

# **AUTOLIITON TIEPALVELU MIEHISENÄ AUTTAMISYHTEISÖNÄ**

**Sami Savonen**

Pro gradu -tutkielma  
Yhteiskuntapolitiikka  
Jyväskylän yliopisto  
Toukokuu 2002

## AUTOLIITON TIEPALVELU MIEHISENÄ AUTTAMISYHTEISÖNÄ

Savonen, Sami Markus  
Yhteiskuntapolitiikka  
Jyväskylän yliopisto  
Toukokuu 2002  
90 sivua + 4 liitettä

Tiepalvelussa on kyse maantiellä pulaan joutuneen autoilijan pelastamisesta. Käytännössä pelastaminen tarkoittaa eri tavoin tapahtuvaa autoilijan auttamista - auton korjaamista tien päällä tai jotain muuta tapaa, jolla mahdollistetaan matkan jatkuminen. Suomessa tiepalvelua harjoittavat autoilijoiden etujärjestöt. Suomalaisen tiepalvelun erityispiirre on edelleen sen vapaaehtoisuus, kun esimerkiksi tiepalvelun mallimaassa Saksassa tiepalvelu on ympärivuorokautista kannattavaa liiketoimintaa.

Tässä tutkimuksessa keskityn suurimman suomalaisen eli Autoliitto ry:n tiepalvelun kuvaamiseen. Autoliitto on valtakunnallinen yksityisautoilijoiden etujärjestö, jolla on suhteita kansainvälisiin sisarjärjestöihin ja jonka toiminta ulottuu jäseneduista vakuutuksiin, koulutuksiin ja julkaisutoimintaan. Autoliitolla on 350 tiepalvelumiestä, kun koko Suomessa tiepalvelumiehiä on noin 600-700.

Tiepalvelussa on keskeistä vapaaehtoisuuden lisäksi se, että osallistujat ovat lähes poikkeuksetta miehiä. Autoilu on perinteisesti ollut miehistä tekemistä, mutta vapaaehtoisuuteen ja hädänalaisten auttamiseen kuuluu enemmän välittämisen elementti, joka puolestaan liitetään useimmin naisiin. Tiepalvelussa teknisyys ja pyyteetön auttaminen yhdistyvätkin kiinnostavalla tavalla.

Tutkimuksessani käytin tiedonhankkimismenetelminä kirjallista aineistoa, etnografiaa ja teemahaastattelua. Kirjallisen aineiston avulla sain selville toiminnan viralliset reunaehdot. Osallistumalla tiepalvelumiesten mukana toimintaan oli mahdollista hahmottaa ennestään vieraasta aiheesta kysymyksen arvoisia aiheita. Teemahaastattelulla pyrin syventämään tietoa tiepalvelumiesten asenteista vapaaehtoistyötä kohtaan, yhteisön säännöistä ja toimintaa ohjaavista intresseistä.

Tuloksina voidaan mainita, että tiepalvelumiehet muodostavat kiinteän yhteisön, jonka toiminta-ajatus on niin selkeä, että sitä voidaan kutsua harrastuksen sijaan auttamisyhteisöksi. Tiepalvelumiehillä on suuri auttamishalu ja he saavat suurimman palkintonsa suoraan ihmisiltä tien päällä. Vapaaehtoistyö on heidän mielestään yhteiskunnallisesti tärkeää ja asenteisiin vaikuttavaa; koskaan ei voi tietää milloin itse tarvitsee apua ja siksi on mukavaa auttaa toisia silloin kun voi. Tiepalvelumiehet ovat intohimoisia autoilijoita. Tiepalvelu syventää heidän autoiluaan: tiepalvelusta tulee pitkäaikainen elämäntapa, johon käytetään paljon aikaa ja johon osallistuu useimmiten koko perhe.

**Avainsanat:** intressi, miestutkimus, tiepalvelu, vapaaehtoistyö, yhteisö

# AUTOLIITON TIEPALVELU MIEHISENÄ AUTTAMISYHTEISÖNÄ

## SISÄLTÖ:

1	JOHDANTO .....	1
2	TIEPALVELU.....	3
	2.1 Autoiluharrastukset.....	3
	2.2 Autoilun etujärjestöjen historia Suomessa.....	4
	2.3 Tiepalvelun synty ja toiminta-ajatus.....	5
	2.4 Tiepalvelun suomalainen malli.....	6
	2.5 Autoliiton tiepalvelusopimus ja toimintaohjeet.....	10
	2.6 Suomalaisen tiepalvelun kehitysnäkymät.....	12
3	MITÄ ON YHTEISÖLLINEN AUTTAMINEN? .....	12
	3.1 Yhteisöt ja yhteisöllisyys.....	12
	3.2 Yhteiskunnalliset liikkeet ja suomalainen yhdistystoiminta.....	14
	3.3 Yhteisöjen säännöt.....	16
4	VAPAAEHTOISTYÖ JA MIEHET .....	18
	4.1 Vapaaehtoistyön määrittely.....	18
	4.2 Vapaaehtoistyöntekijöiden intressit .....	21
	4.3 Vastuurationaalisuus vai tekninen rationaalisuus?.....	24
	4.4 Miesten yhteisöt ja kulttuurit.....	26
	4.5 Miehet vapaaehtoistyössä ja miestutkimuksen intressit.....	30
5	TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN.....	33
	5.1 Aikaisemmat tutkimukset.....	33
	5.2 Aineistot.....	34
	5.3 Menetelmät.....	39
	5.4 Tutkimustehtävä.....	41
	5.5 Osallistuminen vuoden 2000 tiepalvelupäiville.....	42
6	TIEPALVELUUN SITOUTUMISEN INTRESSIT .....	45
	6.1 Tiepalveluun liittyminen.....	45
	6.2 Ajankäyttö.....	49
	6.3 Säännöt.....	53
	6.4 Palkitsevuus.....	56
7	TIEN PÄÄLLÄ.....	58
	7.1 Tiepalvelumiesten suhde autoon.....	58
	7.2 Korjaustaidot .....	61
	7.3 Autoilun vaarat.....	63
	7.4 Tiepalvelumiesten suhtautuminen naisautoilijoihin.....	65
8	MIEHINEN AUTTAMISYHTEISÖ.....	67
	8.1 Kuka on hyvä tiepalvelumies?.....	67
	8.2 Ammatillinen ja vapaaehtoinen auttaminen: kutsumustyötäkö?.....	69
	8.3 Auttaminen elämäntapana.....	72
	8.4 Miehen vai perheen ehdoilla?.....	76
	8.5 Tiepalvelun merkitys miehenä olemisen kannalta.....	77
9	JOHTOPÄÄTÖKSET.....	83
	LÄHTEET.....	87
	LIITTEET	

## 1. JOHDANTO

Olen pitkään ollut kiinnostunut vapaaehtoistyöstä ja miesten osallistumisesta. Kiinnostukseni taustalla on ainakin oma pitkäaikainen osallistumiseni järjestötoimintaan. Opintoihini liittyen olen saanut olla mukana projektissa, jonka tarkoituksena oli innostaa miehiä mukaan sosiaalialan vapaaehtoistyöhön. Myös elämäkertatutkimukset ja niiden havainnot elämänhallintaa vahvistavista tekijöistä ovat vaikuttaneet kiinnostukseeni.

Tässä työssäni olen tutkinut tiepalvelua ja tiepalvelumiehiä. Useimmat meistä ovat varmasti joskus ihmetelleet noita haalaripukuisia teiden ritareita, jotka täysin vapaaehtoisesti päivystävät viikonloppuisin ja juhlapyhinä ja saapuvat monien kilometrien päästä pelastamaan pulaan joutuneita autoilijoita. Muistissa on myös muutaman vuoden takainen suosittu televisiokomedia Team Ahma, jossa naurettiin hyväntahtoisen tiepalveluparin kustannuksella. Tiepalvelu on sankaritekojensa vuoksi näkyvää ja tunnustettua. Syvällisempää tietoa tiepalvelusta on kuitenkin vain tiepalveluun osallistuvalla harvalukuisella tiepalvelumiesten joukolla. Minä - kuten varmasti moni muukin - olen miettinyt, mitä tiepalvelu oikeastaan on?

Ennen tutkimukseni alkua minulla ei ollut omakohtaista kosketusta tiepalveluun. Tutkimuksen aikana kuva tiepalvelusta on syntynyt, mutta ei aivan helposti. Olen joutunut jatkuvasti pohtimaan, voiko tiepalvelua kutsua harrastukseksi, vai olisiko kuvaavampaa määritellä se yhteiskunnallisen osallistumisen muodoksi tai jopa elämäntavaksi. Kaikissa näissä kolmessa määritelmässä on jotain osuvaa ja tiepalvelua kuvaavaa, mutta tiepalvelussa on myös jotain erityislaatuista, jota ei löydy harrastuksen, yhteiskunnallisen osallistumisen tai elämäntavan määritelmistä. Tiepalvelua ei mielestäni voi sijoittaa pelkästään yhteen edellisistä. On kiinnostavampaa tutkia tiepalvelua itseään juuri sellaisena kuin se ilmenee, eikä ainoastaan suhteessa johonkin aiempaan.

Aineistoni valossa toisten auttaminen on tiepalvelun ydinajatus. Kaikista edellisistä määritelmistä poiketen kutsunkin jatkossa tiepalvelua auttamisyhteisöksi. Perustelen tätä sillä, että tiepalvelussa auttaminen korostuu kahdella tavalla. Ensimmäkin tiepalvelun tarkoituksena on auttaa muita ja se tapahtuu kaikkien tiepalvelumiesten yhteisellä ponnistelulla. Toiseksi tiepalvelu tuo yhteenkuuluvuuden tunnetta, turvaa ja mielekkyyttä eli apua myös siihen kuuluville.

Tutkimukseni taustalta löytyy monta mahdollista tiepalvelumiesten innoittajaa. Ensimmäisenä tulee mieleeni harrastuksen kohde eli auto – tuo saksalaisten herrasmiesten Karl Benzin ja Gottlieb Daimlerin ihmeellinen keksintö ja oiva kulkuväline vuodelta 1886. Auton omistamisen ja sillä liikkumisen lisäksi yhteistä kaikille autoilun harrastajille on jonkinasteinen kiinnostus itse autoon. Moni korjaa ja huoltaa autoaan syystä tai toisesta. Tässä työssäni kiinnitin kuitenkin huomioni ihmisiin, jotka haluavat korjata toisten autoilijoiden autoja ja vieläpä ilman palkkaa. Mielenkiintoista näissä vapaaehtoiseen tiepalveluun osallistujissa on lisäksi se, että lähes kaikki ovat miehiä. Kyseessä on siis toimintamuoto, joka on synnyttänyt ympärilleen vapaaehtoistyön valinneiden miesten yhteenliittymän.

Kaikessa vapaaehtoistyössä on kyse vapaaehtoisesta osallistumisesta johonkin tehtävään. Nyky-yhteiskunnassa vapaaehtoistyö on samalla osa yksilöllistä vapaa-ajan viettoa. Vapaaehtoistyötä voi tehdä oman erityisalan ympärille kootun organisoidun yhteenliittymän eli yhdistyksen puitteissa. Yhdistyksen jäsenyys syntyy siitä, että jäsenet haluavat jakaa arvomaailmansa muiden kanssa ja toimia yhteisten sääntöjen mukaisesti. Näin toimimalla he voivat kuulua yhteisöön. Kiinnostavaksi nousee se, mikä saa nämä miehet liittymään ja pysymään mukana juuri tiepalvelussa?

Osa vapaaehtoistyön muodoista on leimallisesti naisvaltaisia. Johtuuko se mahdollisesti hoivaulottuvuudesta, joka moniin vapaaehtoistyön muotoihin liittyy? Onko hoivan tuottaminen liian feminiinistä ja sitä kautta miehisyyttä uhkaavaa? Minua kiinnostaa tutkia, mitä erikoista on vapaaehtoistyössä, joka kokoaa pariinsa paljon miehiä. Toimintamuodoista ensimmäisinä mieleeni tulivat urheiluseurat, vapaapalokunta ja Autoliiton tiepalvelutoiminta. Nämä kaikki ovat kolmannen sektorin näkyviä hyvinvoinnin tuottajia. Kaikkien toimintaa kuvaa vapaaehtoisuus ja toimiminen mielekkään ja tärkeäksi koetun asian hyväksi. Vapaapalokunnan ja tiepalvelun kohdalla korostuu erityisesti auttaminen. Nämä miehiset vapaaehtoistyön muodot ovat siis ainakin lähtökohdiltaan lähellä hoivaa, uusintamista ja palvelualttiutta. Onko niissä lopulta mitään eroa verrattuna naisille tyypillisiin vapaaehtoistyön muotoihin?

Vertailtuani miehille tyypillisiä vapaaehtoistyön muotoja ja keskusteltuani työni ohjaajan kanssa, keskityin lopulta tiepalveluun. Arvelin että siitä voisi löytyä mielenkiintoisia jännitteitä. Pohdin yhdistyvätkö tiepalvelussa juuri sopivalla tavalla miesten ja naisten toiminnalle tyypilliset piirteet. Yksi peruste tutkimuskohteeni valinnalle oli myös se, että en tuntenut

tiepalvelua tai tiepalvelumiehiä ennestään. Halusin tehdä havaintoja vapaaehtoistyössä toimivien miesten yhteisöllisyydestä ja tiepalvelun kohdalla pystyin lähtemään tutkimukseeni avoimin mielin ilman ennakkoasenteita.

## 2. TIEPALVELU

### 2.1 Autoiluharrastukset

Autot ovat osa nykyaikaisen tavaroistuneen yhteiskunnan ilmentymää: kulutusta. Sitä kautta ne ovat erottautumisen välineitä. Niitä voidaan vertailla keskenään hyvin monin tavoin: esimerkiksi merkin, mallin, hinnan, koon, käyttötarkoituksen ja suorituskyvyn perusteella. Autojen luokitteluille on monia perusteita, mutta silti varsinaista arvostusta on vaikea mitata. (Mäkinen 2000, 22-23.)

Autojen ympärille on kaikista erotteluista huolimatta syntynyt myös ihmisiä yhdistäviä rakenteita. Yleinen tapa on johonkin autoilun etujärjestykseen kuuluminen. Esimerkki enemmän itse autojen ympärille keskittyvistä harrastajista ovat mobilistit eli vanhojen autojen entisöijät, joilla on ollut toimintaa Suomessa vuodesta 1958 alkaen. Autojen rakenteleminen ja kunnostaminen oman tarpeen mukaan on yksi suuntaus autoharrastuksessa. Myös autourheilu on laaja ja suosittu harrastusalue. (Kaarna 1989; Laaksonen 1994.)

Mäkisen (2000, 24) tavoin uskon, että autoharrastus antaa välineen erottautua kollektiivisesti muista ”tavallisista” autoilijoista. Tämä ajatus minulla on ollut koko ajan tämän tutkimuksen johtolankana. Erityisen ja osallistujalle merkityksellisen toiminnan ympärille syntyy yhteisö, jolla on omat sääntönsä ja joka tarjoaa tavalla tai toisella palkinnon siihen kuuluville.

Myös autoiluun kuuluvan penkkiurheilun, kuten Formula 1 –kilpailujen ja rallien ihailevan seuraamisen voi nähdä autoilusta kiinnostuneita yhdistävänä harrastusmuotona. Penkkiurheilun välityksellä myös omaan autoiluharrastukseen tulee lisää syvyyttä ja autoilun kautta kokea suuria tunteita. Esa Sirosen (2001) mukaan urheilu voi nousta seuraajillaan uskonnon asemaan. Se mahdollistaa syvät hurmokselliset tunnetilat.

## 2.2 Autoilun etujärjestöjen historia Suomessa

Autoilun alku Suomessa oli vaatimatonta. Autojen hinnat olivat korkeat, tiet olivat huonoja eikä maaseudulta saanut kaikkialta bensiiniä. 1910-luvulla suotuisan kehityksen keskeytti ensimmäinen maailmansota ja Venäjän armeijan suorittama autojen takavarikointi. Itsenäistymisen aikoihin autoilua rajoitettiin pahan bensiinipulan takia. Autoilun harrastajat yrittivät perustaa oman yhdistyksen ensimmäisen kerran jo vuonna 1914, mutta venäläiset viranomaiset estivät sen epäillen vallankumouksellisia pyrkimyksiä. Yhdistys perustettiin lopulta marraskuussa 1919 ja se sai nimekseen Suomen Automobiiliklubi. Vuonna 1949 sen nimi muutettiin Autoklubiksi (AK). Tästä eteenpäin kutsun selvyuden vuoksi tätä ensimmäistä yhdistystä koko ajan Autoklubiksi. Autoklubi pyrki englantilaisten esikuviansa tavoin kokoamaan yhteen suomalaiset autoilun harrastajat ja toimimaan heidän etujärjestönään. (Moisala 1983, 38; 46; Masonen 1994, 17.)

Autoklubi ei suinkaan ollut ainoa suomalainen yksityisautoilijoiden etujärjestö 1920-luvulla, vaan se sai rinnalleen kaksi muuta. Taustalla oli itsenäisyyden alkuvuosina Suomessa riehunut kiista ruotsin kielen asemasta. Autoklubi oli jäsentensä yhteiskunnallisen aseman perusteella ruotsinkielinen ja juuri kielen takia alettiin vaatia suomenkielistä järjestöä. Toisena syynä oli Autoklubin keskittyminen kaupunkien varakkaiden autoilijoiden asioihin. Maataloustuottajien Keskusliiton tuella perustettiin vuonna 1926 Maaseudun autoliitto (MAL), mutta sen voimakas sitoutuminen maataloustuottajiin ei miellyttänyt kaikkia suomenkielisiä autoilijoita vaan tarvittiin vielä kolmas, vuonna 1927 perustettu järjestö – Yleinen Autoliitto (YAL). (Masonen 1994, 17-18.)

Myöhemmin Yleinen Autoliitto ja Maaseudun autoliitto ovat lopettaneet oman toimintansa ja yhdistyneet Autoklubin kanssa. Vuodesta 1972 asti Suomessa on ollut yksi yhteinen autoilijoiden etujärjestö nimeltään Autoliitto.

Nykyisin Autoliitolla on 70 000 jäsentä. Autoliiton toimintaan kuuluu jäsenlehden toimittaminen, automatkailijoiden edunvalvonta, tiepalvelu ja erilainen autoiluun kuuluva neuvonta, kuten lakineuvonta ja tekninen neuvonta. Autoliiton keskustoimistossa Helsingissä on 23 palkattua työntekijää. (<http://www.autoliitto.fi>)

### 2.3 Tiepalvelun synty ja toiminta-ajatus

Tiepalveluksi voidaan kutsua periaatteessa kaikkea maantiellä tapahtuvaa auttamista, oli sitten kyseessä työkalujen lainaaminen tai polttoaineen noutaminen lähimmältä huoltoasemalta. Tällainen auttaminen on kuitenkin vaihtelevaa ja tilanteeseen sidottua. Järjestäytyneeksi tiepalveluksi voidaan kutsua vain toimintaa, joka on säännöllistä ja perustuu vakiintuneisiin työtapoihin ja ohjeisiin. Järjestäytyneeseen tiepalveluun kuuluvat myös selvästi erottuvat tunnukset, joiden avulla autoilijat osaavat kääntyä auttajien puoleen. (Masonen 1994, 9.)

Autot yleistyivät ensiksi Saksassa ja Ranskassa. Ensimmäinen autoilun harrastajien keskinäinen yhdistys perustettiin Ranskaan jo vuonna 1895. Vaikka Ranskaa voidaan monessa mielessä pitää autoilun edelläkävijämaana, varsinainen moderni tiepalvelu perustettiin Englannissa. Syynä tähän olivat saarivaltakunnan poikkeavat olot. Autoilu alkoi Englannissa myöhemmin kuin mantereella ja kansalaisten asenteet säilyivät pitkään kielteisinä. Autoja pidettiin vaarallisina ja siksi niiden nopeusrajoitukset ja liikennesakot olivat ankaria. Autoilijat vastasivat kireään valvontaan julkaisemalla kartan poliisien yleisimmistä väijytyspaikoista. Lisäksi he alkoivat varoittaa toisiaan ratsioista käsimerkein ja lipuin. Toiminta johti siihen, että autoilijat perustivat Automobile Associationin (AA) vuonna 1905. Sen tiepartiot päivystivät teillä varoittaen ratsioista. Kaikkia varoitettiin, mutta muita palveluja tarjottiin vain järjestön jäsenille. (Masonen 1994, 12.)

AA sai nopeasti kilpailijoita, mikä osaltaan pakotti sen laajentamaan palvelujaan. Toisaalta nopeusrajoitusten valvontaa vähennettiin ja myös sen vuoksi partiot keskittyivät 1920-luvulla auttamaan autoilijoita pelkästään korjaamalla autoihin tulleita vikoja. Tiepartio-nimestä luovuttiin ja tilalle tuli tiepalvelu. Suomalaiseen tiepalveluun verrattuna AA:n tiepalvelu eroaa siinä, että se on edelleen rajattu vain omille jäsenille, kun taas Suomessa tiepalvelun ajatuksena on auttaa kaikkia tielläliikkuja. Toisaalta juuri tiepalvelun avulla AA:n jäsenmäärä on pysynyt korkeana. Se koetaan eräänlaiseksi tielläliikkujan vakuutukseksi. Suuren jäsenmäärän avulla AA on onnistunut turvaamaan tiepalvelun korkean laadun. Esimerkiksi jo vuonna 1938 sillä oli 1500 järjestön moottoripyörillä liikkuvaa tiepalvelumiestä ja 650 jäsenen käytössä olevaa puhelinkoppia. Vuonna 2000 jäseniä oli jo 9,5 miljoonaa, joista 4,4 miljoonaa yksityishenkilöitä ja loput yrityksiä ja yhteisöjä. Nykyisin AA:n ja muiden järjestöjen tiepalvelu toimii läheisessä vuorovaikutuksessa viranomaisten kanssa ja jatkuvasti kellon ympäri. Palvelu on aina maksullista, usein etukäteen maksettua. AA:n ylpeytenä on tiepalvelun



lisäksi esimerkiksi maan kattavin moottoriajoneuvojen vakuutus. (Masonen 1994, 13-15.; <http://www.theaa.com>)

Jo ensimmäisen maailmansodan jälkeen kansainväliset auto- ja matkailujärjestöt sopivat jäsentensä vastavuoroisesta auttamisesta ulkomailla. Myös Suomen Autoklubi (AK ) oli mukana toiminnassa 1920-luvun alusta. Keski-Euroopan ydinalueen, Saksan ja Sveitsin, partioivat tiepalvelut perustettiin 1920-luvulla. Toisen maailmansodan jälkeen autojärjestöjen tiepalvelu vakiintui Keski-Euroopassa osaksi tieliikenteen palveluja. Kuuluisimmaksi ja esikuvalliseksi kohosi nopeasti (Länsi-)Saksan suurimman autojärjestön ADAC:n tiepalvelu, vaikka Iso-Britannian AA:n tiepalvelu olikin edelleen monessa suhteessa vahvempi ja kykeni omaksumaan uusia toimintamalleja ensimmäisenä. Autojärjestöjen tarjoaman tiepalvelun keskeinen elementti oli 1950 -luvulla moottoritieverkolle asennetut hätäpuhelimet, joilla tiepalvelupartio tai muu apu voitiin nopeasti kutsua. Kaikkialla tiepalvelu oli autojärjestöjen jäsenpalvelu, jonka käyttö edellytti jäsenyyden tai palveluoikeuden osoittamista ja ulkopuolisilta käteismaksua. Ulkomailla liikkuville järjestöt kehittivät palvelukirjan, joka kertoo oikeudet palveluihin ja toimii välttämättömän rahaliikenteen dokumenttina. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000, 19-25.)

#### 2.4 Tiepalvelun suomalainen malli

Suomalainen tiepalvelu on kopioinut esikuvakohteidensa näyttävimmän osan, tiepalvelupartioinnin. Tähän asti tiepalvelu on toiminut Suomessa ainoana eurooppalaisena maana täysin harrastuspohjalta. Tiepalvelu toimii palkattomalla työvoimalla, satunnaisesti silloin kun se harrastajalleen sopii. Suomessa tiepalvelu ei ole vakiintunut samalla tavalla tieliikenteen palveluksi kuin esikuvamaissaan. Pulaan joutunut suomalainen tienkäyttäjä turvautuu ensisijaisesti hinausliikkeiden apuun, muihin kaupallisiin palveluyrityksiin tai naapuriapuun.

Suomalaisten yksityisautoilijoiden etujärjestön, Autoliiton palvelutoimintaan kuuluu yhtenä osana tiepalvelu. Autoliitolla on tällä hetkellä noin 360 vapaaehtoista tiepalvelumiestä. Autoliiton tiepalvelu on ehdottomasti maan tunnetuinta näkyvän taustayhteisön, jäsenmääränsä, koko Suomen alueelle ulottuvan toimintansa ja kansainvälisten suhteidensa ansiosta.

Nykyisin Suomessa toimii Autoliiton tiepalvelun lisäksi viisi muuta, pelkästään tiepalveluun keskittynyttä yhdistystä. Suomen Tiepalvelumiesliitto ry:llä (STML) on reilut 200 ja Suomen Tiepalvelumiehet ry:llä (STM) 90 tiepalvelumiestä. Ne ovat Autoliiton tiepalvelun lisäksi Suomen vanhimmat tiepalvelujärjestöt ja niiden toiminta ulottuu lähes koko Suomeen. Pienempiä ja paikallisemmin toimivia ovat Helsingin Tiepalveluyhdistys (HTPY) ry, jolla on 17 tiepalvelumiestä; Suomen Hot Rod Associationin Tiepalvelujaosto (FHRA RSC), jolla on 20 tiepalvelumiestä ja Rahtarit ry:n Karjaan osasto, jolla on 14 tiepalvelumiestä. Yhteensä Suomessa on noin 600 - 700 tiepalvelumiestä. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000, 13-14.)

Tiepalvelun esivaiheeksi Suomessa voidaan katsoa Suomen Autoklubin ja Suomen Punainen Ristin yhteistyönä 1930-luvulla pääteiden varteen perustama hätäpuhelinverkosto. Suomalaisen tiepalvelun katsotaan alkaneen virallisesti vuonna 1952, jolloin Suomen Autoklubi käynnisti kahdella moottoripyörällä tiepalvelupartioinnin. Moottoripyöräpartiot ajoivat Helsingistä itään ja länteen aikataulun mukaisesti. Eräs niiden tehtävistä oli Helsingin olympialaisten ulkomaalaisen kisaliikenteen auttaminen. Parin vuoden kuluttua taloudelliset voimavarat eivät enää riittäneet toiminnan jatkamiseen. Tiepalvelua yritettiin järjestää sopimuskorjaamoiden avulla, mutta ratkaisu ei toiminut. Poliisin korjausvälineillä varustetut "goodwill" -autot tekivät osittain tiepalvelun tehtäviä 1950- 60-luvun taitteessa. (Masonen 1994, 20-25.)

Vuonna 1972 yksityisautoilijoiden etujärjestöt Yleinen Autoliitto (YAL) ja Maaseudun Autoliitto (MAL) yhdistyivät Autoliitoksi. Sille siirtyivät kaikki aikaisempien järjestöjen oikeudet ja velvollisuudet. Autoliitto on velvoitettu hoitamaan kansainvälisten sisarjärjestöjensä jäsenten tiepalvelutapaukset Suomessa. Kansainvälinen yhteistyö ja sen sopimukset ovat jatkuvasti kehittyneet sopimusosapuolia velvoittavammiksi. Sopimukset edellyttävät usein sellaisia palvelusuoritteita, joihin harrastustyöpanoksella ei voida yltää, joten Autoliitto kehittää palvelujaan myös kaupallisten yhteistyökumppanien kanssa. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000, 3-4.)

Autojen määrä ja liikenne olivat kasvaneet voimakkaasti 1960-luvun alkuvuosina. Myös tiepalveluajatus heräsi uudesta lähtökohdasta. Silloisten autojärjestöjen piiristä valikoituneet henkilöt päättivät aloittaa harrastuksenaan tiepalvelupartioinnin. Taloudellista pohjaa ulkomaalaisten esimerkkien mukaiseen, järjestelmälliseen hätäpalvelukeskusjohtoiseen tiepalveluun ei ollut, vaan vapaaehtoisuus tuntui luontevimmalta.

Jo ennen autojärjestöjen yhdistymistä Autoliitoksi, alkoi reaktiona niiden tapaan hoitaa vapaaehtoista tiepalveluväkeään syntyä 1960-70 -lukujen vaihteessa syntyä yksinomaan tiepartiointia harrastavia yhdistyksiä. Tiepalvelujärjestöjen perustamisesta tuli suoranainen muoti 1970-luvulla. Järjestöjä perustettiin useita, joista valtaosa riittämättömin resurssein ja siksi ne lopettivat toimintansa nopeasti.

Vertailtaessa nykyisiä tiepalveluyhteisöjä, voidaan löytää kaksi päälinjaa. Autoliiton tiepalvelun ydin on auttaa ja palvella tieliikennettä, kun taas toista linjaa edustavien tiepalveluyhdistysten toiminnan syvin funktio on tarjota mielekäs harrastus ja hyvät puitteet kiinnostuneille. Autoliiton tiepalvelun organisoitumisen perusta on muodollisempi. Sillä on selkeät historialliset yhteydet ja nykyäänkin ylläpidettävät suhteet tiepalvelun kansainvälisiin esikuviiin. Autoliiton tiepalvelua voi pitää tiepalveluyhdistyksiä muodollisempana ja liikennepoliittisempana organisaationa myös Autoliiton muun toiminnan myötä syntyneiden viranomaiskontaktien vuoksi. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000, 4-8.)

Varsinaisen tiepalvelutoiminnan lisäksi järjestöt tarvitsevat tukitoimintaa, joka on yleensä samojen tiepalvelumiesten talkootyötä. Vain Autoliitolla on palkattua tukihenkilöstöä. Autoliiton palkatussa organisaatiossa eli Helsingissä toimivassa keskustuimistossa tiepalvelu kuuluu palvelu- ja markkinointiosastoon. Palvelu- ja markkinointipäällikön alaisuudessa ulkomaiden tiepalvelusuhteita ja -neuvotteluja eli ARC -toimintaa sekä kotimaan tiepalvelun yhteydenpitoa hoitaa tiepalvelusihteeri. Vapaaehtoisesta tiepalvelusta, tiepalvelumiesten hankinnasta ja koulutuksesta vastaa koulutuspäällikkö. Uutena organisaatiossa on tiepalvelupäällikön virka, jonka toimenkuvaan kuuluu tiepalvelun koordinointi yhdessä koulutuspäällikön kanssa sekä ympärivuorokautisen tiepalvelun kehittäminen. Tiepalvelupäällikkö ja tiepalvelusihteeri ovat Autoliiton omistaman AL-palvelut Oy:n palveluksessa. (LIITE 1.)

Palkatun henkilöstön lisäksi Autoliiton tiepalvelun tukiorganisaatioon voidaan laskea tiepalvelusäätiön toiminnanjohtajan panos ja tiepalvelutoimikunnan puheenjohtajan ja jäsenten ne panokset, jotka eivät kuulu vapaaehtoisen tiepalvelun järjestötoiminnan piiriin. Muiden tiepalveluyhteisöjen puheenjohtajien, sihteerien ja alueorganisaatioiden työpanos voidaan katsoa järjestötoiminnan osaksi. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000, 13-18; Lindroos 2001)

Yhdistyksenä Autoliitto on jaettu maantieteellisesti 22:een piiriin, joissa jokaisessa toimii oma tiepalveluun keskittynyt osastonsa. Osasto vastaa oman alueensa tiepalvelupäivystyksen järjestämisestä ja muusta tiepalvelutoiminnasta. (<http://www.autoliitto.fi>)

Autoliiton tiepalvelun päivystys toimii viikonloppuisin ja vuodessa kertyy yhteensä 129 päivystysvuorokautta. Autoliiton vapaaehtoisen tiepalvelun rahalliseksi arvoksi varusteineen ja työtunteineen voidaan laskea reilut 1.6 miljoonaa euroa (10 miljoonaa markkaa) vuodessa. Perinteisesti tiepalveluun on liittynyt koko perheen mukanaolo. Perheen työpanosta on tarvittu erityisesti tukiasemien miehittämiseen. Tärkein panos on kuitenkin perheeltä saatu tuki ja hyväksyntä.

Tiepalvelun perimmäinen tarkoitus on edistää liikenneturvallisuutta ja ehkäistä vaaratilanteiden syntyä. Se ei kuitenkaan ole liikennevalistuksen tavoin ennaltaehkäisevää, vaan ennen kaikkea korjaavaa työtä. Käytännössä tämä tarkoittaa liikenneonnettomuuden tai konerikon takia matkansa keskeyttämään joutuneiden autoilijoiden auttamista, jotta nämä pääsisivät jatkamaan matkaansa tai edes suojaan luonnon armoilta. Tiepalvelu ei siis ole tavallista korjaamotoimintaa, sillä tien päällä ei ole mahdollista tehdä kaikkea. Tärkeämpää onkin huolehtia paikalle lisää oikeanlaista apua. Samalla tiepalvelu on myös osa pelastuspalvelua. Tiepalvelun tärkein tehtävä onkin monin eri tavoin tapahtuva ”tieltä pelastaminen”. Sen asemaa voisi verrata terveyskeskuslääkäriin, joka diagnosoi ja ohjaa jatkohoitoon. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000, 9-10; Lindroos, 2000.)

Ympärivuorokautinen tiepalvelu on Suomessa vielä kaukainen haave. Sen toteuttaminen ei enää onnistu vapaaehtoisvoimin, vaan vaatii taloudellista panostusta ja palkattuja tiepalvelumiehiä. Järjestelmän ylläpito ja palvelujen käyttäminen on kallista ja vaatisi vakuutusten yleistymistä. Tällä hetkellä noin kolmasosalla suomalaisista autoilijoista on niin hyvä vakuutus, että se kattaisi ammattimaisen tiepalvelun kustannukset. Kysyntää ympärivuorokautiselle tiepalvelulle kuitenkin on, jo pelkästään kansainvälisten tiepalvelusopimusten sitovuuden vuoksi. ARC –sopimukset velvoittavat Autoliittoa auttamaan kansainvälisiä matkalaisia jo nyt kyseisen maan ehtojen mukaisesti. Ammattimainen tiepalvelu on liiketoimintaa, joka on kaukana suomalaisesta vapaaehtoisuuteen perustuvasta auttamisperinteestä. Hyvin hoidettuna ympärivuorokautinen tiepalvelu on kuitenkin autoilijoiden etujärjestölle erittäin hyvää mainosta ja tehokas tapa hankkia jäseniä. Autoliitossa

tämä on ymmärretty ja haasteeseen on vastattu palkkaamalla 24 h –tiepalvelua kehittävä tiepalvelupäällikkö.

Esimerkiksi Saksassa tiepalvelun palkattuja ammattilaisia on jo 1500. Tiepalvelun kehittäminen Suomessakin on välttämätöntä, sillä myös EU-direktiivit velvoittavat juuri autojärjestöjä huolehtimaan liikenteessä tapahtuvasta auttamistoiminnasta. Myös eurooppalaiset sisärjestöt ovat vedonneet keskinäisiin sopimuksiin ja esittäneet vaatimuksia suomalaiselle tiepalvelulle toiminnan saattamiseksi yhtenäiselle tasolle. Kehittämisyrittämysten tueksi Autoliitto onkin toivonut Liikenneministeriön vahvistavan tiepalvelun asemaa lailla nykyisen asetuksen sijaan. (Autoliiton tiepalvelu ammattimaisemmaksi, STT:n tiedote 23.4.1999.)

## 2.5 Autoliiton tiepalvelusopimus ja toimintaohjeet

Autoliiton tiepalvelumiehen toimintaohjeen (1991) mukaan tiepalvelun painopiste on palveluhenkisessä maantieliikenteen auttamisessa, jonka ensisijaisina tehtävinä ovat tiepalvelupäivystys ja –partiointi. Lisäksi muiden Autoliiton toimintojen tukemista suositellaan, kun taas kaupallisiin tapahtumiin kuten ralliviestintään osallistumiseen tulee suhtautua harkitsevasti. Ne eivät saa haitata varsinaista tiepalvelutoimintaa. Tiepalvelupartiointi tapahtuu yleensä oma-aloitteisesti tavanomaisen liikennöinnin yhteydessä, etupäässä vilkkaimmin liikennöidyillä maanteilla. Juhlapyhien ruuhkapäivien tiepalveluun, samoin kuin toimintaan arkena poikkeuksellisissa keliolosuhteissa tulee toimintaohjeen mukaan kiinnittää erityistä huomiota. Valtakunnallinen viikonloppupäivystys, perjantaista klo 18 sunnuntaihin klo 22 asti puhelinnumerossa 0200- 8080 on partioinnin ja järjestettyjen operaatioiden lisäksi keskeinen toimintamuoto.

Autoliiton tiepalvelua halutaan kehittää siten, että se ei olisi pelkästään vapaaehtoisten toimijoiden harrastus, vaan tiellä liikkujien rahanarvoinen ja haluttu palvelu. Toiminta on vapaaehtoista, mutta ohjattua ja sitä sitovat ajoneuvoasetuksen 25 § 9 momentin säädökset, Autoliiton kotimaassa tekemät sitoumukset ja kansainväliset sopimukset autoalan kattojärjestöjen AIT:n ja FIA:n kanssa. Autoliiton tiepalvelumiehet edustavat Autoliittoa käyttämällä heille luovutettuja tiepalveluhaalareita ja liiton tunnuksin varustettua valaistua kattokilpeä. Tiepalvelumieheltä edellytetään aktiivisuutta ja kymmentä avunantoraporttia vuodessa. (Autoliiton tiepalvelumiehen toimintaohje 1991, 1.)

Tiepalvelumiehen tulee olla Autoliiton jäsen ja iältään 18-70 -vuotias. Iän suhteen joustetaan tarvittaessa; 70 vuotta täytettyään tiepalvelumies voi vielä halutessaan jatkaa toimintaansa, mikäli hänet nimitetään ansioidensa perusteella kunniatiepalvelumieheksi.

Autoliiton jokaisen piirin alueella tiepalvelua johtaa piirin tiepalvelumiesten keskuudestaan valitsema tiepalveluasiamies, jonka tärkein tehtävä on hoitaa alueensa yhteyksiä keskustuomistoon. Autoliiton hallituksen valitsema valtakunnallinen tiepalvelutoimikunta toimii asiantuntijaelimenä sekä määrätyissä asioissa päättävänä ja toimeenpanevana elimenä yhteistyössä Autoliiton keskustuomiston kanssa. Varainkeruusta ja toiminnan ideologiasta huolehtii tiepalvelusäätiö.

Tiepalvelumiehen toimintaohjeessa on yleisten ohjeiden lisäksi annettu hyvin yksityiskohtaiset ohjeet tiepalvelun päivystystä, avustusten hinnoittelua, tiepalveluauton välineistöä, ulkomaalaisten autoilijoiden avustamista, jäsenhankintaa, koulutusta ja Vapaaehtoisen pelastuspalvelun valmiustoimintaa varten.

Tiepalvelumiehellä tulee olla auttamishalua ja innostusta tehtäväänsä. Hänen tulee omata auton korjaustaidot, varsinaista ammatillista pätevyyttä ei kuitenkaan vaadita. Hänen on hallittava Suomen Punaisen Ristin I ja II -kurssien ensiaputaidot ja hänellä on oltava tiepalvelutoimintaan soveltuva auto ja ajokortti. Tiepalvelumiehet valitaan tehtäväänsä tiepalveluasiamiehen kanssa allekirjoitetun hakemuksen perusteella. (LIITE 2.) Valinnassa otetaan huomioon toiminnan painopistealueet ja osastokohtaiset kiintiöt. Uutta tiepalvelumiestä voi esittää tehtäväänsä vain tiepalveluasiamies. Asiamies toimittaa hakemuksen lausunnoin varustettuna Autoliiton keskustuomistoon, joka voi ennakkohyväksyä tiepalvelumieskokelaan. Varsinaisen hyväksymisen suorittaa Autoliiton tiepalvelutoimikunta.

Kirjallinen hakemus Autoliiton tiepalveluun ja siihen annettu Autoliiton hyväksyvä vastaus muodostavat tiepalvelusopimuksen, jonka tarkemmat ehdot on kirjattu hakemuksen kääntöpuolelle. Sopimuksen keskeisimmät kohdat ovat tiepalvelun toiminta-ajatus, tiepalvelumiehen oikeudet ja velvollisuudet, Autoliiton oikeudet ja velvollisuudet sekä sopimuksen voimassaolo ja päättyminen. (LIITE 3.)

## 2.6 Suomalaisen tiepalvelun kehitysnäkymät

Autoliitolla on kolmivuotissuunnitelma vuosille 2001-2003. Palvelutoiminnan osalta tavoitteena on edistää ja harjoittaa tiepalvelutoimintaa, automatkailun neuvontaa, tiedotusta ja palvelua sekä auton käyttöön liittyvää koulutusta, tiedotusta, lainopillista neuvontaa ja teknistä palvelutoimintaa. Tavoitteina nämä eivät ole mitään uusia, mutta niiden korostaminen ja tarkentaminen osoittavat painotuksen siirtymistä edunvalvonnan lisäksi myös palvelutoimintaan. Samaa osoittaa se, että Autoliiton keskustoimistossa eri virat on koottu palvelu- ja markkinointiosastoksi ja perustettu palvelu- ja markkinointipäällikön virka.

Tiepalvelulla on myös oma kehittämisohjelmansa. Tiepalvelusta on tarkoitus kehittää entistäkin merkittävämpi jäsenetu, joka koetaan yksityisautoilijoiden keskuudessa houkuttelevaksi liikenteen turvatuotteeksi. Tavoitteena on, että tiepalvelua johdetaan viimeistään vuoden 2002 alusta ympäri vuorokauden toimivasta päivystyskeskuksesta, johon kaikki tiepalvelun päivystyspuhelimien ja ARC-assistancen avustuspyynnöt ohjataan.

Tiepalvelun kehittäminen entistä paremmin saatavilla olevaksi ja markkinoitavaksi myyntituotteeksi tarkoittaa myös entistä selvempää jakoa ammattimaisesti toimivaan maksulliseen tiepalveluun ja vapaaehtoiseen pelastuspalveluun kuuluvaan, juhlapyhien partiointia, liikenteenohjausta yms. toimintoja suorittavaan vapaaehtoiseen tiepalveluun. Ammattimainen tiepalvelu toimii jatkossa AL-Palvelut Oy:n alaisuudessa. Ammattimainen tiepalvelu käynnistetään Etelä-Suomessa Autoliiton kanssa sopimussuhteessa olevien tiepalveluyrittäjien toimesta ja laajennetaan kattamaan koko Suomen päätieverkosto vuoteen 2005 mennessä.

## 3. MITÄ ON YHTEISÖLLINEN AUTTAMINEN?

### 3.1 Yhteisöt ja yhteisöllisyys

Elannon hankkiminen ja suojautuminen ulkoista vaaraa vastaan ovat pakottaneet ihmislajin olemassaolonsa aikana liittämään voimansa yhteen ja kehittämään ryhmämuodosteita, joita on totuttu nimittämään yhteisöiksi. Yhteisö on siihen kuuluville elintärkeä, joten siihen liittymisen

peruste on ollut ja on edelleen hiukan eri merkityksessä hengissä selviytymisen pakko. (Jauhiainen & Eskola 1994, 43.)

Yhteisö on alueellisesti rajattu yksikkö, sosiaalisen vuorovaikutuksen yksikkö ja yhteenkuuluvuuden tunteiden ja muiden symbolista yhteisyyttä osoittavien ilmiöiden yksikkö. Kaikkien näiden piirteiden kautta yhteisöstä muodostuu sen jäsenille tärkeä osa elämää. Tuntemuksia jotka yhteisön jäsenyys synnyttää, voidaan kutsua yhteisöllisyydeksi. Yhteisön koko ei suinkaan ole tärkeä piirre, vaan usein yhteisöllä tarkoitetaan suhteellisen suppeaa kokonaisuutta. (Lehtonen 1990, 17-18.)

Sosiologisen käsityksen mukaan perinteinen yhteisö oli luonnollinen yhteenliittymä (Gemeinschaft), lämmin huolenpito-yhteisö. Vastakohtana voidaan nähdä moderni organisoitu yhteenliittymä, yhdistys (Gesellschaft). Yhteisötutkimuksen uranuurtaja Tönnies (1929) on keskittynyt näiden kahden yhteisöjen ideaalimallin vertailuun. Myös Lehtonen (1990) on havainnut erilaisia yhteisöjä. Hän pitää toiminnallista yhteisöä ainoana varsinaisena yhteisötyyppinä. Todellinen yhteisyys synnyttää vuorovaikutusta ja toimintaa elinolojen parantamiseksi. Yhteisönä toimivan ryhmän pitää olla muun vuorovaikutuskentän hyväksymä, siten se on tiukasti organisoitua ja yksilöä sitovaa kollektiivista toimintaa. Sekä lämmin huolenpito-yhteisö että keskiaikainen jäseniään edustava toiminnallinen yhteisö ovat molemmat traditionaalisia eli esimodernin yhteiskunnan tarvitsemia toimintakäytäntöjä.

Moderni elämäntapa tuottaa uusia paineita ja pakkoja, jotka saavat ihmiset edelleen hakemaan turvaa yhteisöllisyydestä. Yhteisö edustaa vielä nykyäänkin yhteenkuuluvuuden, yhteisvastuun ja yhteistyön arvoja, mutta hieman eri tavalla kuin ennen. (Eräsaari 1993, 164.) Järjestelmän lisäksi tulee ajatella yhteisön merkitystä ihmiselle henkilökohtaisesti. Nykyisyys on elämistä yhteisöllisyyden ja yksilöllisyyden ristivedossa. Enää ei ole pakko toimia yhteisössä, joka on pakottava tai johon ei halua kuulua. Ihmiset siis haluavat pitää kiinni yksilöllisyydestään, mutta etsivät samalla yhteisyyttä. Kulutusyhteiskunnassa elävät ihmiset vaativat laatua myös yhteisösuhteiltaan. (Beck 1986, 156-157; 175.)

Tässä tutkimuksessa kutsun auttamisyhteisöiksi sellaisia yhteisöjä, joiden yhteisöllisyys rakentuu auttamisen ympärille. Auttamisyhteisöön kuuluvalla tärkeäksi muodostuu itse auttaminen ja siitä saatava palkinto, mutta yhtä selvästi myös jäsenyys samalla tavalla ajattelevien kanssa.



### 3.2 Yhteiskunnalliset liikkeet ja suomalainen yhdistystoiminta

Yhteiskunnallisella liikkeellä tarkoitetaan Ilmosen (1998, 15-16) mukaan toimintaa, jolla pyritään edistämään tai jarruttamaan sosiaalista muutosta eli jaetaan yhteiset tavoitteet ja yhtenäinen käsitys siitä millä yhteisillä keinoilla tavoitteisiin päästään. Yhteiskunnallisen liikkeen toiminta herättää ja ylläpitää solidaarisuutta ja on lisäksi sen verran organisoitunutta, että sillä on ajallista jatkuvuutta. Yhteiskunnallinen liike määritellään useimmiten protestiksi, johon liittyy jäsenmäärältään kasvava joukko ihmisiä, joiden ei tarvitse olla muodollisesti järjestäytyneitä. Tiepalvelu tiukasti organisoituna yhdistyksenä on määritelmän tarkassa merkityksessä varsin kaukana yhteiskunnallisesta liikkeestä. Yhteiskunnallisia liikkeitä ja yhdistyksiä on usein pidetty jopa toistensa vastakohtina.

Tiepalvelussa on kuitenkin paljon piirteitä toiminnallisista yhteisöistä ja jopa perinteisistä lähiyhteisöistä. Tiepalveluun osallistumisessa on yhtä aikaa mukana selkeä jäsenten välisen solidaarisuuden tuntemus ja nykyaikaan sopiva individualistinen tai ideologinen näkökulma. Onkin paljon järkevämpää tarkastella yhteiskunnallisia liikkeitä ja yhdistyksiä toisilleen vaihtoehtoisina, täydentävinä tai kuten tavallista saman kehityksen eri vaiheina. (Siisiäinen 1996, 33.)

Yhteiskunnallisilla liikkeillä, yhdistyksillä ja valtiolla on selvä keskinäinen suhdejärjestelmä. Yhdistykset toimivat välimaastossa välittäen liikkeiden malleja ja sovelluksia poliittisiin käytäntöihin. Yhdistykset kokoavat liikkeiden keskittämän yksilöiden sosiaalisen voiman organisatoriseksi pääomaksi. Valtio taas luo poliittisen mahdollisuusrakenteen, jossa liikkeet ja yhdistykset voivat toimia. Yhdistyksiä perustetaan vakauttamaan yhteiskunnallisten liikkeiden luomia kommunikaation muotoja. Niiden toteuttaman järjestäytymisen kautta pyritään jäsenten yhteisten intressien saavuttamiseen. Eri intressiryhmillä on juuri yhdistyksen kautta mahdollisuus päästä mukaan vastuullisiin neuvotteluihin valtion viranhaltijoiden kanssa. (Siisiäinen 1996, 33-38.)

Poliittisessa elämässä työmarkkinoiden vauhdittama yksilöllistymiskehitys on rapauttanut vanhaa moraalikoodia. Enää ei välttämättä yksi moraalinen periaate kohoa muiden yli ja ohjaa kaikkia ihmisryhmiä. Keskusteluun valtion ja markkinoiden välisestä kansalaisten vapaaehtoistoiminnan alueesta kolmannesta sektorista on liittynyt seurauseettisiä kannanottoja,

jotka peräänkuuluttavat sopimusoikeudellisia vakuutussuhteita ja kansalaisten omaa vastuuta riskeistä. (Ilmonen 1998, 19-20.)

Ilmonen (1998, 20-21) kiinnittää huomionsa myös siihen, kuinka niinkin yhtenäisessä yhteiskunnassa, kuten Suomessa edelleen äänestetään luokkapohjalta. Modernisaation syvenemisestä huolimatta sosiaalinen ei ole kokonaan kadonnut. Teollisen yhteiskunnan synnyttämä sosiaalinen kitti on kylläkin paikoin rapautunut. Yhteiskunnan systeemiset piirteet purkautuvat ja taloudelliset, poliittiset ja sosiaaliset rajoitteet väljentyvät. Muutos sallii suuremman yksilöllisen toimintatilan ja pakottaa ihmiset yksilöllisiin projekteihin. Nämä yksilölliset projektit tapahtuvat kulutuksen, median ja informaation välityksellä. Uusi kuluttajakansalaisuus ei perustu keskinäiseen vuorovaikutukseen, vaan on samastumiskohteineen enemmänkin symbolista ja kuvitteellista.

Vanhojen liikkeiden ongelma on, että ne ovat pettäneet emansipaation osallistumalla modernisaatioon ja synnyttämällä osaltaan siihen liittyvät ongelmat. Vanhojen liikkeiden kohteena oli oikeudenmukaisuus, kun uusien kohteena on tuotannon synnyttämien kielteisten vaikutusten puhdistaminen. Kaikki identiteetti- ja individualismi – myös uusien liikkeiden edustama – on hyvin lähellä keskiluokkaista arvomaailmaa. Uusille liikkeille julkisuus ja monet tiedotuskanavat ovat elintärkeitä niiden diskurssien vakiinnuttamiseksi ja diskurssin kääntämiseksi toiminnallisuudeksi. Niiden yhteisöllisyys on julkisesti synnytettyä ja siksi symbolista. Tämän vuoksi niihin kiinnittyminen on myös kevyttä. Yhteisöllisyys kantaa vain niin kauan kuin jäsenet haluavat sitoa elämänprojektinsa niihin. (Ilmonen 1998, 26-31.)

Suomalaiset kuuluvat keskimäärin kolmeen yhdistykseen. Suomalaiselle kollektiiviselle toiminnalle onkin vuosikymmenten ajan ollut tyypillistä yhdistysmuotoinen organisoituneisuus. Tärkeät yhteiskunnalliset liikkeet ovat lähes poikkeuksetta hyväksyneet formaalin yhdistyksen organisoitumisen mallikseen ja mukauttaneet toimintamuotonsa ja sisältönsä sen vaatimuksiin. Tämä on vaikuttanut liikkeiden keinovalikoimiin. Organisoituminen on Suomessa tarkoittanut valintaa ei-aktionististen, väkivaltaa karttavien ja lainkuuliaisten menetelmien puolesta. Yhdistyksestä tulee organisaatio joka muistuttaa porvarillista ihanneyhdistystä. Tähän sisältyy ristiriita siitä, syrjäyttävätkö muodolliset säännöt tärkeysjärjestyksessä jäsenten välittömän tahdon. (Siisiäinen 1998, 219-220; Nylund 2000, 25.)

### 3.3 Yhteisöjen säännöt

Jokaisen yhteisön ensimmäinen keskeinen piirre on yhteisyyden kokemus. Tietoisuus yhdistävästä asiasta luo yhteenkuuluvuuden tunnetta ja mahdollisuuden aktivoitua toimintaan tarvittaessa. Yhteisöön voi tuntea kuuluvansa toimimatta siinä, laajoissa yhteisöissä yhteisyys onkin useimmiten lähinnä jäsenten ajatuksissa. Yhteistoiminta toki vahvistaa yhteenkuuluvuuden kokemusta, vaikka ei olekaan sen välttämätön edellytys. (Jauhiainen & Eskola 1994, 46; Pösö 1993, 100-114.)

Toinen tärkeä piirre, erityisesti nykyajan yhteisöissä on yksilöiden välinen sopimuksellisuus. Modernisoitumisen kautta yksilöt saivat oikeudet itseensä ja omaisuuteensa, vapauteen ja samalla mahdollisuuden toteuttaa näitä yksilöllisin sopimuksin. Sopimuksellisuus on vuorovaikutusta yksilöiden kesken ja toimijat ovat aina yksilöitä. Moderni yhteisöllisyys on aiempaa selvemmin intressiyhteisyyttä ja siksi mahdollista vain, jos se perustuu siihen kuuluvien ihmisten henkilökohtaisiin tarpeisiin ja valintoihin. Työpaikat tai laitokset joihin ihminen on joutunut enemmän tai vähemmän pakosta, voivat jäädä ilman osallistujien omia valintoja pelkiksi mahdollisuuksiksi. (Kaipio 1977, Pösö 1993, Anttonen 1988.)

Yhteisöjen keskeisiä piirteitä mietittäessä esiin nousevat väistämättä myös yhteisön säännöt. Allardtin (1972, 21-22) mukaan säännöt ovat keskeisiä sosiaalisessa elämässä ja niiden luonteeseen kuuluu että ympäröivä yhteisö myös valvoo sääntöjä ja tarvittaessa tukee pakottein niiden noudattamista. Tällaisia sääntöjä kutsutaan sosiaalisiksi normeiksi. Normista poikkeamisen epäillään aiheuttavan muiden ihmisten tuottamia epämiellyttäviä seurauksia poikkeavalle. Ihannormiin sisältyy ajatus uhrautumisesta toisten eteen, jolloin itse valittu toiminta johtaa palkitseviin tuloksiin.

Normi on osa vuorovaikutusta, jonka avulla ryhmä saa jäsenensä toimimaan yhdenmukaisesti. Yhdenmukaisuuden valvominen tapahtuu rangaistusten ja palkkioiden avulla. Normit voivat olla kieltoja, käskyjä, lupia tai suosituksia eli niillä on ohjaava ja sitova vaikutus. Yleiskielessä normeja kutsutaan säännöiksi. Niiden olemassaolon kautta toiminnan muodoista ja jopa sisällöstä tulee jatkuvasti noudatettu tapa. Normit ovat virallisia tai epävirallisia. Tottumukset, tavat ja perinteet normittavat toimintaa aivan yhtä vahvasti kuin avoimet säännöt. Esimerkiksi uudet ja vanhat tavat samoin kuin uudet ja vanhat toimijat asettuvat piilonormeina helposti

vastakkain. Piilonormeihin on vaikeampi vaikuttaa kuin kirjoitettuihin. (Allardt & Littunen 1972, 21-23; Jauhiainen & Eskola 1994, 121.)

Habermas (1987, 70-73) on kirjoituksissaan käsitellyt toimintaa ylläpitäviä koordinaatiomekanismeja ja sitä, miten interaktioon osallistuvilta vaaditaan yhteisesti jaettua tietoa. Vasta yhteisesti pätevä ja sitovana pidetyn tiedon kautta toimijat voivat muodostaa yhteisymmärryksen. Yhteiset näkemykset sitovat interaktioon osallistuvia ja tekevät tapahtumasta vastavuoroisen. Yhteisymmärrys voidaan saada keinotekoisesti aikaan myös pakolla tai indusoida, mutta todellinen yhteisymmärrys ei voi muodostua lahjonnan, pelottelun, johdattelun tai harhautuksen kautta.

Habermasin mukaan jo Aristoteleen muotoilemaan teleologisen eli päämäärällisen toiminnan käsitteeseen kuuluu ajatus, että toimija valitsee mielestään asiantilan toteutumisen kannalta lupaavimmat välineet. Habermas painottaa normien olemassaolon tärkeyttä ja erityisesti niiden toimintaa säätelevää vaikutusta. Hänen mielestään (vrt. Parsons ja Goffman) sosiaalisen ryhmän jäsenet suuntaavat yhdessä toimintansa joihinkin yhteisiin arvoihin. Yksittäinen toimija voi seurata tai törmätä normiin ja sillä tavoin normit ilmaisevat ryhmässä olevaa yhteisymmärrystä. Jos jokin normi pätee osaan jäsenistä, he odottavat myös muilta sen mukaista käytöstä. Normin seuraamisella tarkoitetaan yleistetyn käyttäytymisodotuksen täyttämistä. (Habermas 1987, 75-76.)

Liikuntakulttuurin muutosta tutkinut Itkonen (1996, 82-87) löytää liikunnan ja urheilun organisoinnista samat piirteet kuin muistakin järjestöistä ja yhteisöistä. Organisaatioista löytyvät johtajat, organisaattorit ja jäsenistö. Itkosen mukaan kiinnostavinta on se, miten varsinaiset organisaatioiden käytännöt tosiasiasa muodostuvat. Eri organisaatioissa toimijoille muodostuu erilaisia rooliodotuksia, joiden mukaisesti toimintaan osallistuvien odotetaan toimivan. Odotusten säätelijöinä toimivat tehokkaasti esimerkiksi lainsäädäntö, yhdistyssäännöt ja avustuskäytännöt. Yhdistysten tehtävänä on koota hajallaan olevat resurssit yhteen. Johdon avulla mahdollistetaan yhteisiin intresseihin perustuva tehokas toiminta. Toisaalta eri tasoilla toimivat synnyttävät omat kulttuurinsa ja sitä kautta luovat haasteen koko yhteisön kommunikaatiolle.

## 4. VAPAAEHTOISTYÖ JA MIEHET

### 4.1 Vapaaehtoistyön määrittely

Käsitteitä vapaaehtoistyö- ja vapaaehtoistoiminta käytetään yleisesti toistensa synonyymeinä. Molemmilla tarkoitetaan yleensä samaa ilmiötä. Kummassakin tapauksessa kattokäsitteenä toimii tekemistä ohjaava vapaaehtoisuus. Saman toiminta-alueen ammattilaiset ja vapaaehtoiset toimivat eri tavoilla ja vastaavat erilaisiin tarpeisiin. Vapaaehtoisuus määrittelee kokonaan toiminnan luonteen.

Useimmiten vapaaehtoisuuteen liittyy tavalla tai toisella työ. Tämä pitää ymmärtää aktiivisena käytännön toimimisena jonkun asian eteen. Vapaaehtoisuudessa on usein kyse ammatilliseen eli palkkatyöhön verrattavien voimavarojen uhraamisesta päämäärän saavuttamiseksi. Siksi on varsin yleistä puhua suoraan vapaaehtoistyöstä, kun tarkoitetaan jotain vapaaehtoistoiminnan muotoa. Erona normaaliin palkkatyöhön vapaaehtoistyö on palkatonta.

Yeungin (1999, 27) mukaan keskeistä vapaaehtoistyössä on juuri palkattomuus. Vapaaehtoistyö on toimintaa, jonka ideana on antaa aikansa toisten käyttöön. Tätä kautta vapaaehtoistyö tuottaa tekijälleen iloa. Työ on joustavaa ja käytännönläheistä. Vapaaehtoistyö on laaja-alaista ja sen tarkoituksena on täydentää vastaavien alojen palkkatyötä. Vapaaehtoistyöntekijältä vaaditaan auttamishalua ja empatiaa. Hyvä itsetunto, selkeä identiteetti ja käsitys omista voimavaroista ovat tärkeitä vapaaehtoistyöntekijälle.

Varsinkin sosiaalialan vapaaehtoistyössä tärkeää on luottamuksellisuus ja tasavertaisuus. Vapaaehtoistyö sopii kaikkiin elämän kulun vaiheisiin. Vapaaehtoistyöntekijän voi määritellä henkilöksi, joka omaehtoisesti, pyyteettömästi ja palkatta antaa suoraa sosiaalista tukea ihmiselle, joka ei ole hänen lähiomaisensa. Vapaaehtoistyö erotetaan siis paitsi palkkatyöstä, myös lähiomaisten ja sukulaisten antamasta tuesta sekä perinteisestä naapuriavusta. (Hänninen & Santala 1997, 29; Särämäkari 1995, 7.)

Vapaaehtoistyölle rinnakkaisella käsitteellä vapaaehtoistoiminnalla halutaan laajentaa vapaaehtoisuuden maailmaa. Esimerkiksi Jyväskylän kaupungin vapaaehtoistoiminnan keskus VaPari haluaa käyttää termiä vapaaehtoistoiminta, sillä kaikki sen tarjoamat virikkeet eivät

välttämättä perustu työn luonteisuuteen. VaParin toimintaan kuuluu auttamistyön ja ystäväpalvelun lisäksi myös erilaisia keskustelu- ja harrasteryhmiä. Ero vapaaehtoistyön ja vapaaehtoistoiminnan välillä ei kuitenkaan ole suuri, molempien määritelmät sisältävät aivan samat ajatukset.

Lehtisen (1996, 116-117) mukaan vapaaehtoistyön määritelmään sopii paremmin perinteinen organisoituun taustayhteisöön sitoutuminen. Perinteinen vapaaehtoistyö on yksilökeskeistä ja siinä erotetaan selvemmin työn tekijä ja kohde, esimerkkinä sosiaalialan vapaaehtoistyöstä tukihenkilötoiminta. Vapaaehtoistoiminnalla taas ymmärretään uutta omaehtoista toimintaa, kuten sosiaalialan vapaaehtoistoiminnassa esimerkiksi laman myötä virinneitä yhteisöllisiä työttömien ruokaloita. Myös Jyväskylän kaupungin vapaaehtoistoiminnan keskus näyttää sopivan tähän linjaan. Kaupungilta saatavasta tuesta huolimatta sen toimintamallit eroavat perinteisestä ja sijoittuvat paremmin julkisen ja yksityisen sektorin epäviralliseen välimaastoon.

Mielestäni Autoliiton tiepalvelun kohdalla vapaaehtoistyö on sopiva käsite juuri toiminnan muodollisen organisoimisen ja selkeän kohdentamisen vuoksi. Aion jatkossa käyttää juuri vapaaehtoistyön käsitettä tiepalvelun kohdalla. Tiepalvelua voi pitää siinä mielessä yksilökeskeisenä, että siinä tiepalvelumiehen henkilökohtainen panos on ratkaiseva ja se kohdistetaan suoraan autettavaan. Toisaalta haluaisin lieventää kahtiajakoa vapaaehtoistyön ja vapaaehtoistoiminnan välillä. Kaikesta yksilökeskeisyydestä ja suunnitelmallisuudesta huolimatta myös tiepalvelun kaltaisessa vapaaehtoistyössä on kyse itsen auttamisesta, turvan tai sisällön hakemisesta myös omaan elämään. Mielestäni myös vapaaehtoistyössä varsinaisen työpanoksen lisäksi sisällöllisetkin asiat voivat kohota tärkeiksi, kuten vapaaehtoistoiminnassa korostetaan. Itse auttamistoiminnan lisäksi myös vapaaehtoistyössä yhteisyyden kokeminen on tärkeä liittymisperuste.

Vapaaehtoistyötä voi tehdä monella tavalla ja eri yhteiskunnan tasoilla. Nykyisin on yleistä vapaaehtoistyö jonkun yhdistyksen tai taustayhteisön puitteissa. Yhdistysten ja yhteenliittymien olemassaolo todistaa samalla intressien olemassaolosta. Yhdistykset määrittellään intresseistä käsin ja toisaalta vain ne intressit ovat todellisia ja mielenkiintoisia, joiden ympärille on syntynyt oma yhdistys. Tiepalvelun intressiksi voidaan ymmärtää halu auttaa eri tavoin tiellä pulaan joutuneita. (Siisiäinen 1986, 39; Siisiäinen 1998.)

Vapaaehtoistyössä on mielenkiintoisella tavalla kyse ensinnäkin auttamisesta, vapaaehtoisuudesta ja hyväntekijyydestä. Toiseksi vapaaehtoistyö on nyky-yhteiskunnassa osa yksilöllisen vapaa-ajan viettoa, siis harrastus siinä missä mikä muu tahansa. Vapaaehtoistyötä on nykyään muiden harrastusten tavoin mahdollista harrastaa oman erityisalan ympärille kootussa yhdistyksessä, kuten esimerkiksi Autoliiton tiepalvelussa.

Yhdistystoiminta ei kuitenkaan ole ainut vapaaehtoisuuden muoto, vaan vapaaehtoistyöllä on laaja toiminta-alue ja siksi monenlaisia muotoja ja monia määritelmiä. Muinosen ja Pirttilahden (1997, 7-9) edellisiä laajemmin määritelmän mukaan vapaaehtoistyötä on ensinnäkin 1) organisoimaton naapuri- ja omaisapu, johon kuuluu spontaani huolenpito, tuki ja auttaminen luonnollisen sosiaalisen verkoston puitteissa. Esimerkkinä tästä voidaan pitää esimerkiksi naapurin kukkien kastelua tämän lomamatkan aikana tai kaupassa käyntiä sairaan omaisen puolesta. Toiseksi vapaaehtoistyötä on 2) keskinäinen ja oma-apu, jolla tarkoitetaan toimintaa jonkun yhteisen tarpeen tai olosuhteen vuoksi. Tällaisena vapaaehtoistyönä voidaan pitää esimerkiksi työttömien yhdistystä tai kuulovammaisten yhdistystä.

Marianne Nylund (2000, 14-15) mainitsee tutkineensa juuri tätä vapaaehtoissektorin kulmaa, jota kutsuu itseavun ryhmiksi ja vapaaehtoisuudeksi. Nylundin mielestä vapaaehtoistyön tutkimus on tärkeä ja erottamaton osa kolmannen sektorin pirstoutunutta tutkimusta. Hän on halunnut tutkia vapaaehtoistyötä yksilöiden ja toimijoiden näkökulmasta, tietoisena ammattilaisten ja epävirallisten toimijoiden välisestä konfliktista.

Muinosen ja Pirttilahden mukaan vapaaehtoistyön muotona voidaan pitää myös 3) vapaata kansalaistoimintaa. Tyypillistä tälle on järjestötoiminta jäsenineen ja luottamushenkilöineen. Toiminta suunnataan yhteisten tavoitteiden mukaisesti. Tähän kuuluu tärkeänä osana varojen keruu ja toiminnan ylläpitotehtävät. Vapaaehtoisuuden pohjalta siis organisoidaan järjestötoimintaa. Varsinainen tai ensisijaisin vapaaehtoistyön muoto Muinosen ja Pirttilahden (1997, 8-9) mukaan on vasta 4) vapaaehtoinen palvelutoiminta. Tässä koko toiminnallinen panos suunnataan suoraan avun tarpeeseen oleviin. Tällaista vapaaehtoista palvelutoimintaa on esimerkiksi tukihenkilötoiminta. (Muinonen & Pirttilahti 1997, 8-9.)

Haavio-Mannila on eritellyt epävirallista auttamista monin tavoin ja on löytänyt neljä tapaa: 1. Aineellinen apu tai palvelut 2. Juttelu ystävien kanssa 3. Ongelman ratkaisemisessa auttaminen ja 4. Yhteistoiminta kaikkia hyödyttävän hankkeen toteuttamiseksi. Epäviralliset auttajat voivat

olla luonnollisia auttajia kuten sukulaisia tai ystäviä, roolinsa perusteella muutenkin auttavia, kuten papit ja terveydenhoitajat, saman ongelman jakavia tai järjestöjen vapaaehtoistyöntekijöitä. Hoivatyö on haastavaa ja itsenäistä, mutta raskasta. Hoivatyötä voidaan tehdä sekä julkisella sektorilla että yksityiselämässä, samoin palkkatyönä tai vapaaehtoisesti. Yleinen tosiasia on että palkkatyönäkin hoivaaminen on perustavasti erilaista kuin tavaran tuotanto. Sen teollistaminen ei onnistu, sillä siinä tarvitaan Tedren (1999, 50-60) mielestä samaistumista vaativaa vastuullista rationaalisuutta teknisen rationaalisuuden sijaan. (Haavio-Mannila 1984, 113-117.)

Lehtinen (1996, 117-119) puolestaan jakaa vapaaehtoistyön kahteen osaan. Perinteisellä vapaaehtoistyöllä hän tarkoittaa lähinnä lähimmäis- ja ystäväpalvelua sekä tukihenkilötoimintaa. Lehtisen haastattelemat miehet kokivat itsensä avuttomiksi näissä kommunikointia ja hoivaa vaativissa tehtävissä. Tyypillinen perinteiseen vapaaehtoistyöhön osallistuja on edelleen keski-ikäinen nainen, joka kutsuu vapaaehtoistyötä harrastukseksi, mutta suhtautuu siihen erittäin vastuuntuntoisesti. Uudella omaehtoisella toiminnalla Lehtinen tarkoittaa laman myötä virinnyttä yhteisöllistä toimintaa, kuten työttömien pyörittämää vaihtotoria tai ruokalaa. Se tarjoaa yhteishengen joka syntyy yhteisesti jaetusta elämäntilanteesta, mahdollisuuden lievittää pahan olon tuntemuksia keskustelemalla ja mahdollisuuden aktiiviseen toimintaan.

#### 4.2 Vapaaehtoistyöntekijöiden intressit

Miksi jotkut ihmiset hakeutuvat vaatimuksia täynnä olevaan vapaaehtoistyöhön? Etsittäessä vapaaehtoistyöntekijälle tyypillistä olemusta tai syitä osallistumiseen, on luontevaa puhua intresseistä eli yhteisesti jaetuista asenteista. Intresseissä on kyse tarpeita toteuttavan toiminnan suunnasta ja yhteiskunnallisesta sisällöstä, toiminnan tavoista ja preferenssivalinnoista. Siisiäinen (1986, 74-78; 1996) luonnehtii intressiä yksilön ja yhteiskunnan suhdetta välittäväksi kategoriaksi. Intressin tarkastelussa painopiste asettuu toimijan ja toiminnan suuntautuneisuuden välille. Intressin lähikäsite on tarve; intressi edellyttää tarpeiden olemassaoloa yksilötasolla, mutta vasta intressi kytkee yksilön ja yhteiskunnan suhdekokonaisuudeksi.

Muinonen ja Pirttilahti ovat tutkineet vapaaehtoiseen tukihenkilötoimintaan hakeutujia ja heidän motiivejaan. Motiiveilla he tarkoittavat tarpeiden, kannusteiden ja itse asetettujen



odotusten yhteisvaikutusta, joka saa kyseiset ihmiset osallistumaan tiettyyn toimintaan. Motivaatio taas on motiivien aikaansaama tila, johon kuuluu käyttäytymistä virittäviä ja ohjaavia tekijöitä. Arkipuheessa niitä kutsutaan haluiksi tai tavoitteiksi. Toiminnan kannusteista puhuttaessa voidaan erottaa ulkoinen ja sisäinen motivaatio. Esimerkkinä ulkoisesta motivaatiosta on raha, kun taas sisäistä motivaatiota on esimerkiksi toiminnassa koettu ilo. (Muinonen & Pirttilahti 1997, 21; 60.)

Muinosen ja Pirttilahden tutkimuksen mukaan avun antaminen on eniten esiintyvä tarve. Sen mainitsevat lähes kaikki tukihenkilötoimintaan osallistuneet. Toinen todella tärkeä osallistumisen motiivi on tarve hoivata tai kokea äidillisyyttä. Kolmasosa tutkimukseen osallistuneista piti tärkeänä myös sisällön saamista elämään. Yhtä paljon korostettiin myös tarvetta kehittyä ihmisenä. Tarve ystävyyteen tai seuraan oli tärkeä neljäsosalle vastanneista. Pieni joukko tukihenkilötoimintaan osallistuneista, kuten esim. hoitoalan opiskelijat, piti tärkeänä mahdollisuutta kehittää tai täydentää omaa ammatillista identiteettiä. (Muinonen & Pirttilahti 1997, 50-54.)

Tukihenkilöiden kohdalla tärkeäksi toimintaa tukevaksi tekijäksi osoittautui palaute. Sen kannustusvaikutus on suuri. Saatu palaute helpottaa oman toiminnan tarkastelua ja sitä kautta se auttaa löytämään toiminnan mielekkyyden. Palautteen saaminen on tärkeää toiminnan jatkuvuuden turvaamiseksi. Tarkasteltaessa erikseen osallistumisen taustatekijöitä, esiin nousee myös osallistujien koulutus. (emt. 47; 55.)

Marianne Nylundin (2000, 122-128) saamien tulosten mukaan 84 prosenttia vapaaehtoistoimintaan osallistujista piti tärkeänä muiden auttamista. Se oli ehdottomasti tärkein kaikista kahdestakymmenestä viidestä luokitellusta osallistumisen syystä. Se liittyi erityisen selvästi Punaisen Ristin kaltaiseen osallistumiseen. Vastaajat luonnehtivat oppineensa tietyn tavan osallistua, eivätkä voisi enää elää ilman sitä. Muita yleisimpiä osallistumisen syitä ovat altruistinen eli arvomotiivi, yksilöllinen eli oppimismotiivi, itsetuntemotiivi, sosiaalinen motiivi ja uramotiivi. Arvomotiivi on näistä selvästi yleisin. Oppimismotiivi on tärkein työttömille auttamistoimintaan osallistujille. Sosiaalinen motiivi on tärkein vanhemmille osallistujille. Uramotiivi on tärkeä alle neljä vuotta auttamistoimintaa lähellä olevaa alaa opiskelleille.

Tutkiessaan työttömien oma-aputoimintaa, Lehtinen (1996, 110-113) kysyi sosiaalitoimen työttömiltä asiakkailta miten he kokevat työttömyyden, miten suhtautuvat vapaaehtoistyöhön ja onko heillä motiiveja tehdä vapaaehtoistyötä. Lehtinen on löytänyt kolme erilaista tapaa, joilla työttömäksi jääneet kompensoivat palkkatyön menettämistä.

Sopeutuneet passiiviset eivät ole kiinnostuneita vapaaehtoistyöstä, syynä lähinnä se että työtä ei haluta tehdä ilman palkkaa eikä toiminnan muodot kiinnosta. Vapaaehtoistyö koetaan sitovana. Kotona aktiivisten ryhmä on periaatteessa kiinnostunut vapaaehtoistyöstä, mutta kotityöt ja harrastukset täyttävät tämän ryhmän päivät. Kotona aktiiviset ovat hyvin sitoutuneita palkkatyön ideologiaan ja kokevat eriarvoisuutta taloudellisen aseman heikkenemisen myötä. Omaehtoiset toimijat taas on ryhmä, johon kuuluvat suhtautuvat positiivisesti vapaaehtoistyöhön. Heidän taustansa on usein työväenluokkainen. Ryhmään kuuluu sekä miehiä että naisia. Osallistuminen on varsinkin naisille tärkeä kanssakäymisen muoto. Toimiminen kodin ulkopuolella auttaa pysymään vireessä ja erossa päihteistä. Osallistumisen kautta muodostuva hyvä porukkahenki koetaan palkitsevana. Kiinnostava yleinen huomio on, että työttömien oma-aputoimintaan osallistuu suhteellisesti ottaen enemmän miehiä kuin naisia. (Lehtinen 1996, 113-116; Nylund 2000, 130-134.)

Kirsti Ahlqvist (1996, 142-144) on tutkinut keski-ikäisten työttömien ja työssäolevien yksilölliseen hyvinvointiin liittyvää toimintoihin suuntautumista ja eri toimintoihin liittyviä voimavaroja. Hän on havainnut viisi ulottuvuutta, joille hyvinvoinnin kannalta tärkeä toiminta keskittyy. Hieman yllättävä havainto mielestäni on, että yhteiskunnallinen osallistuminen (esimerkiksi sopivat esim. lautakunnat, Lionsit ja tiepalvelu) on keskeisin hyvinvointia lisäävä toiminnan muoto keski-ikäisillä työssä olevilla toimihenkilömiehillä. Yhteiskunnalliseen osallistumiseen liitetään tässä kaikenlainen työn tekeminen työajan ulkopuolella ja järjestötoiminta. Naisille tärkeinä toiminnan muotoina näyttäytyvät itsensä kehittäminen esimerkiksi kulttuurin avulla ja lähisosiaalisuus kuten ystävät. Työttömät miehet taas ammentavat voimia itseapuryhmien lisäksi luonnosta ja liikunnasta.

Toimintojen keskeisyys hyvinvoinnin kannalta ei tietenkään riipu osallistujien määrästä, vaan siitä miten se koetaan. Arvelen että keski-ikäiset naiset osallistuvat paljon miehiä enemmän yhteiskunnalliseen toimintaan, mutta se ei näyttäydy oman hyvinvoinnin kannalta niin tärkeänä. Ilmeisesti miehet kokevat saavansa kaipaamaansa arvostusta järjestötoiminnasta. Autoliiton tiepalvelu sopii siltäkin osin hyvin Ahlqvistin muotoilemaan kuvaan yhteiskunnallisesta

osallistumisesta, että toiminnassa on mukana varsin vähän nuoria miehiä ja tulot, koulutus ja perhe tukevat osaltaan toimintaan osallistumista.

#### 4.3 Vastuurationaalisuus vai tekninen rationaalisuus?

Julkunen (1995, 37-39) pitää yleisimpänä kysymyksenä nykyisissä hyvinvointikeskusteluissa sitä, kuinka lähiyhteisöille voitaisiin siirtää lisää vastuuta. Ihmisiltä yksilöinä vaaditaan nykyisin enemmän omaa vastuunottoa. Monissa kannanotoissa painotetaan, että hyvinvointivaltio on ikäänkuin ottanut liikaa hoivatehtäviä ja siten vähentänyt yksityisesti tuotetun huolenpidon painoarvoa. Esimerkkinä keskusteluissa on käytetty perhettä, joka on instituutiona haurastunut ja valinnaistunut muun muassa avoliittojen, avioerojen, yksinhuoltajien yleistymisen ja aviovaimojen ansiotyön myötä. Perheen kohdalla ei enää nähdä mahdollisuutta paluusta entiseen. Juuri siksi herää epäilyksiä, että kauttaaltaan valinnan vapaudelle perustuva yksityinen elämä ei pysty enää kokonaisvaltaiseen hoivatehtävään. Julkunen kutsuu vallitsevaa keskustelua hoivan järjestämisestä julkisen ja yksityisen rajankäynniksi.

Anttonen (1997, 110-113) puhuu samasta aihepiiristä hieman eri näkökulmasta. Hän tiivistää sosiaalipolitiikan tutkimuksessa 1980 -luvulta alkaen tapahtuneen gynosentrisen eli naiskeskeisen käänteeseen aikaansaaman feministisen reproduktiokeskustelun ytimeksi inhimillisen, sosiaalisen ja yksilöllisen uusintamisen. Tätä uusintamisen käsitettä käytetään vastakohtana yhteiskunnalliselle uusintamiselle ja erityisesti marxismin korostamalle työvoiman uusintamiselle. Nykyään yksilöllistä ja sosiaalista uusintamista pidetään yhtä tärkeänä kuin uusintamisen tuotannollista puolta. Siihen sisältyy biologisen reproduktion ja uusien sukupolvien tuottamisen lisäksi päivittäinen ruoanvalmistus, siivous, lasten hoito, vanhuksista ja vammaisista huolehtiminen ja aviopuolison palveleminen. Arkielämään kuuluva yksilöllinen ja sosiaalinen uusintaminen voidaan tulkita yhteiskunnan toiseksi materiaaliseksi perustaksi.

Feministisen reproduktiokeskustelun ajatuksena on, että vaikka monet sosiaaliset järjestelmät ovatkin patriarkaalisesti eli miesvaltaisesti organisoituja, varsinainen reproduktiotietoisuus syntyy vasta naisille tyypillisissä sosiaalisissa käytännöissä. Näistä käytännöistä kuten hoivatyöstä, miehet ovat vieraantuneet ja siksi koko reproduktiotietoisuus on varsin feminiinistä. Miesten ja naisten maailmojen erilaisuus ja siinä eläminen on erityisesti

työnjaollisesta ja tieteen näkökulmasta kiinnostavaa. Feministisen tutkimuksen mukaan hoivaaminen on nimittäin pohjimmiltaan vain yksi sosiaalisen ja yhteiskunnallisen käytännön muodoista, ei mikään luonnonlaki. Samalla tavoin kuin työväenluokan tietoisuus lähtee sen luokka-asemasta, naisten tietoisuus on sidottu sukupuoliasemaan eli hoivaamisen käytäntöihin ja sitä kautta muodostuvaan tietoisuuteen. (Anttonen 1997, 115; 118.)

Pohjoismainen hoivakäsitys kattaa kotona tehtävän palkattoman työn kuin myös palkatun huolenpidon esimerkiksi sairaaloissa tai päiväkodeissa. Hoivaaminen erotetaan henkilökohtaisista palveluksista joita tehdään statukseltaan korkeampaa kohtaan. Pohjoismaisessa hyvinvointivaltiomallissa ollaan oltu erityisen tarkkoja hoivatyön ammatillistamisesta ja vastustettu kotiäiti- ja piikayhteiskuntaa. Hoiva on ymmärretty yhteiskunnallisesti välttämättömäksi työksi, josta on maksettava palkkaa. Toinen hoivan tunnus on puhe naisrationaalisuuksista. Sillä tarkoitetaan hoivatyön sisältämää ajatusta naisten työn erityislaadusta ja sen hoivarationaalisuudesta tai vastuurationaalisuudesta. Norjalaisten tutkimusten mukaan naiset toimivat työssä eri tavalla kuin miehet. Naisille tyypillinen vastuurationaalinen toiminta ei ole sääntöihin sidottua, vaan tilannekohtaista. Vastuurationaalinen toiminta on yhteisön kiinteyttä ylläpitävää, aktiivista ja subjektikeskeistä vastakohtana perinteisesti miehisenä tapana pidetylle teknis-rationaaliselle tehokkuusajattelulle. Nainen ajattelee toimintansa seuraksia myös toisten kannalta. (Anttonen 1997, 129-132.)

Hoivakeskustelu on synnyttänyt ajatuksen luonnollisista sukupuolieroista ja siitä, että hoiva ikään kuin kuuluisi naisille. Sosiaalipolitiikkaa on käytetty välineenä hoivatehtävän kohdistamisessa naisille. Itse hoivassa ei ole mitään naisen olemukseen liittyvää, vaan se on määräytynyt sukupuolten välisessä työnjaossa naisille. (Anttonen 1997, 135.)

Pohjoismainen hoivatutkimus on problematisoinut yksityisen ja julkisen hoivaamisen välisen suhteen väittämällä, että hoivan yhteiskunnallistuminen ja muutos palkkatyöksi olisi yhteydessä naisten asemaan ja valintoihin, erityisesti naisten palkkatyöläistymiseen. Hoivaa koskevat kysymykset liitetään nyt myös kansalaisuuteen, kenellä on oikeus hoivaamiseen ja kenelle vastuu sen toteuttamisesta kuuluu. Samalla tavalla naisiin kohdistuva kiinnostus on siirtynyt siitä, mitä naisille on tehty, siihen mitä naiset ovat itse tehneet. (Anttonen 1997, 138-139; 143.)

Omassa tutkimuksessani pohdin Autoliiton tiepalvelumiesten paikkaa auttamistyön kentällä. Vapaaehtoisina maantiellä pulaan joutuneiden auttajina heidän työnsä on varsin lähellä

femistisen sosiaalipolitiikan keskiöön kuuluvaa inhimillistä ja sosiaalista uusintamista. Heidän tehtävänä ei ole pelkästään materiaallinen uusintaminen. Tavallisella autokorjaamolla tapahtuvan huollon voidaan ajatella olevan luonteeltaan tuotannollista uusintamista, kulkuneuvon saattamista uudelleen tehtävänsä ja yhteiskunnan osaseksi sopivaksi. Autokorjaamon tiloissa ja välineillä itse korjaustoiminta on sitäpaitsi kaikin puolin tehokkaampaa.

Tiepalvelumiesten varsinaiseksi osaamisalueeksi kohoavat autonkorjaamisen sijasta muut vapaaehtoistyön ja auttamisen käytännöt. Tiepalvelutoimintaa sisältöä pitää kuvata aivan eri käsitteillä kuin tavallista autonkorjausta. Haastattelujen ja osallistuvan havainnoinnin kautta olen havainnut, että kertoessaan harrastuksestaan tiepalvelumiehet keskittyvät hoivan ja auttamisen kuvaamiseen, varsinaisen teknisen puolen sijaan. Se sopii hyvin yhteen feministisen sosiaalipolitiikan ajatuksen kanssa sillä tavalla, että myös sille on tyypillistä Anttosen (1997, 123), Julkusen (1986, 134) ja Tedren (1999, 54-56) mainitsema toimintojen sisällöllisen puolen näkyväksi tekeminen.

Tiepalvelusta kertoessaan miehet korostavat feministisen reproduktiopuheen mukaisesti toiminnan tavoitteellisuutta ja mielekkyyttä. Tiepalvelu on yksilöllistä ja osallistujilleen merkityksellinen sosiaalinen käytäntö kuten reproduktio naisille. Naisten kohdalla uusi reproduktiokäsite oli tärkeä askel naisille tärkeän sosiaalipolitiikan näkyväksi tekemisessä ja hoivan ammatilistumiskehityksessä. Tiepalvelumiesten kohdalla reproduktiokäsitteen käyttö auttaa ymmärtämään eron tiepalvelun ja tavallisen korjaamotoiminnan välillä ja samalla se antaa taustan elämäntavan luonteisesta auttamistyöstä saatavan sisällön tulkinnalle.

#### 4.4 Miesten yhteisöt ja kulttuurit

Autoliiton tiepalveluun osallistuvilla miehillä on mielestäni edessään sama maskuliinisuuden murrukseen sisältyvä ongelma kuin isyyttään toteuttavilla miehillä. Tiepalveluun sisältyy yhtäaikaaisesti kaksi eri puolta. Ensinnäkin se pitää sisällään oletuksen perinteisen miehisestä teknisen rationaalisuuden toteuttamisesta ja toiseksi feminiinisen hoivan tuottamisesta ja uudenaikaisesta pehmeästä ja moniarvoisesta miehisyydestä.

Eri ihmiset saattavat odottaa tiepalvelumiehiltä eri asioita ja myös itse tiepalvelumiehet haluavat painottaa toiminnassaan eri puolia. Tiepalvelu on Suomessa edelleen lähes täysin

miesten tekemää vapaaehtoistyötä ja siksi se pitää sisällään kaikki miehenä olemiseen liittyvät osa-alueet. Sukupuoleltaan miehinä tiepalvelumiehet joutuvat kohtaamaan yhteiskunnan ja avuntarvitsijoiden miehiin kohdistamat oletukset ja yhtäaikaan sovittamaan toimintansa yhteen oman elämäntilanteensa ja omien miehenä olemista koskevien arvostustensa kanssa.

Miehenä olemista ja sen eri aikoina saamia uusia muotoja kutsutaan mieskulttuuriksi. Jo pelkästään puhumalla miehiin liittyvistä asioista luodaan uutta mieskulttuuria. Tärkeintä onkin, että aiheesta keskusteleminen koetaan tärkeäksi. Suomalaisen mieskeskustelun tuntomerkinä on näihin päiviin asti ollut itsereflektion puutteen pitäminen miehisenä ideaalina. Heikkouden tunnustamista on pidetty häpeällisenä ja naurun alaiseksi joutumisena. Koko suomalaisen miesliikkeen ja miestutkimuksen ongelmana voidaankin pitää asian leimaantumista vähemmän tärkeäksi. (Jokinen 1999, 40-41.)

Erilaiset miesten ryhmät tai kokonaisuudeksi ajateltuna niistä muodostuva miesliike, joka rakentaa miesten omaa kulttuuria yhteisöllisyyden kautta, on uusi ilmiö Suomessa. Miesliike on ottanut tehtäväkseen miehen aseman ja roolin polemisoinnin. Yksi miesryhmistä on Helsingissä vuonna 1995 perustettu Miessakit ry. Sen toimintaan kuuluu maanlaajuisen miesryhmäverkoston organisoiminen, koulutus, keskustelutilaisuuksien järjestäminen ja julkaisutoiminta. Yleensä miesryhmät eivät korosta toimintansa tasa-arvopoliittista puolta, vaan mahdollisuutta ryhmän jäsenyyteen. Myöskään Miessakit ry ei ole ensisijaisesti poliittinen, mutta se tuo toiminnallaan esille miehen tapaa ajatella ja haluaa siten edistää tasa-arvoa miesten kannalta. (Jokinen 1999, 37; 39.)

Miesliikkeen haasteena on näkökulman tarkentaminen puhetapojen ja puheen kohteeksi valittavien asioiden kohdalla. Feministit ovat syyttäneet etenkin angloamerikkalaista miesliikettä miesvallan ja naisiin kohdistuvan sorron käsittelemisen välttämisestä. Myös Suomessa on tähän asti keskusteltu liian vähän vallan, väkivallan, seksuaalisuuden ja työnjaon teemoista. Sekä miesten että naisten ongelmien ytimeksi voidaan nähdä yhteiskunnassa vallitseva patriarkaalinen miesten ylivalta. Siksi esimerkiksi väkivaltaisille miehille kohdennetut kasvuryhmät Miessakit ry:n Lyömättömän Linjan ja Ensi- ja turvakotien Jussi – projektin tapaan ovat mieskeskustelulle uusia uria luodessaan elintärkeitä koko miesliikkeen kehittymiselle. (Jokinen 1999, 36-41.)

Alasuutari ja Siltari (1983, 39-47) kuvailevat miehistä vapaa-ajanviettoa lähiöravintolan tikkakulttuuria koskevassa tutkimuksessaan. Lähiöravintolaan on syntynyt oma kulttuurinsa. Tikanheitto on useimpien kävijöiden mielestä keskeisin syy ravintolassa käymiseen. Peliin kuuluvat erottamattomasti ihmissuhteet ja oluen juonti, joita ilman toiminta ei olisi mitään. Tikanheitosta löytyy selvästi maskuliisuustutkimuksien mukaisia miehisiä piirteitä, kuten toiminnallisuutta, kilpailua, laskutaidon eli teknisen rationaalisuuden arvostusta ja jännitystä. Toiminnallisuus on niin korostunutta, että lähiöravintolaan on perustettu oma tikkakerho. Tikanheitto on osaltaan vaikuttanut miesten tavallista humalattomampaan ja sopuisampaan ravintolakäyttämiseen.

Peter Nardi (1992, 1-4) puhuu saumattomista sieluista kuvatessaan miesten ystävyysuhteita. Hänen mukaansa ystävyys on sekä myyteissä että arkielämässä ollut miehisesti painottunut. Ystävyyttä on perinteisesti luonnehdittu rohkeuden, uskollisuuden, velvollisuuden ja sankaruuden yhdistelmäksi, eikä ideaali ystävyys ole siksi oikein sopinut naisille. Vasta aivan viime aikoina ystävyyskäsitteeseen on tullut enemmän naisille kuuluvia elementtejä, kuten läheisyys, luottamus ja huolenpito. Läheisyys ja tunnepuolen tuki eivät vielä kukaan oikein sovi ajatukseen todellisten miesten ystävydestä, vaan se johtaa helposti arvailuihin homoseksuaalisuudesta.

Heteroseksuaalisen miehisyyden ja sitä kautta myös ystävyysuhteen ihanteeseen kuuluvat edelleen riippumattomuus, vallankäyttö, tietynlainen kovuus ja menestyminen. Käsitteet ystävydestä eivät kuitenkaan ole pysyviä, vaan riippuvaisia muista yhteiskunnassa tapahtuvista muutoksista, kuten miesten ja naisten välisissä sekä miesten keskinäisissä suhteissa tapahtuvista muutoksista. (emt.)

Edellä esitetyistä Jauhiaisen & Eskolan ja Habermasin kuvauksista käy ilmi, kuinka tärkeän roolin yleistetty käyttäytymisodotus eli normin noudattaminen ryhmässä saa. Tiepalvelumiehet muodostavat yhtenäisen ja tarkasti normien ohjaaman ryhmän. Se kävi ilmi myös autossa istuessani, kun tiepalvelumies totesi uusista tulokkaista, että ”kyllä ne hyvin äkkiä lähtee pois, jos ei sopeudu mukaan”. Se kertoo tiepalvelumiesten omaksumasta, yhteisenä ja hyvänä pitämästä linjasta, johon mukaan tulevien pitää haluta liittyä. Yhteisyyden kokemisessa on siten kaikessa ehdottomuudessaan mielestäni mukana jopa armoton asenne: kärjistetysti ajatellaan, että jos et ole puolellamme olet meitä vastaan. Mielenkiintoista on, millainen lopulta onkaan tiukat mutta moniarvoiset normit läpäissyt tiepalvelumies.

Tiepalvelu 2000 –hankkeen raportissa käytetty kuvaus tiepalvelun veljeskunta –periaatteesta kertoo samasta asiasta. Tiepalvelumiehet muodostavat miehisyyden perinteisiin arvoihin ja Nardin kuvaamaan ystävyteen nojaavan veljeskunnan, jonka jäseneksi pääsee helpoimmin tai jopa ainoastaan jonkun jo yhteisöön kuuluvan jäsenen suosituksesta. Joka tapauksessa uudesta tulokkaasta otetaan selvää ja hänet perehdytetään huolellisesti yhteisön ”tavoille”. Vasta ”koeajan” jälkeen voidaan varmistua jäsenen sopivuudesta, kuten esimerkiksi tässä tapauksessa korjaustaitoisen miehen sopivuudesta tiepalvelumieheksi. Tiepalvelumiehen tulee osoittaa kunnioittavansa perinteitä ja ryhmän arvostuksia tullakseen itse hyväksytyksi. Hyväksymisprosessista vastaa veljeskunta yhteisesti. (Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa, 10-20)

Itse hätkähdin tiepalvelun yhteydessä, esimerkiksi virallisessa raportissa käytettyä veljeskunta –nimitystä. Ensiksi se toi mieleeni miehet, toiseksi keskiaikaiset ritarit ja kolmanneksi nykyajan veljeskunnista rotarit tai leijonat. Veljeskunta on hyvin miehiseltä kuulostava yhteisö ja ehkä se käsitteenä onnistuukin kantamaan mukanaan Nardin mainitsemia veljeyden ja miehisen ystävyuden ihanteita. Arveluttavaa veljeskunta -termissä on mielestäni sen sisältämä poissulkevuus. Veljeskunta kuulostaa siltä kuin sen jäsenet olisi lähes verivalan lailla liitetty yhteen ja toiminta olisi vähintäänkin salaseuramaista.

Relander (1994, 162-172) on lähestynyt samaa tematiikkaa. Partion hämyinen iltanuotio ja tarinoiden fantasiamaailma pahoine lohikäärmeineen ja hyvine ritareineen muodostaa nuorille miehille tai jo aikuistuneille partiojohtajille turvallisen pakopaikan ahdistavaa ja vaativaa todellisuutta vastaan. Partion iltanuotiolla saa vielä kerran olla luvallisesti lapsi. Ympärillä ovat ystävät ja yhteisen harrastuksen luoma taikapiiri, johon muun elämän pakot eivät ulotu. Iltanuotio sisaruspiiri liittyy kuvainnollisesti kaikki maailman partiolaiset yhteen. Partiossa kuten kaikissa veljeskunnissa on kyse yhteenkuuluvuuden tunteesta.

Yhteenkuuluvuuden tunteella on valtava voima ja sen avulla saadaan paljon ihailtavaa aikaan. Yhteenkuuluvuuden lisäksi niin partiossa kuin tiepalvelussakin on mukana me ja muut –erotteluun perustuva ajattelu. Mielestäni ulkopuolelle sulkeva erottelu ei ole aina välttämättä oikein. Hyvän asian eli yhteenkuuluvuuden varjolla oikeutetaan yhteisön ulkopuolelle jäävien herjaaminen ja leimaaminen. Erottelulla tehdään ääritapauksissa ulkopuolelle jäämisestä ei-toivottua tai väärää.



#### 4.5 Miehet vapaaehtoistyössä ja miestutkimuksen intressit

Perinteisestä vapaaehtoistyöstä tai ainakin siitä välittyneestä kuvasta tuntuu puuttuvan jotain sellaista, joka olisi luonnollista miehenä olemisen tavoille. Miestutkimuksen avulla on etsitty vastauksia tähän ongelmaan. Verratessani tiepalvelua esimerkiksi juuri urheiluun tai vapaapalokuntaan, tiepalvelun kohdalla nousi vielä vapaapalokuntaakin selvemmin näkyviin miehisen ja feminiinisen maailman rinnakkaisuus tai jopa päällekkäisyys.

Tiepalvelussa esiin nousi yhtäaikaan vahvoja maskuliinisia piirteitä ja miehille luonteenomaisempaa käyttäytymistä, teknistä rationaalisuutta, mutta myös selvästi naisille tunnusomaiseen vastuurationalisuuteen, kuten hoivaan, palvelemiseen ja arjen käytäntöihin liittyviä piirteitä. Tiepalvelun toimintana ja tiepalvelumiehet yhteisönä tekeekin kiinnostavaksi juuri näiden rationaliteettien yhdistyminen.

Vapaaehtoistyö on perinteisesti levännyt naisten hartioilla, mikäli vapaaehtoistyöllä tarkoitetaan ensisijaisesti hoivan tuottamista. Miesten areenana vapaaehtoistyössä taas ovat toimineet urheiluseurat, harrastuspiirit ja edustustehtävät. Olen pohtinut paljon tätä kysymystä. Miksi jotkut vapaaehtoistyön muodot sopivat toisia paremmin miehille tai naisille? Kysymykseen ei voi vastata yksiselitteisesti, mutta kyse on selvästi siitä, että sellaisessa vapaaehtoistyössä, joka kerää lähes pelkästään miehiä mukaan täytyy olla jotain miesten olemusta eli maskuliinisuutta tukevaa. (Lehto-Pusa 1993, 29.)

Urheilun maailma on kauttaaltaan miehinen. Siihen sisältyvät myös hegemonisen maskuliinisuuden eli kulttuurisen ihannekuvan sisältämät perusajatukset vallan, menestyksen, voiman ja kilpailun tärkeydestä miesten elämässä. Vapaapalokuntien toiminta perustuu myös miesten fyysisyydelle, urheudelle, vaaratilanteiden viehätykselle ja perinteiselle johtaja-alaiset-hierarkialle. Tiepalvelussa on mukana myös selvä miesten kiinnostuksen kohde – auto. Auton ollessa kohteena miehillä on mahdollisuus toteuttaa teknistä rationaalisuuttaan. Tiepalvelun tekee tutkimuksen kannalta mielenkiintoiseksi se, että auton korjaaminen ei kuitenkaan näyttäydy perinteisellä tavalla ammattitaidon osoittamisena tai auton virittelynä omaan ja miehisyttä tukevaan käyttöön, vaan harrastuksessa korostetaan korjaamisen lisäksi myös pehmeitä arvoja, kuten ihmisten auttamista, perheiden lomamatkojen jatkamista ja maantieltä pelastamista. Tiepalvelussa autoja ei korjata itseä vaan muita varten. (Sipilä 1994, 19-21.)

Urheilun maailma ja sen sisältämä kilpailu on miehelle tyypillinen tapa elää. Miehelle kuuluvana maskuliinisena pyrkimyksenä voidaan nähdä ”itsensä tekeminen” ilman toisten tukea. Miehet siis pyrkivät kaikessa riippumattomiksi ja haavoittumattomiksi. Mies haluaa ”luoda uraa” ja päästä sankaritarinoiden kohteeksi. Pyyteetöntä vapaaehtoistoimintaa ajateltaessa voitontahdon toteuttaminen näyttää vaikealta. Toisaalta miehen identiteettiä tukee selvästi yhteisyys, esimerkkinä erilaiset kaveri- ja harrastusryhmät. Miehelle tärkeää vapaaehtoistyössä on varmasti sen sisältämä positiivinen ryhmäriippuvuus. Vieläkin helpompaa vapaaehtoistyö näyttää olevan, jos työ on jollakin tavalla perinteisen miehekästä. (Badinter 1993, 134; Lehtonen 1995, 115-120.)

Suomalaisen miestutkimuksen alku on sidoksissa 1980 –luvun elämäntapatutkimuksiin. Ne eivät kohdistuneet tietoisesti miehiin, mutta tutkittujen ilmiöiden toimijat olivat pääasiassa miehiä, kuten asunnottomia alkoholisteja ja lähiöravintolakulttuuria koskevissa tutkimuksissa. Samaan aikaan toteutettiin miehille suunnattu terveyskasvatusohjelma Mies 2000. Yhdessä nämä vaikuttivat siihen, että julkisuudessa alettiin puhua keski-ikäisen miehen kurjasta elämästä.

J.P. Roos on tiivistänyt tutkimiansa suomalaisten miesten elämänkertojen perusteella suomalaisen miehen ylisukupolvisen peruspiirteen, johon kuuluu eksistentiaalinen yksinäisyys, melankolisuus, menetettyjen mahdollisuuksien ja valintojen kautta tapahtuva eläminen, elämäntietoisuus ja kommunikaatiokyvyttömyys, muuten kuin kirjoittamalla. Roosin (1994, 26) mukaan suomalainen mies kantaa kaunaa, tekee itsestään pilkkaa, kokee syyllisyyttä ja heikkoutta ja kykenee vain harvoin positiiviseksi ja antavaksi osapuoleksi.

Badinter (1993, 60) yleistää saman laajemminkin miehiä koskevaksi ilmiöksi eurooppalaisen ja amerikkalaisen mieskirjallisuuden perusteella. Loppuvaikutelma miesten kokemuksesta on Roosin mielestä ahdistava, tarinoissa kerrotaan elämän ankeudesta, alkoholista, ihmissuhteiden vaikeuksista, heikosta itsetunnosta, ikävistä koulumuistoista, huonosta kohtelusta ja ankarista vanhemmista - erityisesti hankalasta isäsuhteesta. Suomalaisen miehen kurja elämä tuntuu perustuvan ennen kaikkea sille, että hän on yhtäaikaan ujo, syrjäänvetäytyvä, vailla itseluottamusta ja positiivista itsetuntoa. Kaiken korvaa negatiivinen herkkyys ja sulkeutuminen. Suomalainen mies kokee kielteisen vahvempana kuin positiivisen ja torjuu hyvän. (Roos 1994, 21-25.)

Juha Siltala (1994) jatkaa samaa linjaa rakentaessaan elämäkertojen perusteella miehelle tyypillisen tarinan, joka alkaa suhteesta isään ja äitiin ja jatkuu koulun, armeijan ja avioliiton kautta vanhuuteen. Miehet kokevat että vasta työ ja perhe-elämän tuoma painava vastuu on tehnyt heistä kunnan miehiä. Miehille tyypillinen tapa vastata paineisiin on kannatteleva ryhmäyhteys kuten esimerkiksi miesporukan saunomiset. Saunomiseen liittyy ammatillisten luonnenaamioiden riisuminen. Saunoessa voidaan jälleen olla riemukkaita pojan koltiaisia, jotka unohtavat huolensa.

Koko suomalaisessa miestutkimuksessa vallitsee selkeä kahtiajako; toisaalta pyritään purkamaan käsityksiä miehistä ja maskuliinisuuksista ja toisaalta rakennetaan uusia vaihtoehtoja miehenä olemiselle. Elämäntapatutkimuksen lisäksi taiteiden ja tekstien tutkimus on purkanut käsityksiä miehistä. Sen tarkoituksena on ollut elokuvien ja kuvien tarkastelun kautta pohtia sitä, miten tietyssä ajassa ja paikassa sukupuolistetuista ihmisistä ajatellaan ja miten kuvat vaikuttavat vastaanottajiin. Elämäntapatutkimusta sivuaa samoin 1980 –luvulla alkanut isyyttä ja isän roolia koskeva tutkimus. Isyyden tutkimukseen sisältyy samoin kuin koko miestutkimukseen, kaksi eri suuntaan vetävää linjaa. Toisaalta haikaallaan perinteisen, patriarkaalisen isän perään ja toisaalta mietitään kokonaan uudenlaisen isyyden mahdollisuuksia. (Jokinen 1999, 23-27.)

Huttunen (1998, 36-37) on pohtinut miehen roolia perheessä ja erityisesti sotien jälkeisenä jälleenrakentamisen aikana käynnistynyttä vanhemmuuden murrosta. Hänen mielestään perinteisiä isiä ja äitejä ei enää ole. Vielä jälleenrakentamisen aikana miehet vastasivat pääsääntöisesti perheen toimeentulosta työskentelemällä kodin ulkopuolella. Isyys oli enemmän materiaalista kuin psykologista naisten vastatessa kodin- ja lastenhoidosta. Palvelualan työpaikkojen lisääntyminen johti kaupungistumiseen ja tarjosi naisille aiempaa enemmän työmahdollisuuksia. Tätä kautta naisten elämäntyyli, työ ja koulutus on emansipoitunut. Tasa-arvoisen aseman vaatiminen niin työssä kuin kotonakin on ilmennyt syntyvyyden säännöstelynä, valinnanvapauden ja vapaa-ajan lisääntymisenä. Huttusen mukaan juuri naiset ovat hyvin kiinnostavalla tavalla vaikuttaneet myös uudenlaisen, osallistuvan isyyden syntyyn ja sitä kautta koko mieheyden nykytilaan.

Vanha ja uusi ihanne isyydestä elävät kulttuurissamme rinnakkain. Siksi voidaankin oikeutetusti puhua isyyden kriisistä tai murrosvaiheesta. Ongelmia syntyy yksilötasolla parisuhteessa, jos puolisoilla on eri käsitykset vanhemmuudesta. Yhteisötason ongelmina taas

voidaan pitää yhteiskunnan väärää tai riittämätöntä tukea uudenglaiselle isyydelle ja kaksoisviestintää, jolla annetaan juhlapuheissa arvo uudenglaisille isille, mutta perhepoliittiset toimet ovat riittämättömiä. Yhteiskunnan suhde mieheyteen noudattaa edelleen maskuliinisuuden tradition mukaisia ihanteita – miehen on kuulunut olla kova, tilanteet hallitseva ja tunteet kontrolloiva suorittaja. Feminiiniset piirteet miehessä ovat olleet epänormaaleja: periaatteet ja omin käsin selviäminen kuuluvat selvemmin mieheyteen. Levantin (1992) mukaan myös suorittaminen ja statuksen tavoittelu, itsevarmuus, aggressivisuus, homoseksuaalisuuden pelko ja seksuaalisuus ilman vastavuoroisuutta pitävät vahvasti yllä maskuliinisuutta. (Huttunen 1998, 38-40.)

## 5. TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN

### 5.1 Aikaisemmat tutkimukset

Vaikka tutkimuksessani yhdistyy monta kiinnostavaa teemaa, kuten miehenä oleminen, autojen käyttö ja yhdistystoiminta, aihepiiristä ei ole monia merkittäviä tutkimuksia. Miestutkimus on vielä uusi ja Suomessa vasta nousemassa oleva tutkimuskohde. Autoista on paljon teknisiä tai liikennepoliittisia tutkimuksia, mutta kuvauksia ihmisen suhteesta autoon ja autoilun yhteisöllisyydestä on vain vähän. Autoliitosta on tehty yksi yleinen historiikki (Laaksonen, 1994) ja Autoliiton tiepalvelusta on yksi tutkimus (Masonen, 1994).

Tutkimukseni ydinaiheen, tiepalvelun, valottamisessa Masosen (1994) teos Pelti pystyssä on ollut tärkeä. Sen avulla moni tiepalvelua koskeva asia jäsenyi minulle. Erityisesti teoksen historiallinen anti tiepalvelun kehityksestä ja kansainvälisistä esikuvista on ollut tärkeää. Masosen kirja on kuitenkin vain katsaus tiepalveluun. Siitä puuttuu varsinainen tutkimuksellinen anti varsinkin tiepalvelumiesten kokemusten, intressien ja havaintojen osalta. Tutkimusta aloittaessa aiemman tutkimuksen puute motivoi minua.

Toiskallio (1996) on tutkinut liikennettä teoksessaan Vapaa taksi ja teoksessa Viettelyksen vaunu (2001). Hän on liikkunut tiepalvelulle tutulla autoilun arenalla, mutta liikkumisen näkökulmasta. Hän on etsinyt liikennekulttuurin sosiaalista puolta, kuten liikennettä koskevia puhetapoja, itseä ja toisia liikkujia koskevia puhetapoja ja liikenteessä tehtäviä valintoja.

Yhteisötutkimuksista lähellä omaani on Alasuutarin ja Siltarin (1983) kuvaus lähiöravintolassa tapahtuvasta miehisestä vapaa-ajan vietosta. Myös he ovat halunneet etsiä mielihien yhdessäoloa tukevia rakenteita ja olemisen sisältöjä. Tutkittu yhdessä olemisen tapa on täysin erilainen kuin omaani, mutta tutkimuksessa problematisoidaan samoja asioita, kuten porukan koossa pysymistä ja miehille tärkeitä asioita.

Vapaaehtoistyön tutkimuksista uusi ja perusteellinen on Nylundin (2000) väitöskirja *Varieties of Mutual Support and Voluntary Action*. Oman tutkimukseni tapaan se käsittelee vapaaehtoistyöhön osallistumisen syitä. Löysin tutkimuksesta paljon tietoa joka tuki omia havaintojani.

Graduista omaani kanssa lähimaastoon asettuu kaksi Jyväskylässä tehtyä tutkimusta. Niissä on aivan erilaiset lähestymistavat, Jurvasen (2000) työ käsittelee sosiaalialan miestyöntekijöiden elämäkokonaisuutta ja Mäkisen (2000) tutkimus käytettyjen autojen kauppiaita.

Nämä aikaisemmat tutkimukset ovat innostaneet minua työssäni. Niiden mielenkiintoiset lähestymistavat ja osuvasti tehdyt huomiot osoittivat minulle, että myös tiepalvelussa on aineksia tutkimuksen tekemiselle. Pidän jopa hyvänä, että oman tutkimukseni lähialueilta ei ollut enempää aikaisempia tutkimuksia. Ne eivät liiaksi rajanneet oman tutkimukseni lähtökohtia, vaan niiden avulla oli mahdollista saada ideoita ja samalla hahmottaa laajemmin kokonaisuutta.

## 5.2 Aineistot

Aineistoni hankintatapa edustaa Eskolan & Suorannan (1998, 69) määritelmän mukaan triangulaatiota. Triangulaatiosta voidaan puhua silloin, kun erilaiset aineistot, teorit tai menetelmät tai useammat edellisistä täydentävät toisiaan. Triangulaatio on eräänlaista kolmionmittausta, eri pisteistä ja positioista tapahtuvaa mittamista ja tutkimista. Triangulaation avulla on tarkoitus saada aikaan tutkimusta varten mahdollisimman kattava näkemys. Omassa tutkimuksessani triangulaatio kohdistuu juuri aineistoon. Tässä työssä ei ole käytetty menetelmien, tutkijoiden tai teorioiden avulla tapahtuvaa triangulaatiota.

Huhtikuussa 2000 olin saanut tutkimustehtäväni kehitettyä niin pitkälle, että oli tarpeellista kysyä tutkimuslupaa. Tässä vaiheessa minulla ei vielä ollut varmuutta lopullisista aineiston keruutavoista. Ratkaiseva koko myöhemmän aineiston keruun kannalta oli ensimmäinen kontaktini Autoliittoon, puhelinsoitto järjestöpäällikkö Matti Sinervälle. Hän neuvoi minua soittamaan silloiselle ja pitkäaikaiselle tiepalvelutoimikunnan puheenjohtajalle, Lauri Lindroosille. Tiepalvelutoimikunta on Autoliitossa tiepalvelun kannalta merkittävin ja itsenäinen toimielin. Lauri Lindroosilta sain tutkimusluvan ja valtavasti rohkaisua tutkimuksen aloittamiseen. Häneltä sain myös käytännön vinkkejä, joista on ollut tutkimuksen aikana apua.

Lindroosista muodostui minulle Grönforsin (1982, 73-75) havaintojen mukainen avainhenkilö, jonka olemassaolo helpotti huomattavasti kentälle pääsyä. Asiani koettiin heti tärkeäksi, kun tiepalvelutoimikunnan arvostettu ja monivuotinen puheenjohtaja oli mukana. Avainhenkilön löytäminen ja valinta oli tässä tapauksessa helppoa, sillä samalla henkilöllä oli yhtä aikaa muodollista arvovaltaa, paljon käytännön kokemusta tavallisten tiepalvelumiesten keskuudesta ja hyvät suhteet joka suuntaan. Tutkimukseni aikana Lauri Lindroos on edennyt tiepalveluorganisaatiossa vapaaehtoistyöstä palkkatyön puolelle, sillä hänet nimitettiin Autoliiton 24 tunnin tiepalvelua kehittäväksi tiepalvelupäälliköksi.

Lindroosin kutsusta osallistuin Autoliiton valtakunnallisille, 32. kerran järjestetyille Tiepalvelupäiville Anjalankoskella 5-6.8.2000. Siellä minulla oli mahdollisuus saada kerralla kokonaiskuva tiepalveluväestä. Tiepalvelupäivillä tutustuin moniin tiepalvelumiehiin ja heidän perheisiinsä. Tutkimuksen jatkaminen oli helpompaa, kun tunsin osan haastateltavista ja muista yhteistyökumppaneista jo tiepalvelupäiviltä. Tutkimukseni kannalta merkittävä on ollut Autoliiton ARC-sihteerin Marina Lindholmin apu tiepalvelua koskevaa kirjallista aineistoa ja tutkimuksen liitteitä kerätessä. Tarpeeseen tulivat myös Autoliiton hallituksen kevättalvella 2001 tutkimukselleni myöntämä 2000 markan stipendi ja keskustoimiston kirjalahjoitukset.

Tutkimuksessani olen käyttänyt kolmenlaisia aineistoja. (1) Ensimmäinen aineistoni on tiepalvelua koskeva kirjallinen materiaali. (2) Toisena aineistona tutkimuksessani ovat kentällä kirjoittamani etnografiset kenttäpäiväkirjat. (3) Kolmantena aineistona ovat suorittamani tiepalvelumiesten teemahaastattelut. Seuraavassa selvennän eri aineistojen hankintaa ja käyttöä.

Kirjallisella aineistolla tarkoitan Autoliiton keskustoimistosta saamiani erilaisia toimintasuunnitelmia ja tilastoja, tiepalvelusopimusta, tiepalvelumiehen ohjesääntöä, ”keltaista

kirjaa” eli tiepalvelumiesten jäsenrekisteriä ja julkaistuja kirjoja. Lauri Lindroosilta olen saanut Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000 –selvityksen.

Etnografisella aineistolla tarkoitan havaintoja, jotka olen tehnyt osallistumalla tiepalvelupäiville elokuussa 2000, keskustelemalla puhelimesta useiden tiepalvelumiesten kanssa, osallistumalla liikenteenohjausoperaatioon Jyväskylässä 20.-21.1. 2001, tutustumalla tiepalvelumiesten autoihin ja varusteisiin, lukemalla tiepalvelumiehistä kirjoitettuja lehtijuttuja, keskustelemalla vain vähän tiepalvelusta tietävien kanssa ja osallistumalla tiepalvelukoulutukseen Jyväskylässä 8.5. 2001. Osallistuva havainnointini on tapahtunut Grönforsin (1982, 92-93) korostaman periaatteen mukaisesti kohteiden ehdoilla luonnollisissa tilanteissa, siten että havainnoinnissa huomio on keskitetty tiepalvelun peruspiirteisiin.

Etnografisella aineistolla eli omilla havainnoillani olen täydentänyt sekä työni tiepalvelua koskevaa teoreettista osiota että teemahaastattelujen tuloksia. Kaikista tärkein rooli osallistuvalla havainnoinnilla on kuitenkin ollut aihealueeseen johdattajana. Ilman osallistuvaa havainnointia en olisi pystynyt hyödyntämään saamaani teoreettista taustatietoa, enkä varsinkaan olisi saanut selkeitä ajatuksia siitä mihin kysymyksiin haluaisin teemahaastattelujen avulla vastauksen. Tärkeä kysymys aineistoni etnografisen osan kohdalla on ollut, onko se määrällisesti ja laadullisesti riittävää. Erityisesti tiepalvelumiehet joihin olen tutustunut paremmin, ovat tutkimukseni aikana huolehtineet jatkuvasti siitä, että en ole vielä ollut mukana juhlapyhien operaatioissa tai yleensä ottaen missään varsinaisissa auttamistapahtumissa. Tutkimusta aloittaessani olin itsekin innostunut osallistumaan juuri käytännön tilanteisiin nyt toteutunutta enemmän.

Auttamistapahtumiin osallistumiselleni on ollut käytännön esteitä, kuten joulun 2000 ja pääsiäisen 2001 kohdalla omat henkilökohtaiset lomasuunnitelmani, jotka lopulta estivät suunnitellun operaatioihin osallistumisen. Toisaalta tutkimuksen kuluessa päädyin käyttämään alkuperäistä ajatusta enemmän aineistona teemahaastatteluja ja senkin vuoksi osallistuvan havainnoinnin rooli pieneni. Tässä yhteydessä on mielestäni ollut luontevaa ja onnistunutta käyttää osallistuvaa havainnointia juuri täydentävänä ja aihepiiriin johdattelevana aineistona.

Teemahaastattelun avulla pystyin keskittymään valitsemiini aihepiireihin. Suoritin haastattelut laatimani teemahaastattelurungon mukaisesti. (LIITE 4.) Kehittelin teemahaastattelurunkoa pitkään teoretiedon ja kenttähavaintojen pohjalta. Pro gradu -seminaarin toisen vaiheen aikana

syksyllä 2000 haastattelurunko alkoi muotoutua ja sain sen lopulta valmiiksi helmikuussa 2001. Tarkoitukseni oli vielä ensimmäisten haastattelujen jälkeen pohtia, pitäisikö haastattelurunkoon tehdä muutoksia. Haastattelurunko osoittautui toimivaksi, joten suoritin kaikki haastattelut samalla rungolla, eri osia haastateltavan mukaan painottaen.

Haastattelin seitsemää tiepalvelumiestä, joista kolme on Keski-Suomesta, kaksi Etelä-Savosta, yksi Kainuusta ja yksi Satakunnasta. Valintaperusteeni olivat 1) että haastateltavat ovat eri puolilta Suomea mahdollisten alueellisten erojen hahmottamiseksi, 2) että haastateltavat ovat eri ikäisiä, eri taustoista ja toimineet erilaisia aikoja tiepalvelussa, 3) että haastateltavissa on edustus- ja vastuutehtävissä olevia tiepalvelumiehiä, mutta myös niin sanottuja rivimiehiä ja 4) että kyseinen tiepalvelumies on itse halukas haastatteluun ja on mahdollisesti jopa lähipiirinsä suosittelu, niin sanotusti hyvä puhuja.

Löysin haastateltavat helposti. Osa haastateltavista oli helppo valita kesän 2000 tiepalvelupäivien, kunnianosoitusten ja luottamustehtävien perusteella. Etsin haastateltavia myös kysymällä sopivia ehdokkaita kahdelta piirinsä asiamieheltä. Hyvä lähtökohta haastatteluille oli se, että mahdollisia ehdokkaita oli paljon ja pystyin itse vaikuttamaan haastateltavien valintaan ja määrään.

Haastatteleman tiepalvelumiehet olivat haastatteluhetkellä iältään 26 – 72 vuotiaita. Haastatteluhetkellä yksi tiepalvelumiehistä oli opiskelija, kolme työelämässä, yksi työttömänä ja kaksi eläkkeellä. Työssä käyvät miehet olivat teknisellä alalla työntekijätason tehtävissä. Kukaan haastatelluista töissä käyvistä ei ollut kuitenkaan autoalalla. Yleisesti ottaen tiepalvelumiehissä on paljon niitä jotka ovat töissä koneiden parissa tai muuten perinteisissä miesten töissä. Tämän on havainnut myös Masonen (1994, 94-95), jonka mukaan suurimmat yksittäiset ammattiryhmät tiepalvelumiesten keskuudessa ovat autonkuljettaja, alempi toimihenkilö ja teollisuustyöntekijä, joita kaikkia on yli kymmenen prosenttia tiepalvelumiehistä. Seuraavaksi suurimmat ammattiryhmät ovat erilaiset asentajat ja huoltomiehet sekä maanviljelijät. Kokonaisuutena tarkasteltuna tiepalvelumiesten sosioekonominen asema on alhainen. Tiepalvelumiehistä ei löydy käytännöllisesti katsoen lainkaan työnantajia, ylempiä toimihenkilöitä tai yksityisyrittäjiä, vaikka näiden osuus koko Suomen ammatissa toimivasta väestöstä on noin 40 prosenttia.



Haastatelluista miehistä kuusi oli parisuhteessa ja viidellä oli lapsia. Haastatelluista miehistä kolme asui kaupunkialueella kerrostaloasunnossa, yksi kaupunkialueella rivitaloasunnossa, kaksi taajama-alueella omakotitalossa ja yksi maaseudulla omakotitalossa.

Tiepalvelussa haastatelluilla oli takanaan lyhimmillään kahden ja puolen vuoden ura ja pisimmillään yli kolmenkymmenen vuoden ura. Seitsemästä miehestä kuusi oli mukana tiepalvelupäivillä elokuussa 2000, tosin siellä tutustuin vain neljään heistä. Yksi näistä neljästä kyseli jo silloin paljon tutkimuksestani, kertoi olevansa kiinnostunut osallistumaan jollakin tavalla ja antoi omat yhteystietonsa minulle. Muiden yhteystiedot ja suostumuksen otin itse selville myöhemmin.

Ensimmäisiä haastateltavia lähestyin helmikuussa 2001 ja suoritin ensimmäisen haastattelun 11.3. 2001. Viimeisen eli seitsemännen haastattelun suoritin 16.6. 2001. Toteutuneiden haastattelujen lisäksi yksi kahteen kertaan sovittu haastattelu peruuntui lopulta kokonaan haastateltavan toivomuksesta. Lisäksi omasta päätöksestäni yksi jo alustavasti lupautunut kauempana asunut tiepalvelumies jäi haastattelemaan. Viimeisiä haastatteluja tehdessäni aineisto alkoi kylläntyä eli samat havainnot alkoivat toistua, joten päädyin siihen ratkaisuun, että en enää hankkinut lisää haastateltavia.

Haastattelupyynnön esitin kaikille haastateltaville puhelimitse. Kaikki pyytämäni henkilöt suostuivat haastatteluun, tosin yksi joutui myöhemmin perumaan lupauksensa. Haastatteluaika sovittiin 2-5 viikon päähän puhelinkeskustelusta. Haastatteluista yhden suoritin omassa kodissani, neljä tiepalvelumiesten kodeissa, yhden huoltoaseman kabinetissa ja yhden ravintolassa. Sopivan haastattelupaikan löytäminen oli kaikissa tapauksissa vaivatonta. Haastatteluhetkellä tilassa ei ollut muita ihmisiä. Haastattelut tallensin nauhurilla c-kasetille ja litteroin ne tekstiksi purkulaitteen avulla. Varsinaiseen haastatteluun kului lyhimmillään aikaa noin 65 minuuttia ja pisimmillään lähes 120 minuuttia. Jokaisen haastattelun yhteydessä tutustumiseen ja epäviralliseen jutusteluun kului lisäksi aikaa puolesta tunnista puoleentoista tuntiin. Saamani palautteen perusteella kaikki haastattelemani tiepalvelumiehet olivat tyytyväisiä haastatteluun.

Käytän tulostuloksissa suoria lainauksia tiepalvelumiesten haastatteluista selventääkseni niiden avulla tekemiäni tulkintojani. Sosiaalitieteiden yleisen tavan mukaisesti olen halunnut

salata haastateltujen todellisen henkilöllisyyden. Haastateltavien erottamiseksi toisistaan olen lainausten kohdalla nimennyt heidät uudestaan keksimälläni nimellä.

### 5.3 Menetelmät

Olen edellä kutsunut toista aineiston hankintatapaani etnografiaksi. Etnografia pitää kuitenkin ymmärtää laajemmin koko tutkimusta leimaavaksi tavaksi ymmärtää todellisuutta. Se on siis keskeinen tutkimusmenetelmäni. Etnografia tarkoittaa havainnointia, joka tapahtuu sosiaalisen todellisuuden luonnollisissa olosuhteissa ja sen juuret ovat vieraita kulttuureja tutkivassa antropologiassa. Etnografia on kokemalla oppimista, tavoitteena on päästä sisälle tutkittavaan yhteisöön ja tätä kautta oppia yhteisön kulttuuri, ajattelu- ja toimintatavat sisältäpäin. Tutkijan on kuunneltava, katseltava, kyseltävä ja eletävä arkipäivää aktiivisesti oppiakseen näkemään maailman yhteisölle tyypillisellä tavalla. (Eskola & Suoranta 1998, 104-107.)

Toinen tärkeä tutkimusmenetelmä on teemahaastattelun avulla keräämäni aineiston teemoittelu. Haastattelujen avulla esiin nousi teemoja, joita yhdistelin ja joiden yhteyksiä toisiinsa tutkin. Nämä teemat nousivat tutkimustehtävän yhteydestä.

Etnografiaa voidaan pitää tutkimukseni keskeisenä menetelmänä, vaikka varsinaiset tulokset onkin saatu pitkälti teemahaastattelujen avulla. Ilman etnografista osallistuvaa havainnointia en olisi kuitenkaan pystynyt laatimaan toimivaa teemahaastattelurunkoa, enkä muodostamaan teemahaastatteluvastauksista tuloksia. Etnografinen lähestyminen on rikastanut tulkintoja. Koska tutkimuksessa on käytetty etnografian lisäksi teemahaastatteluja, eivät etnografian avulla saadut tulokset tule suoraan esille, mutta epäsuorassa mielessä kaikki tulokset ovat osaltaan peräisin myös osallistuvasta havainnoinnista.

Teemahaastattelu on sopiva menetelmä, kun tutkittavaa asiaa ei kovin hyvin tunneta eikä tutkimusasetelmaa ole tarkoin määrätty, vaan sitä ehkä täsmennetään hankkeen edetessä. Tutkijana en osaa etukäteen arvata kaikkia mahdollisia vastauksia. Halusin säilyttää mahdollisuuden esittää vastausten johdosta täydentäviä kysymyksiä, ja halusin kysellä "avaintiedottajilta" muita tarkemmin. Tutkijana joutuu kysymään asioita, joiden sanalliseen ilmaisemiseen vastaaja ei ole tottunut. Tämä ei silloin heti kykene täysin vastaamaan kysymykseen, vaikka hänellä ehkä on asiasta painokaskin mielipide tai tärkeitä sanatonta

tietoa. Vastauksen kypsytelyä voi tällöin edistää pieni keskustelu tutkijan ja vastaajan välillä. Teemahaastattelua voidaan kutsua myös avoimeksi tai vapaamuotoiseksi haastatteluksi. Paitsi että teemahaastattelu auttaa vastaamista, se myös voi suuresti edistää vastausten ymmärtämistä. Ellei tutkija tunne vastaajan erikoista elämäntilannetta, jonkin tietyn vastauksen merkitys saattaa jäädä hänelle ikuisiksi arvoitukseksi. Tutkijalla on teemahaastattelussa jonkin yllättävän vastauksen kuullessaan heti mahdollisuus udella sen syitä ja taustatietoja. Monissa muissa tutkimustavoissa tutkijalla ei tätä mahdollisuutta ole. Teemahaastattelu on siis keskustelua, jolla on etukäteen päätetty tarkoitus. Se muistuttaa jokapäiväistä keskustelua, jota tutkija ohjailee siten, että se ei kokonaan erkane tutkimusongelmasta, mutta muutoin hän jättää haastattelun muodon ja yksityiskohdat varsin vapaiksi. Tutkija esittää pääasiassa avoimia kysymyksiä, eli sellaisia joihin ei ole valmiita vastausvaihtoehtoja. (Ks. Alasuutari, 1993; Uusitalo, 1991)

Haastattelun haittana on se, että tutkittavan henkilön tilanne on melko keinotekoinen. Hän on erossa luonnollisesta toiminnastaan ja sosiaalisista siteistään, ja hänen huomionsa keskittyy poikkeuksellisesti haastatteliijaan ja kysymyksiin. Nyt kuitenkin monet asenteet ja merkitykset ovat mielekkäitä vain henkilön suhteissa lähipiiriinsä; niitä ei ole olemassa yhteisön ulkopuolella, eikä niitä siis kunnolla voida tutkia laboratoriossa tai muulla sellaisella metodilla, joka erottaa ihmisen hänen yhteisöstään. Tutkijan onkin monesti syytä harkita, onko haastattelussa edes yritettävä eristää vastaaja yhteisöstään, vai olisiko päinvastoin haastateltava luonnostaan yhteen kuuluva ryhmä yhdellä kertaa. Myös itse pohdin vaihtoehtona teemahaastattelulle tiepalvelumiesten ryhmähaastattelua. Ryhmähaastatteluun osallistuu kokonaisuudessaan jokin luonnollinen sosiaaliryhmä kuten perhe, työryhmä tai muu yksikkö. Se tuo hyvin esiin ryhmässä vallitsevat tavat, asenteet ja merkitykset esimerkiksi muotiin, käyttöesineisiin ja sisustukseen nähden. Toisaalta se estää arkaluontoisten asioiden käsittelemisen (Grönfors 1982, 109), eikä muutoinkaan ole paras tapa ryhmästä poikkeavien yksilöllisten mielipiteiden kokoamiseen. Juuri tämän vuoksi päädyin lopulta itsekin teemahaastatteluun. Suuressa ryhmässä on usein sekin ongelma, että tavallisesti puheessa ovat vain muutamat harvat ihmiset ja toiset ovat kokonaan hiljaa. Muutamat tutkijat katsovat, että jos näin on ryhmän todellinen tapa, sen tulisi kuvastua myös tutkimuksessa, toisten mielestä taas tutkijan pitäisi onkia esiin myös hiljaisten näkemykset.

Teemahaastatteluja tehdessäni minulla on ollut mahdollisuus tehdä varmentavia kysymyksiä asioista, joista olin jo saanut jonkun käsityksen osallistuvalla havainnoinnilla. Olen yrittänyt

saada teemahaastattelun ja osallistuvan havainnoinnin avulla saamani tiedot keskustelemaan keskenään. Koko tutkimuksen tekemisen ajan, mutta erityisesti osallistuvan havainnoinnin alkuvaiheessa olen tutustunut tarkasti Autoliitolta saamaani tiepalvelua koskevaan kirjalliseen materiaaliin ja käynyt erikseen keskusteluja Autoliiton viranhaltijoiden kanssa. Näiden molempien avulla olen selvittänyt tiepalvelun taustoja, toiminta-ajatusta ja kehitysnäkymiä. Kirjallisen aineiston ja keskustelujen avulla olen koostanut tutkimukseni toisessa kappaleessa esiteltävät tiedot tiepalvelun luonteesta.

Teemahaastattelun avulla keräämääni aineistoa olen tyypitellyt erilaisiin ryhmiin, jotka vastaavat eri tavoin tutkimustehtävääni. Tutkimustehtävien alta löytyi teemoja joiden mukaan olen esittänyt tulokset tulokappaleessa. Osa teemoista nousi selvästi toisia vahvemmin esiin. Syyt tiepalvelussa toimimiseen, tiepalveluyhteisön kuvaaminen ja oma miehenä oleminen olivat teemoina tärkeimmät.

#### 5.4 Tutkimustehtävä

Tutkimukseni avulla etsin vastauksia tiepalvelua, miehenä olemista ja yhteisöllisyyttä koskeviin kysymyksiin. Taustana muodostamilleni neljälle tutkimuskysymykselle on pohdintani siitä, yhdistyykö vapaaehtoisessa tiepalvelussa kaksi erilaista olemisen ja toimimisen tapaa; tekninen rationaalisuus ja vastuurationaalisuus. Teknisellä rationaalisuudella tarkoitan yleisesti miehille tyypillisenä pidettyä tapaa keskittyä töissään ja harrastuksissaan käytännön läheisiin ongelmiin. Perinteisesti miesten töinä on pidetty voimaa, teknisiä apuvälineitä, korjaustaitoja ja teknistä nokkeluutta vaativia töitä. Vastuurationaalisuudella taas tarkoitan hoivan ja tunteiden tärkeyden korostamista, jota on pidetty naisten erikoisalueena. Naisten töissä on keskeiseksi nähty juuri vastuurationaalisuus. Kiinnostavaa mielestäni on, voivatko nämä toisistaan perustavasti poikkeavat asiat yhdistyä. Onko tiepalvelussa toimintana jotain sellaista, että tekninen rationaalisuus ja vastuurationaalisuus voisivat luontevasti yhdistyä tai ovatko tiepalveluun osallistuvat miehet sellaisia, että rationaalisuuksien yhdistäminen olisi heille luontevaa? Tutkimustehtävääni voi selventää neljän kysymyksen avulla.

(1) Millaisia ovat miesten intressit liittyä ja toimia tiepalvelussa? Tutkin miksi tiepalveluun liitytään, miksi ja millä tavoin siihen sitoudutaan, millaisia sääntöjä tiepalvelussa on ja mikä palkitsee tiepalvelussa toimivia.

(2) Millaista on tiepalvelumiesten arki tien päällä? Pyrin selvittämään, millainen suhde tiepalvelumiehille on autoon, millaisina he pitävät omia korjaustaitojaan, mitä he ajattelevat autoiluun sisältyvistä vaaroista ja miten he suhtautuvat naisautoilijoihin.

(3) Miten tiepalvelu toimii vapaaehtoisena auttamisyhteisönä? Minua kiinnostaa, miten tiepalvelumiehet suhtautuvat auttamiseen, mitä he ajattelevat ammatillisesta ja vapaaehtoisesta auttamisesta ja millaisia ominaisuuksia he yhdessä pitävät tärkeinä hyvälle tiepalvelumiehelle.

(4) Mitä tiepalvelu merkitsee miehenä olemisen kannalta? Tämä on ehkä keskeisin kysymys koko tutkimuksessani. Onko tiepalvelu ja auttaminen tiepalvelumiehille kokonainen elämäntapa? Jos on, niin mitä se tarkoittaa? Kiinnostavaa on, mikä lopulta erottaa tiepalvelun perinteisestä harrastuksesta. Onko auttaminen pyyteetöntä ja tehdäänkö sitä miehen vai koko perheen ehdoilla?

#### 5.5 Osallistuminen vuoden 2000 tiepalvelupäiville

" Saavuin lauantaiamuna 5.8. 2000 omalla autolla Anjalankoskelle klo 10. Pysähdyin tienvarteen odottamaan ja pian takaani tuli näkyviin yöpymispaikalta saapuva vaikuttava 140 erilaisen tiepalveluauton letka. Liityin letkaan ja ajoin autoni Anjalan ala-asteen hiekkakentälle, jossa tiepalveluautot järjestettiin siisteihin riveihin avajaisia varten. Oransseihin Autoliitto -haalareihin sonnustautuneet tiepalvelumiehet asettautuivat autojensa viereen. "

Tällainen oli ensimmäinen kohtaamiseni tiepalvelumiesten kanssa. Aiemmin olin nähnyt heidät vain ohi menen tien päällä. Tiepalvelupäivien aloitus oli hyvin virallinen: puheita ja Vuoden tiepalvelumiehen palkitseminen. Esittäydyin tiepalvelutoimikunnan puheenjohtajalle, jonka kanssa olin sopinut osallistumisestani. Hän esitteli minut edelleen muun muassa Autoliiton toimitusjohtajalle, ARC-sihteerille, koulutuspäällikölle ja tiepalvelusäätöön puheenjohtajalle. Kaikki olivat yllättävän kiinnostuneita. Huomasin ottaneeni yhteyttä oikeaan henkilöön, hänellä on suhteita ja valtaa yhteisössä.

Tiepalvelumiehet perheineen olivat hyvin yhtenäinen ryhmä jo ulkoisesti, jopa lapsilla oli yllään oransseja haalareita. Autojen katoilla oli vilkut ja Autoliitto –kilpi, noin neljäsosa oli maastureita, pakettiautoja tai muita erikoisautoja ja monet enemmän tai vähemmän juuri harrastusta varten laitettuja. Osallistujien kauloissa roikkui ”tiepalvelu –kaulaketjuja”, joihin oli kerätty metalliset vuosilukulaatat kaikilta tiepalvelupäiviltä, joille he olivat ottaneet osaa.

Joillakin oli kaikki laatat ensimmäisestä tapahtumasta vuodesta 1969 lähtien. Tällaiseen joukkoon oli minun hellepäivänä shortseihin pukeutuneen pikkuautoilijan vaikea sulautua.

Tiepalvelupäivien ohjelma muuttui avajaisten ja vilkkuajon jälkeen vapaamuotoisemmaksi. Iltapäivän ohjelmana oli toimintakilpailu, johon kaikki eivät kuitenkaan jaksaneet ottaa osaa. Auringon paisteessa oli mukava istuskella leirintäalueen nurmikolla. Tapahtumapaikka oli mukava: maatilamatkailuyritys vehmaiden peltojen keskellä. Pääosin asuntovaunuilla liikkuvalla porukalle kohde oli sopiva. Nyt oli päätetty palata kaupunkien hotellikokouksista takaisin alkuperäiseen kohtaamisideaan ja se tuntui toimivan.

Nurmikolla tapasin Etelä-Savon piirin tiepalvelumiehet. Heiltä sain paljon arvokasta tietoa. Tätä kohtaamista voisi pitää jopa ryhmähaastatteluna, vaikka en osannut enkä edes yrittänyt kysyä juuri mitään. Miehet olivat todella innostuneita kertomaan tiepalvelusta. Heidän mielestään perhetausta ja ystävyysuhteet tiepalvelumiehiin ohjaavat osallistumista eniten, vasta toissijaisena voi pitää ammatillista koulutusta ja työtä. Auttamishalu on tärkein syy mukaan tulemiselle. Etelä-Savon piirin tiepalvelumiehet korostivat jutuissaan auttamista: ”kun puhelin soi niin silloin lähdetään ja vasta jälkeen päin mietitään kuluja tai muita.” He eivät halua korostaa teknistä osaamistaan. Päinvastoin kukaan ei kuulemma osaa kunnolla, mutta haluaa yrittää. Porukan ammattilaiselle (varaosamyyjä) jopa vitsaillaan, koska tämä on ”liian” hyvä korjaaja. Huolta ihmisistä korostetaan, tieltä halutaan pelastaa ja siirtää ihmiset eteenpäin. Suhteita pidetään tärkeinä. Varaosamyjiin, hinauspalveluun ja poliisiin pitää olla yhteydessä, toisaalta monet tahot ottavat yhteyttä myös tiepalveluun päin. On tärkeätä osata avustaa puhelimesta, sillä aina ei voi tai tarvitse lähteä tapahtumapaikalle. Pelkästään puhelimesta avustetaan Etelä-Savossa arviolta 200 kertaa kuukaudessa. Kentältä saatu palaute ja oma kokemus auttamisen tärkeydestä pitävät mukana toiminnassa.

Tiepalvelusäätiön puheenjohtaja Martti Piltz halusi esittää kysymyksiä ja ongelmia joihin tiepalvelu joutuu vastaamaan. Missä mielessä voidaan puhua vapaaehtoisuudesta, kun tiepalvelusopimus velvoittaa kymmeneen auttamistapahtumaan (Helsingin osastossa 30 kpl) vuodessa? Tietävätkö tiepalvelumiehet mitä allekirjoittavat? Säätiön puheenjohtajan mielestä tiepalvelussa on mukana joukko ammattimaisia ja vaikutusvaltaisia johtajia, joiden esimerkkiä muu ”lauma” seuraa. Sitoutuminen toimintaan on hänen mielestään huomattavaa. Tiepalvelua voidaanakin pitää jonkin sortin hulluutena. Toiminnan kansainvälisyydestä huolimatta

suomalainen tiepalvelu on oma lukunsa. Onko meidän tiepalvelumme ns. suomalainen versio, joka omalla tavallaan ilmentää suomalaisuutta?

Tiepalvelutoimikunnan puheenjohtaja Lauri Lindroos puolestaan puhui tiepalvelumiehistä terveyskeskuslääkäreinä. Heidän tehtävänsä ei ole hoitaa, vaan diagnosoida ja ohjata eteenpäin. Vian määrittäminen ja jatkotoimenpiteistä päättäminen onkin vastuullinen tehtävä, sillä vakuutukset ja kustannukset riippuvat tiepalvelumiehestä. Puheenjohtaja puhui myös yksilöistä. Joukossa on ihailtuja ja kiisteltyjä ”guruja”.

Miehet omistautuvat harrastukselle eri tavoin. Kaikilla työkalut yms. tarvittavat varusteet kulkevat koko ajan mukana. Se rajoittaa selvästi perheen auton muuta käyttöä, sillä takakontti ja mahdollisesti osa matkustamosta on koko ajan täynnä varusteita. Toiset erikoistuvat järeään auttamiseen ja hankkivat maasturin ja vinssin. Osa on kunnostanut tiepalvelukäyttöön kokonaan oman ajokin. Eniten tiepalvelumiesten keskuudessa puhutaan joka tapauksessa auttamisesta, fiiliksistä, yllättävistä tilanteista ja palkkiosta joka tulee ihmisiltä. Autoista puhutaan vähemmän. Toimivia ratkaisuja ja itse kehitettyjä välineitä toki ihailaan.

Asemasta yhteisön sisällä kertoo tiepalvelupäivien laattojen lisäksi haalarissa olevan olkanauhan paksuus. Mitä enemmän toimintavuosia sen paksumpi laatta. Olkanauhasta puhutaan ja sen paksuutta vertaillaan. Samalla arvellaan, että ”milloinkahan sillä tulee vuodet täyteen” paksumpaa nauhaa varten.

Nämä olivat ensimmäiset kenttähavaintoni, jotka alkoivat ohjata tutkimusta. Ensimmäisen kohtaamisen aikana kiinnostavimmalta tuntui juuri se, että kaikki halusivat puhua auttamisesta, siihen liittyvistä tunteista ja kokemuksista sen sijaan että olisivat puhuneet varsinaisesti autoista ja niiden teknisistä ominaisuuksista. Ajattelin että onpa kiinnostavaa tietää, puhutaanko autoista tosiaan niin vähän? Jo tätä ennen olin arvellut, että miesvaltaisessa auttamisharrastuksessa voisi olla mielenkiintoinen ristiriita teknisen rationaalisuuden ja vastuurationaalisuuden välillä.

## 6. TIEPALVELUUN SITOUTUMISEN INTRESSIT

### 6.1 Tiepalveluun liittyminen

Tiepalveluun liitytään monin eri tavoin. Olen aineistojeni avulla löytänyt neljä erilaista liittymistapaa. Uskon liittymistapoja olevan useampiakin ja havaitsin useita muunnelmia näistä perusmalleista. Haluan silti esitellä juuri nämä neljä liittymistapaa, sillä niiden avulla saa hyvän kuvan liittymisen tavoista ja mahdollisuuksista. Kaikkia liittymistapoja yhdistää kiinnostus autoa ja järjestötoimintaa kohtaan. Erilaisista liittymistavoista olen kuitenkin yrittänyt nostaa esiin sen keskeisimmän piirteen. Muodostamani liittymistapojen mallit ovat 1. Kutsuminen 2. Kasvaminen mukaan 3. Tiedonhankinta ja 4. Auton ja autoilun kautta liittyminen. Haastatelluista kolme oli liittynyt kutsumalla, yksi oli liittynyt mukaan kasvamalla, yksi oli liittynyt tietoa hankkimalla ja kaksi oli liittynyt autoharrastuksen kautta.

Vuonna 1996 perustetun, yhteistyössä Autoliiton tiepalvelutoimikunnan kanssa toimivan tiepalvelusäätiön puheenjohtaja Martti Piltz (2000) on havainnut tiepalvelussa veljeskuntaa muistuttavia piirteitä. Tiepalvelu toimii hänen mukaansa kyvykkäiden ja karismaattisten persoonien varassa, joiden mallia muu joukko seuraa. Tiepalvelumiesten välille muodostuu usein tiivis ystävyys- ja yhteistyöverkosto. Liittyminen tapahtuukin usein (1) kutsumisen kautta. Joku tuttava, työkaveri tai sukulainen on toiminut tiepalvelumiehenä ja tiennyt henkilön täyttävän tiepalvelumiehen kriteerit ja pyytänyt tätä mukaan.

Mielestäni kutsumismenettelyn yleisyys liittymisessä on myös osoitus veljeskunnan periaatteiden noudattamisesta toiminnassa. Liittyjien kohdalla halutaan erityisesti varmistua heidän sopivuudestaan yhteisöön. Liittyjältä odotetaan yhteisössä omaksuttujen sääntöjen ja ihanteiden hyväksymistä. Kutsumismenettelyssä pitempään tiepalvelussa mukana olleen tehtävänä on vakuuttaa muut yhteisön jäsenet tulokkaan kyvykkyydestä.

(2) Mukaan kasvaminen on toinen yleinen liittymistapa. Tyypillisiä mukaan kasvamalla liittyjiä ovat ne, jotka ovat seuranneet läheltä isänsä tai sukulaismiehen tiepalvelua. He ovat kulkeneet jo vuosia tiepalvelumiehen mukana tien päällä, osaston tapahtumissa ja valtakunnallisilla tiepalvelupäivillä. Siten he ovat jo periaatteessa lunastaneet paikkansa yhteisössä. Itsenäinen



harrastuksen jatkaminen voidaan nähdä luonnollisena jatkona pitkään jatkuneelle lähellä tiepalvelua olemiselle.

Mukaan kasvamalla liittyneissä on myös niitä jotka ovat jonkun esimerkistä tai omasta halustaan olleet pitkään mukana muussa Autoliiton osastotoiminnassa. Näiden henkilöiden kohdalla tiepalvelu on joko Autoliitto -harrastuksen laajenemista myös tiepalveluun tai suuntautumista pelkästään tiepalveluun. Mukaan kasvamiselle on tyypillistä tässäkin vaihtoehdossa se, että omat taustat ja elämäntilanne muuttuvat vähitellen tiepalvelulle sopiviksi, esimerkiksi ikää tulee lisää, korjaustaidot lisääntyvät tai kiinnostuksen kohde muuttuu hieman. Mukaan kasvajat korostavat tiepalvelun ja auttamisen yhteiskunnallista tärkeyttä, siis toiminnan syvempiä arvoja.

Haastattelemani mukaan kasvamalla liittynyt tiepalvelumies oli aina ihailut tiepalvelumiehiä, ollut pitkään mukana Autoliiton osastotoiminnassa ja siten kasvanut mukaan toimintaan ja sen arvomaailmaan.

" Siihen on vaikea vastata, oikeastaan se on niin että sitä on penskasta asti ihailtu tuolla tien päällä autoja, joissa on tiepalvelu -kyltti katolla. Sitten kun aukes tilaisuus (oltuaan vuosia Autoliiton osastotoiminnassa mukana), niin siinä se oikeastaan oli. " (Jari)

Kolmatta liittymistapaa kutsun (3) tiedon hankinnaksi. Yleistä tälle liittymistavalle on että päätös tehdään itsenäisesti ja pitkään harkiten. Toiminnasta ollaan yhtä tietoisia kuin kutsumalla tai kasvamalla liittyttäessä, mutta tieto toiminnasta on pitänyt hankkia itse. Tiedon hankinta korostuu, jos lähipiirissä ei ole tiepalvelumiehiä. Kynnys tuntuu korkealta vaikka toiminta kiinnostaisikin. Tietoa hankkimalla liittyneet joutuvat tekemään monia pieniä ponnisteluja ja heidän liittymisensä onkin lopulta monien askelten summa. Liittyminen ei välttämättä tapahdu niin spontaanisti kuin kahdessa aiemmassa tavassa. Liittyminen on hyvin omaehtoista ja tarkkaan harkittua.

Yksi haastatelluista oli liittynyt tiepalveluun selvästi juuri tietoa hankkimalla. Hän oli tiennyt tiepalvelusta pitkään ja ollut Autoliiton jäsenkin vuosikausia, mutta ei vielä siinä vaiheessa liittynyt mukaan kasvamalla, vaan innostui lopullisesti vasta opiskelujen, kotipaikkakunnalta muuton ja lehti-ilmoituksen kautta.

Aineistoni valossa neljäs liittymistapa on (4) auton ja autoilun kautta mukaan tuleminen. Tiepalvelumiehille auto ja autoilu ovat niin tärkeitä, että kaikki he kuuluisivat tavallaan tähän ryhmään. Osalle miehistä auto ja autoilu on kuitenkin se keskeisin liittymisen syy. Myös ammattitausta ja aiemmat harrastukset ohjaavat tähän ryhmään kuuluvilla mukaan tuloa.

" Penskasta lähtien oon pelannu autojen, mopojen ja moottoripyörien kanssa, kaikkien moottorilla toimivien kanssa. " (Juhani)

Erilaisia liittymistarinoita riittää. Kutsumalla, mukaan kasvamalla tai auton ja autoilun kautta mukaan liittyneet ovat kaikki ikään kuin pikku hiljaa liukuneet mukaan tiepalvelun maailmaan. Tietoa hankkimalla liittyneet ovat joutuneet tai halunneet itse ponnistella enemmän liittymisensä eteen.

Tiepalveluun liittyminen ei ole nopea prosessi. Kaikkiin liittymistapoihin kuuluu, että liittyjä itse on hyvin tietoinen tiepalvelusta ennen liittymistään. Useissa tapauksissa myös tiepalvelumiehet tuntevat liittyjän hyvin etukäteen tai ainakin hänen taustoistaan halutaan varmistua perusteellisesti. Keskustoimistoon lähetetään liittymistä varten hakemus, johon tarvitaan puolto oman piirin tiepalveluasiamieheltä. Viimeistään tällä veljeskuntaa muistuttava tiepalveluyhteisö pyrkii varmistumaan siitä, että hakija on sisäistänyt tiepalvelun toimintaperiaatteet ennen liittymistä.

Osa tiepalvelumiehistä osallistuu myös muihin vapaaehtoistyön muotoihin. Useimmiten tiepalvelu on kuitenkin tällä hetkellä se ensisijainen toimintamuoto. Tiepalvelu kuuluu monien muiden järjestöjen tavoin Vapaaehtoiseen pelastuspalveluun. Muutenkin tiepalvelumiesten osallistuminen vapaaehtoistyöhön painottuu pelastus- ja suojelutyöhön, kuten Suomen Punainen Ristin toimintaan, järvipelastukseen ja vapaapalokuntaan. Monella on kokemusta näistä jo ennen tiepalveluun mukaan tuloa.

" Tukkilaisnäytöksissä ja semmosissa oltiin paljon SPR:n ryhmän kanssa päivystämässä... sehän oli nuorena tietysti hienoa sekin että pääsi samalla niihin tapahtumiin. Mutta auttamisen ilohan se oli suurin syy jo silloin. " (Keke)

Kaikkia liittyjiä yhdistää ajatus kaikenlaisen talkootyön tärkeydestä. Koska liittyjät ovat liittymisvaiheessa hyvin tietoisia tiepalvelun luonteesta, auttamisen korostunut asema tiepalvelussa ei hämmästytä. Lähimmäisistä välittämisen tärkeys nostetaan aina esiin

perusteltaessa osallistumista tiepalveluun. Auttaminen koetaan arvokkaaksi ja sitä ajatusta halutaan välittää muille ihmisille. Tiepalvelun auttamistapa muistuttaa perinteisen kyläyhteisön tapaa huolehtia kaikista kyläläisistä.

" No esimerkiksi jos eksyy marjareissulla mettään, siinähan kootaan hirveen organisaatio vapaaehtoisia etsijöitä.. se ois yks joka tulee mieleen.. ei tarvi ku kaatuu johonkin tonne pyörätielle niin joku tulee auttaa.. hirveen tyytyväinen oon.... (tauko) Se auttaminen, et jos kuvittelee ittensä tuonne et oot vieraalla paikkakunnalla esimerkiksi nyt auton kanssa, et se särkyä lopsahtaa sinne. Aika orpo olo on. Mä oisin ainakin ite henkilökohtaisesti hirveen tyytyväinen, jos joku viittis, jos sais vaikka jonkun puhelimella kiinni ja joku joku tulis vaikka kattoon. Et sais niin kun konkreettista apua, niin mä oisin ainakin ite hirveen tyytyväinen siitä. " (Jari)

Tiepalvelumiehet ovat tottuneet siihen, että osallistumisen syitä on hankala selittää muille ihmisille. Tiepalvelua ulkopuolelta seuraavalle ei tiepalvelumiesten mukaan avaudu kaikki se hieno, mitä tiepalveluun sisältyy. Tiepalvelu saatetaan nähdä pelkästään vaativana ja liian suuria uhrauksia vaativana.

" Niin ne ei tajua sitä mikä on itelle itsestään selvää, mikä... esimerkiksi naapurin mies on hyvä esimerkki, se ei vielä tänäkään päivänä tajua minkä takia mä oon tiepalvelussa. Me on oltu... me ollaan samanikäisiä, sama ammattikoulu käyty.. kavereita oltu siitä ammattikoulun alusta.. kaksikymmentä vuotta. " (Jari)

" Kotiseudulla sen verran ihmettelevät ja sanovat, että eikö muuta tekemistä ole... sanovat kaveripiirissä. Sukulaiset ja tuttavat ei oikein älyä. Niille ei jää muuta kuvaa ku että mä vastaan puhelimeen ja lähen. Ei ne oo seurannu läheltä mitä mä oikeesti teen. Ne ei tiä mitä, miksi ja millä tuloksilla tätä tehdään." (Keke)

Tiepalveluun liittyjiä on vähän, mutta myös tiepalvelusta eroavia on vähän. Vain harvat eroavat tiepalvelusta pian liittymisensä jälkeen. Aineistoni valossa näyttää siltä, että tiepalveluun liittymisessä on hyvin tarkka seula. Suurin liittymisen kontrolli ei kuitenkaan ole virallisissa pääsyvaatimuksissa, vaan tiepalvelumiesten yhteisö määrittelee toiminnallaan, olemassaolollaan, näkyvillä ja sanattomilla sopimuksilla oman linjansa ja ulospäin muodostuvan mielikuvan, joka valikoi tehokkaasti liittyjiä. Muodostamiani liittymistapoja aineistoni valossa vertailtaessa, näyttää siltä että kaikkiin liittymisen tapoihin sisältyy jonkin verran mukaan kasvamista. Muuten tiepalveluyhteisöön on mahdotonta liittyä.

## 6.2 Ajankäyttö

Tiepalvelumiehet ovat erittäin sitoutuneita tiepalveluun, johon he käyttävät paljon vapaa-aikaansa. Yritin kysyä kaikilta tapaamiltani tiepalvelumiehiltä, kuinka paljon he käyttävät viikossa aikaansa tiepalveluun. Ajan käytön arviointi ja varsinkin keskiarvon muodostaminen oli kaikille vaikeaa. Osa arvioi aikaa kuluvan alle 10 tuntia viikossa, mutta todella monet arvelivat aikaa kuluvan 10 tuntia tai enemmän. Epämääräisiä vastauksia perusteltiin usein sanomalla, että käytetty aika vaihtelee niin paljon viikosta, tapahtumasta, päivystyksestä tai juhlapyhästä riippuen.

Joka tapauksessa tiepalvelumiehet uhraavat tiepalvelulle omaa ja perheensä yhteistä aikaa. Tiepalvelumiehet vähättelevät käyttämänsä aikaa. Ehkä se johtuu osaltaan siitä, että käytettyjä tunteja on hankala arvioida. Jokaista puhelinsoittoa ei muista laskea. On myös hankala erotella, mikä lasketaan kuuluvaksi tiepalveluun, mikä enemmän muuhun Autoliiton toimintaan ja mikä taas on normaalia yhteyden pitoa tai omaa elämää.

" Periaatteessa voit olla vaan tiepalvelumies. Ei sun oo pakko osallistua osaston toimintaan. Ei oo välttämättä.. sanotaan et ei oo välttämätöntä olla koulutuksessa mitä järjestetään, mut ensiaputaito on pidettävä yllä ja tota ni, se on vähä vaikee.. sanotaan et sun on vaikee toimii jos et mihinkään osallistu. (tauko) Se on niin kun... se tavallaan kuuluu siihen. Yleensä sellanen joka rupee luistaan (huom. sana osoittaa sitoutumista) koulutuksista ja tämmösistä ja yhteisistä tapahtumista se jää, se lopettaa jossakin vaiheessa tiepalvelun. " (Jari)

Esimerkiksi päivystämisen sitovuutta helposti vähätellään, sillä silloin ei tarvitse kuin vastata puhelimeen ja välittää avustettavia muille tiepalvelumiehille. Puhelimeenhan voi vastata lähes missä vaan. Tosiasia kuitenkin on, että päivystäminenkin tavalla tai toisella määrittää viikonlopun kulun.

" Päivystysorganisaation kitkaton toiminta vaatii sitoutumista. Kyllä jo sopimuksen kirjoittaminen tietyllä tavalla velvoittaa päivystämään. " (Juhani)

" Mieluummin jarrutellaan (liittymisvaiheessa) ettei tuu näitä tähdenlentoja... se on ikävä kun hankitaan vehkeet ja luvat kuntoon nii sit sanotaan et ei kiinnostakakaan. Kyllä sä sitoudut tiettyyn määrämuotosuuteen. Vaik olis mimmonen tyttöystävä nii siinä päivystetään... et onks se sit ihan vapaaehtosta? " (Repa)

Toisen tiepalvelumiehen ajankäytön määrästä on helpompi kertoa kuin omasta.

" Eikö lie X:lläkin (erään tiepalvelumiehen nimi) melkein joka päivälle yks kuitti (suoritettu avustus). " (Rude)

Kaikista havainnoista huolimatta tiepalvelun sitovuudesta ja ajankäytöstä keskusteltaessa, tiepalvelumiehet kautta linjan korostavat mahdollisuutta valintoihin. Aina ei tarvitse osallistua.

" Tehtäviähän pystyy jakamaan. Puheenjohtaja johtaa sitä osastoa, jos et lähe johonkin ralliin ite niin kyllähän sinne saa muita henkilöitä. Sanotaan et osastotoiminta poikkeaa tiepalvelutoiminnasta et se on siin on jäseniä paljon enemmän, et siel tulee se määrä sit. Toiset haluaa tehdä ralleja ja järjestää kaikkea sitä osastotoimintaa. Sit me ollaan panostettu enemmän ketkä ollaan tiepalvelumiehiä niin tähän tiepalvelutoimintaan. Jos on jotain rallitapahtumia, kylätapahtumia etkä halua mennä niin ei tarvi, mut tietenkin kun haluat toimia niin sinne pitää mennä (naurua) et se on mikä sieltä saa pois pysymään. Viime lauantaina meillä oli erikoiskoe. Rallin aikaan siellä kun seisot ja räntää sato, niin kyllä aattelet että antaa olla viiminen kerta kun tänne lähen, mut ens lauantaina pitäs taas mennä. Ei sieltä saa pirukaan.. ei sieltä osaa olla pois. " (Jari)

Aineistoni valossa mielenkiintoinen jännite on siinä, että tiepalvelumiehet kyllä vakuuttavat poisjäämisen mahdollisuuden olevan olemassa, mutta silti moni osallistuu toimintaan todella usein vaikka toiminta painottuu viikonloppuihin ja juhlapyhien ajalle. Tiepalvelu asetetaan vapaa-ajan käytön valinnoissa selkeästi ensimmäiselle sijalle. Tiepalvelusta siis voi jäädä pois, mutta siitä ei haluta jäädä pois. Tiepalvelu on intohimo tai jopa velvollisuus, joka tuo elämään niin paljon sisältöä että sitä sisältöä ei millään haluta menettää.

" Joskus vaimokin ottaa aika tiukasti kantaa, että kun sä oot niin kiinni, että oltais tänään voitu mennä sinne ja huomenna tuonne. En tiiä... kai se on elämäntapa ja onko sitä sitte niin yksinkertaisella ajatuksella varustettu, että kun mulla ei muitakaan harrastuksia elämässäni ole mihin haluaisin sitoutua kuin tämä tiepalvelu, niin kyllä henkilökohtaisesti täytyy sanoa, että enemmän oon saanu kuin ite antanu. " (Juhani)

Pohdin paljon tätä vapaaehtoisuuden ja sitoutumisen välistä ristiriitaa. Voiko todellinen vapaaehtoisuus toteutua tiiviissä toveruuteen perustuvassa yhteisössä, joka perustuu yhtäaikaan vapaaehtoisuuteen ja tarkasti määriteltyihin sääntöihin? Aluksi en löytänyt paljoakaan merkkejä vapaudesta, vapaaehtoisuudesta tai moniarvoisuudesta. Päinvastoin kuulin jatkuvasti tuohtuneita puheenvuoroja siitä, kuinka ne jotka eivät hyväksy yleisiä toimintaperiaatteita vähitellen painostetaan ulos yhteisöstä.

Aineistoni perusteella hyvä tiepalvelumies ei saa kovin usein arvottaa tiepalvelun ulkopuolisia menoja tärkeämmiksi. Jos jättäytyy usein pois tärkeästä yhteisestä operaatiosta, joutuu tuomitukseksi tai ainakin syrjäinjätetyksi vaikka syy poisjäämiselle olisi kuinka hyvä tahansa. Päätelmäni vahvistui kun ymmärsin, että moni tiepalvelumiehistä on valmis uhraamaan mitä tahansa operaation onnistumisen eteen, jopa perheen yhteisen mökki-illan. Arvelin että osallistumalla pitää ikään kuin uudestaan ja uudestaan lunastaa paikkansa tiepalveluyhteisössä. Silloin ne jotka eivät pysty tai suostu osallistumaan, jäävät väistämättä ”huonommiksi” tiepalvelumiehiksi.

Pian näiden ajatusten jälkeen sain kuitenkin haastatella kahta tiepalvelumiestä, joista toinen sanoi, että kesän aikana hänellä on niin paljon menoja, että ei ehdi paljon osallistua tiepalveluun. Hän ei silti koe sitä häpeällisenä tai talven toimintaa vaikeuttavana. Toinen taas vakuutti, että kenenkään poisjäämisen syytä ei epäillä eikä poisjääntejä lasketa. Jokaisella saa olla omat syynsä ja erilaiset elämäntilanteet, on ymmärrettävää että eri tiepalvelumiehet tuovat erisuuruisen, mutta silti tärkeän panoksensa toimintaan.

" Viime viikonloppuna just soitin päivystäjälle, että nyt en oo käytettävissä, et oon muissa reissuissa. Nyt on taas viikonloppu tulossa ja taas jouvun soittamaan, että taas en oo käytössä. Tähän nyt vaan osuu tauko. Ei oo semmosta käyny että ois siks väheksytty. " (Rude)

Ajankäytön vapaaehtoisuutta halutaan korostaa puhumalla tiepalvelusta harrastuksena samaan tapaan kuin mistä muustakin. Puhumista uhrautumisesta ja ajan jäämisestä pois joltain muulta vältetään. Tiepalvelumiehet eivät oikeastaan keksi mitään mitä ovat tiepalvelun vuoksi menettäneet. Juuri se korostaa edelleen tiepalvelun ensisijaisuutta ja tärkeyttä muihin asioihin nähden.

" Joskus (haluaisi jäädä pois). Joskus, mutta sit jos mä haluan pitää vapaan viikonloppun niin mä en ota mihinkään kantaa, niin silloin mä en ota. Mut en mä tiedä, kuitenkin kerkee siinäkin vaiheessa ajatella et tuliko tehtyä typerä temppe. En mä oikeen tiedä, mä oon ottanu sen niinkun harrastuksen kannalta. Se on niin erilainen kuin oma työ, et se on niin kuin harrastus. Joku laskee mäkeä ja sit se viilailee suksia kesät. " (Jari)

Toki tiepalvelussakin on omat rasittavat puolensa, mutta ne eivät saa pysymään poissa.

" Kyllä se ainakin tähän asti on sitä (viittaa lapsuuden ihailuunsa) ollut. Tottakai tässäkin hommassa on... tekis mieli heittää nuo vehkeet järveen se on ihan selvä,

jokaisessa on välillä hyviä päiviä ja huonoja päiviä.. joskus ei mikään onnistu, ei mikään. " (Jari)

Tiepalvelumies kokee olevansa tiepalvelumies aina. Tiepalvelusta ei voikaan puhua vain harrastuksena joka leimaa vapaa-aikaa, vaan tiepalvelumiehiä ollaan ympäri vuorokauden.

" Niin se on tietysti.. joskus on aamulla kiire ja sitä miettii että myöhästynkö vai jääkö auttamaan että jotain on keksittävä, mutta yleensä siinä käy ainakin kysymässä että tarviitko apua.. - eikä niistä kaikista tuu niitä lappuja täytettyä ja sit kun niitä täytät niin ne hukkuu jossakin vaiheessa etkä löydä niitä mistään. " (Jari)

" Oli arki tai viikonloppu niin mulla ei oo off -näppäintä puhelimesta... valtava määrä aikaa siihen kuluu. " (Keke)

Tiepalvelumiehet korostavat, että läheisiltä pitää saada hyväksyntä harrastukselle. Ilman perheen tukea ei voi toimia tiepalvelussa. Useimmiten tiepalvelu onkin tavalla tai toisella koko perheen harrastus. Tiepalvelumiehet eivät pidä pahana, että käyttävät niin paljon aikaa tiepalveluun. Käytetty aika ei ole heidän mielestään varsinaisesti miltään muulta pois. Kyse on laajemmin valinnoista, miten oma elämä halutaan elää.

" Niin kyllä tietysti perheenkin kanssa käydään tuolla milloin missäkin, mut tottakai sitä pitää olla muutakin vapaata, ettei kaikki saa liittyä pelkästään työhön ja harrastukseen. " (Jari)

" Mielestäni käytän liiankin vähän aikaa tähän, mutta tietysti joku muukin tärkeysjärjestys pitää elämässä olla. Että asettaa sitä kuitenkin sillä tavalla kodin ja perheen etusijalle. " (Juhani)

Tyypillistä tiepalvelulle on se, että päivystettäessä ja etenkin juhlapyhien operaatioiden yhteydessä harrastukseen käytetään paljonkin aikaa, kun taas on aikoja jolloin osallistutaan paljon vähemmän, jos esimerkiksi avunpyyntöjä ei osu juuri omalle alueelle eikä ole mitään yhteisiä tempauksia. Vastuuhenkilöinä kuten piirinsä tiepalveluasiamiehinä tai teknisinä kouluttajina toimivista osa arvioi käyttävänsä päivittäin vähintään tunnin tiepalveluun liittyviin asioihin kuten esimerkiksi yhteydenpitoon puhelimesta, kokouksiin ja suunnitteluun. Osa taas arvioi käyttävänsä vähän vähemmän, 4-7 tuntia viikossa. Yhteistä kaikille on, että varsinkin ajatustyön määrää ja kaikkea oheistoimintaa on vaikea arvioida.

" Kyllä siihen varmaan joku.. viikossa menee, joka ilta menee ainakin tunti, kyllä siihen varmaan viistoista kaksikyt tuntia menee viikossa. Päivystys tietysti vie eniten aikaa..

Tämä muu Autoliiton toiminta, niinku rallit, messut ja mitä aina nyt kaikkea on niissä menee aina päivä tai kaks. Mut sitten tiepalvelun puolella me aina vaihdellaan vuoroja, ei tarvi ite aina.. et sillein ajatellen osaston toiminta vie enemmän aikaa. Sitten tässä vapaaehtoisen pelastuspalvelun puolella, kun me tiepalvelumiehet kuulutaan jostain kumman syystä vielä semmoiseen, niin se taas vie välillä kanssa jonkun verran aikaa. Niin et se kuuluu taas niinku siihen harrastuksen tiepalvelupuoleen. Kyllä joka viikko saa melkein tunnin puhuu puhelimesta. Mut ku aattelee jotain toista joka harrastaa jotain muuta niin kyllä se saa sen saman ajan tuhrattua johonkin muuhun. " (Jari)

" Joku viikonloppu on et siihen menee vaan muutama minuutti mut sit joskus menee koko viikonloppu. " (Kaide)

### 6.3 Säännöt

Jokainen Autoliiton tiepalvelumies on kirjoittanut tiepalvelusopimuksen. Se tekee toiminnasta muodollisesti organisoitua, vastuullista ja velvoittavaa. Autoliiton tiepalvelusopimuksessa määritellään tiepalvelumiehen toimialueeksi koko maa, määritellään tiepalvelumiehen varustus, viitataan tiepalvelumiehen toimintaohjeisiin ja vaaditaan vähintään kymmenen auttamistapahtumaa vuosittain.

" Sopimus on selvä työsopimus, kyllä se selkeyttää harrastamista. Ja sitte Autoliiton puolelta on suojattu jos virhe tapahtuu." (Juhani)

" No särkee ihmisten autoja (erittäin painokkaasti). Jos ei tiiä, niin ei säre, ei koske ollenkaan. Se on minun mielestä yks ihan ehoton sääntö että tahallaan ei säretä. Sitten se pitää muistaa aina että siellä ei olla keräämässä itelle etua. Et se oman oman edun tavoittelu pitää mun mielestä siirtää aika kauas. Koska puhutaan vapaaehtoisesta auttamisesta. Ja kulukorvaukset... ne mää hyväksyn, mut sit jos aletaan rahastamaan tällä touhulla, niin sitä mä en hyväksy—missään olosuhteissa. " (Jari)

Tiepalvelumiehet kautta linjan pitävät sopimusta tarpeellisena. Se antaa virallisen aseman ja mahdollistaa sitä kautta välttämättömän yhteistyön viranomaisten kanssa. Tietyt puitteet antavat toiminnalle uskottavuutta ja niiden avulla muodostuu yhtenäinen linja. Autoliitto valtakunnallisena ja näkyvänä taustavaikuttajana on hyväksi toiminnalle. Sopimus jättää myös riittävästi soveltamisvaraa.

" Ja mun mielestä meidän hinnoitteluperiaate on sopiva.. ja sit Autoliitto on antanu meille kuitenkin aika hyvät välineet.. tarkoitan näitä haalarit – mitään työkalujahan ne ei anna – sammuttimet, vhf -puhelimet.. nää viestinpitovehkeet. Mut se sitten siinä, se on siinä miten kukin tiepalvelumies tulkitsee niitä sopimuksia. " (Jari)



" En oo lukenu niin tarkkaan (vaimea huokaus) tärkein siin on et se on vapaaehtoista, sun ei oo pakko lähtee jos sä et jostain syystä halua tai sulla on jotain muuta menoo.. oot järkännyt jotain itelles.. " (Sepi)

Vapaaehtoisuus on näkyvillä kaikissa sopimuksissa ja ohjeissa. Sitä korostetaan myös koulutuksissa ja aineistoni valossa tiepalvelumiehet ovat tottuneita keskustelemaan vapaaehtoisuudesta ja vapaaehtoistyössä. Tiepalveluun osallistuminen on kuitenkin niin intohimoista, sitovaa ja työn luonteista että sivustaseuraajasta tuntuu kuin aito valinnanvapaus vähenisi.

Tiepalvelumiehet ovat näkyvästi esillä myös muussa osastonsa toiminnassa. Tämä johtuu ensinnäkin siitä, että tiepalvelu ei rajoitu pelkästään juhlapyhien operaatioihin, vaan tiepalvelua ovat myös erilaiset yhteistyöprojektit tapahtumanjärjestäjien, poliisin tai Tielaitoksen kanssa, kuten esimerkiksi pysäköinninvalvonta, liikenteenohjaus- ja opastustehtävät. Ne ovat usein rinnakkaisia muun Autoliiton osastotoiminnan kanssa.

Yhteistyökuviot ovat välttämättömiä, sillä tiepalvelu vaatii hyviä suhteita viranomaisiin, ulkopuolelta saatava koulutus on välttämätöntä ja myös tehtävistä saadut rahalliset korvaukset auttavat tiepalvelun toteuttamista. Erilaiset yhteistyökumppanit tekevät tiepalvelusta tärkeän osan koko osaston toimintaa ja toisaalta myös tiepalvelumiesten oma halu ajaa heidät osallistumaan osaston muuhun toimintaan ja viemään siten läpi tiepalvelun etua osastossaan.

Tiepalvelumiesten mielestä avustusten määrillä tai muilla asioilla kilpaileminen ei sovi tiepalvelun ajatukseen. Joskus harvoin sitä on esiintynyt, samoin omien väärin tapojen käyttämistä ja väärällä tavalla Autoliiton nimissä esiintymistä. Varsinaista hierarkiaa tiepalvelussa ei ole, tehtäviinsä nimitetyt henkilöt ovat samalla tavalla tiepalvelumiehiä kuin muutkin. Heidän tehtävänä on toimia linkkinä keskustoimiston ja piirin välillä. Tiepalveluasiamiehiä pidetään tarpeellisina, jotta toiminta pysyisi sille tarkoitusmuodossa.

Tiepalvelun edun nimissä tiepalvelumiehet ovat valmiita pitämään kiinni tiukoista säännöistä.

" Mä en ainakaan ymmärrä sellaista kilpailua.. " (Sepi)

" Kyllähän ne kilpailee avustusten määrällä ja tietotaidolla, mut kun me ollaan tässä (viittaa tiepalvelun vapaaehtoisuuteen) niin minkä takia. Se semmoinen pilaa

yhteishengen, semmoinen kilpailu. Siinä kärsii kaveruussuhteet jos pitää ajatella että mun pitää olla parempi kuin tuo. " (Jari)

Kilpailun lisäksi muukin yhteisten sääntöjen rajamailla liikkuminen ärsyttää tiepalvelumiehiä. Tiepalvelumiesten yhteinen mielipide ohjaa toimintaa: asioista päätetään yhdessä ja jos suurin osa on asiasta jotakin mieltä, kaikkien on taivuttava yhteiseen tahtoon.

" Niin omia sääntöjä et sanotaan vaik et mullekin kävi kun mä olin A:ssa (pieni kylä). Satuin.. vanhemmat asuu siellä.. satuin olemaan se oli joku juhlapyhä niin satuin olemaan siellä auttamassa, niin kaveri tuli sanomaan että oot väärällä alueella... (syvä hiljaisuus). Minun mielestä se nyt ei ole kyllä väärä alue, kun meillä lukee siinä lapussa (tiepalvelusopimus), että koko maassa voimassa. Ymmärrän kyl et juhlapyhinä sovitaan ensisijainen partiointialue niin et ei kaikki pyöri tossa B:n ( iso huoltoasema ) pihassa. Mut sit jos sattuu niinkun et sä oot käymässä kylässä ja siel sattuu niin et joku tarvii apua, niin mä oisin ainakin hirveen onnellinen et jos mä ajaisin tuolla C:n ja D:n (kaksi paikkakuntaa) väliä ja tulee semmoinen kaveri jonka pitäis muuten olla E:lla (toisella paikkakunnalla) partioimassa, se on sattunu käymään jossakin kyläilemässä, ja se on saanu siellä, joku on saanu häneltä apua siellä. Se on hirveen hieno et asiakas on saanu ennemmin apua. " (Jari)

" Niin. Kyllä se aina jostakin suuntaa kantautuu korviin. Ja sit jos lähetään tiepalveluautolla (naurahdus) niin kun hälytysajoneuvolla vilkut päällä kotoa tallista, niin kyllä loppuu lyhyeen...tämä harrastus. " (Jari)

Omavaltainen toimiminen johtaa yleensä siihen että tiepalvelua ei voi enää jatkaa. Yleensä omavaltaisesti toiminut eroaa itse.

" Niin kato se huono sana leviää paljon paremmin kuin hyvä sana. Erotettiin tai itehän se eros täällä kun se yks kaveri aikoinaan rupes noita auton osia autoliikkeistä ja muista ottamaan tiepalvelun nimiin ja jätti ne maksamatta yksinkertaisesti. Meil oli sitten palaveri kerran ja siinä palaverissa en muistakuka se oli kun esitti että parempi ois erota pois ja se eros pois ja lähti kokonaan täältä. " (Sepi)

Toisaalta yksi tiepalvelumiehistä toteaa, että on ollut tapauksia joissa lopettaminen on ollut vaikeaa tai pitkittynyttä.

" Joskus se (lopettaminen) on vaikeaa... useita kertoja joutuu kirjeitse ja puhelimella lähestyä että saa tavarat pois. Asiamiehen rooli on näissä tärkeä, hänellä on vastuu näissä tapauksissa, niin ja tietysti viime kädessä tiepalvelutoimikunnalla. " (Juhani)

Autoliitossa tiepalvelu nähdään erittäin tärkeänä, sillä tiepalvelu on tiellä liikkujille näkyvin osa Autoliiton toimintaa ja pitkälti sitä kautta muodostuu koko kuva Autoliitosta. Tämä on

tiepalvelumiehille kunnia-asia. Lähes kaikki haastatteleman ja tapaamani tiepalvelumiehet muistivat mainita, että ”oransseissa haalareissaan tiepalvelumies on näkyvin osa Autoliittoa”. Siitä ollaan reilusti ylpeitä ja halutaan olla Autoliiton luottamuksen arvoisia.

" Sä edustat Autoliittoa. Sä oot Autoliiton näkyvin osa tuolla tienpäällä... tiepalvelumies. Se näkyvin osa. Että meidän ei parane tuolla, sanotaan nuo vehkeet ja tamineet päällä pitää ajaa suht koht liikennesääntöjen mukaan ja noudattaa rajotuksia ja käyttäytyä muutenkin ihan nätisti. Et jos tavallinen ihminen tuolla ei tajua mikä Autoliitto on.. niin sanotaan että kuitenkin 90 prosenttia suomalaisista tietää että kun siellä menee Autoliiton tiepalvelumiehet niin se on osa Autoliittoa. " (Jari)

#### 6.4 Tiepalvelun palkitsevuus

Vapaaehtoisuus on tiepalvelumiehille kunnia-asia. Se näkyy selvästi puhuttaessa toiminnasta saatavista taloudellisista korvauksista. Periaatteessa nykyiseen käytäntöön, eli siihen että käytetyistä tarvikkeista ja matkakuluista voi periä Autoliiton tiepalveluhinnaston mukaisen kulukorvauksen, ollaan hyvin tyytyväisiä. Sivulauseessa tulee kuitenkin esiin se että enemmänkin voisi tietysti saada ja että itse joutuu maksamaan monia kuluja omasta pussista.

" Tottakai jokainen haluaa enemmän konkreettista etua jostakin... tiepalvelumiehiä ois paljon enemmän Suomessa jos esimerkiksi autovero tiepalvelumiehen kohdalla puolittuis. Täällä rupeis olemaan ruuhkaa ja.. ei sekään välttämättä ois hyvä. " (Jari)

Korvauskäytännön toimivuutta perustellaan sillä, että se on ollut tiedossa jo silloin kun toimintaan on ryhdytty. Monen mielestä toiminnan luonne muuttuisi täysin mikäli korvauksia korotettaisiin. Tiepalvelumiehet eivät halua olla rahastamassa pulaan joutuneita. Parempana pidetään sitä, että omalla aktiivisuudella kuten Lumihiutale –tarramyynnillä ja tapahtumajärjestäjinä voi tarvittaessa kerätä ylimääräisiä tuloja. Toki tunnustetaan, että aina enemmänkin voisi saada taloudellista tukea, mutta niin pieninä korvauksia ei pidetä että koettaisiin katkeruutta.

Tiepalvelumiesten mielestä heidän yhteisönsä kuuluvat ovat samanhenkisiä. Tiepalvelupäivillä voi mennä juttelemaan kelle tahansa ja aina tietää tulevansa ymmärretyksi. Harrastuksen kautta tulee niin paljon jaettavaa. Voi arvata että toinen ajattelee samoin ja on kokenut vastaavia tilanteita. Piirin sisällä kaikki tietävät toistensa vahvuudet. Tiepalvelu on siis intressiyhteisyyden ja sitä kautta syntyvän perinteisen ystävyuden lisäksi myös yhteistyötä ja

avunantoa. Osaan tiepalvelumiehistä pidetään enemmän yhteyttä myös harrastuksen ulkopuolella.

Harrastuksen parhaina puolina mainitaan usein auttamisesta itselle jäävä hyvä olo. Monille operaatio Lumihiutale ja siitä saatava joulumieli tärkeitä.

" No ehkä paras on se kun tuolla jossakin.. joulun on tietysti juhlaa..siinä kun pääsee... aatonaattoiltana saat jonkun auton kuntoon ja se pääsee.. siellä on kiljuvat penskat ja emäntä huutaa ja isäntä on kuin korville lyöty koira nii siinä ku saat auton käyntiin ja ne pääsee jatkaamaan... niin siitä tulee mahtava olo itelle. Sitten on tietysti sellasia varjopuolia, että käyt tuolla jonkun autoa räpläämässä niin se on tiepalvelumiehen vika että autos on ensinnäkin hajonnu tai bensa loppunu se on tiepalvelumiehen vika, sitten ne haukkuu hyväks pystyyn vaikka saat niitten auton kuntoon. Ne lähtee että ovet paukkuu.. silloin ei oo oikein fiilikset kohillaan, tekis mieli heittää jokoavain takalasisista läpi, mutta..." (Jari)

Auttamistilanteessa onnistuminen on palkinto itsessään.

" Ihan pienellä hommalla et meet jonnekin ja siellä yleensä naisihminen on ja pyörii paniikissa auton ympärillä... sulla ei mee siihen pennin latia rahaa kun sä käännyt ruuvimeisselillä jotakin tai pistät letkun paikalleen ja kaadat nestettä vettä sinne autoon, bensa no bensahan maksaa mut niin et saat auton käyntiin niin kyllä mua palkitsee jos sen asiakkaan ilme. (nauraa) Se on jo aika hyvä palkinto. " (Jari)

" Kyllä se oli yks jouluaatto X:n (eräs motelli; matkaa n. 40 km) tällä puolen kun soittivat että pitäis saaha auto kuntoon. Et se sammuu ykskaks eikä lähe enää käyntiin. Minä sanoin, että kyllä minä lähen mut se tietysti maksaa vähän (kilometrikorvaus ja lähtöraha) minä sanoin. Ei se oo siitä kiinni, makso mitä makso se sano. Et pakko täältä on päästä eteenpäin. Pakkasta on toistakymmentä astetta ja kaks pientä lasta on mukana. Mä tuun heti, tästä menee vähän vajaa tunti ennenkuin mä kerkeen. Menin auton luo niin siel oli kaksvuotias ja nelivuotias, tyttö ja poika... tietysti esittelin ihteni, niin molemmat lapsetkin anto kättä... toinen tais olla Pekka ja oliko se toinen Liisa, esittelivät ihtensä ja annahan olla, alan tutkia autoa niin löydän helposti vian. Se oli vanhemman mallin kaasuttajalla oleva Nissani niin tuota se kun vähä aikaa seiso se lähti käyntiin mut se ei käyny kun vähä aikaa niin se sammuu. Ei siinä mittää otin kaasuttimen kannen auki ja siel on tuommonen suodatin (näyttää kädellä) niin ku tupakan tumppi, otin sen irti ja viskasin lepikkoon. Ukko starttas ja auto lähti käyntiin ja kävi sitten jo kuin tytöt. Kato se tumppi oli niin ohutta verkkoa niin se oli niin sakkautunu valkosta tököttiä niin ei antanu pensaa läpi ja silloin kun seiso, anto ja kävi vähän aikaa kunnes meni tukkoon ja sammuu. Kirjoitin raportin ja kaveri makso muistaakseni vielä satasen ylimäärästä siitä, että sano kun hyö pääsee lähtemään. Niin se pien tyttö ja poika niin otti kaikista eniten tänne pumppuun kun molemmat ojens kätensä ja sano et kiitos setä kun laitoit mejän auton kuntoon niin me päästään mummun ja papan luo pukkaa vastaan... niin se kaikista eniten sattu tänne sydämeen kun pienet lapset kädestä pitäen kiittää. Se tulee niiltä niin sydäimestä, ei tuu mitenkään pintapuolisesti. " (Sepi)

Myös ystävyysuhteita ja taustayhteisönä toimivan Autoliiton merkitystä korostetaan. Huonoina puolina mainitaan useimmiten se, että aina ei jaksaisi lähteä, mutta poisjääminenkin tuntuu liian raskaalta.

" Parasta tässä on me -henki. Oli tehtävä mikä tahansa niin tietää että tällä porukalla homma tulee hoidettua. " (Juhani)

" Tiepalvelumies saa riittävästi tietoa ja materiaalia. " (Juhani)

" Minusta ainakin tuntuu että tää porukan yhteishenki on sellanen joka auttaa paljon asiaa ja onhan meillä Helsingissä kouluttajat jotka kouluttaa ja pitää palavereita " (Sepi)

" Kun katsoo ikkunasta ulos ja siellä sataa rukkasen kokosia lumihuutaleita niin tietää että nyt on tiepalvelukeli. Kyllähän se vähän närästää kun ois peittojen välissä mukava vetää makosat unet, mutta kun se puhelimen piru tahtoo aina soida. Miettiä että onko minun pakko tehdä tämmöstä, mutta äkkiä se haihtuu kun aattelee omaa kohtaa... tiepalvelumiehen saapuminen nostaa kuumia aaltoja - ainaki semmosta on saanu kuulla ja yleisönosastolta lukee. " (Juhani)

## 7. TIEN PÄÄLLÄ

### 7.1 Tiepalvelumiesten suhde autoon

Suurin osa tiepalvelumiehistä sanoo autoilun olevan heille elämäntapa. He kertovat olevansa autoilijoita monessa mielessä ja heille tulisi orpo olo ilman autoa.

Yllättävää on se, että aineistoni valossa kaikki automerkit ovat tiepalvelumiehille samanarvoisia. He ovat itse on tullut kokeilleet monia automerkkejä ja -malleja ja näkevät kaikissa jotain hyvää. Tiepalvelumiehet eivät luokittele autoja merkin vaan käyttötarkoituksen mukaan. Jokaiseen tarkoitukseen löytyy auto. Tämä kertoo miesten käyttösuuntautuneisuudesta. Malliin tai valmistusmaahan ei suuntauduta vaan autolta toivotaan omien tarpeiden täyttämistä.

Tiepalvelumiesten kuvauksista käy ilmi, että auto on keskeinen osa heidän elämäänsä. Kaikilla on kokemuksia pitkältä ajalta. Yhteistä kuvauksille on, että autoiluun on jo nuoresta pitäen kasvettu mukaan. Auto ja autoilu nähdään aina hyvin positiivisena. Mielenkiintoista kuitenkin

on, että suhdetta autoon ei kuvata intohimoisena rakkaussuhteena, vaan ennemminkin käytännöllisenä. Auton mukana tulee toki vapaus, josta myös autoilua tutkinut Toiskallio (1996, 23-27) puhuu. Ennenkaikkea auto on kuitenkin tiepalvelumiehille välttämätön käyttöesine jota käytetään paljon.

" Tottakai se on oma vapaus mennä sinne minne haluaa ja saa mennä silloin kun sulle sopii. Se on osa mun elämää, mä tarviin sitä harrastuksissa, mä tarviin sitä—asutaan sellaisessa paikassa että tarviin sitä kaupassa käyntiin, mä tarviin sitä työssä; tarviin sitä joka paikassa. Et sanotaanko näin et mä oon perustanut tän elämän (naurahdus) aika pitkälti auton varaan. Se on aika tärkeä... mä oisin kusessa jos se hajois. " (Jari)

Autoa tarvitaan välttämättä työssä, harrastuksissa ja perheen lomamatkatkin tehdään autolla. Vaikka autoa käytetään paljon - tai ehkä juuri sen vuoksi - autosta ja sen ominaisuuksista ei puhuta myyttisen ihailevasti tai korostuneen teknisesti.

" Kaikkia autoja arvostan. Mut peltiälehmiähän ne on kaikki. Kaikissa on joko bensa tai diesel –moottori. Teknisiä laitteita. Yhtä paljon arvostan kaikkia. Yhellä pääsee vähän paremmin ja toisella vähän huonommin. Oli se sitten mersu tai lada niin jos siin on vika niin se on vika, ei se kato sitä merkkiä. Yks kestää vähä enemmän ja toinen vähä vähemmän. " (Kaide)

Itse asiassa juuri tiepalvelumiehille tyypillisessä auton käyttöarvon korostamisessa sen sijaan, että puhuttaisiin välineellisesti esimerkiksi automerkeistä, näkyy selvästi koko harrastuksen ydin. Vaikka on kyse autoihin liittyvästä harrastuksesta, toiminnan keskiönä ei olekaan harrastajan auto teknisenä esineenä, vaan aivan muu. Harrastajan auto on toiminnassa välttämätön väline ja sen koko, ominaisuudet ja varustelu vaikuttavat auttamisen käytännölliseen kulkuun. Harrastajan auto ei kuitenkaan ole samalla tavalla harrastuksen ydin, kuten esimerkiksi ralleissa tai automobilistitoiminnassa, jossa kilpaillaan tai keräillään juuri auton ollessa keskipisteenä. Tiepalvelussa ei syvennytä itse autoon eikä kuvaannollisessa mielessä syvennytä auton ympärille. Käytännössä auton äärelle toki syvennyttään auttamistapahtumassa.

Tiepalvelussa myöskään autettavan autoilijan kulkuväline ei nouse kaikkein merkityksellisimmäksi. Autettavan autossa kiinnostavinta on vian paikallistaminen. Autettavan auto ei ole auto sanan tarunhohtoisessa ja ihailua herättävässä merkityksessä, vaan se on kulkuväline, joka ei täytä tehtäväänsä. Tiepalvelumiesten suhtautumisessa autettavien autoihin ei kuulu ihailua vaikka joukossa on paljon aivan uusiakin autoja, vaan useimmiten jopa

moralisoivia kannanottoja liikenneturvallisuuden ja auton huollon tärkeydestä. Tiepalvelumiehet pitävät auttamisesta, mutta välillä työ ja vastuu siirtyy aivan turhaan heille.

" Sitä tietyllä tavalla ajautuu ja ja kyl se minun mielestä synnynnäistä tavallaan on et täytyy sopivasti viirata tuolla korvien välissä et nauttii touhuamisesta tuolla ja tykkää rassata noita... tavallaan eihän meitä tarvittais jos ihmiset pitäs autonsa kunnossa ja huollattais autonsa ajoissa.. enemmän tai vähemmän se on piittaamattomuutta auton huolloista ... " (Kaide)

Auttamisessa näky selvästi käytännöllinen ajattelutapa: jonkunhan ne on korjattava. Tiepalvelumiehet eivät korota itseään idealisteiksi, jotka haluavat suoranaisesti parantaa maailmaa. Omasta mielestään tiepalvelumiehet vain sattuvat osaamaan homman ja pitämään auttamisesta. He ovat käytännön miehiä, joiden teot puhuvat puolestaan.

Sama käytännöllisyys heijastuu tiepalvelumiesten mielipiteissä automerkeistä. Vain harvat ottavat kantaa itse merkkeihin. Auton valinnasta halutaan ennemminkin puhua käyttötarkoituksen ja koon perusteella. Tiepalvelumiehillä itsellään on ollut monia autoja ja niiden merkit ovat vaihdelleet paljon. Auto saa olla vanhakin, kun se vain on hyvin pidetty. Yksi haastattelemanani tiepalvelumies naurahtikin, että mielikuva keski-ikäisestä, vanhalla autolla saapuvasta tiepalvelumiehestä pitää hyvinkin paikkansa. Tosiasiassa tiepalvelumiesten autot vaihtelevat yllättävänkin paljon. Itse aivan hämmennyin Tiepalvelupäivillä elokuussa 2000 Anjalankoskella, kun huomasin miten kirjava autokanta tiepalvelumiehillä on. Yllättävän paljon autojen joukossa on erikoisautoja, kuten pakettiautoja, lava-autoja ja maastoautoja. Niiden vahvuus tiepalvelussa onkin ennen kaikkea tilavuudessa ja järeässä avustamisessa tarvittavassa voimassa.

Se että tiepalvelumiehet ovat itse kokeilleet monia automerkkejä ja että he usein ajavat vähän vanhemmalla autolla, on myös yksi vahvuuksista. Tien päällä auttamistilanteissa erikoistumisesta yhteen automerkkiin ei ole hyötyä, päinvastoin tarvitaan laaja-alaista tuntemusta ja hyvää päättelykykyä.

" Ainaki itelle just se on yks hyvä syy mukanaoloon, että tässä oppii tuntee eri automerkkejä. Ehkä tulevan ammatin kannalta on hyötyä ja muutenkin, tässä saa hyvää oppia. " (Keke)

Uusi tekniikka asettaa tiepalvelumiehille aivan uusia vaatimuksia. Nykyisissä autoissa on paljon osia, joita ei yksinkertaisesti voi korjata tien päällä. Kaiken kaikkiaan uuden tekniikan ymmärtäminen ja osaaminen on erilaista kuin ennen. Tiepalvelussa puhutaankin eri ikäisten tiepalvelumiesten vahvuuksista.

" Minä luulen että sen kokemuksen takia, mitä vanhempi tiepalvelumies on niin sillä on sitä enemmän kokemuksia.. " (Sepi)

" Ehkä nuoremmilla on se kyky ottaa vastaan uutta tekniikkaa ja opetella uuden tekniikan kanssa touhuamista, kun vanhoilla on se vanha tekniikka aina päällimmäisenä. Ne vertaa millä tavalla silloin ennen hoidettiin ja ne koittaa sillä tavalla tulla toimeen sen uuden kanssa. " (Kaide)

" Kokemus, sehän se on vanhoilla, nuorilla se on tää teknologia... ja kylhän se menee niinkin että ite suht nuorena oon ennemmin kiinnostunu uusista, niitten kanssa mieluummin pelaan ja opin tietysti siks ne helpommin tuntemaan. " (Rude)

Eri automerkkien merkkikorjaamot kouluttavat tiepalvelumiehiä uuden tekniikan saloihin ja tiepalvelumiehet itse korostavat koulutuksen tärkeyttä ja haluaan oppia uutta. Tosiasia kuitenkin on, että tiepalvelun luonne on muuttumassa perinteisestä korjaustoiminnasta kohti palveluiden opastamista. Tiepalvelumiehen toiminnassa korostuu entistä enemmän päättelykyky. Tiepalvelumiehen on hallittava tilanne kokonaisuutena, tehtävä terveyskeskuslääkärin tapaan tarvittavat päätelmät ja hoidettava auto ja matkustajat eteenpäin. Tiepalvelu on neuvontaa, ohjausta ja yhteyden pitoa viranomaisiin ja muihin yhteistyökumppaneihin.

## 7.2 Korjaustaidot

" Mä oon pienestä pitäen ollut tekniikasta kiinnostunut, pennusta lähtien oon harrastanut. " (Kaide)

Pitkästä harrastamisesta kertovat kommentit ovat yleisiä kun tiepalvelumiehet kertovat kuvailevat suhdettaan autoihin. Autoilun maailmaan on kasvettu mukaan monen kiemuran kautta. Jokaisella on erilaisia tarinoita kouluvuosista, autoilevista ja korjaavista sukulaisista ja omasta autoilusta ja korjaustaipaleesta.

" Tiepalvelu tuli kuvaan jo Punasen Ristin aikoina tai oikeestaan jo ennen Punasta Ristiä kun mulla oli läheisiä ystäviä jotka olivat silloin tiepalvelumiehiä mutta



elämäntilanteensa ajoivat heidät toiseen suuntaan harrastuksen parista.. niin heidän kanssa kuljin ja heidän opissaan olin... tää autoharrastuspuolihan on ollu meidän suvussa liki 60 vuotta et enohan on mun oppi-isä niinku tähän autoharrastukseen. Enon kanssa jo ihan lapsenakin rassattiin autoja ja isän kanssa traktoria sun muuta ja lapsena jo piti saada se oma mopo ja semmoista.. alan töitä ei ollu enää tarjolla paikkakunnalla ja jouduin lähtemään toisen alan hommin, niin kun aikasemmin totesin.. mut kun halusin pitää yllä ammattitaitoa ja vielä kehittääkin sitä niin oli varteenotettava vaihtoehto lähteä Autoliiton tiepalveluun, kun oli pääsyvaatimukset täyttävät tiedot ja taidot niin ei siinä muuta. Ja tietysti ylipäänsä kiinnostus autotekniikkaan, mua kiinnostaa aina uudet ongelmat ja pulmat niin kun ne on teknisiä laitteita niin ongelmanratkaisu se on aina pieni haaste. " (Kaide)

Tiepalvelumiehet jaksavat yhteisissä kokoontumisissaan kuuluvasti korostaa, kuinka he eivät oikeastaan ole autojen korjaamisen ammattilaisia. Joku kavereista nostetaan aina itseä paremmaksi korjausmieheksi ja sitä korostetaan, kuinka itse joutuu jatkuvasti kysymään viisaammiltaan neuvoa. Erityisen hyvät korjaajat ovat jopa leikillisen kiusanteon uhreja.

" Itellä on tekniikan tuntemusta ihan liian vähän vieläkin, siinä ois aina oppimista. "  
(Rude)

Korjaustaito siis huomataan, mutta siitä ei saa suoraan palkintoa kuten kilpailulajeissa. Päästäkseen esille yhteisössä tiepalvelumies tarvitsee myös muita taitoja. Vaikka osaisi korjata hyvin, on tärkeää osata palvella asiakasta ja auttaa tiedoillaan muita tiepalvelumiehiä. Tiepalvelu on mitä suurimmassa määrin suhdetoimintaa: ei voi kuvitella yksin harrastavaa tiepalvelumiestä, sillä auttamistapahtumassa tarvitaan tuttuja varaosamyymiä, muiden tiepalvelumiesten neuvoja ja joskus pitää myös siirtää asiakas jollekin toiselle.

" Mulla on erityisen hyvät suhteet, jopa avaimet yhdelle korjaamolle. "  
(Juhani)

" Mielestäni mulla on hyvät suhteet esimerkiks yks kaveri noo kyllä se aina perjantai lauantai pyhäaikana se saattaa soittaa useemman kerrankin mulle ja kysyy mitä hän nytte tekee ku siinä on semmone ja semmone vika. No minä vähä aikaa puhelimessa mietin ja annan puhelimessa ohjeita ja kohta se soittaa, se auto nyt se on kunnossa... se tuntuu mukavalta kun voi kaveria jelpata (tyytyväistä naurahtelua). " (Sepi)

" Maalaisjärjen käyttäminen on tärkeintä. Ei ihmisille pitäis jäähä sitä kuvaa et he on hirveen tumpeloita, he ei vaa jostain syystä hoksannut tätä juttua. Palvelusta ei pidä tehdä niin että toinen saa itestään pöllön kuvan. Jos asiakas ei oo älynny jotain korjata, nii ei siitä piä siinä tilanteessa tehdä liian suurta numeroa. " (Rude)

Tiepalvelumiehet haluavat jatkuvasti kouluttautua lisää. Erilaisia tekniikka- ja korjauskoulutuksia pidetään mielekkäinä ja välttämättöminä.

" Se on tarpeellinen semmoinen, kun näitä uusia autoja tulee niin tuhkatiheään. Kaikki on vähän erilaisia ja erilailla toimii niin vähän tietäs niistä. Siinä käy helposti niin, että siinä joutuu neljä viistonna maksamaan kun on hetken aikaa ite ropeloinu, ne on ne mustat laatikot niin kalliita. " (Sepi)

Tiepalvelumiehet kertovat asiakkaiden suhtautuvan heihin kuin autoalan ammattilaisiin. Ainoastaan yksi haastatelluista kertoi kohtaamastaan epäluottamuksesta.

" Luulen että ne oottaa vanhempaa miestä... kun minä tuun - esimerkiksi tuon polttoainetta nii joku kysyy et onks tää varmasti lyijytöntä. " (Keke)

Tiepalvelumiehiä seuraamalla minulle selvisi pian, että vähättelyistään huolimatta kaikki tiepalvelumiehet ovat suhteellisen taitavia korjausmiehiä. Heillä on laaja käytännön tuntemus eri autoista ja ylipäänsä kova kiinnostus tekniikkaa ja ongelmanratkaisua kohtaan. Kaikilla ei tosin ole käytössään yhtä monipuolisia korjausvälineitä tai varaosia. Tiepalveluautojen varustelussa on paljonkin eroja. Kaikissa autoissa on kuitenkin ainakin välttämättömät varusteet ja ainakin joitakin erikoistarvikkeita tai varaosia. Erot syntyvät lähinnä siitä, että osa miehistä on varustanut autonsa aivan antaumuksellisesti ja jopa valinnut automallin tiepalvelun perusteella.

Uskon että kellään tiepalvelumiehistä ei ole todellista aihetta taitojensa vähättelyyn. Joukossa vaan on niin taitavia erikoisosaajia, että tietenkään kaikkien taidot eivät ole samaa luokkaa. Paremminkin on kyse siitä, että kellään tiepalvelumiehistä ei ole tapana kehuskella omilla taidoillaan. Tiepalvelumies on juro perussuomalainen, hän ei tunnustusta erikseen kalastele vaan tekee vain työnsä. Tiepalveluyhteisön kulttuurissa omilla suorituksilla ei paistatella, ehkä siksikin että kaikki tietävät muidenkin tehneen isoja tekoja. Päinvastoin tiepalvelussa on reilu henki, kaverin teot ja huomaavaisuus nostetaan esille. Toisille miehille jaetaan auliisti kiitosta neuvoista, yhteistyöstä tai hyvin menneestä operaatiosta.

### 7.3 Autoilun vaarat

Tiepalvelumiehet ovat jatkuvasti liikkeellä autoineen, niin siviileinä kuin tiepalvelutehtävissä. He näkevät tiellä paljon onnettomuuksia. Siitä huolimatta heitä itseään ei pelota autoilun suuri onnettomuusriski.

" Oon aatellu. Joskus ajan polkupyörälläkin. Mut auttamistilanteessa mulla on haalarit ja annan asiakkaallekin liivit, sen lisäksi sanon vielä et viet sen kolmion tuonne mäelle. " (Kaide)

" En pelkää onnettomuuksia. Kun niitä näkee niin tavallaan kasvaa siihen. Lähiomaisten puolelta se on tietysti vähän eri... mut jollain tavalla tietty asenne tulee pitkän kokemuksen kautta. " (Juhani)

" Oon ollu ekanakin auttamassa... pahassakin tilanteessa. Kun lusikalla mätetään aivoja tielle niin kyllähän se hetkeks pysäyttää. " (Rude)

Tiepalvelumiehet eivät jää kauhistelemaan ja pelkäämään mahdollisia onnettomuuksia. He ajattelevat että onnettomuuksia sattuu muuallakin joka päivä, eikä niitä voi jäädä odottamaan. He eivät pidä autoilua sen vaarallisempana kuin muutakaan elämää, mutta tiedostavat sen että autoilijoiden asenteessa on parantamisen varaa. He haluavat olla osaltaan mukana asenteiden muutoksessa matkalla kohti turvallisempaa liikennekulttuuria.

" Onnettomuuksia sattuu siks just et ei ennakoida tilanteita, ei olla varovaisia eikä oteta huomioon toisia vaan jääräpäisen itsekkäästi ajetaan tuolla. " (Kaide)

" Yritän ainakin ajaa liikennesääntöjen mukaan, mahollisimman paljon. Kolarin aiheuttaja istuu aina penkin ja ratin välissä, ei missään muualla, muutamassa prosentissa mitä tapahtuu on auton tekniikka pettänyt mutta suurin osa siitä virheestä.... Vaikka tiedotusvälineet toittotaa tien liukkaudesta, keliolosuhteista.. silti se istuu aina se vika penkin ja ratinvälissä. Tänä päivänä autot on liian turvallisia, luodaan semmoinen, mainokset luo hirveen turvallisuudentunteen, sul on airbagit, sul onsivutörmäyssuojat, luistonestot, ABS-jarrut... niihin luotetaan liikaa. " (Jari)

" Munhan pitää olla esimerkki-autoilija kun mä oon tiepalvelumies, mun pitää olla teiden ritari, antaa mallia muille ja olla kohtelias, ystävällinen. " (Kaide)

" Tiepalvelumiehenä sitä miettii eniten, että miten minä voisin toimia tässä ja omalla toiminnallani estää lisäonnettomuudet. " (Juhani)

Tiepalvelumiesten suhtautuminen onnettomuuksiin on aineistoni valossa yllättävän asiallista ja ammatillista. Onnettomuuksia nähdään asiantuntijan roolista, mutta sukulaisten tai ystävien kolareista ei puhuta. Joko niitä ei ole ollut tai ne sivuutetaan ohimennen. Tämä oli yllättävä havainto, sillä muista asioista tiepalvelumiehet kertoivat avoimesti ja innostuneesti, mutta esimerkiksi vaimon kolaria sivuttiin vain lyhyesti auton valintaa koskevassa keskustelussa. Autoliiton tiepalvelumiehille sattuneita onnettomuuksia ei kukaan haastatelluista ja kohdatuista tiepalvelumiehistä muistanut. Tiepalvelumiehet kokivat tärkeäksi, että Autoliitto ottaa kantaa

onnettomuuksiin ja yleisesti liikenneturvallisuuteen. Jos tiepalvelumiehelle sattuisi onnettomuus, Autoliitolta toivottaisiin tukea ja muistamista. Autoista puhuttaessa tiepalvelumiehet nostavat auton turvallisuusominaisuudet ja ajoneuvon kunnan tärkeimpien asioiden joukkoon.

#### 7.4 Tiepalvelumiesten suhtautuminen naisautoilijoihin

Mietittäessä tiepalvelumiehen suhdetta autoon, pitää nostaa esiin myös auto sanan laajemmassa yhteiskunnallisessa merkityksessä. Auto on pitkään ollut maskuliinisuuden symboli - naisautoilijat on itse asiassa unohdettu. Autoilun alkuaikoina 1920-1930 luvuilla naisautoilijoiden määrä oli pieni ja pysyikin pienenä pitkään. Naiset olivat miehiin nähden eriarvoisessa asemassa erityisesti taloudellisesti. Myös kulttuuri on kasvattanut perinteisiin sukupuolirooleihin, joissa auto kuuluu miehille. Muistutuksena tästä vielä nykyäänkin autonvalmistajat markkinoivat erityisesti naisille suunniteltuja automalleja. Autoilun alkuaikoina naisautoilijat olivat rohkeita kapinallisia, joita ei pidätelty yhteiskunnallinen arvojärjestys tai tekniikaltaan kömpelöt ja vaativat autot. Vasta 1950 -luvulla autojen yleistymisen ja teknisen kehityksen myötä naisten autoilu alkoi yleistyä. Nykyisin teknisen kehityksen myötä autoilun piiriin on onnistuttu ottamaan monia ennen pois suljettuja ryhmiä kuten vammaiset. Tämä on osaltaan ollut muuttamassa autoilun luonnetta. (Koski 2000, 129-132.)

Nykyään lähes jokainen autokouluikäinen hankkii ajokortin sukupuolesta riippumatta. Liikenteessä on siis nykyään paljon naisia. Jo tämän vuoksi asenteet ovat vähitellen muuttuneet. Naisten autoilu ei ole enää mikään ihme. Sama näkyy tiepalvelumiestenkin ajattelussa.

" Niin ja nyky naiset on kasvanu auton rattiin. Et nää 30- 40 luvulla syntyneet, ei silloin ollu autoja, ei ollu semmoinen 50-60 luvulla, ei silloin, ne oli enemmän koti-ihmisiä kuin töissä, nykyään ne tarvii jo töissä autoa. Meidän sukupolvi jota edustetaan, se on itsestään selvyys tuo auto naisille. " (Jari)

" Se on virheellisesti sanottu että naiset on tukkona liikenteessä " (Juhani)

Kosken haastattelemat miehet ovat sitä mieltä, että molemmissa sukupuolissa on hyviä ja huonoja kuljettajia. Aivan samaa mieltä olivat myös haastatteleman tiepalvelumiehet. Olin aluksi varsin epäileväinen ja pohdin, että ovatko he tosiaan sitä mieltä vai sanovatko vain niin,

mutta tutkimuksen aikana tulin siihen johtopäätökseen että tiepalvelumiehet tosiaan pitävät naisia ja miehiä tasavertaisina kuljettajina. Heille ajotaito ei ole mikään tunnekysymys.

Kosken haastattelemat miehet arvelivat, että naisautoilijoiden joukko on hajanaisempi. Naisautoilijoista ei enää esitetä niin räikeitä stereotypioita kuin aiemmin vaikka haastatellut tuntevatkin ne. Miehet ovat valmiita hyväksymään normien eli muun liikenteen mukaisen naisautoilijan. Nämä normit ovat miesten määrittelemiä. Etenkin nuoret ovat valmiita liittämään Akka ratissa -tyyliset vitsit vanhemman sukupolven ennakkoluuloihin, eikä nykyiseen liikennekulttuuriin. Naisille auto on kulkuväline toisin kuin miehille, joilla autoon liittyy tunnelataus: kulkuvälineen lisäksi se on miehille myös statussymboli. Nykyään ajosuoritusta arvioidaan sukupuolen sijaan kypsemmin uudenslaisin tekijöin, kuten kuljettajan ajokunnolla, vireystilalla ja kyvyllä keskittää huomio ajotilanteeseen. Naisten autoilua tulisi arvottaa eri mallien mukaan kuin miesten autoilua sillä he suhtautuvat siihen täysin eri tavalla. (Koski 2000, 134-137.)

Kosken tutkimustulosten valossa tiepalvelumiehistä ja naisista löytyy paljon yhteistä. Kuten olen aiemmin esittänyt, mielestäni myös tiepalvelumiehet pitävät autoa naisten tapaan vain kulkuvälineenä, he eivät sisällytä siihen tunnelatausta merkin tai mallin suhteen. Ehkä juuri suhtautumisesta autoon välttämättömänä käyttöesineenä johtuu myös se, että useimpien tiepalvelumiesten mielestä auto kuuluu yhtä selvästi naisille kuin miehillekin.

Tiepalvelumiehet pitävät naisia yhtä hyvinä – tai yhtä huonoina kuljettajina kuin miehiäkin. Tiepalvelumiehet ovat siis asenteiltaan varsin edistyksellisiä, vaikka useimmat tiepalvelumiehet ovatkin keski-ikäisiä. Mielestäni tämä on yllättävä tulos.

" Sitä mieltä kuin miesautoilijoistakin. Yhtä huonoja kuskeja kuin miehetkin. Sitä minä vaan ihmettelen että monessakin perheessä se isäntä sanoo, että sinä eukko istut siinä vieressä, minä ajan. No helvetistäkö se kokemus sille rouvalle tulee kun se ei pääse ajamaan. Mulla jos sattuu olee herkkupala siinä vieressä, niin minä oon monesti sanonutkin et siin on auto aja, kyl minä oon ajanu ihan tarpeeks. Nautin et saan välillä istuu väkärin penkillä. Ei mulla niin poltetta oo et aina pitää päästä ajamaan. " (Kaide)

Luotan kyllä Kosken tuloksiin jonkin asteisesta yleisestä asenteen muutoksesta suhtautumisessa naisiin autoilijoina, mutta uskon että jos samaa olisi kysytty keltä tahansa suomalaisilta miehiltä, vastaus olisi varmasti ollut erilainen kuin tiepalvelumiehillä. Tiepalvelumiesten suhtautuminen naisautoilijoihin johtuu varmasti osaltaan heidän käytännönläheisestä

suhtautumisestaan autoiluun ja siitä että he ovat nähneet monenlaisia autoilijoita. Suhtautumisessa on mukana myös aavistus tiepalvelumiehen roolin tuomaa liikennevalistuksellista näkemystä.

" Sitä oon monille naisille sanonu et jos on mahdollista niin ajakaa eri autoilla, eri merkkisillä ja mallisilla, ei sillä samalla autolla vuodesta toiseen. Jos on mahdollista vaihtaa autoja niin vaihtakaa, ajakaa rohkeesti eri kaupungeissa, ei ne liikennemerkit muutu eri näköisiks. Ajamalla se kokemus tulee.. ajamalla kelillä kuin kelillä. Siitä tulee se varovainen autoilija. " (Kaide)

## 8. MIEHINEN AUTTAMISYHTEISÖ

### 8.1 Kuka on hyvä tiepalvelumies?

Kysymys ihanteellisesta tiepalvelumiehestä oli mielenkiintoinen. Kuinka yhteisön jäsenet itse määrittelevät hyvän tiepalvelumiehen ominaisuudet? Kaikki haastattelemani tiepalvelumiehet ymmärsivät, että tulee puhua nimenomaan ihanteesta eikä välttämättä olemassaolevasta hyvästä tiepalvelumiehestä. Kukaan ei maininnut hyvää tiepalvelumiestä nimeltä. Vaikka puhuttiin ihanteesta, kuvaukset olivat hyvin todentuntuksia. Voisi ajatella jopa, että miehet kuvasivat pieniä tavallisia asioita. Siitä minulle tuli jälleen ajatus että tiepalvelussa on kysymys mm. Anttosen ja Tedren (54-55) kuvaamasta hoivan näkymättömyyden tekemisestä näkyväksi. Kuten Anttosen ja Tedren kuvaamassa hoivatyöajatuksessa, myös tiepalvelussa on kyse siitä, että auttaminen sisältää paljon käytäntöjen sisään kätkeytyntä tietoa.

" Jos ihan semmoinen kuvitteellinen henkilökohtainen ihannetiepalvelumies niin sillä ois rahaa ihan tolkkottomasti ja sellainen korjaamo mukana. Sillä ois varaosaliike itellä ja kaikista mahdollisista autoista nää tiedot päässä, vähintään tietokonepäätte millä se pystyy kaikki autot plärään tuolla, et se ois semmoinen ihanne. Pystys korjaamaan... Sellainen todellinen tiepalvelumies, se osaa käyttäytyä fiksusti, se ei tavoittele omaa etua, se on riittävän korjaustaitoinen, osaa sanoa ei, osaa lyödä hanskat naulaan jossakin vaiheessa että ei pysty, jatkakoon viisaammat. Osaa hoitaa ne ihmiset niin et kukaan ei loukkaannu, siis loukkaannu näin niinku suutu. Monta kertaa autot on hirveen arvokkaita ja niissä on arvokasta tavaraa sisällä, saadaan se auto semmoiseen paikkaan et se ei oo kenenkään pitkäkyntisen tavoitettavissa. Se osaa niinkun hoitaa sen tilanteen loppuun asti. " (Jari)

" No symppis, sympaattinen kaveri, mitä oon tos jo kertonu moneen kertaan sitä et sosiaalinen ihminen ja hommansa osaava ja hallitseva ja ja monipuolinen kyvyiltään

että hallitsee monia osa-alueita... Moni asiakas.. no tää on niin monipuolinen.. on ihan psykiatriaakin läheltä viittavaa et tuo on niin laajakirjoinen tuo asiakaskunta et täytyy osata kuunnella asiakkaita.. heillä on tunnollaan ja mielellään asioita monesti joita ne haluaa kertoa ja puhua. Ja se että on puolueeton sillei, et monellakin asiakalla on jokin negatiivinen kanta johonkin asiaan, ei ota kantaa siihen. Muuten se voi olla lopullinen niitti et asiakkaalle jää negatiivinen kuva saamastaan palvelusta et se kyl tämmösiin juttuloihin perustuu. Ja kun osaa näissä kaavoissa pysyä niin se musta on ihannetiepalvelumies. " (Kaide)

Vapaaehtoiselle tiepalvelumiehelle ei voida eikä miesten itsensä mielestä pidäkään asettaa tarkkoja ulkonaisia, kuten esim. teknisiä tai ammatillisia pätevyysvaatimuksia. Ihmissuhdetaidot, ensiaputaidot ja auttamishalu ovat tiepalvelussa vähintään yhtä tärkeitä ja jopa tärkeämpiä kuin korjaustaidot.

" Se ei tuu niistä, et sä oo välttämättä hyvä tiepalvelumies jos sä tiedät paljon asioita, et sä oo vielä silloin hyvä, ei sitä voi vielä sanoo et ois hyvä tiepalvelumies, täytyy olla se kokonaisuus. Tarvii osata just niinkun käyttäytyä, sit sun pitää osata autoista se mikä sun tarvii, eikä se oo vaikka sul ois kuinka puhtaat haalarit tai meet ite komeella uudella autolla, pirssillä kaarrat siihen pihaan niin et sä oo vielä kunnan tiepalvelumies. Sen tiepalvelumiehen pitää venyä kuin kuminauha, ja sen pitää sietää sanomista, koska ne on hirveen äkäisiä monetkin ihmiset, sen pitää osata se ihmissuhdepuoli. Senkun saa kuntoon, siinä on puoli voittoa. Vaikka sä et ymmärtäis yhtään mitään mitä sille autolle on tapahtunu, niin jos saa sen kontaktin asiakkaaseen hyväksi ja päästään porukalla ruotimaan mitä tehdään, millaiset on mahdollisuudet ja näin, niin se on monta kertaa paljon yksinkertaisempi se homma kaikille. " (Jari)

Samaa mieltä on myös pitkäaikainen tiepalvelumies ja tiepalvelutoimikunnan puheenjohtaja Lauri Lindroos (2000) kuvatessaan tiepalvelumiestä terveyskeskuslääkäriksi, jonka tehtävä on diagnosoida tilanne ja ohjata avun tarvitsija eteenpäin. Kaikkia asioita ei ole tarpeen yrittääkään ratkaista tien päällä, tärkeintä on saada tilanne hallintaan ja rullaamaan. Myös tiepalvelumiehet ovat sisäistäneet tämän hyvin.

" Se mitä tarvitaan aina on arviointikyky, mihin kannattaa ryhtyä ja miten. Tilannearvio, tehä se karkee arvio olemassa olevasta viasta, mahollisuuksista laittaa ja korjata se.. jos esimerkiks on moottori leikannu kiinni, öljyt tullu pihalle.. ei oo mitää järkee kenenkään alkaa siellä tien poskessa vaihtaan sitä moottoria elikkä tehä tilannearvio, sillekin on annettu ihan ohjeistokaavat, arviot mitä tuolla tien poskessa kannattaa tehä. Siel on et puol tuntia tuolla tien poskessa, mut se ei käy kenenkään kohalla. Saattaa se käydä varttitunnissakin, käyt vaihtaa yhen sulakkeen ja homma jatkuu taas. Mut kyllä meillä täällä (oma piirinsä) on ollu se tavoite et vaik se menee yli puolen tunnin se homma niin ei katota sitä kelloo.. monissa hommissa menee poikkeuksetta useempi tunti kiireestä riippuen jos on asiakkaita jonossa ei ruveta tuntitolkulla tekemään vaa pikimmiten koitetaan saaha se, nähään että siinä menee monta tuntii ja muita asiakkaita

on jonossa niin hoidetaan se auto mieluummin korjaamolle, mut se on niinku et jos on aikaa tehdä ja on viitseliäisyyttä nii tekee homman loppuun.... " (Kaide)

Tiepalvelussa korostetaan palveluhenkisyttä ja sitä että toiminnan tarkoituksena on pelastaa ihmiset maantieltä. Ajatukseen ihanteellisesta tiepalvelumiehestä sisältyy usein ajatus suuresta auttamisen ja palvelemisen halusta, mutta siten samalla yksi tiepalvelun ristiriidoista ja ikuisuuskymsymyksistä: voiko kaikkia auttaa?

" Auttamisen tasolla ajatukset eroaa. Vanhemmat miehet ei tee puolta tuntia enempää. Meillä on täällä porukka jotka on saatu noottiaki siitä ku liikaa autetaan. " (Keke)

" Se on kansanluonne että kaveria pitää jelpata, mut ei tiepalvelumieskään voi kaikkea. Koulutuksissa oikeen painotetaan, että älkää nyt jumaliste viettäkö unetonta yötä ku ei se ikivanha satakaksseiska fiiatti lähteny käyntiin. Niin kova on auttamisen halu, että on oikeen huono omatunto. " (Repa)

## 8.2 Ammatillinen ja vapaaehtoinen auttaminen: kutsumustyötäkö?

Tiepalvelumiehet pitävät ammatillista apua vapaaehtoista jäykempänä. Palkkatyön luonne tekee siitä rutiininomaista, vapaaehtoisuudessa on enemmän positiivista energiaa ja tekemisessä henkilökohtaisempi luonne.

" Vapaaehtoistoiminnassa apu menee suoraan perille ilman byrokratian rattaita, se on suoraa apua. Tulokset näkyy heti, minä ainaki tykkään siitä " (Rude)

" Tietysti virallinen apu, nii ne tekee työkseen, poliisit ja sairaalat ja tämmöset se on niitten työtä. Se on mun mielestä paljon jäykempää apua. Sit jos tulee vapaaehtonen avustaja siihen, niin se menee epävirallisemmaks, sillei niin sanotusti se auttaminen ja se on sillei henkilökohtasempaa ja paljon miten sen vois sanoo - lämpösempää apua vapaaehtoispuolella. Kumpikin saa jotain." (Jari)

Juuri auttamisen välittömyys ja se että antaessaan myös saa, ovat tärkeitä syitä tiepalveluun osallistumiselle.

Ympäri vuorokautisen ja samalla ammatillisen tiepalvelun suunnitelmissa osaa tiepalvelumiehistä epäilyttää mahdollinen tiepalvelun luonteen muuttuminen. Positiivisuuden ja henkilökohtaisuuden pelätään katoavan. Samoin arvellaan tulevan ristiriitoja vapaaehtoisten ja ammattilaisten välille.



" Se ammatillinen tiepalveluhan koostuu tavallaan vapaaehtosesta organisaatiosta sekin. Et siihen lähtee tavallaan vapaaehtosesti korjaamot, et tavallaan vapaaehtosesti lähtee tien päälle, sehän on vapaaehtonen ja ketä sinne nyt kysytään.. aluks se varmaan lähtee ihan hyvin, mut veikkaanpa et jossain vaiheessa se tökkää se touhu, et se ei oookkaan enää vapaaehtosta. Ympäri vuorokautinen tiepalvelu se menee jossain vaiheessa työks, siitä tulee jossakin vaiheessa sellainen jäykkä organisaatio. " (Jari)

" Ne syö toisiaan ei se kyllä onnistu.. vapaaehtoinen jos muuttuu kiireelliseksi et koko ajan pitäis olla. Siitä tulee eripuraa kateutta ja kasvavia vaatimuksia " (Kaide)

Tiepalvelun tarvetta maanteilla pidetään suurena. Osa tiepalvelumiehistä olisi valmis omalta kohdaltaan vastaamaan jopa ammatillisen tiepalvelun haasteisiin. Ammatillistumisesta huolimatta uskotaan, että vapaaehtoisia tarvitaan aina.

" Jos tästä tulis 24 tuntia päivystys niin minä olisin heti valmis lähteen... (tauko) Tietysti meitä pitää ja pitäis jatkossakin kouluttaa koko ajan lisää, onhan meillä jo nyt näitä... on assistance -sopimuksiin liittyviä koulutuksia autoliikkeissä ja muita yhteistyökuvioita. Sehän niissä (tarkoittaa ammatillista tiepalvelua ja nykyisiä assistance -sopimuksia) on hyvää, että saa aina varmasti sen palkan. " (Rude)

Yhtenä auttamistyön esimerkkinä haastattelussa kysyttiin tiepalvelumiesten suhtautumisesta sosiaalityöhön. Sosiaalityötä pidettiin arvokkaana ja tarpeellisena yhteiskunnan osana. Miesten puheesta kävi ilmi, että sosiaalityöntekijöitä pidetään oman alansa ammattilaisina. Sosiaalityön kenttä koetaan laajaksi.

" No se on aika tärkeä osa hädän hetkellä.. (tauko) ..jos mökki palaa, niin siltä puolelta tulee uuvet kampeet ja vehkeet tai käytetyt saa, siinä vaiheessa saa tukea ja jossakin muussakin.. puutetilanteessa. " (Jari)

" No henkilökohtainen kokemus mulla on heistä (sosiaalityöntekijät) positiivinen, ei mulla oo mitään negatiivista heistä, oma elämäni on ollu erittäin paljon riippuvainen heidän kanssaan yhteyden pitämisestä.. kun on erotilanne takana niin siinä on nää lapsen yhteishuoltajuudet ja kaikki niin mulla on ihan positiivinen kuva siitä, että heillä on oma rikkansa rokassa.. kyllä.. moni ois ahdingossa jos sitä ei ois. " (Kaide)

Auttamisen kohdalla ilmeni osalla haastatelluista epäilyä siitä, ketkä oikeastaan tarvitsevat apua eniten tai saavatko oikeat ihmiset apua oikealla hetkellä. Kriittisyys sosiaalityötä kohtaan oli vähäistä, mutta ilmeni juuri siten, että niinsanotut "kunnon ihmiset" eivät saa sieltä apua, mutta jos asiat on jo täysin retuperällä niin sitten saa. Vapaaehtoistyön osalta taas keskusteltaessa siitä miten monenlaista auttamista on, yksi haastateltu esitti että hän kyllä hyväksyy auttamisen eri muodot, ainoastaan väärin perustein pyydettyä ja saatua apua hän ei hyväksy.

Tiepalvelumiehet eivät halua nostaa mitään auttamisen aluetta toisen yläpuolelle. Osallistumista autojen parissa tapahtuvaan auttamiseen perustellaan useimmin sillä, että se koetaan itselle sopivimmaksi. Tiepalvelun ja sosiaalityön väliltä löydettiin yhtäläisyyksiä. Haastattelemani miesten mielestä kummassakin on kyse eräänlaisesta kutsumuksesta. Molemmissa tehtävissä tekijä saa työstään kiitosta, mutta ei useinkaan kovin paljon.

" Kyllä joskus on niin että niiden avuntarvitsijoidenkin tulis aatella sitä tiepalvelumiestä. " (Sepi)

Osa ihmisistä ei tiedä tiepalvelun olevan vapaaehtoistoimintaa, vaan tiepalvelumiehille asetetaan liian kovia vaatimuksia, aivan kuin he olisivat ammatiltaan tiepalvelumiehiä. Tiepalvelumiehet kokevat välillä, että heidän pitäisi heti paikalla järjestää apua ja jos siihen ei pystytä, asiakkaat valittavat. Se on tiepalvelumiesten mielestä väärin, sillä tiepalvelua ei ole aina ollut ja pitkään se oli vain Autoliiton jäsenille tarkoitettua. Nyt sitä pidetään osittain itsestäänselvyytenä, kuten joitakin yhteiskunnan palveluita.

" Ne luulee että lähetään heti kun soitto tulee, vaikka tottakai meilläkin pitää olla oikeus ees käydä saunassa lauantai-iltana (naurua). Sit joku kattoo huuli pyöreenä kun meet paikalle ja viet kymmenen litran kannun bensaa kun se tänä päivänä maksaa kuus ja puol markkaa niin se on 65 markkaa, sanot et oisko realistinen että satasen heität. Te rahastatte tällä touhulla... ite oot ajanu kuuskytä kilometriä sen bensakannun kanssa ja sitten se on rahastamista, vaikka bensahan ei lopu kun omaa typeryyttään. Siinä vaiheessa kannattais käydä peilin kautta kysymässä että kukahan oli tyhmä, niin (naurua) mä oisin ainakin hirveen tyytyväinen, että joku viittii tuoda bensaa mulle ja oisin korvat luimussa kun näin pääsi käymään. " (Jari)

" Jos rehellisiä ollaan niin tää menee plus miinus nolla, tästä et rikastu. Että ennemmin sää köyhyt tässä tai joudut antamaan, et ne korvaukset on et onhan ne kaaviot olemassa, hinnastot joihin tää toiminta perustuu, kaikki apukäynnistykset ja kaikki on hinnoiteltu ja löytyy se hinnoittelu kaikille... Mutta se mitä sä saat tuolla tien poskessa.. no okei tällä keikalla sä pyydät asiakkaalta kolmesataa esimerkiks, et ajat nelkytä viiskyttä kilsaa pyydät kolmesataa siitä hommasta ja kirjoitat raportin siitä. Asiakas maksaa sulleerittäin tyytyväisenä hyvästä palvelusta kuussataa eli tuplaten sen mitä pyydät... Ei se mitään sulla on hyvä mieli et kerrankin sai vähän vaivan palkkaa tälle hommalle ja sai kulut pois. (tauko) Voi ostaa jotain niinku lisätarviketta autoon ja pari litraa enempi jäähytysnestettä tai jotain varalle jos on jollain vesiletku pamahtanu tien poskessa. Mut annas olla ku soi seuraava puhelu ja sä ajat taas sen viiskyttä kilometriä ja pyydät sen kolmesataa mut asiakkaalla ei oo kolmeesataa antaa tai ei ees sitä satasta. Et eiks tää oookkaan ilmasta tää, etteks työ ilmasiks autakkaa... voi kuule ku on tästä vähän kuluja mullekin ku mä tuolta viijenkymmenen kilometrin päästä ajoin niin meni vähä löpöö. Jollain tavalla pitäs saaha pois.. no ei oo asiakkaalla kirjoitat laskun.. otat riskin et se maksaa jälkeinpäin. Ei kuulu kuuna päivänä niitä rahoja.. niin se on plus miinus nolla. (naurua). " (Kaide)

Kulukorvausten periminen ei ole aina helppoa, koska toisaalta puhutaan vapaaehtoisuudesta ja hädässä olevien auttamisesta. Uuden näkökulman tiepalvelumiesten auttamistyöhön tuo se, että tiepalvelumiehet itse ovat useimmiten alemmaa keskiluokkaa eikä heidän palkkatasonsa ole korkea. Siitä huolimatta he haluavat auttaa ja keskittää rahavaransa muiden auttamiseen.

" Toiset pitäs ottaa huomioon, ihan yleisesti ottaen monella yhteiskunnan tasolla, auttaminen pitäs nostaa esiin... ajatusmaailmastahan se heijastuu, että haluaa tätä tehdä. Se mikä hyödyttää muitakin on minusta mieluisaa. " (Rude)

Tiepalvelumiehet ovat tottuneet harrastuksensa ihmettelijöihin.

" Melkein jokainen asiakas ihmettelee, ei ystävät ja tuttavat. Ne sanoo että sinä oot löytänyt oman harrastukses. Ne jotka mut tietää ja tuntee ne antaa arvo sille et se on oikeen asian puolesta ja et toi oikee sattuva homma sulle. " (Kaide)

" Tykkään hirveesti liikkuu autolla, niin se auttaminen sopii minusta hyvin samaan mukaan. Jos joku on avun tarpeessa nii pysähyn. Jo ennen ku olin tiepalvelussa pysähyin auttamaan." (Rude)

" Asiasta tietämättömät, ne jotka eivät tiedä, ikään ja sukupuoleen katsomatta, jotka eivät oo vaivautuneet. Informaatiota löytyy melkein joka huoltoasemalta, mitä on Autoliiton tiepalvelu. Eivät vaivaudu perehtymään elikkä ne haukkuu sellaista ja naljailevat asiasta mistä eivät tiedä yhtään mitään. Niitten on helppo ruveta mollaamaan ja huutelemaan, jos ne perehtyis asiaan eivät välttämättä tekis sitä. On toki pahaa tarkoittamatonta vitsailua mutta paljon niitäkin jotka on ihan tosissaan. " (Kaide)

Haastattelemani miehiä ihmettely ei vaivannut. Todennäköisesti he saavat voimaa ihmettelyjen kestämiseen tiepalvelumiesten muodostamalta omalta tiiviiltä yhteisöltä, mutta siihen tarvitaan myös ajattelua, toiminnan logiikan sisäistämistä ja sitoutumista tiepalvelun ydinajatuksiin. Mielestäni tiepalvelumiehet ovat hyvinkin pohtivia, he tietävät tarkasti mitä ovat tekemässä ja miksi. Kaiken käytännöllisyyden lisäksi tiepalvelussa on selvästi mukana syvällisempikin puoli. Tiepalvelumies leimautuu väistämättä –tai ehkä pitäisi sanoa että aktiivisen toiminnan kautta haluaa leimautua ja kertoa toiminnallaan omista arvoistaan – ja juuri se kertoo kutsumustyöstä.

" Sosiaalityötä, niin kuin ei tätä tiepalveluakaan, ei tehdä pelkästään rahan vuoksi. Pitää olla kokemus siitä, että tämä on työnä eniten antava ja että pystyn itekin antaa jotakin toiselle ihmiselle... ei siinä ammatillinen pätevyys tai oma ansioituneisuus ole tärkeintä." (Juhani)

### 8.3 Auttaminen elämäntapana

Auttamishalu ja vapaaehtoisuus ovat tiepalvelua kuvaavia asioita, jopa siinä määrin että ne korostuivat jo edellisessä kappaleessa kuvattaessa liittymistä tiepalveluun. Tiepalvelumiesten suhtautuminen auttamiseen ja vapaaehtoisuuteen on positiivinen. Heidän mielestään on luontevaa liittyä auttamisjärjestöön. Havaintojeni mukaan tiepalvelumiehet jakavat yhteisen palvelu-, auttamis- ja vapaaehtoisuusasenteen ja sen vuoksi heidän muodostamaansa tiepalveluyhteisöä – Autoliiton tiepalvelua – voi mielestäni perustellusti kutsua auttamisyhteisöksi.

Määrittelen auttamisyhteisön siten, että sen toiminta rakentuu auttamiselle ja palvelulle, toimintaan sitoudutaan pitkäksi ajaksi ja siihen käytetään paljon aikaa. Näin auttamisesta ja auttamisyhteisöön kuulumisesta muodostuu tiepalvelumiesten elämäntapa.

Tiepalvelumiehet haluavat omalla esimerkillään näyttää mallia paitsi muille tiellä liikkujille, myös kaikille ihmisille. He viestittävät ympärilleen omia arvojaan, joista keskeisimpänä pidän auttamisen ja välittämisen tärkeyttä.

Liikkuessani mukana tiepalvelutapahtumissa, havaitsin että tiepalveluyhteisön sisältä jokaisesta piiristä ja osastosta löytyy muutamia tiepalvelumiehiä, jotka suhtautuvat tiepalveluun todella antaumuksellisesti – he ovat ottaneet sen lähes elämäntehtäväkseen. Elämäntapaa muistuttavassa auttamisyhteisössä nämä henkiset johtajat ovatkin tärkeitä. Toiminnalle omistautuneet aktiivit luovat henkeä ja sillä tavoin antavat voimia muille vaativassa toiminnassa mukana oleville. Tiepalvelun voima on mielestäni siinä, että nämä esikuvat omalla esimerkillään kannustavat muita niin sanottuja rivimiehiä jatkamaan, kun taas rivimiehet ovat varsinaisen toiminnan ja tiellä näkymisen kannalta ensiarvoisen tärkeitä.

" Me ollaan aika pienellä porukalla pystytty pitämään näin hyvä systeemi. Mut en tiää oisko ees parempi jos ois kaksikymmentä enemmän. " (Repa)

Auttamisyhteisössä nämä esikuviksi kutsumani aktiivit erottuvat ainakin harrastusvuosiensa perusteella. Toinen lähes yhtä varma tunnistamistapa on tehtävien määrä. Esikuvilla on paljon erilaisia luottamustehtäviä ja suhteita tiepalveluyhteisössä ja sen ulkopuolella. Kolmas

erottamistapa on tiepalvelumiesten tarinoiden ja juttujen kuunteleminen. Jo lyhyen ajan jälkeen voi jutuissa vilahtelevien nimien toistumisesta, painotuksista ja äänensävyistä päätellä kenellä on henkistä valtaa ja arvostusta yhteisössä.

Olen pohtinut, keskittykö kaikissa harrastusyhteisöissä henkinen valta ja arvostus yhtä vahvasti aktiiveille ja esikuville. Mielestäni kaikissa yhteisöissä henkinen valta ei keskity, vaan tiepalvelun kohdalla kyseessä on aivan oma ilmiönsä. On monia harrastuksia, joissa valinnanvapaus ja yksilöllisyys korostuvat aivan eri tavalla. Esimerkiksi kalastusseuraan, urheiluseuraan tai vapaapalokuntaan kuuluvilla voi olla hyvinkin yksilölliset intressit ja jopa tavat harrastaa.

Monissa yhteisöissä ei ole kovin vahvaa normia hyvästä tai oikeasta omistautumisesta harrastukselle. Vaikka normi olisikin olemassa, se liittyy lähinnä kilpailun kautta havaittuun paremmuuteen tai ongelmien ja tehtävien ratkaisemiseen. Tiepalvelussa erona on se, että yhteiset normit ovat vahvoja ja esikuvat vahvistavat niitä omalla tinkimättömyydellään. Tiepalvelussa tärkeimpinä normeina ovat auttamisyhteisölle tyypilliseen tapaan vaikeasti mitattavat arvostukset ja halut. Erilaisten hyveiden arvostaminen korkealle toiminnan lähtökohdina johtaa siihen, että tiepalvelussa erottaudutaan persoonan kautta ja yhteisesti arvostettuja hyveitä oikealla tavalla välittävät esikuvat pääsevät yhteisössä näkyville.

Yhtenä keskeisimpänä normina tiepalvelussa voidaan pitää omistautumista tai sitoutumista toimintaan. Ehkä sitä ei ole varsinaisesti tarkoitettu ehdottomaksi normiksi, mutta aktiiviset esikuvat välittävät omalla toiminnalla omistautuvalla esimerkillään sitoutumisen ajatusta eteenpäin. Tarkoituksena ei ole kuitenkaan velvoittaa ketään osallistumaan. Omistautumista ei ole ehkä oikein edes kutsua normiksi, sillä se ei negatiivisesti rajoita tai sen ei ainakaan ole tarkoitus rajoittaa tiepalvelumiehen vapautta. Useimmat itse haluavat esimerkin nähtyään osallistua aktiivisesti. Aktiivisuus nousee lopulta itsestä käsin, vapaaehtoisesti, mutta ehkä tätä kautta tavoitellaan osin tiedostamattomasti hyväksytyksi yhteisön jäseneksi tulemistä.

Tiepalvelussa erottaudutaan aktiivisuuden ja sitoutumisen kautta. Toki joukkoon mahtuu aina huumorimiehiä, jotka erottuvat porukasta hauskoilla jutuillaan, mutta pääsääntöisesti tiepalvelumiehet tulevat tunnetuiksi tapojensa, sitoutumisen ja erikoistaitojensa avulla. Nämä yleisimmät erottautumisen välineet ovat positiivisia ja vahvasti hyveellisiä – hyvän tiepalvelumiehen tuntomerkkejä.

Oikeastaan hämmästyttävää on aineistoni valossa se, että tekniseltä ja perinteisen miehiseltä kuulostavasta harrastuksesta, kuten tiepalvelusta nouseekin keskeisimpänä esille arvokeskustelu auttamisesta ja oikeasta tavasta toimia. Näin todella on jo pelkästään suosittujen puheenaiheiden valossa. Tiepalvelumiehet ovat kiinnostuneita pohtimaan auttamisen tärkeyttä, oman osallistumisensa syitä ja ammatillisen ja vapaaehtoisen auttamisen eroja. Ihmissuhdetaitoja ja palveluhenkisyttä pidetään yleisesti tärkeinä ihanteellisen tiepalvelumiehen ominaisuuksina. Tiepalvelu on luonteeltaan sellaista toimintaa, että siinä ei voi päteä kilpailemalla paremmuudesta tai kehumalla omia teknisiä taitojaan. Auttaminen ei ole tiepalvelumiesten mielestä yksinkertainen suoritus vaan persoonallinen kokonaisuus, joka vaatii kokonaisvaltaista paneutumista tehtävään.

Vaikka itse tiepalvelussa painottuukin selvästi käytännön tekeminen, laajemmin ajateltuna koko elämäntapa laajenee syvällisiksi arvostuskysymyksiksi ja niistä käytäviksi keskusteluiksi. Itse asiassa jo tiepalvelun käytännöllinen ydin eli itse auttamistapahtuma tien päällä, kätkee sisäänsä monia eettisiä kysymyksiä. Tiepalvelumiehet ovat pitkän linjan kokeneita korjausmiehiä, joiden ei niinkään tarvitse keskustella siitä, mitä työkalua pitäisi käyttää missäkin tilanteessa, vaan enemmänkin heitä askarruttaa miten erilaiset ihmiset ja erilaiset tilanteet tulisi huomioida. Tiepalvelumies on aivan kuin sosiaalityöntekijä tai hätäkeskuksen päivystäjä pohtiessaan, tuliko joku varmasti autetuksi oikealla tavalla.

Olisin ymmärtänyt arvokysymysten pohtimisen paremmin, jos kyseessä olisi suuremmin kriisityö, kuten esimerkiksi seurakunnan palvelemaan puhelimen vastaaminen. Tiepalvelusta ei voi etukäteen arvata, että öljyisten käsien takaa paljastuu pohtiva ja arvoista keskusteleva mies. Tiepalvelua tutkimatta olisi helppoa arvella sen olevan luonteeltaan käytännön tekemisestä ja korjaamisesta kiinnostuneiden harrastuspiiri. Tiepalvelu on toki sitäkin - moni haastatelluista korostaa saavansa nautintoa juuri tekemisestä ja ongelman ratkaisusta. Tiepalvelumiesten tapaamisissa innostutaan yhdessä ruotimaan korjausniksejä ja hehkutetaan vaikeilla, mutta selvitetyillä korjaustilanteilla.

Nautintoa saadaan kuitenkin niin paljon myös auttamisesta ja muiden ihmisten autetuiksi tulemisesta, että on perusteltua kutsua tiepalvelua ensisijaisesti auttamisyhteisöksi. Käytännön tekeminen ja rakkaus autoa kohtaan ikään kuin hiipuvat taka-alalle etsittäessä toiminnan suurinta innoittajaa.

#### 8.4 Miehen vai perheen ehdoilla?

Tiepalvelumiesten yllättävästä innosta arvokeskusteluihin kertoo sekin, että jopa lasten kasvatus nousee esille kesken tiepalveluasioiden. Koko perheen panos ja tuki onkin tärkeä tiepalvelun onnistumiselle. Useimmat tiepalvelumiehet ovat sitä mieltä että on oikein ottaa perhe mukaan auttamiseen. Erityisesti vuotuiset tiepalvelupäivät ja juhlapyhien operaatiot ovat koko perheen yhteisiä tapahtumia.

" Kannattaa, kannattaa, tottakai sulla on juttukaverikin silloin. Ja sitten ainakin meillä kakarat, ne on aika ylpeitä siitä että iskä on tiepalvelumies. Siitä kannattaa tehdä koko perheen yhteinen... niin, yhteinen harrastus. Se on mahdollista. Sinne voi lähteä ja tottakai jos mä päivystän, emäntä voi hoitaa mun päivystystä puhelimella ihan yhtä lailla kuin minäkin. Kun se tietää ja tuntee kaverit niin eihän siinä oo mitään, se järjestää sinne tiepalveluapua ja.." (Jari)

" Kumpikin istutaan niin mielellään autossa ettei siitä ongelmaa tuu. " (Rude)

"Yhessä tähän tätä tehään, että ei tää ainakaan yhteisestä ajasta oo meillä pois. " (Keke)

" Mä en sillein henkilökohtaisesti tiedä, et meillä ainakin emäntä, se tykkää olla sillei taustatukena. En usko... et jos jossain huushollissa emäntä ei siedä tätä touhua eikä halua, niin vaikee on harrastaa. Uskoisin ainakin. " (Jari)

Perheen vahva mukanaolo on periaatteessa ymmärrettävää. Ilman perheen tukea olisi mahdotonta toimia, sillä harrastus vaatii niin paljon ajallista ja rahallista panostusta. Siinä mielessä mukanaolo tuntuu kuitenkin kummalliselta, että kyseessä on kuitenkin miesten miehinen ja oma harrastus. Muu perhe otetaan jopa yllättävän hyvin vastaan miesten reviirille. Tästä on hyvänä esimerkkinä yhteisön suurin vuosittainen tapahtuma - tiepalvelupäivät - joka on erityisesti suunnattu koko perheelle.

Perheen keskeinen paikka tiepalvelussa on omiaan lisäämään vaikutelmaa auttamisyhteisöstä. Tiepalvelu on yhteisö, joka rakentuu auttamisen ja lähiyhteisöllisyyden, kuten perheen ja kavereiden ympärille.

Perheen mukanaolo herättää paljon kysymyksiä. Tehdäänkö tiepalvelua enemmän miehen vai perheen ehdoilla? Odotin suurempia ristiriitoja siinä, mitä puoliso ja perhe odottaa ja mitä itse mies odottaa tiepalvelulta. Tiepalvelupäivät ja miesten haastattelut antoivat yllättävän positiivisen kuvan tiepalvelun sovittamisesta yhteen perhe-elämän kanssa. Ainoastaan

tiepalvelun ajallinen sitovuus ja ajan jääminen pois joltakin muulta nousivat esiin. Oma kysymyksensä onkin, millaisen kuvan puoliso ja perhe olisivat antaneet tiepalvelun ja perhe-elämän yhteensovittamisesta.

### 8.5 Tiepalvelun merkitys miehenä olemisen kannalta

Autoliiton tiepalvelumiehet eivät ole aivan tavallisia autoilijoita eivätkä myöskään perinteistä mieheyttä toteuttavia miehiä. Tavallisuutta tai normaaliutta on tietysti aina vaikea ja usein tarpeetontakin määritellä, mutta tiepalvelumiesten kohdalla esiin nousee monia asioita, jotka erottavat heidät yleisestä autoilijoiden tai miesten synnyttämästä mielikuvasta. Vapaaehtoisuus ja sitoutuminen ovat miehelle epätyypillisiä valintoja, varsinkin kun kyseessä on hoivatyöhön verrattava auttamistehtävä autoilun parissa.

Tiepalvelu on vahvasti ideologista toimintaa, johon osallistuvat omistautuvat sille elämäntavan luonteisesti.

Tiepalvelussa näkyy sama positiivinen ryhmähulluus kuin Miessakit ry:n toiminnassa, partiossa tai metsästysseuroissa. Tiepalvelu poistaa miesten väliltä raja-aidat, kuten erilaiset arvoasemat ja perhetaustat. Tiepalvelu mahdollistaa miehelle yhteisöön kuulumisen lisäksi mahdollisuuden toteuttaa omaa mieheyttään olemisensä ja tekemisensä kautta.

Tiepalvelun avulla rakennetaan omaa mieheyttä. Tiepalvelusta on löytynyt tiepalvelumiehille omalta tuntuva mieheyden toteuttamistapa tai sitten tiepalvelun sisältämää mieheyttä pidetään niin tavoiteltavana, että yhteisöön halutaan liittyä lisäarvon saamiseksi omaan elämään. Uskon että omalta tuntuva miehisyyden toteuttamistapa liittymisen syynä on lähempänä totuutta ainakin suurimman osan kohdalla. Tämän voi päätellä jo siitä, että lähes kaikki uudet tiepalvelumiehet tulevat mukaan kutsumismenettelyllä, eli he tuntevat jo ennestään jonkun tiepalvelumiehen ja omaavat hänen kanssaan yhteiset arvot.

Miestutkija Elisabeth Badinterin (1993, 16; 47; 104-107) mukaan mieheksi ei synnytä vaan tullaan vasta monien kamppailujen, erottautumisen ja liittymisen kautta. Mieheys siis hankitaan usein kipeässäkin prosessissa. Mieheksi tuleminen on tahdonalaista toimintaa, joka ei nykyajan epäselvässä ja erityisesti mieheyden osalta pirstoutuneessa todellisuudessa ole helppoa. Yleispätevää mieheyttä ei ole olemassakaan, vaan se vaihtelee eri maissa, kulttuureissa,



yhteiskunta- ja ikäluokissa. Samaa mieheyden rakentamista on tarkastellut myös Mikko Lehtonen (1995, 14-17), joka korostaa mieheyden kulttuurista tuottamista ja sitä että mitään mieheyden malleja ei ole ennalta olemassa, vaan ne on aina tuotettu todellisuudessa.

Tiepalvelu on yksi mahdollisuus oman miehisen identiteetin tavoitteluun tai rakentamiseen, mutta onko se hyvin toimiva yhteisö? Toimivalla yhteisöllä tarkoitan yhteisöllisyyden varaan rakentuvaa yhteenliittymää, jonka olemassaolo ja kehittyminen perustuu aktiivisten osallistujien henkilökohtaiseen panokseen. Tiepalvelulla on hyvät edellytykset, sillä tiepalvelumiehiä voi pitää taustojensa ja arvostustensa perusteella varsin yhtenäisenä joukkona, jolla on varsin selkeä yhteinen päämäärä: tielläliikkujien auttaminen. Kentällä toimivien tiepalvelumiesten välillä ei ole rajuja hierarkioita ja kaikkia yhdistää käytännönläheinen tekeminen.

Victor Seidlerin (1992, 15-22) mukaan miesten väliset suhteet syntyvät asioiden tekemistä varten. Käytännönläheiset aktiviteetit halutaan jakaa muiden miesten kanssa ja niiden kautta peilata omaa toimintaa ja omaa mieheyttä. Samalla yhteyden tavoittelulla rakennetaan myös omaa turvallisuutta. Tiepalvelun ajattelu oman turvallisuuden tavoitteluna on vaikeaa, sillä tiepalvelumiehet vaikuttavat niin tasapainoisilta ihmisinä. Toisaalta aineistoni mukaan me-hengen merkitystä ja toiminnan palkitsevuutta korostettiin osallistumisen syinä. Se osaltaan vahvistaa ajatusta auttamisen kahdenlaisesta merkityksestä: auttamista ja lähiyhteisöllisen turvan hakemista muita, mutta myös itse varten.

Tiepalvelumiesten mielestä heidän yhteisönsä kuuluvat ovat samanhenkisiä. Miesten mielestä tiepalvelun kautta tulee paljon jaettavaa ja voi kokea henkistä yhteyttä muiden miesten kanssa, jotka ovat kokeneet vastaavia tilanteita. Tiepalvelumiesten mielestä ei voi kuvitellakaan yksin harrastavaa tiepalvelumiestä, sillä auttamistapahtumassa tarvitaan ainakin tuttuja varaosamyymiä ja muiden tiepalvelumiesten neuvoja. Tiepalvelu on siis intressiyhteisyyden ja sitä kautta syntyvän perinteisen ystävyuden lisäksi myös yhteistyötä ja avunantoa. Osaan tiepalvelumiehistä pidetään enemmän yhteyttä myös harrastuksen ulkopuolella. Perheet ovat keskenään ystäviä ja monet tiepalvelumiehet ovat rakentaneet jopa omakotitaloja yhdessä. Tiepalvelua voi aineistoni valossa, tosin ehkä hieman kärjistetysti ajatellen, pitää myös oman avun ryhmänä esimerkiksi työttömien yhdistyksen tapaan.

Tapaamani tiepalvelumiehet puhuivat mielellään pehmeistä arvoista. Heidän mielestään tiepalvelussa ovat pehmeät arvot hyvällä tavalla esillä. Pohdin jatkuvasti mitä he oikeastaan tarkoittavat pehmeillä arvoilla? Esiin nostettiin usein auttamistilanteessa onnistuminen, ystävyysuhteet ja lähimmäisten auttaminen. Tulkintani mukaan tiepalvelu on vaihtoehtoista mieheyttä. Tiepalvelumiehet viestittävät auttamisen ja välittämisen arvomaailmaa, jota ei liitetä perinteiseen mieheyteen.

Tiepalvelumiesten mielestä avustusten määrillä tai muilla asioilla kilpaileminen ei sovi tiepalvelun ajatukseen. Joskus harvoin sitä on esiintynyt, samoin omien väärin tapojen käyttämistä ja väärällä tavalla Autoliiton nimissä esiintymistä. Varsinaista hierarkiaa tiepalvelussa ei ole, tehtäviinsä nimitetyt henkilöt ovat samalla tavalla tiepalvelumiehiä kuin muutkin. Heidän tehtävänä on toimia linkkinä keskustoimiston ja piirin välillä. Tiepalveluasiamiehiä pidetään tarpeellisina, jotta toiminta pysyisi sille tarkoitussa muodossa.

Tiepalvelu on eräänlaista elämäntapatyötä. Samalla siihen liittyy ajatus auton mukanaan tuomasta vapaudesta. Taksiautoilijoita tutkinut Toiskallio (1996, 20-21; 34-36) puhuu samasta asiasta. Hänen mukaansa taksissa yhdistyy kaksi autoilun sisältämää vapauden lajia, positiivinen ja negatiivinen vapaus. Positiivisen vapauden mielessä auton avulla kuljettaja pystyy toteuttamaan itseään. Taksiautoilussa tämä vapaus ei ole niin keskeistä kuin muussa autoilussa. Negatiivinen vapaus näyttäytyy paljon merkittävämpänä: autolla pääsee pois, irti lihasvoiman kahleista. Autoon sisältyy länsimaisen ajattelun myönteinen perusvire. Taksiautoilijoiden suhde autoihin vaihtelee fanaattisuudesta välinpitämättömyyteen. Myös vapaus pysyy epämääräisenä ja monitahoisena. Työn kautta on mahdollista saavuttaa monia vapauden piirteitä ja juuri se on kiehtovaa.

Taksiautoilijat, kuten tiepalvelumiehetkin korostavat sitä kuinka työ ei ole sidottu kelloon. Toisaalta kumpikin työ on sidoksissa kelloon, takseilla ajankäyttö on sidoksissa palkkaan ja tiepalvelumiehillä aika on tarkasti jaettavissa olevaa vapaa-aikaa. Sulkusen (1994, 13-14) mukaan työ, koulutus, perhe ja vapaa-aika erottuvat toisistaan ihmisten elämässä jo senkin takia, että niitä harjoitetaan eri paikoissa ja eri aikoina. Ajankäyttö ja eri paikat luovat erilaisia merkityksiä ihmisten elämään.

Taksityö kuten tiepalvelukin muokkaa vuorokausirytmiiä, sosiaalisia suhteita ja koko elämäntapaa. Taksityö marginalisoi tekijäänsä sosiaalisesti. Elämänrytmiin kuitenkin alistutaan

välttämättömänä pahana tai siitä ei ainakaan paljoa valiteta. Toiskallio on kysynyt ajankäytöstä myös kuljettajien vaimoilta saaden vastauksiksi useimmiten, että itsehän valitsin mieheni. Elämäntapatyöluonne on taksikuljettajien ja –yrittäjien mielestä ainoa tapa menestykseen. Siihen perustuu osa kiehtovuudesta, taksiryrittäjät ovat itse vastuussa valinnoistaan ja menestymisestään. Samoin he ovat vapaita työpaikan yhteisöllisestä ajasta, kuten kiertävistä lomalistoista. Koko elämää ajatellen elämäntapatyöluonne on kuitenkin vakava este vapaudelle. (Toiskallio 1996, 23-24; 26-27; 34-35.)

Taksityön ja tiepalvelun vertailu on vaikeaa, sillä taksityö on kuitenkin ammattityötä josta maksetaan palkka. Palkan ja elannon saamiseksi taksityö on monelle elämäntavan lisäksi pakkoratkaisu. Tiepalvelun elämäntapaluonteisuutta korostaa sen täydellinen vapaaehtoisuus. Yhdistäviä tekijöitä on kuitenkin monia, sillä myös tiepalvelu marginalisoi tekijäänsä. Parhaat loma-ajat ja perheen yhteiset viikonloput kuluvat tiepalvelun parissa, myös normaali autoilu kuten sukulaisvierailut jäävät auton käyttötarkoitusta tarkastellen vähemmälle kuin niin sanotussa tavallisessa perheessä. Tiepalvelumies käyttää perheensä autoa paljon tiepalveluajoon ja juhlapyhien partiointiin ja se on myös varustettu sen mukaan.

Tiepalvelumies ei siis ole aivan normaali auton käyttäjä eikä myöskään normaali vapaa-ajan käyttäjä. Siitä huolimatta hän ei koe menettävänsä mitään, päinvastoin saa mielestään paljon enemmän kuin muut ymmärtävätkään. Tiepalvelumies nauttii oman tiensä kulkemisesta yhdessä saman valinnan tehneiden toveriensa kanssa. He ovat vapaita, toteuttavat rohkeasti itseään ja ovat vastuussa omista valinnoistaan aivan kuten taksiautoilijatkin.

Monet esimerkit ovat osoittaneet että käytännönläheinen työ sopii miehelle. Juha Siltala (1994, 78-82) poimii esimerkkejä miesten elämäkerroista lapsuusvuosilta. Pojille tärkeinä näyttäytyvät isäkokemukset, joissa isä on ollut läsnä ja poika on teoillaan ansainnut ihailua. Pojan ottaminen mukaan metsätöihin tai muihin tärkeisiin käytännön töihin oli osoitus pääsemisestä miesten mittoihin. Samaa tekemisen kautta saatavaa arvonantoa osoittavat vanhat kansanviisaudet, kuten esimerkiksi ”käy jo miehestä riihellä”. Käytännöllinen tekeminen on kasvattavaa, se tarjoaa vahvistusta itsetunnolle ja tarjoaa mahdollisuuden kykyjen kehittymiselle.

Käytännönläheiset, voimaa ja teknisyyttä vaativat tehtävät ovat luonnostaan jääneet miehelle. Vieläkin moni tiepalvelumiehistäkin arvelee juuri fyysisen työn luonteen saavan naiset pysymään poissa tiepalvelusta ja muista perinteisistä miesten harrastuksista.

" Myytti siitä että mies ja auto kuuluu yhteen... Ei tarvis olla näin. Tietysti vaikeet sääolot ja lähteminen kuuluu ikäänkuin luonnostaan miehille, mutta toisaalta harjan varteen ei haluta ja siksi siitä tehdään tekosyy. Kyllä autettava saisi erilaisen kuvan jos olisi nainen auttajana - on erilaiset ajatukset - kahtiajakoa ei saa olla. Tiepalvelu voi olla koko perheen harrastus, lomamatkoilla vaan kyltti katolle. " (Juhani)

" Ehkä se karsii naisia tästä hommasta että tää on suht fyysistä. Fyysiset puitteet tulee peliin mukaan, moni nainen miettii että täähän on hirveen raskasta. " (Kaide)

Tiepalvelumiehet korostavat autoilun merkitystä omassa elämässään. Löydän autoista ja autoilusta ainakin kaksi puolta, jotka tulevat tiepalvelumiesten puheessa korostuneesti esiin. Ensiksi autoissa ja autoilussa on jotain ihailtavaa, jota ei ole aina edes helppoa selittää ja toiseksi auto on välttämätön ja käytännönläheinen apuväline, jota ilman ei tulisi toimeen.

Siltala (1994, 83) näkee muistelmien pohjalta isän merkityksen tienä ulkomaailmaan ja omien rajojen koetteluun. Juuri samalla tavoin autojen parissa hankitut taidot ovat avanneet tiepalvelumiesten maailmaa. Autosta on muodostunut heille kulkuväline, harrastus ja sosiaalisen sekä teknisen pystyvyyden osoittamisen väline.

Tiepalvelumiehet ovat jo sosioekonomisen asemansa puolesta hyvin yhtenäinen joukko. Heidän palkkatyönsä on kohtalaisen säännöllistä työajoiltaan, pääosin arkena ja päivisin. Myös nämä taustatekijät ovat osaltaan vaikuttamassa yhteisöllisyyden tunteeseen. He jakavat samat asiat muiden miesten kanssa.

" Ehkä se on se miehen poikamaisuus läpi elämänkaaren, miehiä kiinnostaa tekninen näprääminen enemmän kuin tyttöjä. Ja tyttöhän on pohjimmiltaan semmoisia hoivareita, toki poikkeuksia löytyy mut yleisesti ottaen. Pojat on poikia oli ne sit kaheksantoista vuotiaita tai kuuskymmppisiä, tekniikan kanssa näprätessä. " (Kaide)

Vaikka tiepalvelussa on paljon hoivan elementtejä, tiepalvelumiehet eivät ole palkkatyökseen hoivatehtävissä. Toki palvelualojen miehiä löytyy, mutta hekin ovat varaosamyymiä tai muita teknisen alan osajia. Aineistoni valossa onkin juuri niin, että miehisen palkkatyön vastapainoksi juuri tiepalvelusta löytyvä hoivan ja auttamisen ulottuvuus ja halu toteuttaa toisenlaista mieheyttä, on se joka saa mukaan toimintaan. Tiepalvelu on vaihtelua palkkatyössä toteutettavalla mieheydelle. Toisaalta tiepalvelu on ennestään tutun koneiden maailman myötä turvallinen paikka kokeilla uudenlaista mieheyttä.

" Miehisessä on poikamaisuutta... kyllä jututkin on harrastuksen parista. Mut kyllä naisetkin voi puhua näitä, jos harrastaa. No... sanotaan näin et poikien kanssa kun heitetään et läppää, et vou mikä misu meni tuolla, niin tottakai se on tosi miehekästä mut sen nyt sitten joku nainen hyväksyy tai sitten ei. " (Kaide)

Vaikka tiepalvelu on selvää elämäntapaluonteista hoivatyötä, tiepalvelun maailmasta tarinoineen ja tapoineen syntyy miesten myötä hyvinkin miehinen. Johtuuko tästä myös se että naisia on tiepalvelussa vähemmän? Ehkä tiepalveluun mukaan tuleminen on helppoa vain sellaisille naisille, jotka suhtautuvat autoiluun ja koko autoilukulttuuriin samoin kuin miehet.

Tiepalvelumiehet kokevat monenlaisia auttamistilanteita. Auttamistehtävät vaihtelevat, mutta myös autettavien suhtautumisessa ja käyttäytymisessä on eroja. Osa eroista suhtautumisessa johtuu selvästi autettavan sukupuolesta. Myös auttajan sukupuolen merkitystä pohditaan.

" Naisiasiakkaat ovat halukkaampia ottamaan vastaan samaansa palvelua ja ovat sitä herkempiä pyytämään. Miehinen jääräpäisyys on jätkillä monesti se, että ruvetaan neuvomaan ja pidetään niistä omista neuvoista kiinni. Mullekin on moni asiakas sanonut, että mulla on se ja se vika tässä autossa että tuu ja laita se vika kuntoon. Tuun paikalla ja katon että eihän sulla sitä vikaa oo, niin vastataan et kyllä se on siinä. Kun nainen taas on, et ai eiks hän huomannutkaan - huomattavasti pehmeempi. " (Kaide)

" Varsinkin silloin tuntee itsensä kilpailijaksi, kun tällä miespuolisella asiakkaalla on rouvansa matkassa ja tiepalvelumies tulee ja tavallaan näpäyttää sitä miestä kynsille siinä.. ja nainen varsinkin jos heittää yhtään hymyä tälle tiepalvelumiehelle, niin se on kiistatilanne välittömästi. Mies nolostuu naisensa edessä että perhana minä en nyt mahtanutkaan tälle jutulle mitään. " (Kaide)

Miehisellä alalla miehet eivät aina osaa ottaa apua vastaan, mutta toki löytyy poikkeuksiakin.

" On paljon miehiäkin jotka on tosi kiitollisia siitä sitten ja sanovat että on se hyvä kun on tollasia kavereita laittamaan. Myöntävät sen oman tyhmyytensä. Häviävä yks tai kaks prosenttia miehistä tai ylipäätään kaikista autoilijoista tietää ees mistä moottoriin lisätään öljyä. " (Kaide)

Auttajan ja autettavan sukupuolen merkitystä voidaan tiepalvelumiesten mielestä pohtia paljonkin. Ajatuksissa näkyy monella tavalla muutoshalukkuus. Kaiken ei tarvitsisi olla samoin kuin nyt on.

" En tiedä onko (auttaminen) kaikille helppoa miehenä, mutta minulle tämä on tunnetyötä ja... ihmisten käsittelyä en pidä vaikeana. " (Juhani)

" Tunne-elämä on miehillä ratkaisevasti muuttunut. " (Juhani)

" Miehet ja naiset ei erotu minun mielestä millään tavalla. Et jos naisella on ne tiedot ja kyvyt hoitaa sitä tiepalveluhommaakin esimerkiksi tai miehellä sitä niin sanottua naisten hommaa niin ei sil oo minkään näköstä merkitystä kumpi sitä hommaa hoitaa, mies vai nainen. Siinä mielessä minä oon täysin tasapuolinen että tervetuloa naiset joukkoon. Se on tyypistä kiinni. Ehkä se on naisten puoleltaki vaikuttanu että ei oo semmosta kiinnostusta tiepalveluhommaan kun miehillä mutta mulla ei oo mitään merkitystä sillä kumpi on se auttaja. " (Jari)

" Tottakai se ois tärkeätä. Saatais vähän uusia näkökantoja ihmisten mieleen. No nää vanhemmat kohta eläkkeelle jäävät on tietysti hirveen tiukkoja siitä, et eihän me naisia tänne oteta. Se on minun mielestä asennekysymys. Niitten täytyy oppia suhtautumaan että nainenkin voi yhtäläillä hoitaa sen homman. Monesti nainen on näppärämpi käsistään kuin mies jossain ahtaissa paikoissa, se on kylmä totuus. " (Kaide)

Tiepalvelumiesten itsensä mielestä auttajan henkilökohtaiset ominaisuudet ratkaisevat enemmän kuin sukupuoli. He itse eivät edes koe tiepalvelua niin selvänä sukupuolten vertailuna. He eivät ikään kuin kiinnitä mitään erikoista huomiota koko tutkimusongelmaani. Heille tiepalvelun luokittelu auttamistyöksi ei ole mikään ongelma. Se ei millään tavalla uhkaa heidän mieheyttään, päinvastoin toimiminen vapaaehtoisessa elämäntavaksi luettavassa auttamistyössä on heidän elämässään yksi kiinnostava vaihtoehto muiden joukossa. Tiepalvelu on asiana niin innostava ja tärkeä kaikille, että he haluavat kaikki mahdolliset sopivat ja kiinnostuneet sukupuolesta riippumatta mukaan yhteiseen asiaan.

## 9. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämä työni on ensimmäinen suomalainen tieteellinen tutkimus tiepalvelumiehistä ja tiepalveluun osallistumisesta. On mielenkiintoista, että aihetta ei ole aiemmin tutkittu miltään osin. Tiepalvelulla on pitkä kansainvälinen historia ja Suomessakin nykymuotoista tiepalvelua on ollut lähes viisikymmentä vuotta. Tiepalvelu on hyvin näkyvää erityisesti juhlapyhien partiointina ja se on ympäri vuoden vireästi toimiva vapaaehtoistyön muoto, jonka rahallinen arvo valtakunnallisesti liikkuu vuosittain miljoonatasolla.

Työssäni en ole keskittynyt tiepalvelun puitteisiin tai pelkästään sen toiminta-ajatukseseen, vaan olen käsitellyt tiepalvelumiesten kokemuksia ja ajatuksia. Tarkoitukseni oli tarkastella tiepalvelua yhteiskunnallisena ilmiönä. Mikä tiepalvelusta sitten tekee niin tärkeän tai

kiinnostavan? Miksi yhteisöjen arkitieto ylipäänsä on tutkimisen arvoista? Jokinen, Suoninen ja Wahlström (2000, 21) ovat sitä mieltä, että elämän merkitykset tuotetaan arkisten toimintojen kautta. Sen vuoksi ihmistutkimuksen on hyvä olla etnografista, mielenkiinnon tulee olla siinä mitä ihmiset tekevät ja miten sosiaalinen järjestys rakentuu ihmisten tekemisen kautta.

Tiepalvelun kohdalla pidän arkitietoa erityisesti sosiaalipoliittisesti tärkeänä. Tiepalveluun sisältyy paljon tietoa kolmannen sektorin toiminnasta, vapaaehtoistyöstä, miehenä olemisesta nykypäivän yhteiskunnassa ja uudenlaisesta lähiyhteisöllisyydestä. Tutkijana minulle on henkilökohtaisesti ollut tärkeää saada tiepalvelumiesten ääni kuuluville, mahdollisimman aidosti, mutta samalla saattaa se keskustelemaan yhdessä nykypäivän ilmiöiden ja teorioiden kanssa. Muuten kuin tutkimalla tiepalvelun arkitietoa ei voida saada näkyville, eikä myöskään pystyä osoittamaan sen merkityksellisyyttä.

Varsin pienen kvalitatiivisen aineiston ollessa kyseessä, tulee väistämättä mieleen tulosten luotettavuus ja yleistettävyyys. Vaikka saisimmekin tiepalvelusta totuudenmukaiselta kuulostavaa arkitietoa, kuinka sitä voidaan soveltaa käytännössä? Tämä onkin mielenkiintoinen kysymys. Tämän tutkimuksen tarkoitus ei ole suinkaan esittää mitään yleispätevää, joka olisi totta niin tiepalvelun kuin naisasialiikkeen kohdalla. Se ei kuitenkaan tarkoita, ettei tuloksia tarvita tai ettei niitä voida soveltaa mihinkään.

Mielestäni tämä tutkimus on ollut tarpeen jo pelkästään tiepalvelun saaman huomion vuoksi. Se on monella tavalla arvioituna merkittävä vapaaehtoistyön muoto. Tiepalvelu on ollut tutkimuksen kannalta erinomainen kohde, sillä se on tarjonnut monipuolisia esimerkkejä. Elämässä kaiken toiminnan päämääriä ja ilmentymiä on joskus syytä pysähtyä joskus miettimään. Vaikka ei haluaisikaan perehtyä kovin syvällisesti juuri tiepalvelun maailmaan, sen mahdollisuuksiin ja ongelmiin, ilmiön tuntemisesta voi hyvinkin olla hyötyä muussa vapaaehtoistyössä ja miestutkimuksessa. Kyse on ihmistutkimuksesta ja mielestäni jo muutama esimerkki elävästä elämästä voi avata uusia näkökulmia.

Tutkimukseni tärkeimpänä tuloksena voidaan esittää, että tiepalvelu on tiivis auttamisyhteisö, jossa tehdään elämäntapatyötä. Käytän elämäntapatyön termiä, sillä tiepalvelussa korostuu yhteisöllinen elämäntapa ja sen lisäksi yhdessä olemiseen ja tekemiseen sisältyy selvästi työn luonne. Tiepalvelun nimissä tehtävä työ ei ole palkkatyötä, vaan vapaaehtoista, mutta sitä tehdään usein vähintään yhtä antaumuksellisesti kuin oikeaa palkkatyötä. Kyseessä ei siis ole enää sanan varsinaisessa merkityksessä vapaaehtoistyö, jota tehdään muun ohessa.

Tiepalveluun vapaaehtoistyönä sitoudutaan vahvasti ja se koetaan itselle ja koko ympäröivälle maailmalle tärkeäksi toiminnaksi. Tiepalvelu täyttää osallistujansa elämän ja ohjaa hänen jokapäiväistä elämäänsä, ihmissuhteita, perhe-elämää, ajankäyttöä – ja jopa auton valintaa. Juuri siksi tiepalvelu on elämäntapatyötä, se ei ole vain elämäntapa tai elämänkatsomus tai työtä autojen parissa, vaan kaikkea tätä yhdessä.

Palkkatyön reunamille on syntynyt kolmanneksi sektoriksi kutsuttu vapaaehtoistyön alue. Entisiä palkkatyön tehtäviä hoidetaan uusin järjestelyin osittain tai kokonaan vapaaehtoisesti tai uudelta rahoituspohjalta – monessa tapauksessa projektiluonteisesti. Tiepalvelu on esimerkki luonnollisesta kolmannen sektorin toiminnasta. Se on syntynyt jo kauan ennen kuin koko kolmas sektori -käsitettä oli edes keksitty. Tiepalvelu tarjoaa merkityksellisyyttä elämään, mahdollisuutta olla avuksi ja hyödyksi, tulla autetuksi, saada kiitosta ja kokea läheisyyttä samalla tavoin ajattelevien ihmisten kanssa.

Tämä tutkimus tuo tietoa siitä, mitä tiepalvelumiehet itse ajattelevat tiepalvelusta ja itsestään. Toki olen tutkijana peilannut omia havaintojani ja ajatuksiani tiepalvelumiesten kertomaa vasten. Jatkossa olisi mielenkiintoista tutkia, mitä tiepalvelu on läheisten ja ulkopuolisten silmin? Mitä mieltä esimerkiksi tiepalvelumiesten vaimo on tiepalvelusta? Arvostavatko lapset todella tiepalvelumiehenä toimivaa isäänsä, entä perheen yhteisiä ”lomamatkoja” tiepalvelupäiville? Tuleeko perheen auton käytöstä tai yhteisen ajan käytöstä usein riitoja? Jatkotutkimuksen aihe voisi olla myös autettavien ihmisten tutkiminen. Miltä tuntuu tulla pelastetuksi tien päältä? Miten autettavat kuvaavat tiepalvelumiehiä?

Ennen kaikkea pidän tärkeänä, että aihepiiristä tuotetaan lisää tietoa. Esittämäni jatkotutkimusaiheet ovat esimerkkejä kiinnostavista kysymyksistä, mutta pääasia on tiedon lisääminen. Niin voitaisiin syventää nyt saavutettuja tuloksia. Minulla on ollut tutkimuksessa mukana miestutkimuksellinen ote, mutta olen sitä mieltä että tiepalvelua voisi ja ehdottomasti pitäisikin tutkia omaa tutkimustani enemmän miehen näkökulmasta ja mieheyteen kuuluvien erityiskysymysten näkökulmasta.

On mielenkiintoista seurata miten lähiyhteisöllisyys ja välittäminen ilmenee tulevaisuudessa. En usko että se koskaan katoaa mihinkään, se vain etsii uusia ilmenemismuotoja. Koen keskustelun kolmannelta sektorista ja sen kehittämisen tärkeäksi, sillä siellä piilee voimavaroja, jotka tulee ottaa käyttöön. Samalla kolmanteen sektoriin kätkeytyy kiinnostava ihmiselämän



kirjo ja hyvin arvostettava, kanssaihmisistä välittämiseen perustuva elämäntapa. Kaikista kolmannen sektorin hyvistä saavutuksista huolimatta on kuitenkin tärkeää jatkossakin tarkastella asioita kriittisestä yhteiskuntatieteellisestä ammattityön näkökulmasta. Millä ehdoilla ja miten paljon voidaan jatkossa tuottaa hyvinvointia vapaaehtoisesti, ilman palkkaa?

## LÄHTEET:

- Ahlqvist, Kirsti: Työ, työttömyys ja valinnanvapaudet. Teoksessa Ahlqvist, Kirsti & Ahola, Anja: Elämän riskit ja valinnat. Hyvinvointia lama-Suomessa? Tilastokeskus, Helsinki 1996, s. 129-148.
- Alapuro, Risto: Sosiaaliset verkostot ja kollektiivinen toiminta. Teoksessa Ilmonen, Kaj & Siisiäinen, Martti (toim.): Uudet ja vanhat liikkeet. Vastapaino, Tampere 1998, s. 333-348.
- Alasuutari, Pertti & Siltari, Jorma: Miehisen vapauden valtakunta: tutkimus lähiöravintolan tikkakulttuurista. Tampereen yliopisto, Tampere 1983.
- Allardt, Erik & Littunen, Yrjö: Sosiologia. 4. Uudistettu laitos. WSOY, Porvoo 1972.
- Anttonen, Anneli: Valtiollisesta yhteisölliseen sosiaalipolitiikkaan. Sosiaaliturvan keskusliitto, Helsinki 1989.
- Anttonen, Anneli: Feminismi ja sosiaalipolitiikka. Miten sukupuolesta tehtiin yhteiskuntateoreettinen ja sosiaalipoliittinen avainkäsite. Tampere University Press, Vammala 1997.
- Autoliiton tiepalvelu ammattimaisemmaksi. Suomen tietotoimiston tiedote. STT 23.4. 1999.
- Autoliiton tiepalvelumiehen toimintaohje. Autoliitto, Helsinki 1991.
- Badinter, Elisabeth: Mikä on mies? Vastapaino, Tampere 1993.
- Beck, Ulrich: Riskiyhteiskunnan vastamyrryt. 1986.
- Eräsaari, Leena: Kohtaamisia byrokraattisilla näyttämöillä. Vastapaino, Jyväskylä 1993.
- Grönfors, Martti: Kvalitatiiviset kenttätömenetelmät. WSOY, Juva.
- Haavio-Mannila, Elina: Perhe hoiva- ja tunneyhteisönä. Teoksessa Haavio-Mannila, Elina & Jallinoja, Riitta & Strandell, Harriet: Perhe, työ ja tunteet. Ristiriitoja ja ratkaisuja. WSOY, Juva 1984, s. 111-202.
- Habermas, Jürgen: Järki ja kommunikaatio. Tekstejä 1981-1985. Gaudeamus, Helsinki 1987.
- Huttunen, Jouko: Isästäkö äidin kaltainen vanhempi? Mitä isyys on ollut ja mitä se voisi olla? Teoksessa Laurinen, Leena (toim.): Koti kasvattajana, elämä opettajana. Kasvatus- ja oppimiskulttuurit tutkimuskohteina. Atena Kustannus, Juva 1998, s. 36-66.
- Huttunen, Laura: Enää ei käy se mustalaisten vanha elämä. Teoksessa Kylmänen, Marjo (toim.): Me ja muut. Vastapaino, Tampere 1994.
- Hänninen, Leena & Santala, Jaana: Omaishoidon, vapaaehtoistoiminnan ja moniammatillisen yhteistyön kehittäminen. Hoitotyön valtakunnallinen kehittämisprojekti. Jyväskylän sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen julkaisu, Jyväskylä 1997.

- Ilmonen, Kaj: Uudet ja vanhat yhteiskunnalliset liikkeet. Teoksessa Ilmonen, Kaj & Siisiäinen, Martti (toim.): Uudet ja vanhat liikkeet. Vastapaino, Tampere 1998, s. 15-42.
- Itkonen, Hannu: Kenttien kutsu. Tutkimus liikuntakulttuurin muutoksesta. Gaudeamus, Tampere 1996.
- Jauhiainen, Riitta & Eskola, Marjatta: Ryhmäilmiö. WSOY, Juva 1994.
- Jokinen, Arto: Suomalainen miestutkimus ja -liike: muutoksen mahdollisuus? Teoksessa Jokinen, Arto (toim.): Mies ja muutos. Kriittisen miestutkimuksen teemoja. Tampere University Press, Vammala 1999, s. 15-51.
- Jokivuori, Pertti & Kevätsalo, Kimmo & Ilmonen, Kaj: Ay -jäsenen monet kasvot. Tutkimus SAK:n, STTK:n ja AKAVAn jäsenistä. Jyväskylän yliopiston Sosiologian laitoksen julkaisuja 60, Jyväskylä 1996.
- Julkunen, Raija: Sosiaalipolitiikkamalli, sukupuoli ja hoivatyö. Teoksessa Riihinen, Olavi (toim.): Sosiaalipolitiikka 2017. Näkökulmia suomalaisen yhteiskunnan kehitykseen ja tulevaisuuteen. WSOY, Juva 1993, s. 339-356.
- Julkunen, Raija: Perhe ja hyvinvointivaltio – yksityinen ja julkinen perhe. Teoksessa Linna, Pirkko (toim.): Perhe. Tampereen yliopisto, Tampere 1995, s. 37-49.
- Jurvanen, Osmo: Sosiaalialan miestyöntekijöiden elämäkokonaisuus -ystävyyssuhteita, työtä ja perhe-elämää. Pro gradu -työ. Jyväskylän yliopisto, 2000.
- Kaarna, Pertti: Ajetaanpa automobiililla. Suomen Automobiili-Historiallinen klubi, 1989.
- Kaipio, Kalevi: Antakaa meille mahdollisuus. Johdatus nuorten yhteisökasvatukseen. Gummerus, Jyväskylä 1977.
- Karisto, Antti: Kaupunkisosaalityö tulee. Teoksessa Viialainen, Riitta & Maaniittu, Maisa (toim.): ”Tehdä itsensä tarpeettomaksi”. Sosiaalityö 1990 -luvulla. STAKES ja Sosiaali- ja terveysministeriö, Jyväskylä 1997, s. 129-143.
- Kinnunen, Petri: Sosiaalityön elämisohjelmat. Teoksessa Viialainen, Riitta & Maaniittu, Maisa (toim.): ”Tehdä itsensä tarpeettomaksi”. Sosiaalityö 1990 -luvulla. STAKES ja Sosiaali- ja terveysministeriö, Jyväskylä 1997, s. 117-128.
- Koski, Miia-Susanna: Akka ratissa. Naisten autoilu 1920-, 1930- ja 1990 -luvulla. Teoksessa Vähäkangas, Ismo (toim.): Sata lasissa. Turun historiallisen yhdistyksen toimituksia, Kaarina 2000, s. 129-140.
- Laaksonen, Esko: Herraklubista koko kansan autoliitoksi. Autoliiton 75 vuotta. Autoliitto ry, Helsinki 1994.
- Lehtinen, Sini-Tuulia: Vapaaehtoistoiminta – kasvava voimavara? Näkökulmia ammattityöhön. Kansalaisareena ry, Helsinki 1997.

- Lehtonen, Heikki: Yhteisö. Vastapaino, Jyväskylä 1990.
- Lehtonen, Mikko: Pikku jättiläisiä. Maskuliinisuuden kulttuurinen rakentuminen. Vastapaino, Tampere 1995.
- Lehtonen, Mikko: Maailma kutistuu, rooli laajenee. Teoksessa Linnavuori, Matti & Tiihonen, Arto (toim.): Itsestään puhuvat miehet. Tasa-arvoasiain neuvottelukunta, Helsinki 1998, 38-43.
- Lindroos, Lauri: Keskustelut 2000 ja 2001.
- Masonen, Pekka: Pelti pystyssä. Suomalaisen tiepalvelun historia. Autoliitto, Jyväskylä 1994.
- Matthies, Aila-Leena: Hyvinvoinnin sekatalous ja suomalaiset välittävät organisaatiot. Teoksessa Matthies, Aila-Leena & Kotakari, Ulla & Nylund, Marianne (toim.) Välittävät verkostot. Vastapaino, Jyväskylä 1996, s. 11-32.
- Moisala, U.E.: Auto Suomessa. Auton kaupan, käytön ja korjaamotoiminnan historia vuoteen 1983. Autoalan keskusliitto-Autontuojat, Helsinki 1983.
- Muinonen, Kirsi & Pirttilahti, Nana: Vapaaehtoiseen tukihenkilötoimintaan hakeutujat ja heidän motiivinsa. Espoon-Vantaan ammattikorkeakoulun julkaisusarja. Vantaa 1997.
- Mäkinen, Jari: ”Kato köyhemmätki ihmiset tarvii autoja...” Tutkimus käytettyjen autojen kauppiaista. Pro gradu –työ. Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 2000.
- Nardi, Peter M.: Seamless souls. An Introduction to Men’s Friendships. Teoksessa Nardi, Peter M.: Men’s Friendships. Research on Men and Masculinities. Sage Publications, USA 1992, s. 1-14.
- Nylund, Marianne: Varieties of Mutual Support and Voluntary Action. A Study of Finnish Self-Help Groups and Volunteers. The Finnish Federation for Social Welfare and Health, Helsinki 2000.
- Pulma, Panu: Vaivaisten valtakunta. Teoksessa Jaakkola, Jouko & Pulma, Panu & Satka, Mirja & Urponen, Kyösti (toim.): Armeliaisuus, köyhäinapu, sosiaaliturva. Suomalaisen sosiaalisen turvan historia. Sosiaaliturvan keskusliitto, Jyväskylä 1994, s. 15-70.
- Pösö, Tarja: Kolme koulukotia. Tutkimus tyttöjen ja poikien poikkeavuuden määrittelystä käytännön koulukotihoidossa. Tampereen yliopisto, Tampere 1993.
- Relander, Jukka: Äidinkullat partiossa. Teoksessa Sipilä, Jorma & Tiihonen, Arto (toim.): Miestä rakennetaan - maskuliinisuuksia puretaan. Vastapaino, Jyväskylä 1994, s. 162-179.
- Roos, J.P.: Kuinka hullusti elämä on meitä heitellyt – suomalaisen miehen elämäkurjuuden pohdiskelua. Teoksessa Roos, J.P. ja Peltonen, Eeva (toim.): Miehen elämää. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Rauma 1994, s. 12-28.

- Roos, J.P.: Mitä on elämänpolitiikka? Teoksessa Roos, J.P. & Hoikkala, Tommi (toim.):  
Elämänpolitiikka. Gaudeamus, Tampere 1998, s. 20-34.
- Seidler, Victor: Teoksessa Nardi, Peter M.: Men's Friendships. Research on Men and  
Masculinities. Sage Publications USA, 1992.
- Siisiäinen, Martti: Intressit, yhdistyslaitos ja poliittisen järjestelmän vakaisuus. Väitöskirja.  
Jyväskylän yliopisto, Jyväskylä 1986.
- Siisiäinen, Martti: Suomalainen protesti ja yhdistykset. Tutkijaliitto, Jyväskylä 1990.
- Siisiäinen, Martti: Yhteiskunnalliset liikkeet, yhdistykset ja hyvinvointivaltio. Teoksessa  
Matthies, Aila-Leena & Kotakari, Ulla & Nylund, Marianne (toim.): Välittävät  
verkostot. Vastapaino, Jyväskylä 1996, s. 33-48.
- Siisiäinen, Martti: Uusien ja vanhojen liikkeiden keinovalikoimat. Teoksessa Ilmonen, Kaj &  
Siisiäinen, Martti (toim.): Uudet ja vanhat liikkeet. Vastapaino, Tampere 1998, s. 219-  
243.
- Siltala, Juha: Miehen kunnia. Otava, Helsinki 1994.
- Sipilä, Jorma: Miestutkimus – säröjä hegemonisessa maskuliinisuudessa. Teoksessa: Sipilä,  
Jorma & Tiihonen, Arto (toim.) Miestä rakennetaan - maskuliinisuuksia puretaan.  
Vastapaino, Jyväskylä 1994, s. 17-33.
- Sironen, Esa: Urheilu katsoo peiliin. Atena, Jyväskylä 2001.
- Särmäkari, Visa: Vapaaehtoiset vanhustyössä. Kokemuksia Kauhavalta, Kiimingistä, Lahdesta,  
Loviisasta ja Nurmekselta. Suomen Kuntaliitto/Vanhustyön Keskusliitto, Jyväskylä  
1995.
- Tedre, Silva: Hoivan sanattomat sopimukset. Joensuun yliopisto, Joensuu 1999.
- Tiepalvelumiehen toimintaohje. Autoliitto, Helsinki 1991.
- Toiskallio, Kalle: Vapaa taksi? Kuljettajan tilitys – luottamuksella. Suomalaisen kirjallisuuden  
seura, Pieksämäki 1996.
- Toiskallio, Kalle: Viettelyksen vaunu: autokulttuurin muutos Suomessa. Suomalaisen  
kirjallisuuden seura, Jyväskylä 2001.
- Vapaaehtoinen tiepalvelu Suomessa vuonna 2000. Julkaisematon käsikirjoitus, Autoliitto  
1996.
- Yeung, Anne Birgitta: Valmius vapaaehtoistyöhön. Tutkimus Pelastusarmeijan  
mainoskampanjan innoittamista vapaaehtoistyöntekijöistä. Sosiaali- ja terveysturvan  
keskusliitto, Helsinki 1999.



**AL Autoliitto****HAKEMUS AUTOLIITON TIEPALVELUUN**

Allekirjoittanut Autoliiton jäsen anoo, että hänet hyväksyttäisiin Autoliiton tiepalvelumieheksi / naiseksi. Tämä hakemus ja siihen annettu Autoliiton hyväksyvä vastaus muodostavat tiepalvelusopimuksen, jonka tarkemmat ehdot ovat hakemuksen kääntöpuolella ja joihin hakija ilmoittaa tutustuneensa. Hakija kuittaa erikseen hänelle luovutettavat varusteet, jotka on Autoliiton niin vaatiessa heti palautettava.

**Henkilötiedot**

nimi \_\_\_\_\_

henkilötunnus \_\_\_\_\_

ammatti \_\_\_\_\_

lähiosoite \_\_\_\_\_

postinro/-paikka \_\_\_\_\_

ajokortin laatu (kirjain yhd.) \_\_\_\_\_

missä annettu \_\_\_\_\_

Autoilijon jäsenno \_\_\_\_\_

osasto (jos poikkeus) \_\_\_\_\_

SPR:n ensiapukoulutus EA-1  EA-2  EA-3 

muu EA-koulutus \_\_\_\_\_

suojapuvun nro \_\_\_\_\_

**Hakemukseen on liitettävä valokopiot ajokortista ja****EA-todistuksista sekä 1 kpl passikuva**

paikka ja päiväys \_\_\_\_\_

hakijan/tiepalvelumiehen allekirjoitus \_\_\_\_\_

**Keskustoimiston merkitöjä**

saapunut \_\_\_\_\_

ennakkohyväksyntä \_\_\_\_\_

toimikunta hyväksynyt \_\_\_\_\_

perusvarusteet läh. \_\_\_\_\_

**Ajoneuvotiedot**

merkki/malli \_\_\_\_\_

rek. no. \_\_\_\_\_ väri \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Yhteysnumerot ja Viestivälineet**

puhelin kotiin (myös suunta) \_\_\_\_\_

puhelin toimeen \_\_\_\_\_

telefax \_\_\_\_\_

sähköposti \_\_\_\_\_

Nmt/numero \_\_\_\_\_

Gsm/numero \_\_\_\_\_

vhf-tuki  kutsu \_\_\_\_\_vhf-auto  kutsu \_\_\_\_\_vhf-käsi  kutsu \_\_\_\_\_piirin tiepalvelusiamiehen merkinnät  puollan  en puolla

paikka ja päiväys \_\_\_\_\_

tiepalvelusiamiehen allekirjoitus \_\_\_\_\_

laji ha pa ma ka 

**Huomi!** Lomakkeen molempiin osiin  
omakätinen allekirjoitus

käännä

# TIEPALVELUSOPIMUS

## 1. Sopijapuolet

- Liite 3.
1. Autoiliitto ry, Helsinki (jäljempänä Autoiliitto),
  2. ja \_\_\_\_\_, jonka henkilö-  
ym. tiedot on kirjattu kääntöpuolelle (jäljempänä tiepal-  
velumies)

## 2. Autoilijon tiepalvelu

- 2.1. Autoiliitto tarjoaa jäsenilleen sekä AIT/FLA:n jäsen-  
järjestöjen jäsenille ja muille maantieteellisesti puulaan joutuneil-  
le tiepalvelua kulloinkin voimassa olevan tiepalvelu-  
toimintaa koskevan toimintaohjeen mukaisesti.
- 2.2. Tiepalvelutoimintaa markkinoidaan Autoilijon tie-  
palvelutoimintana sen julkaisuissa, esitteissä ym.  
tiedoissa Autoilijon parhaaksi katsomalla tavalla.

- 2.3. Tiepalvelumies osallistuu tähän palvelutoimintaan  
vapaaehtoisena ja palkattomana harrastusyhön tekijänä  
Autoilijon hallituksen ja sen alaisen toimintaorganisaation  
johtoon ja valvonnin alaisena tämän sopimuksen mukai-  
sesti.

## 3. Tiepalvelumiehen oikeudet ja velvoitukset

- 3.1. Tiepalvelumies sitoutuu tiepalvelua koskevan, Auto-  
ilijon hallituksen kulloinkin vahvistaman toimintaohjeen  
mukaisesti antamaan tiepalveluapua maantieteellisesti puulaan  
joutuneille toimissaan tiepalvelupäivystäjänä tai partioides-  
saan tiepalvelukivin varustetulla ajoneuvolla.

- 3.2. Tiepalvelumies voi veloitaa apua tarvitsevalta  
toimintaohjeen mukaiset korvaukset tiepalveluvuonon aihe-  
uttamista kustannuksista.

- 3.3. Tiepalvelumies on tämän sopimuksen voimassa ol-  
lessa Autoilijon kutsujäsenenä vapautettu jäsenmaksus-  
ta.

- 3.4. Tiepalvelumies vastaa Autoiliittoon ja apua tarvitse-  
vaan autoilijaan nähden antamansa tiepalveluvuonon laa-  
dusta ja pätevydestä sekä muutoinkin toiminnastaan  
tiepalvelumiehenä työntekijän korvausvastuuta koske-  
vien säännösten mukaisesti. Autoiliitto on vastuuvakuut-  
tanut tiepalvelumiehen.

- 3.5. Mikäli tiepalvelumiehen henkilö- tai ajoneuvoitiedoissa  
tapahtuu muutoksia, muutoksista on ilmoitettava välittö-  
mästi Autoilijolle siten, kuin toimintaohjeissa tarkemmin  
määritetään.

- 3.6. Autoiliitto voi edellyttää, että tiepalvelumiehen hoi-  
tuun annettavat varusteet on vakuutettava palon, varka-  
uden tai muun vahingoittumisen varalle, tai annettava  
laitteen huolimattoman käytön varalta Autoilijolle vas-  
taava vakuutus.

## 4. Autoilijon oikeudet ja velvoitukset

- 4.1. Autoilijolla on oikeus järjestää tiepalvelutoimintansa  
tämän sopimuksen puitteissa parhaaksi ja tarkoituks-  
senmukaisimmaksi katsomallaan tavalla. Palvelutoimin-  
nassa käytetään hyväksi ja markkinoidaan Autoilijon  
tiepalvelumiesten verkostoa.

- 4.2. Tiepalvelumiesten ammattitaidon ja asiantuntemuk-  
sen ylläpitämiseksi Autoilijon järjestää koulutusta ja tiedo-  
tusta.

## 5. Sopimuksen voimaolo ja päättyminen

- 5.1. Tämä sopimus tulee voimaan heti, kun Autoilijon  
tiepalvelutoimikunta on Autoilijon puolelta hyväksynyt  
sopimuksen. Tiepalvelutoimikunta voi valtuuttaa sihtee-  
rinsä suorittamaan ennakkohyväksynnän. Tiepalvelu-  
mies voi väliaikaisesti aloittaa toimintansa po. sihteerin  
luvalla ennen lopullista hyväksymistä. Kyseessä on enin-  
tään kuusi kuukautta kestävä koeaika. Mikäli tiepalvelu-  
toimikunta ei hakemusta hyväksy, on toiminta välittö-  
mästi lopetettava.

- 5.2. Sopimus on voimassa toistaiseksi kalenterivuoden  
kerrallaan ellei sitä puolin tai toisin vähintään kolme  
kuukautta ennen kalenterivuoden päättymistä irtisanota.

- 5.3. Mikäli Autoiliitto yksipuolisesti muuttaa tiepalvelu-  
miehen toimintaohjetta tai sen tulkintaa, tiepalvelumies  
voi kolmen kuukauden kuluessa uuden toimintaohjeen  
voimaantulosta irtisanoa sopimuksen päättymään heti.

- 5.4. Mikäli tiepalvelumies on antanut Autoilijolle vääriä  
tietoja tai muutoin olennaisesti rikko tätä sopimusta tai  
tiepalvelumiehen toimintaohjetta, Autoilijolla on oikeus  
purkaa sopimus välittömästi.

- 5.6. Tämän sopimuksen päättyessä tai Autoilijon muu-  
toin niin vaatiessa tiepalvelumies on velvollinen palautta-  
maan tiepalvelutoimintaa varten saamansa varusteet.

## 6. Muut ehdot

- 6.1. Tähän sopimukseen liittyy kääntöpuolella oleva tie-  
palvelumiehen allekirjoittama hakemus, jolla tiepalvelu-  
mies antaa Autoilijon tarvitsemat henkilö- ja ajoneuvo-  
tiedot.

- 6.2. Tämä sopimus on laadittu kahtena samansisältöisenä  
kappaleena, yksi kummallekin sopijapuolelle.

- 6.3. Tämä sopimus syntyy heti, kun tiepalvelumiehen  
allekirjoittama hakemus on Autoilijon tiepalvelutoimiku-  
nan puolesta hyväksytty ja allekirjoitettu.



## Teemahaastattelun runko

1. Taustatiedot: nimi, ikä, ammatti, perhesuhteet, harrastukset
2. Osallistuminen vapaaehtoistoimintaan
  - Miten ja milloin olet aloittanut vapaaehtoistoiminnan?
  - Miksi olet valinnut tiepalvelun?
  - Toimitko muussa vastaavassa?
  - Mitä ajattelet auttamisesta muilla aloilla?
  - Miten pitäisi auttaa? Ammatillisuuden ja vapaaehtoisuuden vertailu. Hyvät ja huonot puolet?
  - Mitä mieltä olet sosiaalityöntekijöistä?
  - Kuka on mielestäsi oikeutettu apuun? (yleisellä tasolla)
3. Yhteisön säännöt
  - Mitä mieltä olet tiepalvelusopimuksesta?
  - Mitkä ovat mielestäsi tärkeimmät tai velvoittavimmat säännöt jotka ohjaavat auttamistapahtumaa?
  - Mitä tiepalvelumies ei saa yksityiselämässään tai tiepalveluyhteisössä tehdä? Miten siitä rangaistaan?
  - Millä tavoin tiepalvelumiehen kuuluu osallistua (varsinaisen tiepalvelun lisäksi) osastonsa / Autoliiton toimintaan?
4. Yhteisössä vallitsevat piilonormit
  - Mitä ajattelet toimintaan sitoutumisesta? Miksi itse sitoudut?
  - Paljonko aikaa käytät tiepalveluun? Viikossa/kuukaudessa?
  - Mihin muuhun voisit tai haluaisit käyttää tuon ajan? Onko se pois esim. perheeltä?
  - Mitä korvauksia tai etuja saat tällä hetkellä? Kattaako kulut? Laskutatko kaiken mahdollisen?
  - Pitäisikö toiminnasta saada taloudellista korvausta? Millaista?
  - Mitä kuuluminen tiepalveluyhteisöön antaa sinulle? (koko Autoliiton luoma standardi, osasto ja tutut tp-miehet)?
  - Millaiset suhteet sinulla on muihin tiepalvelumiehiin? Auttamistyössä ja sen ulkopuolella?
  - Tuntuuko sinusta että yhteisöllä on näkyvien sääntöjen lisäksi muitakin sääntöjä? Millaisia tai millä alueilla?
  - Mikä tiepalvelutoimintaan osallistumisessa on parasta?
  - Mitkä asiat tiepalvelussa koet huonoina, raskaina tai rajoittavina? Miksi?
  - Onko yhteisö mielestäsi täysin tasavertainen vai onko siinä arvojärjestyksiä tai asioita joissa kilpaillaan? Jos niin millaisia?
5. ”Kunnon tiepalvelumies”
  - Millainen ”kunnon tiepalvelumies” on ihmisenä? (taustat, luonne, ”vakaumus”, sos.taidot)
  - Entä mitkä ovat ihannetiepalvelumiehen tärkeimmät taidot?
  - Miten tiepalvelumies järjestää ajankäyttönsä? (työ, perhe, muut harrastukset)

- Onko ajankäytössä ongelmia? Millaisia? Tärkeysjärjestys?
- Millainen auto ja varusteet ”kunnan tiepalvelumiehellä” tulee olla? Vai onko tämä edes tärkeä kriteeri?
- Pitäisikö vaatia kaikki ajokorttiluokat tai muita ns. ammatillisia pätevyyskysymyksiä?
- Voitko kuvitella autotonta tiepalvelumiestä?
- Mistä ja millä tavoin tiepalvelumiehen tulisi saada palkintonsa?
- Millainen olisi todellinen sankariteko?
- Mikä edellämainituista asioista on lopulta tärkein mittari ”kunnan tiepalvelumiehelle”?
- Mitä hyvää on siinä, että tiepalvelu on vapaaehtoistyötä?

## 6. Suhde autoon ja autoiluun

- Kuinka kauan olet autoillut?
- Oletko mielestäsi hyvä kuljettaja?
- Mitä autoilu merkitsee sinulle?
- Jos harrastat jotain muutakin autoiluun liittyvää kuin tiepalvelua, niin miksi?
- Automerkkisi? Perheen automerkit?
- Millaisia autoja arvostat? Millaisia et?
- Mihin käytät ja tarvitset autoa? (työ, vapaa-aika, ajeletko huvikseen)
- Kumpi perheessä ajaa yhteisillä esim. lomamatkoilla?
- Mitä mieltä olet naisautoilijoista?
- Oletko itse tai onko perheenjäsen joutunut onnettomuuksiin?
- Onko Autoliitto/Tiepalvelu muistanut onnettomuuksien uhreja esim. jäseniään? Millä tavoin?
- Autoilu ja tiepalveluharrastus altistaa onnettomuuksille. Miten suhtaudut riskiin? Pelkäätkö onnettomuuksia?

## 7. Miehenä oleminen

- Sopiiko vapaaehtoistyö miehelle?
- Millaiseen auttamiseen et osallistuisi?
- Millaiset tilanteet tai asiat ovat tiepalvelussa sinulle vaikeita?
- Arvostellaanko tai ihmetelläänkö osallistumistasi tiepalveluun koskaan?
- Miten miehet eroavat naisista auttamistyössä? Entä Autoliiton jäsenenä?
- Pitäisikö liittoon saada lisää naisia? Jos niin mihin tehtäviin? Tiepalveluun?
- Eroavatko naiset ja miehet asiakkaina toisistaan?
- Minkä ikäisen tiepalvelumiehen kanssa asioisit itse mieluiten?
- Sopivatko nuoret tai vanhat miehet tiepalveluun? Vahvuudet?