

# KULKEMINEN MAASEUTUTUTKIMUKSESSA

**Ilkka Lehtola:** *YTT, historia- ja maantieteiden laitos, Itä-Suomen yliopisto/Joensuun kampus*

**Silva Tedre:** *YTT, dosentti, yhteiskuntatieteiden laitos, Itä-Suomen yliopisto/Joensuun kampus*  
*ilkka.lehtola@uef.fi, silva.tedre@uef.fi*

*Janus* vol. 22 (3) 2014, 279–287

Ajoin. Kuuntelin kulloistakin maakuntaradiota. Pysäytin auton tien poikkeon kirjoittaakseni muistiinpanon. Pysähdyin varmistaakseni ajo-ohjeita, vastatakseni kännykkään, ihaillakseni maisemia, tutkaillakseni ympäristöä, venyttäkseni istumisesta jäykkää ruumista tai ravistellakseni väsymystä. Olin kenttätöissä Itä- ja Pohjois-Suomessa. En ollut matkalla kentälle, vaan olin jo siellä, tien päällä, harvaan asutulla maaseudulla. (Tedre, julkaisematon käsikirjoitus)

**Tutkija saa** pitkän ajomatkan aikana tutustua maaseutuun, jonka maisemat ja elinolot ehtivät vaihtua monta kertaa. Kenttätöissä konkretisoituu se, kuinka maaseutu on erilaista maan eri osissa. Maaseutupolitiikassa ja -tutkimuksessa on aina 1990-luvulta lähtien käytetty erilaisuuden jäsentämiseksi kuntapohjaista kolmijakoa: kaupunkien läheinen maaseutu, ydinmaaseutu ja harvaan asuttu maaseutu (YTR 2009, 17). Vuonna 2013 julkaistu uusi seitsemänportainen maaseutu–kaupunkiluokitus (Helminen ym. 2013) piirtää paikkatietoaineistojen perusteella monivahteisemmän kuvan maaseudun luonteesta kuin tämä kuntapohjainen luokitus.

Uusi luokitus kertoo, etteivät väestön elinolot vaihtele pelkästään kuntien kesken, vaan myös kuntien sisällä on

erityyppisiä maaseutualueita, joiden välillä on huomattavia fyysisiä, sosiaalisia ja kulttuurisia eroja (Helminen ym. 2013; Ponnikas ym. 2014, 10–30). Tilastoaineistojen valossa heikoimmat elinolot ovat harvaan asutulla maaseudulla, jolle on ominaista negatiivisen kehityksen kierre: asutusrakenteen harvenee, väestö vähenee ja ikääntyy, tulotaso on alhainen ja työttömyys korkea. Harvaan asuttu maaseutu kattaa yli puolet maan pinta-alasta, vaikka alueella asuu vain kuusi prosenttia suomalaisista, runsaat 300 000 asukasta. Harvaan asutun maaseudun asukkaat elinoloineen ovat yhteiskuntatieteiltä ja -politiikalta usein unohtuva vähemmistö.

Olemme omissa tutkimuksissamme tarkastelleet elämisen arkea maaseudun ikäihmisten näkökulmasta (Lehtola 2013; Tedre & Voutilainen 2013). Olimme kiinnostuneita siitä, millaiseksi eläkeläisen arkielämä maaseudulla muodostuu, miten institutionaaliset rakenteet mahdollistavat maaseutuasumisen tiettyssä paikassa ja miten eläkeläisten asuinpaikkavalintoja poliittisesti ja hallinnollisesti ohjailaan maaseutuasumisen näkökulmasta. Otimme molemmat tutkimuksissamme vakavasti pitkät välimatkat ja alueiden fyysiset erityispiirteet. Esimerkiksi yksi tutkimuskohteemme, Lieksan kaupunki Pohjois-Karjalassa sijaitsee Suomen neljänneksi suurimman järven, Pielisen, kahdella

rannalla. Talvisin matka Kolin kylältä Lieksan keskustaajamaan tahtuu jää-tietä pitkin nopeasti. Suurin osa vuotta joudutaan kiertämään Pielinen teitse, jolloin matkaa keskustaajamaan kertyy 90 kilometriä. Julkista liikennettä ei ole, joten matka tehdään henkilöautolla.

Tämän puheenvuoron tavoitteena on avata yhtä näkökulmaa maaseutututkimuksen fyysisiin ja alueellisiin erityispiirteisiin eli siihen, miten etäisyydet, toimintojen ja asutuksen sijainti sekä kohteiden saavuttaminen vaikuttavat kenttätöihin ja tutkimuksen metodisiin ratkaisuihin. Puheenvuoro perustuu maaseudun ikääntyvien asumista ja kulkemista käsitteleviin tutkimuksiimme (Tedre & Pulkkinen 2010 ja 2011; Tedre & Voutilainen 2013; Lehtola 2013). Tutkimuskenttänä olivat Itä-Suomen harvaan asutut maaseutualueet ja tutkimusotteena kenttätöitä sisältävä etnografinen lähestymistapa.

Maaseutututkimuksessa tutkimuskohdetut sijaitsevat usein etäällä yliopistokampuksilta, joten kulkeminen on oleellinen osa maaseutututkimuksen kenttätöitä. Tutkijan tilallista positiota ja fyysistä siirtymistä paikasta toiseen voidaan tarkastella erilaisten tutkimusotteiden ja metodien näkökulmasta. Jo karttaa katsomalla sosiaalipolitiikan tutkija oivaltaa jotakin tutkimusalan kannalta oleellista, sellaista mikä harvoin päättyy sosiaalipolitiikan analyysiin. Maantieteilijä taas on tottunut tarkastelemaan yhteiskunnallisia ilmiöitä maantieteellisinä pintoina, etäisyyksinä ja alueellisena erilaistumisena, mutta nämä näkökulmat kantautuvat harvoin sosiaalipolitiikan analyysiin. Eri näkökulmien yhdistäminen on välttämätöntä, sillä etenkin maaseudulla so-

siaalisen eriarvoistumisen taustalla on alueellista erilaistumista ja eriarvoistumista.

Yksi esimerkki tarpeesta yhdistää sosiaalipoliittinen ja alueellinen näkökulma on haja-asutusalueen palveluverkoston harventuminen ja asiointimatkojen pidentyminen, mikä vaikeuttaa palvelujen saatavuutta ja arkielämän sujuvuutta. Jos oma auto puuttuu, etenkin maaseudulla asuvat ovat julkisten liikenneyhteyksien, julkisesti tuettujen henkilökuljetusten (esim. Kelan korvaaman taksimatkan) ja sosiaalisten tukiverkostojen varassa (Lehtola 2013, 24–29). Maaseudun autottomat ovat usein nuoria, joilla ei vielä ole ajokorttia tai ikääntyviä, joilla ei enää ole korttia, koska he ovat joutuneet luopumaan autosta terveyden heikentymisen tai puolison kuoleman vuoksi. Osa ei ole koskaan edes omistanut autoa ja ajokorttia.

Väestön edellytykset asua maaseudulla riippuvat mahdollisuuksista liikkua ja saada palveluja. Palveluverkoston harventuminen on johtanut siihen, että haja-asutusalueella yhä harvemmin voidaan puhua enää lähipalveluista. Myös julkisen liikenteen palvelutaso on viime vuosina huonontunut (Lehtola ym. 2012, 31). Monet kunta- ja palvelukeskukset ovat paikoin maaseudun autottomien asukkaiden heikosti saavutettavissa, koska julkisen liikenteen vuoroja on vähän tai ne puuttuvat kokonaan.

#### **MATKA TUTKIMUSKOHTENA**

Henkilöauto on usein ainoa kulkuväline alueilla, joissa julkiset liiken-

nepalvelut ovat vähäiset tai puuttuvat kokonaan. Auton välttämättömyys maaseudulla työllistymisen, arkielämän sujuvuuden kuin myös maalla asumisen kannalta on todettu tutkimuksissa toistamiseen (esim. Kurvinen 1998; Varis 2005; Pöllänen 2013). Kulkeminen itsessään ja välimatkojen taittaminen ei ole kuitenkaan Suomessa erityisen paljon tutkijoita kiinnostanut. Ilkka Lehtola (2008 ja 2013) on tutkinut niitä aika- ja tilarakenteita ja kulkumuotoja, jotka määrittävät maaseudulla asuvien liikkumista palveluihin. Silva Tedre ja Anneli Pulkkinen (2011) ovat puolestaan jäsentäneet maaseudun ikääntyvien keskinäisiä eroja kulkuvaihtoehtojen suhteen. Päivi Harinen (2012) on tutkinut bussilla pitkiä koulumatkoja kulkevien nuorten matkan tekoa.

Vanhat antropologit kertoivat seikkaperäisesti kentälle pääsystä, myös matkoistaan kaukaisiin tutkimuskohteisiinsa. Nykyiset lähikohteiden kenttätutkijat tyytyvät vain menemään tutkimuspaikkaan ja pysymään siellä. Tutkijat ovat etsineet kylän tai tätä suuremman maantieteellisen alueen ja käyneet tutkimuskentältä keräämässä tutkimusaineiston ilman, että aineiston hakeminen sinänsä olisi osa tutkimusta. Huonoja liikenneyhteyksiä ja pitkiä välimatkoja tarkastellaan toki raporteissa, mutta harvoin tutkija raportoi omaa matkantekoaan ja havaintojaan kulkuvälineissä.

Kuntakeskuksessa kerrostalossa asuva Lyydia tilaa asiointikuljetuksen kotiovelle. Auto saapuu ajallaan, ja lyhyen ajomatkan jälkeen marketin pysäköintipaikalta nousevat autoon myös muut matkustajat. Kun matkaa on taivallettu noin 30 kilometriä, saavutaan hautaus-

maan pysäköintipaikalle. Rollaattorin avulla Lyydia pystyy kävelemään tasaisessa maastossa, mutta ei varvikossa. Siksi hän jää istumaan autoon kuten myös muut matkustajat. Kuljettaja ottaa mukaansa Lyydian ostamat kukat ja vie ne haudoille. Palattuaan kuljettaja kertoo Lyydialle, miltä haudoilla näytti. Pysähdyksen jälkeen matka jatkuu, ja sen aikana muut matkustajat jäävät kyydistä pois. Auto palaa takaisin kuntakeskukseen ja vie Lyydian takaisin kotiovelle. Kuljettaja varmistaa, että hän pääsee kotiin sisälle asti. Matka on kestänyt noin puolitoista tuntia. (Lehtola 2013, 94–95.)

Tutkija ei pelkästään kerää tietoa kulkemisesta haastatteleamalla, vaan myös osallistumalla ja havainnoimalla. Juuri matka itsessään on merkityksellinen, koska se on olennainen osa maaseudulla asumista tai siellä pistäytymistä. Matka on osa tutkimuskenttää, ja jossakin kohtaa matkaansa tutkija on pisteessä, joka kuuluu myös tutkittavien ihmisten arkipäivään, arjen kulkuhorisonttiin (”travel horizon”) (Dobbs 2007, 97). Tätä tutkijat eivät juuri tule analysoineeksi. Usein suuri osa maaseutua myös hylätään sosiaalipolitiikan tutkimuksesta siksi, että sinne meneminen on taloudellisesti, ajankäytöllisesti ja teknisesti hankalaa.

Yhteiskunnalliset muutokset muokkaavat maaseudun asukkaiden suhdetta asuinpaikkaan ja sieltä lähtemisiin sekä välimatkoihin. Muutokset muokkaavat myös ihmisten tapoja kulkea ja ylittää etäisyyksiä. Välimatkat eivät ole vain mitattavia kilometrejä, vaan ne rakentuvat myös sosiaalisina ja ohjaavat arkielämän käytäntöjä. Silti henkilökohtaista liikkumista tavataan tarkastella

universaalin, ruumiittoman subjektin kontekstissa, vaikka ihmisten kulkutheydessä, matkojen pituuksissa ja kulkumuotojen valinnassa on esimerkiksi yksilöiden ja sukupuolien välisiä eroja (Dobbs 2007, 89; Schwanen & Páez 2010, 591). Eroja synnyttävät muun muassa asuinpaikan etäisyys palveluista ja etäisyyksien ylittämiseen tarkoitetut kulkujärjestelyt, samoin yksilön oma toimintakyky. Maantieteellinen sijainti suhteessa yksilön henkilökohtaisiin päämääriin ja liikenneinfrastruktuuriin ovat sosiaalisia kysymyksiä. Siinä myös sosiaalipolitiikka ja liikennepolitiikka kietoutuvat yhteen.

Maantieteilijä Doreen Massey (2008) kirjoittaa välimatkojen tulkinallisuudesta. Välimatka tulee tulkituksi eri tavoin riippuen matkan tarkoituksesta ja tulkitsijasta. Kartan tekijä mittaa matkoja suhteessa toisiin matkoihin. Paikkaa asuvat ihmiset tulkitsevat matkaten tarkoituksen mukaan, ja mittana on useammin matkaan käytetty aika kuin matkan pituus kilometreinä.

#### KULJESKELU METODINA

Madridilainen feministitutkijoiden ryhmä Precarias ala deriva (2009) korostaa liikettä lähestymistapana todellisuuteen. Liike on eksistentiaalinen, subjektiivinen tila. Liikkuvuus on välttämätöntä missä tahansa maantieteellisessä ympäristössä, elämän keskeisissä ratkaisuisissa ja elämänmuodoissa. Liikkuvuus on ominaista rytmien ja aikataulujen omaksumisessa. Liikkuvuus on jäykkyyden, byrokraattisuuden ja rutiiinin vastakohta. Silti liikkuvuudessaakin ihminen etsii pysyvyyttä, pysähtymisiä, virkistäytymisen paikkoja, mahdoli-

suuksia rakentaa omaa kohtaloaan ilman muiden määrittämiä, ennalta asetettuja malleja. Liikkuvuus eksistentiaalisena ja subjektiivisena tilana vaikuttaa eri tavoin, mikä ilmenee juurettomuutena ja pysyvän identiteetin puutteena. On oltava valmiina muutoksiin ja arviointi- ja kehittämisprosesseihin.

Tutkijaryhmä Precarias ala deriva (2009) puhuu kuljeskelusta. Kuljeskelun (dérive) juuret ovat situationismissa, jossa tutkijat harhailivat vailla päämäärää pitkin kaupunkia ja antoivat ihmisten kanssa käytyjen keskustelujen ja kanssakäymisten sekä urbaanien mikro-tapahtumien toimia oppinaan. ”Dérive” tarkoittaa ajelehtimistä, kuljeskelua, poikkeamaa ja harhailua. Siinä vältellään liikkumisen yleisiä rutiineja ja vaihtimia ja annetaan joko ympäristön, hetken mielijohteen tai jonkun muun ärsykkeen johdattaa matkaa. Kuljeskelussa tutkitaan ympäristöä ja perehdytään siihen ilman ennakkokäsityksiä, ja lopullinen päämäärä tähtää sen ymmärtämiseen. (Asikainen 2012.)

Maaseutututkijalle kulkeminen tutkimuskentälle ja -kentällä on usein yllätyksellistä ja saattaa sisältää vastoinkäymisiä. Tutkija saattaa ajautua paikkoihin ja tilanteisiin, jotka eivät tunnu johtavan minnekään tai joihin hän ei ole osannut varautua. Tutkija voi joutua tilaan, jota kuvataan ”keskellä-ei-mitään”. Tiheää tulkintaa ei tahdo syntyä. Ihmisen jäljet, rakennukset ja niiden sijainti, välimatkat naapureiden välillä, tieverkosto ja polut saattavat silti kertoa enemmän kuin yhteiskuntatieteilijä tulee ajatelleeksi. Marja-Liisa Honkasalo (2008) oppi esimerkiksi kylätutkimuksessaan lukemaan kylän sosiaalisia suhteita poluista, aidoista ja muista esteistä.

”Ei mistään” palaaminen on ajallisesti pitkäkestoisempaa kuin kaupungissa. Jos tutkija ei yhtään heittäydy kuljeskeluun, matkan vietäväksi, on riskinä se, että kokonaisuudet, merkittävät ihmettyksen aiheet ja asioiden ja tilanteiden väliset yhteydet jäävät huomaamatta. Etukäteen ei voi määrittää matkaa, jonka varrelta löytyy jotakin tutkimuksen kannalta hedelmällistä. Siksi matkalla on oltava varuillaan koko ajan. On huomattava kuoppa tiessä, liikennemerkki, tienhaara ja postilaatikko tienhaarassa, polku tai yksinäinen jalankulkija, vastaan tuleva mopo tai auto. Oleellista on olla tarkkana matkan varrella, ei pelkääntään hetkellisessä määränpäässä.

Tutkijan on osattava varautua kenttätyöissä myös yllättäviin tilanteisiin. Tutkimuskohde ja työskentelyolot eivät olekaan täysin sellaiset, jollaisiksi hän on ne kuvitellut etukäteen. Suunnitelmien on siksi oltava joustavia niin, että muutoksia menetelmiin voidaan tehdä. Etenkin formaaleja haastatteluja tekevä tutkija saattaa havahtua siihen, ettei etukäteen laadituilla kysymyksillä kyetä tavoittamaan sitä todellisuutta, jota on tarkoitus tutkia. Tarvitaan havaintokykyä, joustavuutta reagoida muuttuviin tilanteisiin ja herkkyyttä huomata todellisuuden moninaisuus. Tutkija saattaa myös joutua tilanteisiin, joihin hän ei ole osannut varautua etukäteen. Mutkaisia, mäkisiä ja sorapintaisia maaseututeitä matkaavassa tilataksissa istuessaan hän saattaa tuntea matkapahoinvointia niin, että tarkkaavaisuus keskittyy lähinnä tutkijan omaan selviytymiseen. Seuraavalla kerralla matkavarustukseen sisältyy myös matkapahoinvointiin tarkoitettuja tabletteja, joilla toimintakyky säilyy.

#### TIEDON ETSIMINEN LIIKKEESSÄ

Steinar Kvale (1996) on kuvannut tutkimushaastattelua kahden metaforan, kaivajan ja matkaajan avulla. Kaivajan ohjeena on kaivaa siitä, missä seisoo. Silloin tieto nähdään hautautuneena metallina, jonka tutkija erottelee maasta ja kaivaa esiin. Esiin kaivetaan objektiivisia tosiasioita, joita voidaan mitata ja esittää numeroina, kuten kilometrit ja jään paksuus tai kylien asukkaiden ikärakenne. Matkaajan metafora muistuttaa puolestaan kuljeskelua, nyt vain ihmisten kohtaamisina. Tutkija kuljeskii vapaasti alueella ja astuu osalliseksi ihmisten keskusteluihin. Jonkinlainen tavoite tai päämäärä on, mutta näkökulmaa etsitään. Haastattelija tekee kysymyksiä, johdattaa ihmisiä kertomaan omia juttujaan.

Nämä kaksi metaforaa edustaa kahta erilaista tiedon muodostuksen mallia. Kaivaja ottaa tiedon annettuna ja paljastaa sen, mitä vielä ei tiedetty. Vaeltajalla on konstruktivistinen käsitys. Tieto tuotetaan keskusteluissa. Kuljeskellen tiedon etsiminen oli tutkimuksemme tutkimusote. Se on lähellä laadullisen tutkimuksen ohjetta kulkea ja kaivaa siellä, mistä löytyy – usein yllättäen – jotain kiinnostavaa. Se on myös toimintatutkimuksen ote, jossa tietoa etsitään liikkeessä. Omissa tutkimuksissamme kuljimme ja hieman kaivoimmekin.

Minä kuljin reilun vuoden verran harvaan asutulla maaseudulla kyläyhdistysten kokouksissa, vanhuspalvelujen muutoksia valmistelleen työryhmän kokouksissa, pyörillä kulkevien palvelujen perässä (kirjastoauto) ja kyydisä (kimppakyyti), kyläyhdistysten ja seurakuntien senioreille järjestämissä tilaisuuksissa, sovittuja haastatteluja te-

kemässä Pirkanmaan, Pohjois- ja Etelä-Karjalan, Kainuun ja Lapin pinta-alaltaan laajoissa kunnissa. Liikkuminen tapahtui etupäässä omalla autolla, joskus junalla. Myös Anneli Pulkkinen kulki tekemässä eläkeläiskehittäjien haastatteluja. Loppuvaiheessa remmiin astui valokuvaaja Mikko Takkunen, joka kulki samoja teitä autolla ja kirjastoauton kyydissä, katsoi samaa tutkimuskohdetta kameran kanssa. (Tedre, julkaisematon käsikirjoitus)

Lähestyimme ikääntyvien maaseutua pohdiskellen kerrottua, kuultua, katsottua ja nähtyä – sekä tallentamalla sitä sanoin ja kuvin. Analysoimme kohtaamisia, ruumiillistimme sosiaalista vuorovaikutusta ja sitä ympäröivää todellisuutta, kuten myös fyysisiä tiloja, joissa kohtaamiset tapahtuivat. Hyvinvointipalveluratkaisuja tutkiessamme totesimme, että tutkijan katse aiemmissa tutkimuksissa näyttää usein rajoittuvan sosiaali- ja terveyspalvelujen järjestämiseen ja järjestämisen muutoksiin, mutta niiden saavuttamisen erilaiset ehdot rajataan tutkimuksen ulkopuolelle. Voidakseen tarttua muutoksiin, vastustaa tai ohjata niitä, on tunnistettava ajattelun rakenteet, joilla muutosta huomautta ohjaillaan. Tutkija osallistuu huomauttamattomaan ohjailuun esimerkiksi silloin, jos hän ei hyvinvointipalvelujen muutosanalyysissään kysy, missä palvelut sijaitsevat, minne ne ovat muuttaneet ja miten ne ovat eri puolilla kuntaa asuvien ihmisten saavutettavissa fyysisesti ja käytännöllisesti.

Harvoin tutkijalla on mahdollisuus etnografisen tutkimuksen ideaalin mukaisesti kuljessella aistit herkkinä esimässä kiintoisia ilmiöitä. Tutkija joutuu etukäteen määrittelemään puitteet,

joissa tutkimusta tehdään ja suhteuttamaan tutkimuksensa käytettävissä oleviin resursseihin. Tutkimusrahoituksen niukkeneminen on johtanut entistä lyhytkestoisempiin projekteihin ja vaikuttanut välillisesti myös metodisiin valintoihin. Menetelmät joudutaan valitsemaan siten, että aineisto on kerättävissä, analysoitavissa ja raportoitavissa ennen lyhytkestoisen tutkimusrahoituksen päättymistä. Tällöin tyydytään helposti standardimenetelmiin, sillä uudenlaisten menetelmien kehittelyyn ja testaamiseen ei tunnu olevan aikaa.

Myös tutkittavien tavoittaminen voi olla hankalaa. Etenkin syrjässä asuvien ja eristäytyneiden ihmisten tavoittamisen ongelma toistuu lukuisissa tutkimuksissa (ks. Kivelä 2014; Tedre & Pulkkinen 2011; Vuorinen 2009). Metodisilla valinnoilla vaikutetaan siihen, tavoitetaanko tutkimuksella haluttu kohderyhmä, myös huono-osaisimmat väestöryhmät. Heidän tavoittamisessaan ensimmäinen askel on mennä tutkijana paikan päälle (ks. Kivelä 2014; Lehtola 2013).

#### **MATKAT KENTTÄTÖIHIN JA KENTTÄTÖISSÄ**

Maaseudun kenttätutkija kulkee tutkimuskohteeseen yleensä henkilöautolla, sillä julkisia kulkuvaihtoehtoja on enää harvoin tarjolla. Tutkimusraporteissa tätä vaihetta ei juurikaan analysoida, vaikka kulkemisen ja välimatkojen taittamisen itsessään pitäisi olla osa tutkimuskohdetta. Jos haluamme ymmärtää maaseudulla elävän arkea tai maaseutututkimuksen erityisyyttä, tulisi raportoida myös tietyt fyysisen paikan saavuttamista edeltävät kenttätutkimuksen vaiheet.

Kentälle pääsy on toki otettu osaksi tutkimuksen raportointia myös yhteiskuntatieteissä, mutta lähinnä se on tarkoittanut lupia tai luottamusta, ei kentän saavuttamiseen käytettyä aikaa ja järjestelyjä saati kulkemista osana kenttää ja kenttätöitä. Klassisessa antropologiassa kentän saavuttaminen kuvattiin, mutta myöhemmin näitä kuvauksia on kritisoitu muun muassa siksi, että tutkija rakentaa itsestään sankaritarinaa.

Matkaan lähtiessään tutkija suunnittelee alustavasti reitin, laskee päivämatkan ja kilometrit netin karttapalveluohjelmilla, etsii majapaikat sekä arvioi kustannukset ja matkan keston. Nykyyliopistossa hallinto vaatii nämä tiedot sähköiseen matkasuunnitelmaan, ja sille esimiehen hyväksynnän. Tutkijan on myös muistettava varata vuokra-auto matkalle, ellei hän saa käyttää omaa autoaan.

Lähdön lähetessä tutkija kiinnittää huomion säätiädotuksiin ja kenties viimeistelee suunnitelmaa niiden perusteella, jos aika antaa myöten. Tämähän on tuttua kaikille yksityisautolla matkaaville. Vain paljon ajatut reitit tulevat tutuiksi ja luonnollisiksi niin, ettei niille juuri uhraa ajatusta. Ne ajetaan rutiinilla säällä kuin säällä.

Maaseutututkijan matkat tutkimuskentälle syövät aikaa ja bensaa. Matkaan lähtö vaatii etukäteissuunnittelua, säiden ja niiden seurausten ennakoimista, tietoa ja taitoaikin, joskus jopa rohkeutta. Paikalliset olosuhteet tuntevat ihmiset ovat sisäistäneet kaiken tämän niin, etteivät he huomaa sitä eritellä. He kuitenkin ennakoivat seurauksia esimerkiksi niin, että he jättävät pääkallokelillä auton korkean mäen taakse välttääkseen tietyt

vastamäet. Maaseudun asukkaat kohtaavat omista lähtökohdistaan samat asiat kuin tutkija toisaalta tullessaan: teiden kunnan vaihtelu, paikkojen saavutettavuus, matkoihin käytettävän ajan pituus ja matkan hinta ovat kaikki asioita, jotka tulisi huomioida ja analysoida myös hyvinvointipalvelujen tutkimuksessa.

#### **KOHTI ”PINTA-ALATIETOISTA” SOSIAALITUTKIMUSTA**

Etnografiaa on kuvattu löytämisen metodiksi (Fielding 1993). Se on näkökulman etsimistä sosiaalisiin prosesseihin, ilmiöihin ja asioihin. Pyrkimys on nähdä jotain legitimeiltä tarkastelutavoilta piiloon jäävää, tutkittaville merkityksellistä ja valaista ”yhteiskuntamme pimeitä nurkkia.” Maaseutututkimus on houkuttellut meidät etsimään sosiaalisille ilmiöille selityksiä myös fyysisestä suunnasta. Fyysinen tarkastelukulma avaa sosiaalisen maailman todellisuutta yhdestä suunnasta. Maaseutututkimuksessa fyysisuus ja alueellinen ulottuvuus korostuvat moneen muuhun yhteiskuntatieteelliseen tutkimukseen verrattuna ja ne konkretisoituvat erityisesti kenttätöiden eri vaiheissa. Fyysisuus on välttämätön maailmassa olemisen ehto, joka harvoin otetaan todesta sosiaalipolitiikan tutkimuksessa. Sosiaalipolitiikan ja maantieteen liitto tarjoaisi uudenlaisia tapoja lähestyä sosiaalipolitiikkaa. On tarpeen tunnistaa sosiaalipolitiikan fyysiset ja alueelliset rakenteet.

Sosiaalipolitiikkaan tarvitaan ”pinta-alalinsit” eli pinta-ala- ja karttatietoisuutta sekä paikkasensitiivisyyttä. Lanseeraamamme käsite ”pinta-alatietoisuus” viittaa metaforana siihen, että on ymmärrettävä yhtäältä sosiaalisten

ja kulttuuristen erojen merkitys, mutta toisaalta myös fyysisten välimatkojen, luonnonolojen, yhdyskuntarakenteiden ja infrastruktuurien merkitys asumisen ehdoille sekä palvelujen tuottamiselle ja saavutettavuudelle.

Esimerkiksi hyvinvointipalvelujen muutosanalyyseissä toimintojen sijaintia koskevat kysymykset ovat olleet hämmästyttävän vähän esillä sosiaalipolitiikassa. Sosiaalipoliittisessa keskustelussa on toistamiseen kysytty kuka tuottaa ja järjestää, kuka maksaa ja kuka vastaa, mutta kysymys siitä, missä palvelut fyysisesti sijaitsevat, minne ne konkreettisesti siirtyvät ja keneltä ne alueellisesta näkökulmasta katoavat tai etääntyvät, on jäänyt kysymättä. Harvoin on myös tarkasteltu yksilön näkökulmasta sitä, miten palvelut ovat saavutettavissa ja millaisia kulkujärjestelyjä ja tukiverkostoja palvelujen saavuttamisen ja käyttämisen edellyttää.

## KIRJALLISUUS

- Asikainen, Heini (2012) Asiantuntijoita vai näkymättömiä toimijoita? Hoivan ammatillistuminen hoivatyöntekijöiden näkökulmasta. Pro gradu -tutkielma, yhteiskuntapolitiikka. Itä-Suomen yliopisto.
- Dobbs, Lynn (2007) Stuck in the Slow Lane: Reconceptualizing the Links between Gender, Transport and Employment. *Gender, Work and Organization* 14 (2), 86–108.
- Fielding, Nigel (1993) *Ethnography*. Teoksessa Nigel Gilbert (toim.) *Researching social life*. London: Sage, 154–171.
- Harinen, Päivi (2012) Mennään bussilla. Pitkät koulumatkat nuorten vapaa-ajan puitteistajana. Teoksessa Elina Pekkarinen, Kaisa Vehkalahti & Sami Myllyniemi (toim.) *Lapset ja nuoret instituutioiden kehyksissä. Nuorten elinolot -vuosikirja 2012*. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura, julkaisuja 131. Helsinki: Unigrafia, 170–179.
- Helminen, Ville & Nurmio, Kimmo & Reihnen, Antti & Ristimäki, Mika & Oinonen, Kari & Tiitu, Maija & Kotavaara, Ossi & Antikainen, Harri & Rusanen, Jarmo (2013) Kaupungin-maaseudun alueluokitus. Paikkatietomuotoisen alueluokituksen muodostamisperusteet. <http://www.ymparisto.fi/kaupunkimaa-seutuluokitus> -> luokituksen muodostamisperiaatteet, luettu 2.9.2014.
- Honkasalo, Marja-Liisa (2008) Reikä sydämessä. Sairaus pohjoiskarjalaisessa maisemassa. Tampere: Vastapaino.
- Kivelä, Päivi (2014) Syrjässä syrjäytyneet. Pelon sosiaalipolitiikka ja verkostoyhteistyön mahdollisuudet maaseudulla. Helsinki: Sininauhaliitto.
- Kurvinen, Arja (1998) Pitkäaikaistyöttömät. Yksilölliset ja paikalliset piirteet. Tapaustutkimus Kiihtelysvaarasta. Karjalan tutkimuslaitoksen monisteita 4. Joensuu: Joensuun yliopisto.
- Kvale, Steinar (1996) *InterViews. An Introduction to Qualitative Research Interviewing*. London: Sage Publications.
- Lehtola, Ilkka (2008) Matka maalta markeettiin. Liikkuminen ja palvelujen muutos itäsuomalaisella maaseudulla. Tiehallinnon selvityksiä 25/2008. Kuopio: Tiehallinto.
- Lehtola, Ilkka (2013). Kotiovelta kuntakeskukseen. Asiointiliikenteen kehittäminen kyytitakuukokeiluna harvaan asutulla maaseudulla. Alue- ja kuntatutkimuskeskus Spatia, Raportteja 5/2013. Joensuu: Itä-Suomen yliopisto.
- Lehtola, Ilkka & Rehunen, Antti & Hiltunen, Mervi J. (2012) Palveluasioinnin toimintaympäristön muutos maaseudulla. Teoksessa Antti Rehunen, Manu Rantanen, Ilkka Lehtola & Mervi J. Hiltunen (toim.) *Palvelujen saavutettavuus muutoksessa – Maaseudun vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden palveluympäristön kehityssuunnat ja uudet mahdollisuudet*. Ruralia-instituutti, raportteja 88. Seinäjoki: Helsingin yliopisto, 22–31.
- Massey, Doreen (2008) Samanaikainen tila. Tampere: Vastapaino.
- Ponnikas, Jouni & Voutilainen, Olli & Korhonen, Sirpa & Kuhmonen, Hanna-Mari (2014) *Maaseutukatsaus 2014*. Alueiden



- kehittäminen 2/2014. Helsinki: Työ- ja elinkeinoministeriö.
- Precarias ala deriva (2009) Hoivaajien kapina. Tutkimusmatkoja prekarisuuteen. Kääntäjät Laura Nöök & Rüe Heikkilä & Eeva Itkonen & Anna-Reetta Korhonen & Eetu Virén. Tutkijaliitto. Helsinki: Like.
- Pöllänen, Pirjo (2013) Hoivan rajat. Venäläiset maahanmuuttajat ja ylijääminen perhehoiva. Väestöntutkimuslaitoksen julkaisusarja D 57. Helsinki: Väestöliitto.
- Schwanen, Tim & Pérez, Antonio (2010) The mobility of older people – an introduction. *Journal of Transport Geography* 18 (5), 591–595.
- Tedre, Silva & Pulkkinen, Anneli (2010) Vanhuksen paikka maaseudulla. Vanhustyön johtajien käsityksiä. *Maaseudun Uusi Aika* 1/2010, 5–16.
- Tedre, Silva & Pulkkinen, Anneli (2011) Kulkeminen avaimena ikääntyvien maalla asumisen mahdollisuuksiin. *Yhteiskuntapolitiikka* 76 (3), 300–308.
- Tedre, Silva & Voutilainen, Mari (toim.) (2013) Eläkeläisenä maaseudulla. Helsinki: Maahenki.
- Varis, Sirpa (2005) Pitkäaikaistyöttömänä maaseudulla. Karjalan tutkimuslaitoksen julkaisu N:o 144. Joensuu: Joensuun yliopisto.
- Vuorinen, Leena (2009) Ikääntyminen maalaiskylässä. Päijät-Hämeen ja Itä-Uudenmaan sosiaalialan osaamiskeskus Verso julkaisu 3/2009. Lahti: Verso.
- YTR (2009) Maaseutu ja hyvinvoiva Suomi. Maaseutupoliittinen kokonaisuohjelma 2009–2013. Helsinki: Maaseutupoliittikan yhteistyöryhmän julkaisu 5/2009.