

# TEHTÄVÄT

## I TEKSTIN YMMÄRTÄMINEN

### Ia Avoimet kysymykset

Lue sivuilla 6–8 oleva artikkeli *Matkalla maailmaan* ja vastaa sen perusteella **omin sanoin suomeksi** kysymyksiin a–e. Vastausten tulee olla 10–40 sanan pituisia. Kirjoita vastaukset **selvällä käsialalla erilliselle konseptipaperille** (ei kielikokeen vastauslomakkeeseen eikä samalle paperille kuin jokin kokeen muista osista).

- Mistä eri syistä ihmiset ovat aikojen kuluessa matkustaneet?
- Miten matkailu vaikuttaa ihmisiin?
- Mikä oli *grand tour*, ja ketkä sitä harrastivat?
- Miksi Välimeren alue on säilynyt suosittuna kohteena?
- Mitä tarkoitetaan sillä, että matkailu on pirstoutumassa?

### Ib Ohjattu tiivistelmä

Kirjoita artikkelista *Nuorille ajaminen ei ole turhaa* (s. 12) 100–120 sanan pituinen suomenkielinen tiivistelmä. Tiivistelmän tulee sisältää seuraavat asiat:

- vakavien onnettomuuksien riskiryhmät
- onnettomuuksien syyt
- keinot parantaa riskikuljettajien ajoturvallisuutta
- syyt ajoturvallisuuden lisäämisen vaikeuteen.

Tiivistelmän on oltava yhtenäinen teksti, ei esimerkiksi luetteloita tai avainsanoja.

Kirjoita **selvällä käsialalla erilliselle konseptipaperille** (ei kielikokeen vastauslomakkeeseen eikä samalle paperille kuin jokin kokeen muista osista).

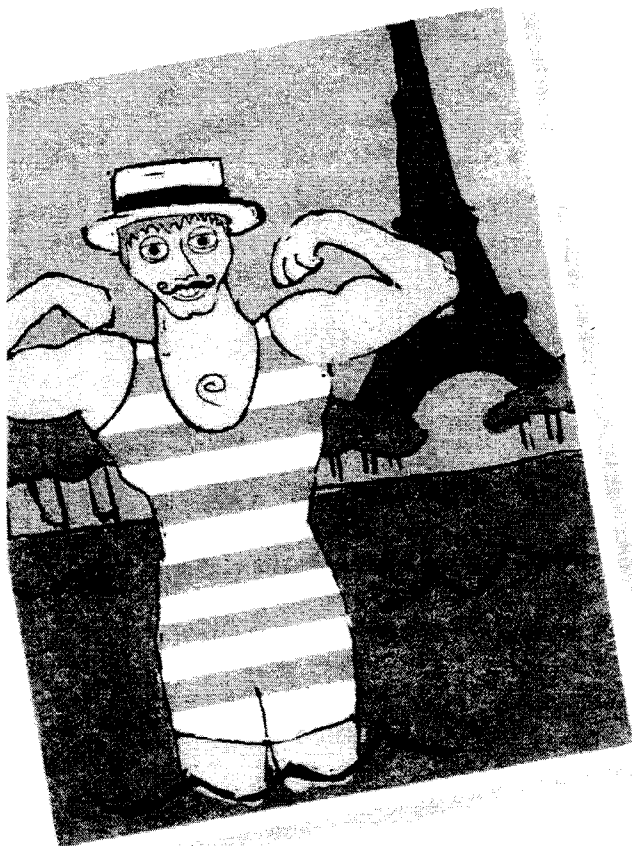
## II MONIVALINTA-AUKKOTESTI

Ratkaise sivuilla 3–5 oleva monivalinta-aukkotesti ohjeiden mukaan.

# Matkalla maailmaan

Matkailun trendit vaihtuvat. Mutta onko niissä mitään uutta? Historia kertoo, että lähes kaikkia on kokeiltu, vaikkakin ehkä vähän eri muodossa.

Teksti Merja Perttula Kuvat Ninna Lindström



**A**urinkolomat ovat edelleen suosittuja, vaikka nyt etsitään yhä enemmän elämyksiä ja kokemuksia. Kukapa tulisi silti ajatelleeksi, että jo 200 vuoden takaisesta, romantiikan ajan matkailusta löytyvät kulttuuri-, elämys- ja luontomatkailun esikuvat.

Inspiraation käynnistäjänä toimi filosofi **Jean-Jacques Rousseau**, joka kehotti tarkkailemaan luontoa hyötynäkökulman sijaan ihailen. Hänen suosikkejaan olivat Alpit ja Geneven järven seutu.

Etelänmatkailun juuret juontuvat kylpylä- ja merenrantalomailusta, jota varsinkin roomalaiset aikoinaan harrastivat. Pyhiinvaellusperinne jatkuu yhä. Brittiläisten nuorten herrasmiesten grand tour -matkailussa on paljon samoja piirteitä kuin nyky-päivän interreilaajien kokemusten hakemisessa.

Vanhalla ajalla ja keskiajalla tien päällä oli monenlaista väkeä: kauppiaita, kulkureita, kerjäläisiä, pyhiinvaeltajia, kirkonmiehiä, ristiretkeläisiä, sotilaita, viestinviejiä.

Löytöretket 1400- ja 1500-luvuilla mullistivat niin eurooppalaista maailmankuvaa kuin löydettyjen maiden elämää. 1800-luvun teollistumisen myötä yleistyi työn ja vapaa-ajan erottaminen toisistaan, jolloin vasta voidaan alkaa puhua vapaa-ajan matkailusta.

”Matkailevat ihmismäärät ovat nykyään aivan toista suuruusluokkaa kuin ennen. Silti matkustaminen ei ole ollut aikaisemminkaan pelkästään eliitille mahdollista. Esimerkiksi keskiajan köyhät pyhiinvaeltajat saattoivat lähteä kävellen halki Euroopan katumusmatkalle tai hakemaan uskollen vahvistusta. Aina hekään eivät olleet vain kiinnostuneita hengellisistä asioista”, Italian historian dosentti ja yliassistentti **Taina Syrjämaa** Turun yliopiston yleisen historian oppiaineesta kuvaa.

Eurooppalaisella matkailulla on monipuolinen ja värikäs historia, jonka historian laitoksen työryhmä on nyt kartoittanut yksien kansien väliin.

## Pizzan ja sushin voittokulku

Vaikka matkailija liikkuu omien ennakkokäsitystensä varassa, eräänlaisessa turistikuplassa, aina pinnallisetkin kosketukset erilaisiin kulttuureihin vaikuttavat hänen maailmankuvaansa. Matkailijoiden mukana kulkee paitsi uusia näkemyksiä myös konkreettisia asioita – uusia makuja, mausteita, pizzeriaa ja eksoottisia hedelmiä.

Taina Syrjämää arvioi matkailun lisänneen ihmisten suvaitsevaisuutta. Toisaalta sillä on myös kielteisiä vaikutuksia: se rasittaa muun muassa kohdealueen luontoa ja kulttuureja. Historioitsijana hän varoo kuitenkin asettumasta tuomariksi.

”Eihän kulttuurimme olisi tällainen, elleivät ihmiset olisi matkustaneet. Mutta mistä sitä tietää, olisivatko ihmiset onnellisempia, jos he olisivat pysyneet kotikylässään ja välttäneet samalla kenties sodat ja muut kahaukset.”

Matkailu on tuonut mukanaan kansainvälisyyden arvostamisen. Fyysisen liikkumisen ohella kokemuksia haetaan virtuaalimatustamisen avulla.

”Moni ei ole käynyt syömässä sushia Japanissa, vaikka ruoasta ollaan kiinnostuneita. Tuskin tällaiset asiat silti nousisivat näin suosituiksi, ellei ihmisillä olisi todellisia matkustuskontakteja.”

## Pariisista Roomaan

Grand tour -matkailu on kiinnostanut tutkijoita kautta aikojen. Mutta mikä oli tämä 1600–1700-luvuilla osin valistuksen aikana yleistynyt ”suurenmoinen matka”?

Sitä harrastivat enimmäkseen englantilaisen maa-aatelin, diplomaattien ja ylempien yhteiskuntaryhmien jälkeläiset, poikkeuksetta nuoret miehet, jotka kävivät kahden kolmen vuoden mittaisilla matkoilla Euroopassa oppimassa uutta, mutta myös huvittelemassa.

He saapuivat opettaja eli tuutorin mukanaan mantereelle, ostivat vaunut ja suuntasivat Pariisiin. Matka jatkui seurapiirejä kier-



täen Firenzeen, Roomaan ja Napoliin sekä Välimereltä Sveitsin, Saksan ja Alankomaiden kautta takaisin Britteinsaarille. Reitit olivat hyvin vakiintuneita. Matkalle lähtijän oli suorastaan ”velvollisuus” nähdä tiettyjä asioita.

”Vaikka he olivat varakkaita, ei heilläkään ollut siihen mahdollisuutta kuin kerran elämässään. Oleskelu luettiin meritiiksi, jolla voitiin esittäytyä koko loppuelämän.”

Myöhemmin porvaristo seurasi heidän jalanjälkiään. Se kävi samoissa paikoissa, mutta matkat olivat lyhyempiä.

Grand tour -matkailun loppuvaiheessa, 1800-luvun ensi vuosikymmenillä, sen piirteet alkoivat muistuttaa jo orastavaa matkailuteollisuutta palveluineen. Myös liikkuminen helpottui, kun höyrylaivat ja junat alkoivat liikennöidä.

Matkailun demokratioituminen alkoi tapahtua 1800-luvun loppupuolella ja 1900-luvun alussa. Varsinaisen massaturismin lä-

pimurto syntyi lentoteknologian kehittymisen myötä. Suuri askel oli Boeing 707 -suihkukoneen käyttöönotto 1958.

”Matkustaminen on ollut pitkälti kiinni siitä, kenellä on ollut aikaa, tarvittava varallisuus ja myös taitoja. Kun teollistuneella aikakaudella alkoi syntyä palveluja, matkalle lähteminen tuli helpommaksi eikä maailmalla pärjätäkseen tarvinnut erityistä koulutusta.”

Nykyään länsimaissa yhteiskunnissa lähestulkoon kaikki pystyvät matkustamaan. Eikä matkan tarvitse olla pitkä. Taina Syrjämää kertoo isoäidistään, joka työelämässä ollessaan ei matkustanut juuri lainkaan. Vasta eläkepäivinä hän löysi risteilyt, jotka tuottivat paljon iloa. Harmaat panterit tulevatkin 2000-luvulla vauhdilla!



Mielenkiintoista on huomata, että entisai- kana tärkeiksi koetut kohteet ovat yhä niitä "oikeita". Euroopan klassiset suurkaupungit, Rooma ja Pariisi etunenässä, kiinnostavat edelleen.

"Länsimaiset matkailulliset piirteet näyttävät leviävän. Japanilaiset ovat jo muuttaman vuosikymmenen kiertäneet Euroopan perinteisiä kohteita. Nyt tulossa ovat kiinalaiset."

### Välimeren kutsu

Antiikin arvostus ei ole matkailun historias- sa koskaan hävinnyt, vaikka se on ollut välil- lä vähemmän, välillä enemmän suosiossa.

"Välimeren alue on ollut antiikin kulttuu- riperinnön takia keskeinen. Samoin se on ollut kristinuskon kannalta tärkeä. Matkus-

kemänsä maisemat että itsensä tunnettujen paikkojen läheisyydessä. Muun muassa Goe- thesta on olemassa maalaus, missä tausta- maisemasta erottuu Rooman läheisyydestä kertova **Cecilia Metellan** pyöreä hautara- kennelma.

"Grand tour -ajalta peräisin olevat avain- kuvat ovat yhä voimissaan. Esimerkiksi en- nen 1700-lukua Napolin lahti kuvattiin me- reltä maalle päin. Vähitellen vakiinnui uusi tapa, mikä näkyy nytkin postikorteissa ja pizzerioiden ikkunoissa: lahti kuvataan poh- joisesta etelään, taustalla näkyy Vesuvius ja etualalla pinjamänty. Joku taiteilija saattoi koko ikänsä maalata samaa maisemaa.

Nykyäänkin matkailijalle on tärkeää ikuistaa itsensä tunnistettavissa paikoissa. Samaa kuvakulttuuria hyödyntävät ahkeras-

## Pyhiinvaeltajia, kylpijiöitä, herrasmiehiä grand tourillaan...

tussuunta on sama edelleen: Välimeren alu- eelle saapuu maailmassa kaikkein eniten matkailijoita, vaikka kiinnostus kaukokoh- teisiin kasvaa. Esimerkiksi Kiinalle ennuste- taan suurta tulevaisuutta."

Suuri muutos ajattelussa tapahtui 1920–30-luvuilla. Tällöin modernin ihmisen ihanteeksi tuli ulkoilmassa viihtyvä, riuska reippailija, joka kesällä ruskettui rannalla ja talvella kiisi lumisilla pakkasrinteillä. Enää esimerkiksi Italiaa ei pidetty vaarallisen kuumana kesällä, vaan kesäkaudesta tuli pääsesonki.

"Asiaan vaikuttivat muutkin seikat. Kun ihmisillä alkoi olla loma kesällä, heidän oli tietysti silloin lähdettävä, jos ylipäärtään halusivat matkustaa."

Mutta miten käy tulevaisuudessa, kun au- ringon vaaroista puhutaan kiihtyvästi?

"Suhtautuminen aurinkoon on muuttu- massa, mutta se ei ole vielä näkynyt aurin- kolomakohteiden suosion laskuna. Pa- remminkin ihmiset ovat tietoisempia sii- tä, että lapsille pitää laittaa paita päälle, käyttää suojavoiteita ja aurinkolaseja."

### Täällä minä kävin!

Saksalaisen kirjailijan **Johan Wolf- gang von Goethen** isä teki nuoruus- destaan grand tourin vaalien koko ikänsä rakkautta Italiaan. Isän tuomat piirrookset innoittivat myös Goethen lähtemään unel- miensa maahan.

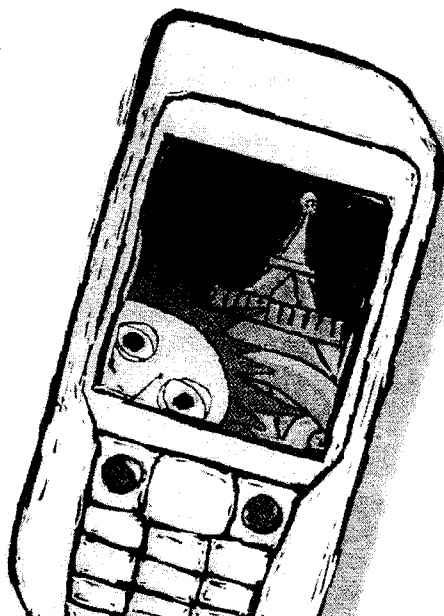
Grand tour -ajan matkailijat ikuistivat mielellään sekä nä-

ti matkanjärjestäjät ja mainostajat. Kuvien ja kuvausmahdollisuuksien määrät ovat kasva- neet, mutta teemat ovat pysyneet samoina.

### Trendinä pirstoutuminen

Nykyihmiset matkustavat useammin kuin ennen. Enää ei jakseta odottaa kesälomaa, vaan tehdään vuoden mittaan viikonloppu- reissuja sekä pitempi matka tai matkoja hie- man kauemmaksi. Palvelut paranevat, lii- kenneyhteydet tehostuvat.

"Vielä jokin aika sitten, jos halusi lähteä vaikkapa Roomaan, piti kysyä, minkä päi- vän lennolle mahtuisi. Nyt katsotaan lähin-nä, mikä kellonaika miellyttää."



### Kansainvälisiä matkailijoita

- 1800–1900-luvun taitteessa noin miljoona
- 1950 noin 25 miljoonaa
- 1960 noin 69 miljoonaa
- 1970 noin 159 miljoonaa
- 1980 noin 278 miljoonaa
- 2000 noin 700 miljoonaa

Matkailu on pirstoutumassa. Sama näkyy Syrjämaan mielestä arjen ja juhlan, tavalli- sen ja erityisen, rajanvedon hämärtymisenä. Kun ennen esimerkiksi vain pääsiäisenä sai määmiä, nyt sitä voi pöimii pakastealtaasta koska tahansa.

Kaikille löytyy myös oma suosikkinsa. Massatuotannosta on tehty paluuta yksilöl- lisyteen. On elämysmatkoja, seikkailumat- koja, kulttuurimatkoja, ekoturismia, mat- kailua työmatkan yhteydessä sekä eri mat- katyyppien yhdistelmiä. Ei tarvitse sitoutua yhteen matkagenreen, voi mennä kuin su- permarkettiin ja valita jotakin joka hyllyltä.

Sankarimatkailijat lähtevät murhista ja kidnappauksista huolimatta vaaramatkalle, outoja kokemuksia haluavat makaaberimat- kalle Dracula-alueelle. Helpointa taitaa olla virtuaalimatka johonkin museoon. Erikoi- simpiin kuuluu Washington DC:ssä toimi- va, juutalaisten joukkotuhon historiaan kes- kittävä museo, **United States Holocaust Museum**, joka tarjoaa *Online Exhibitions* - elämyksiä kotisivuillaan [www.ushmm.org/](http://www.ushmm.org/).

Taina Syrjämaa sanoo olevansa hieman ih- meisään, kuinka matkailussa luotetaan edelleen niin paljon menneisyyden voimaan.

"Olen tähän tietysti myös tyytyväinen, mutta silti: ihmisistä, jotka eivät kotipaikka- kunnallaan koskaan käy museoissa, tulee yhtäkkiä lomamatkallaan intomielisiä histo- rioitsijoita. Taustalla kummittelee ajatus, et- tä oikea tapa matkustaa ja ymmärtää maan kulttuuria, on tutustua sen menneisyyteen."

Entä kuinka hän itse matkaillee?

"Olen huono matkailija. Sain yo-lahjaksi matkan Roomaan. Silloin ajattelin, ettei sa- maan paikkaan saa mennä uudelleen, koska maailmassa on niin paljon nähtävää. Myö- hemmin tulin uusiin ajatuksiin: Rooma tee- kee poikkeuksen, se on niin hieno paikka. Vähitellen kaupungista on tullut kuin toi- nen kotini. Työmatkoja on niin paljon, etten juuri muita matkoja tee."

Lisää tietoa Auvo Kostiaisen, Janne Ahto- la, Leila Koivunen, Katariina Korpela, Tai- na Syrjämaa: Matkailijan ihmeellinen maail- ma. Matkailun historia vanhalta ajalta omaan aikaamme, SKS 2004.

## TEKSTINYMMÄRTÄMISTEHTÄVÄ IB JA AINEISTOA KIRJOITELMAAN 2

VIERASKYNÄ HELSINGIN SANOMAIN TOIMITUS, VIERASKYNÄ, PL 71, 00089 SANOMAT, (09) 1221, FAKSI (09) 122 2366, hs.artikkeli@sanoma.fi

# Nuorille ajaminen ei ole turhaa

**N**uorimpien, 18–20-vuotiaiden, kuljettajien vakavien liikenneonnettomuuksien riski on korkea verrattuna aikuisväestöön (25–64-vuotiaat) kaikissa maissa, joissa liikenneturvallisuus on kehittynyt.

Ilmiöllä on monia syitä ja monet niistä ovat sellaisia, että ne tekevät nuorten vakavien onnettomuuksien vähentämisen vaikeaksi.

Kaikki nuoret eivät kuitenkaan käyttäydy riskialttiisti liikenteessä eikä kaikkien nuorten onnettomuusriski ole aikuisväestön riskiä korkeampi.

Nuorten joukossa on kuitenkin enemmän korkean riskin kuljettajia. Kun aikuisväestön riski on matala, erotuvat nuoret korkeamman riskin ryhmäksi. Suomessa 18–20-vuotiaiden riski kuolla auto-onnettomuudessa on miljoonaa asukasta kohti 150 ja 25–64-vuotiaiden alle 50.

**Tytöt ovat** lähempänä aikuisen turvallisuustasoa kuin pojat. Tytöillehän sattuu muitakin onnettomuuksia vähemmän kuin pojille. Liikenteessä poikien suuremmat ajomäärät selittävät osan eroista, mutta ajotapa on kuitenkin merkittävämpi selittäjä.

Sekä kuljettajan ajokokemus

Nuoret ajavat osana itsenäistymistään ja aikuistumisestaan, kirjoittaa  
**Esko Keskinen.**

että ikä ovat yhteydessä onnettomuuksiin. Iän merkitys ajouran alussa on kuitenkin keskeinen vakavissa onnettomuuksissa.

Nuoret, ja erityisesti pojat, ajavat paljon ja vaativissa olosuhteissa: yöllä, pimeällä, väsyneenä ja usein samanikäisiä matkustajia mukanaan. Poikien ajamista tyttöjen mukanaolo hillitsee, mutta poikien mukanaolosta voi seurata kohellusta.

Nuorten käyttämät autot ovat vanhempia ja törmäysturvallisuudeltaan heikompia kuin aikuisväestön. Turvavöiden käyttämättömyys on myös yleistä.

Kuljettajan rattijuopumus ja suuret ajonopeudet ovat tavallisia poikien kuolemaan johtaneissa ajohallinnanmenetyksissä, tien liukkaus sen sijaan ei. Tytöillä asia on päinvastoin: kohtuulliset nopeudet, ei alkoholia mutta liukas tie.

Merkittävä osa nuorten vakavista onnettomuuksista tapahtuu viikonloppuisin, osana

nuorten vapaa-ajan viettoa: ajelua huvipaikasta toiseen ja toisten nuorten tapaamista. Yksi ongelman ytimistä onkin, että nuorelle ajaminen tai ryhmässä liikkuminen ovat tärkeitä monella tavalla eikä niitä voi kuitata puheilla turhasta ajosta.

Nuoret ajavat osana itsenäistymistään ja aikuistumisestaan. Ajaminen on merkittävä osa länsimaisen aikuisenkin elämäntapaa. Nuoret etsivät omaa elämäntapaansa ja elämäntunnetta. Autolla päästään yhdessä tärkeiden kaverien kanssa ja kauas. Ja matkalla kokeillaan rajoja eikä välttyä riskeiltä.

**Pyrittäessä** parantamaan nuorten ajoturvallisuutta on otettava huomioon monia tekijöitä, esimerkiksi nuorten liikkumistarpeet. Ajokorttiin nostaminen ja joskus ehdotetut viikonlopun ajokiellot ovat tästä syystä ongelmallisia. Ne ovat hankalia myös siksi, että ne kohdistuvat koko uusien kuljettajien joukkoon, eivät vain riskikuljettajiin.

Uuden kuljettajan nopeusrajoitus ei edistä piittaamattomien turvallisuutta, vaan kohdistuu muutenkin vastuuntuntoisiin. Uusien kuljettajien promillerajan lasku on ainakin itävallassa tuonut turvallisuutta.

Kuljettajakoulutusta ja tut-

kintoa voidaan parantaa. Autokouluopetuksen ja opetusluvalla tapahtuvan ajoharjoittelun yhdistäminen on yksi mahdollisuus. Ajoharjoittelun alentamisella ei ole merkitystä, ellei harjoittelun määrä samalla lisäännä. Kuljettajan-tutkimuksen ajokokeen ongelmana on, että se mittaa vain taitojen osaamista, mutta sen pitäisi mitata myös suhtautumista turvallisuuteen.

Kuljettajan turvallisuuden taso olisi helposti todettavissa, jos ajaminen olisi vain autonhallintaa. Mutta koska ajaminen on myös oman itsensä hallintaa, on mittaaminen vaikeata.

Valistus vaikuttaa vain niihin, jotka uskovat, että he voivat joutua onnettomuuteen ja että sairaukset voivat olla vakavat. Liikennevalvonta lisää sekä nuorten että aikuisten mielestä sääntöjenmukaista käyttäytymistä: nuoret noudattavat sääntöjä, etteivät jäisi kiinni, aikuiset välttääkseen onnettomuuden ja tavan vuoksi.

Nuorten liikenneturvallisuuden ongelma onkin, vaikka lisät kaikki turvallisuutta rajoittamatta liikaa jo turvallisesti käyttäytyvien elämää.

**Esko Keskinen**

Kirjoittaja on liikennepsykologian määrääikäinen professori Turun yliopistossa.