksissa. ("Julkisia tilaisuuksia" ovat esimerkiksi kongressit, seminaarit ja erilaiset opetustilaisuudet.)                         |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Videomateriaalista saa irrottaa kuvia julkaisuja varten. ("Julkaisut" voivat olla elektronisia tai paperijulkaisuja.)   |

Olen saanut tietoa tutkielmasta kirjallisesti ja viittomakielellä.

Paikka ja aika

Allekirjoitus

Nimenselvennys

---



---



---

**Henkilötiedot (ei julkisteta)**

Nimi \_\_\_\_\_

Osoite \_\_\_\_\_

sähköpostiosoite \_\_\_\_\_ TAI

puhelinnumero \_\_\_\_\_

**Taustatiedot**

Sukupuoli nainen \_\_\_ mies \_\_\_

Oletko kuuro \_\_\_ huonokuuloinen \_\_\_

Ovatko vanhempasi  
kuuroja \_\_\_ huonokuuloisia \_\_\_ kuulevia \_\_\_

Äidinkieli \_\_\_\_\_

Muut kielet \_\_\_\_\_

Paikka, aika \_\_\_\_\_

Allekirjoitus \_\_\_\_\_

Nimenselvennys \_\_\_\_\_