

Pursiainen. WSOY, Helsinki.
 Relph, Edward 1976. *Place and Placelessness*. Pion Limited, London.
 Sitra 2011. *Maamerkit-barometri* 18.5.2011.

Tampereen kaupunkiseutu 13.11. 2012. Yhteenveto palautteesta asemakaavojen ulkopuolisen rakentamisen seudullisiin periaatteisiin.
 Tuan, Yi-Fu 1974. *Topophilia*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, N.J.

PÄIVI HARINEN

Itä-Suomen yliopisto, yhteiskuntatieteiden laitos

Koulubussi hengailuympäristönä

Syrjäistä maaseutua pidetään yleensä ikääntyneiden ihmisten asuinympäristönä. Harvaan asutuilla seuduilla elämisen erityiskysymyksiä on tutkittu lähinnä erilaisten vanhus- ja terveyspalvelujen saatavuutta ja ikääntyneiden asiointimahdollisuuksia (ks. esim. Tedre & Pulkkinen 2011). Maaseudun syrjäkyllissä asuu kuitenkin edelleen myös koululaisia ja opiskelijoita, joiden arkea värittää heidän tarvitsemiensa palvelujen – koulujen ja organisoidun vapaa-ajan tilojen – puuttuminen. Koulutusyhteiskunnan vaatimukset eivät erottele nuoria asuinseutujen mukaan: kouluun on lähdeittävä myös kylästä, jota kutsun tässä artikkelissa Hylkysyrjäksi.

Syrjäseudun nuorten arkinen maantiede kiinnittyy pitkälti kodin ja koulun väliseen pitkään etäisyyteen, ja heidän ajankäyttönsä asettuu saatavilla olevan koulukyydityksen pakottamaan raamiin: tarjolla on yksi linja-autovuoro aamulla koulupaikkakunnalle, toinen illansuussa kotiin päin. Kaikkien samoilla seuduilla asuvien ja koulukeskuksiin mielivien on päästävä saman linja-auton reitin varteen tavalla tai toisella, oltava ajoissa ja sovitettava muu elämänsä kyyditysten rytmiin.

Tämä katsausartikkeli perustuu *Reunamerkitöjä Hylkysyrjässä* -tutkimushankkeessa analysoituun tutkimusaineistoon, joka koottiin itäsuomalaisissa reuna-kyllissä asuvien nuorten koulumatkoja havainnoitaessa. Havainnoidut nuoret viettivät päivittäin jopa neljä tuntia linja-autossa matkatessaan aamulla kotoaan

Maakuntakeskukseksi kutsumaani kaupunkiin toisen asteen opinahjoonsa ja illansuussa taas takaisin kotiin päin. Kirjasin muistiin näkemääni ja kuulemaani, kun kuljin koulumatkoja uteliaana ja itsekin keskuksen ulkopuolella asuvana tutkijana talvella 2011–2012 ja keväällä 2012 yhdessä Hylkysyrjän koululaisten kanssa (tarkemmin ks. Harinen 2012). Olin mukana ulkopuolisena tarkkailijana, eikä kukaan muu tiennyt, että matkoihini liittyi tutkimuksellinen ulottuvuus. Tämän vuoksi havaintojeni aukikirjaaminen ja tulkinat liikkuvat tässä hyvin yleisellä tasolla: lähinnä tunnistettavuuteen liittyvät tutkimuseettiset syyt estävät liian yksityiskohtaisten seikkojen esiintuomisen.

Koulumatka-analyysin alkuperäisenä viritäjänä toimi erilaisissa väljissä keskusteluissa ja koulumuisteiloissa esiin tullut kuva linja-autoissa vietettyjen yhteisten koulumatkojen ja -retkien hilpeän sosiaalisesta luonteesta ja merkityksestä. Tutkimusviritelmän syrjäseutulisiä kehiteltiin yksinkertaisen matemaattisen päättelyn keinoin: jos päivittäistä koulumatkaa kertyy yhteen suuntaan satakunta kilometriä ja jos koulupäivän pituus on kahdeksan tuntia, Hylkysyrjän nuorten arkinen koulunkäyntiin käyttämä aika on ainakin 12 tuntia. Tämä merkitsee edelleen vapaa-ajaksi kutsuttujen tuntien arkista niukkuutta. Koska vapaa-aika on nuorille usein hyvin merkityksellistä toisten nuorten kanssa vietettävää aikaa, Hylkysyrjän nuorten kohdalla voi kysyä, voisivatko koulubussissa vietetyt

yhteiset tunninit muodostaa kehyksen sille vertaisten kanssa vietetylle löysälle mutta tärkeänä pidetylle tekemiselle, jota uusimmassa nuorisotutkimuksessa on tarkasteltu hengailuna (mm. Keskinen ym. 2011; Määttä & Tolonen 2011).

Takapenkin räpätys?

Päättelin havainnoimieni nuorten kulkevan Maakuntakeskukseen toisen asteen opintoihin. Heidän ikänsä asettui johonkin 15 ja 20 vuoden välille, eikä niillä paikkakunnilla, joista he nousivat bussiin, ole enää muuta kuin perustasteen kouluja. Kouluihin ja työhön matkaavien lisäksi Maakuntakeskukseen ja takaisin liikennöiviä busseja täyttivät iäkkäät palveluja Maakuntakeskuksesta hakevat hylkysyrjäläiset. ”Koulubussi” tutkimuksen empiirisenä toimintakontekstina ei siis ollut vain koululaisia varten liikennöivä kouluvuoro eikä täysin nuorten omaehtoinen tila, vaan koulumatka taitui yhdessä aikuiskontrollia edustavien muiden matkustajien ja linja-autonkuljettajan kanssa.

Ensimmäiset matkakokemukseni havainnoivana nuorisotutkijana olivat masentavat – aamutuiimaan bussissa ei esiintynyt odottamaani räväkää nuorisoilakointia tai -häiriköintiä (vrt. esim. Keskinen ym. 2011). En havainnut nuorten erottuvan mitenkään muista matkustajista.

Kaksi virkanaisen näköistä naista juttelee toisilleen bussin etuosassa käytävän yli. Muuten on hiljaista. Tyttö vieressäni nukkuu. Takana joku kuorsaa. Bussissa on himmeä sisävalaistus, radio ei kuulu edes bussin keskiosassa. Matkan varrella autoon nousee viisi poikaa/nuorta miestä, vähän myöhemmin tyttö ja poika. Matka on hiljainen, ihmiset nukkuvat tai nuokkuvat. Tunnistan aamusta toiseen samoilta pysäkeiltä nousevat samat takit ja reppu, muuta ei nuorista jää mieleen.

Aamuinen uneliaisuus autossa oli tulkittavissa osaksi siirtymää, jonka aikana arkisin huojutaan unesta valveeseen, yksityisestä olotilasta sosiaaliin elämisen muotoihin. Koulumatkabussissa vietettyä hiljaisuuden ja heräilyn aikaa voi hahmottaa vaiheeksi, jossa liu’utaan sekä fyysisesti, mentaalisesti että sosiaalisesti arjen toimintaympäristöstä toiseen. Matkan kytkös koulutyöhön oli ohut: en nähnyt yhdenkään nuoren esimerkiksi tekevän läksyjä tai ylipäänsä lukevan mitään.

Myös hereillä olevalle, mutta muuten yksityi-

syyttä hakevalle koulumatkaajalle, bussi mahdollisti omaan maailmaan maastoutumisen, ainakin tiettyyn pisteeseen saakka. Suljetut silmät ja korvakuulokkeet, joiden läpi musiikki siilautui ympäristöön vain hyvin ohuesti, viestivät senhetkisestä ympäristöstä loittonemisesta, jota havaintojeni mukaan ei matkoilla häiritty millään tavalla. Yhdessä hiljaa ja erillään oleminen oli myös tietoista yhteisen tilan jakamista, jonka säännöistä oltiin ilmeisen tietoisia ja yksimielisiä:

Lähden matkaan Maakuntakeskuksesta klo 16.20. Bussissa matkustavat pojat istuvat takana – en mahtunut sinne, joten en tiedä, mitä siellä tapahtuu. Tällä matkalla bussiin ei nouse yhtään uutta matkustajaa, pysähdykset merkitsevät aina sitä, että pimeille pysäkeille pudotetaan joku pois kyydistä. Takametsän ja Peräkylän pysäkeillä jää pois muutama poika. Takana istuvat nuoret seurustelevat keskenään, ja eteen jääneet ovat hiljaa. He, jotka istuvat yksin, ovat sulkeneet silmänsä ja korvansa muulta maailmalta, maastoutuneet soitintensa ja niiden johtojen taakse.

Koulubussissa vallitseva ilmapiiri ei kuitenkaan aina ollut väsyneen hiljainen ja ankea. Valoisat kevätaamut kesäloman lähetessä loivat aivan erilaiset vuorovaikutuspuitteet kuin loskaiset syystalven aamuhämärät. Myös vuorokauden aika raamitti ilma-piiriä niin, että koulupäivän jälkeiset iltapäivätunnit tarjosivat havainnoijalle paljon enemmän katseltavaa ja kuunneltavaa kuin pimeät aamurupeamat.

Lähden Maakuntakeskuksesta klo 15.20. Autossa on paljon koululaisia, ja bussin takaosa on miehitetty tarkkaan. Mijsiköhän nuoret aina hakeutuvat taakse, autoissa, luentosaleissa, kaikenlaisissa tilaisuuksissa? Kontrollista kauaksi? Takaosan nuoret puhuvat ja naureskelevat paljon, tytöt ja pojat keskenään. V-sana vilahtelee erityisesti tyttöjen puheessa. Naureskellaan opettajan sanomiselle ja kysellään toisilta ryhmätyön valmistumisajan takarajaa.

Kello on 5.55 ja istun bussissa Hylkysyrjän vanhalla linja-autoasemalla katsellen valoisaa toukokuun aamua – aurinko on jo korkealla. Pihan kuoppaisella asfaltilla on rivi mopoja ja skoottereita. Bussin lähtiessä liikkeelle siinä on vallaton meno, puhelimet soivat ja kuulen, kuinka yhdessä etsitään jotakuta, joka kävisi perjantaina viinakaupassa. ”Tolonen hakkoo, yritä saaha se kiinni.” Aika rohkeasti nuoret suunnittelevat laitonta asiaa aikuisten kanssamatkustajien läsnäollessa. Poikien lippisten lipat sojottavat kohti tai vasta, monella työllä on shortsit legginsien päällä. Ihmettelen nykymuotia. Nuorten joukossa on yksi (ilmeisesti) seurusteleva

pari – istuvat lähemmäksi ja katselevat samaa puhelinta.

Iltapäivisin, loppuviikon aikana ja lukukausien päättövaiheiden lähetessä koulubussiin syntynyt elämä antoi luvan päätellä, että kohtaamiset bussissa eivät olleet nuorten kannalta merkityksellisiä ja ohimeneviä päivän tuokioita eikä koulumatkoissa ollut kyse vain siirtymisestä paikasta toiseen. Koulubussissa vietetyt tunnit voidaankin tulkita myös hengailuksi, joka toteuttaa nuorten elämässä tärkeää sosiaalista funktiota: matkan aikana nähtiin muita ja tultiin nähdyiksi, suunniteltiin tulevaa, kerrottiin uutiset, muisteltiin ja kerrattiin. Bussi tilana ei mahdollista samanlaista väljää liikkumista sosiaalisesta miljööstä toiseen kuin esimerkiksi kauppakeskus monine pysähdyspaikkoineen (ks. Keskinen ym. 2011: 19), mutta myös bussissa havaitsemani sosiaaliset käytännöt ja niiden merkitykset mahtuvat ainakin osittain nuorten omaehtoisen seurustelun ja kollektiivisuuden määritelmiin. Joissakin tilanteissa olin havaitsevani pientä sukupolvikitkaakin.

Lähden Maakuntakeskuksesta klo 15.20, sillä siistillä ja tasaisesti kulkevalla bussilla. Loskaista, lämpöä plus kolme astetta. Keskitalvella. Autossa on lähellä minua kaksi noin 17–18-vuotiaasta tyttöä, molemmilla puhelimet käsissään (toisella kaksi). Tyttöillä on tiukkalahkeiset housut, korkeakorkoiset nilkkurit, toisella lyhyt musta nahkapussakka (toista en näe kunnolla). Molemmilla isot korvarengat, sylissä nahkaiset laukut, toisella iso kaulahuivi moneen kertaan kaulan ympäri kiedottuna. Molemmilla mustiksi värjäyty hiukset. Tytöt nauravat hereästi jollekin tekstiviestille. Heidän takanaan oleva nainen saa tarpeekseen ja vaihtaa paikkaa. Tämä naurattaa tyttöjä yhä enemmän: ”taitaa tää miun olemus ärsyttää”. Toinen alkaa kertoa kaatumisestaan – ”onneks ei ollu paljon porukkaa paikalla, Janika ja Annika oli”. Tytöt puhuvat leveää paikallista murretta. He nauravat tekstiviestikömmähdyksilleen (väärille ihmisille menneille) – ”laitoin äitille viestin kulta mie rakastan sinuu kun piti laitoo Matille”. Vähän ajan kuluttua tytöt nauravat tikahtuakseen joillekin Amerikan hauskimille kotivideoille. Kaikki tyttöjen repliikit säestyvät naurulla. Toinen mainitsee jotain ”vasta uutena vuotena ottamisesta” – viinan, tulkitsen. Edessäni olevan penkin selkänojaan on liiskattu iso purukumi. Minua inhottaa.

Vaikka tilankäyttö bussissa on rajattua, nuorten keskinäisen vuorovaikutuksen intensiteetti näytti liittyvän suoraan siihen, miten autossa sijoituttiin istumaan. Bussin etuosaa kansoittivat säännöllisesti

matkantekoon lähteneet aikuiset. Keskosan penkeillä istuttiin joko yksin tai muutaman tytön keskenään seurustelevissa ryhmissä. Yksin matkaavat istuivat yleensä silmät kiinni ja korvakuulokkeet korvilla, jossakin omassa senhetkessä todellisuudessaan. Pareittain tai kolmin bussitilaan asettuneet seurustelivat yleensä intensiivisesti keskenään mutta eivät osallistuneet takapenkin tohinoihin.

Auton takaosassa olikin vilkkainta, ja takaosan penkit näyttivät myös olevan halutuinta aluetta: ne täyttyivät aina ensimmäiseksi ja harvoin niillä oli tilaa havaintoja tekeväälle tutkijalle. Takapenkeille mahtui sekä tyttöjä että poikia, ja joukon keskinäinen seurustelu hallitsi usein bussin äänitilaa. Vaikka aamuisin jopa takapenkeillä oli hiljaista, iltapäivällä auton takaosan nuorten sosiaalinen energia purkautui ilonpitoon, päivän tapahtumille naureskeluna ja näennäisen tarkoituksettomana läpänheittona.

Perjantai-iltapäivänä auton takaosassa käy kuhina. Yksi tyttöistä ottaa valokuvia muista, jotka poseeraavat naureskellen. ”Elä purista miun habaa, se on liian iso sulle”, kuuluu pojan ääni. En viitsi kurkistella taaksepäin. Miksi en taaskaan onnistunut pääsemään sinne ajoissa?

Palumatalla paistaa jo aurinko...

Entistä useammin erilaisissa nuorten vapaa-ajan tutkimuksissa tai kaupunkitilan merkityksellistämisen analyyseissa on alettu kiinnittää huomiota nuorten hengailuksi nimittämään omaehtoisen ja tarkemmin määrittelemättömään, päämäärättömään yhdessäoloon (Kankkunen ym. 2010; Keskinen ym. 2011). Näissä analyyseissa hengailu on tapahtunut kaupungeissa, kaduilla ja kauppakeskuksissa. Kaupattomassa ja kioskittomassa Hylkysyrjässä ei ole tarjolla tällaisia hengailuympäristöjä, mutta onneksi on koulubussi.

Koulubussissa havainnoimaani nuorten toimintaa ja sitä edeltävää auton lähtemisen odottelua voi luonnehtia passiivisen vapaa-ajan käsitteellä, jolla viitataan organisoimattomaan ja päämäärättömään ei-minikään tekemiseen (Anttila 2011: 621, 625). Havainnoimani koulumatkan tekeminen onkin yhtäältä monenlaista paikallaan olemista ja odottelua, mutta toisaalta myös arkisesti puiteistuvaa luovaa ajankäyt-

töä ja sosiaalisilla näyttämöillä liikkumista, sosiaalisten hierarkioiden esille tuomista. Monen hylkysyrjäläisen nuoren on otettava koulumatkastaan kaikki irti: bussi saattaa olla heille ainoa arkinen yhteisen vapaa-ajan toimintakehys.

Havainnoimilleni Hylkysyrjän nuorille bussimatka näyttää tarjoavan hyvin samanlaiset sosiaalisuuden kulussit kuin omissa muistoissani säilössä olevat 1960- ja 1970-lukujen koulubussimatkat. Erityisesti tämä pysyvyys näkyy niissä tavoissa, joilla bussiin istumaan sijoittuminen ilmentää halua vetäytymiseen tai mahdollisuuksia päästä mukaan yhteiseen ilonpitoon. Kyläkouluverkoston harvetessa pitkät koulumatkat muuttunevat entistä merkityksellisemmiksi yhteisen ajan hetkiksi useille reunoilla eläville nuorille. Nuorten vapaa-ajan palvelut keskittyvät samassa tahdissa kuin koulutuspalvelut ja erityisesti kuntaliitosten syntymisen myötä (Lehtola 2008: 35, 36, 46, 141). Nuorisotutkimuksessa jo todettu vapaa-ajan määritelmän laajentamisen tarve venyy näin entistä moninaisempiin suuntiin; syrjäseutujen nuorten päivittäinen ajankäyttö on loppujen lopuksi hyvin erilaista kuin keskuksissa asuvien nuorten. Hylkysyrjäläinen aika-tila-todellisuus haastaa myös tutkijan sukeltaamaan pitkien päivien ja välimatkojen maailmaan, jonka saavuttaminen käy työstä.

LÄHTEET

- Anttila, Anu-Hanna 2011. Joutenolo ja ei-minkään tekeminen toimintana. *Yhteiskuntapolitiikka* 14 (6): 620–632.
- Harinen, Päivi 2012. Mennään bussilla. Pitkä koulumatka nuorten vapaa-ajan puitteistajana. Teoksessa: Pekkarinen, Elina, Kaisa Vehkalahti & Sami Myllyniemi (toim.). *Lapset ja nuoret instituutioiden kehityksissä*. Nuorten elinolot -vuosikirja 2012. Nuorisotutkimusverkosto & Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitos & Valtion nuorisosiain neuvottelukunta, Helsinki. 170–179.
- Kankkunen, Paula, Päivi Harinen, Elina Nivala & Mari Tapio 2010. Kuka ei kuulu joukkoon? Lasten ja nuorten kokema syrjintä Suomessa. *Sisäasiainministeriön julkaisu* 36/2010, Helsinki.
- Keskinen, Kalle, Sanna Lehtonen & Mari Leino 2011. Kaikki tiet vievät Hansaan. Nuorten ajanvietto osana kauppakeskuksen arkea. *Nuorisotutkimus* 29(4): 19–32.
- Lehtola, Ilkka 2008. Matka maalta markettiin. Liikkuminen ja palvelujen muutos itäsuomalaisella maaseudulla. *Tiehallinnon selvityksiä* 25/2008, Kuopio.
- Määttä, Mirja & Tarja Tolonen (toim.) 2011. *Annettu, otettu, itse tehty*. Nuorten vapaa-aika tänään. Nuorisotutkimusverkosto, Helsinki.
- Tedre, Silva & Anneli Pulkkinen 2011. Kulkeminen avaimena ikään-tyvien maalla asumisen mahdollisuuksiin. *Yhteiskuntapolitiikka* 76(3): 300–308.

SILVA TEDRE

Itä-Suomen yliopisto, yhteiskuntatieteiden laitos

Ikänäköä maaseutupolitiikkaan

Väestön ikärakenne eli ikäluokkien keskinäiset määrälliset suhteet, muuttuu. Odotetussa oleva elinikä pitenee ja vanhuuseläkeikäisten eli yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä kasvaa. Yhä useampi ihminen elää satavuotiaaksi. Suunnan ennustetaan jatkuvan vielä pitkään.

Väestön ikärakenteen muuttuminen on vahva, yhteiskunnan kaikkia rakenteita ravisteleva voima. Näin suurta määrää vanhoja ihmisiä ei maailmassa ole koskaan ollut. Mallia ei siis voi etsiä menneestä. Yhteiskunnan kehityksen tietoisien ohjailun kanalta on ratkaisevaa, miten muutos mielletään ja