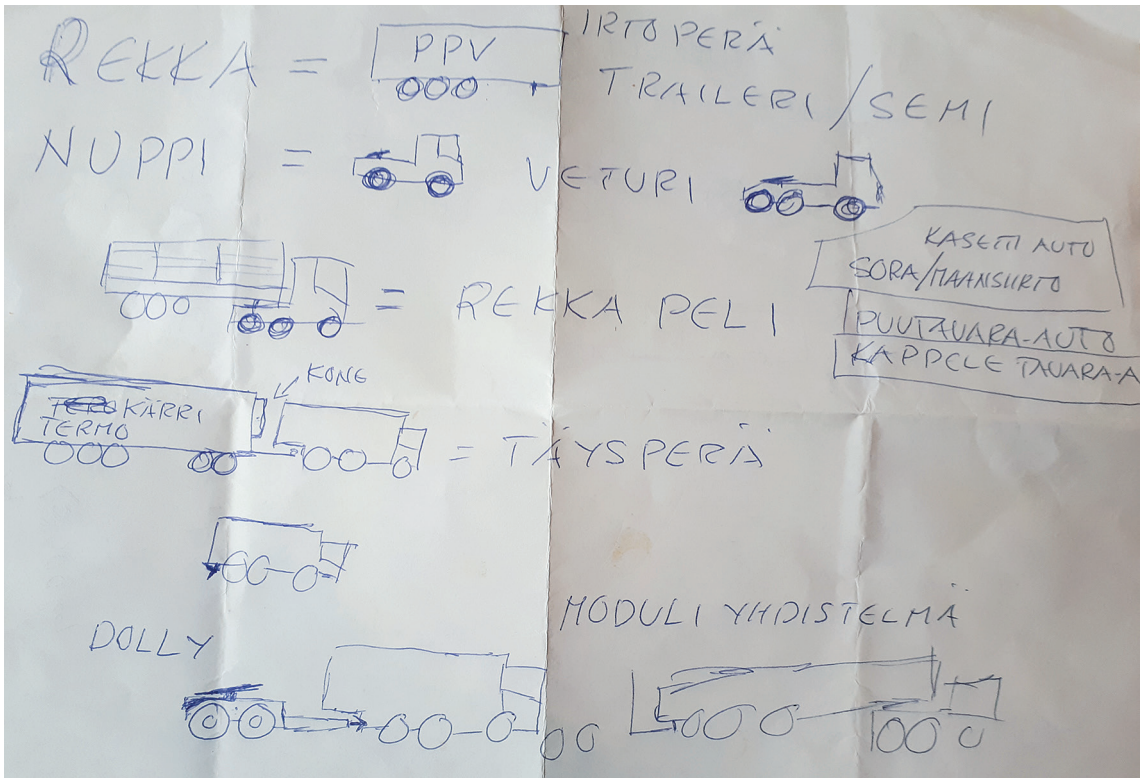
JYU DISSERTATIONS 76

Timo Aho

Tuhansia töitä, valvottuja öitä

Etnografinen tutkimus rekkamiesten työnteosta ja rekkamieheydestä tiekuljetusalan käytännöissä



UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ
FACULTY OF HUMANITIES AND SOCIAL SCIENCES

JYU DISSERTATIONS 76

Timo Aho

Tuhansia töitä, valvottuja öitä

Etnografinen tutkimus rekkamiesten työnteosta ja rekkamieheydestä tiekuljetusalan käytännöissä

Esitetään Jyväskylän yliopiston humanistis-yhteiskuntatieteellisen tiedekunnan suostumuksella
julkisesti tarkastettavaksi yliopiston Ruusupuiston salissa D104 (Helena)
huhtikuun 27. päivänä 2019 kello 12.

Academic dissertation to be publicly discussed, by permission of
the Faculty of Humanities and Social Sciences of the University of Jyväskylä,
in building Ruusupuisto, hall D104 (Helena) on April 27, 2019 at 12 o'clock noon.

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO
UNIVERSITY OF JYVÄSKYLÄ

JYVÄSKYLÄ 2019

Editors
Olli-Pekka Moisio
Department of Social Sciences and Philosophy, University of Jyväskylä
Ville Korkiakangas
Open Science Centre, University of Jyväskylä

Cover drawing made by an informant, used with permission.

Copyright © 2019, by University of Jyväskylä

Permanent link to this publication: http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-7736-8

ISBN 978-951-39-7736-8 (PDF)
URN:ISBN:978-951-39-7736-8
ISSN 2489-9003

ABSTRACT

Aho, Timo
Trucking assignments and all-nighters. An ethnographic study into truckers' work and the construction of masculinity within the practices of the road transportation industry
Jyväskylä: University of Jyväskylä, 2019, 136 p.
(JYU Dissertations
ISSN 2489-9003; 76)
ISBN 978-951-39-7736-8 (PDF)

This study examines the practices of road transport sector from the point of view of Finnish male truck drivers' work and the truckers' construction of occupational masculinity. In the past three decades, the Finnish road transport sector and its operational environment have gone through major economical, technological, and juridical changes. In order to increase competitiveness, the industry and retail companies have begun to organize their business and logistic processes by applying ICT-driven Just-In-Time- management. At the same time, institutional and juridical surveillance over the road transport sector has tightened. However, the effects of these changes on truck drivers' work practices and the truckers' construction of occupational masculinity remain contradictory and un-updated.

The study is based on ethnographic methodology. The data was produced during the period of the years 2012-2017 by riding along on assignments with 10 Finnish male truck drivers who work and have worked in different fields of operation in Finland. The researcher observed the everyday work practices of the truckers on various occupational sites and participated in performing the loadings and unloadings. The research material also includes open-ended field discussions regarding the truckers' work, conducted with the truckers during the driving.

The results suggest that the truck drivers' everyday life is characterized by unsynchronized social rhythms. The effects of these 'rhythm conflicts' came out through the truckers' difficulties to schedule their work as they wish, and synchronize their work and bodily rhythms to the family-members' rhythms, and to other social and leisure activities. Rhythm conflicts of truckers' work are inseparable from sociocultural factors including production systems, flexible 24/7-society as well as consuming practices, which structure the development and (re)organization of logistic processes. The study also reveals that due to digitally monitored driving and working times with real time fleet management systems, truck drivers have lost their exclusive position in controlling the transporting task. The decreasing autonomy hindered the possibility of using one's embodied occupational competence as a 'masculine' resource in (re)constructing a respectable trucker and male worker. However, truckers were able to mobilize a narrative of respectable working-class masculinity that is based on valorizing their practical experience, manual skills, professional capacities, and role as a hard-working wage-earner. The study also challenges the hegemonic position of driving a truck in constructing the truckers' occupational masculinity. Loads, transported goods and practices related to loadings and unloadings are essential criteria (alongside driving) through which the truckers' superiority is defined.

The results of the study highlight the need to recognize the diversity of the truckers and their work.

Keywords: truck drivers, road transport sector, work practices, occupational masculinities, critical studies on men and masculinities, social class, rhythms, ethnography, materiality

TIIVISTELMÄ

Aho, Timo
Tuhansia töitä, valvottuja öitä. Etnografinen tutkimus rekkamiesten työnteosta ja rekkamieheydestä tiekuljetusalan käytännöissä
Jyväskylä: University of Jyväskylä, 2019, 136 p.
(JYU Dissertations
ISSN 2489-9003; 76)
ISBN 978-951-39-7736-8 (PDF)

Suomalaisella tiekuljetusalalla ja sen toimintaympäristössä on tapahtunut viimeisen kolmen vuosikymmenen aikana monia taloudellisia, teknologisia, logistisia ja juridis-institutionaalisia muutoksia. Taloudellisen tehokkuuden ja kilpailukyvyn parantamiseksi teollisuuden ja kaupan alan tuotanto- ja tavarankuljetusprosesseja on alettu organisoida kysyntäohjautuvan Just-in-Time (JIT) –toimintaperiaatteen mukaan. Samaan aikaan tiekuljetusalan juridis-teknologinen valvonta on voimistunut. Näiden muutosten vaikutukset rekkamiesten työntekoon ja rekkamieheyteen ovat kuitenkin ristiriitaisia ja päivittymättömiä.

Tässä väitöskirjassa tarkastellaan tiekuljetusalan käytäntöjä suomalaisten rekkamiesten työnteon ja rekkamieheyden rakentumisen näkökulmasta. Tutkimuksen metodologiset lähtökohdat perustuvat etnografiseen tutkimusotteeseen, joka on tarkoittanut osallistumista kymmenen eri toimialalla työskentelevän suomalaisrekkamiehen työreissuille vuosien 2012 ja 2017 välisenä aikana. Aineisto on tuotettu havainnoimalla työntekoa, osallistumalla kuormien purkamiseen ja lastaamiseen sekä käymällä keskusteluja työstä ajamisen yhteydessä.

Tulosten mukaan rekkakuskin työtä tekevät miehet elävät eriasteisten sosiaalisten rytmihäiriöiden sävyttämää arkea. Rytmihäiriöiden vaikutukset näkyvät rekkamiesten vaikeutena tarttua perheenjäsenten ja tuttavien rytmeihin, vapaa-ajalla tapahtuviin sosiaalisiin aktiviteetteihin sekä haasteina rytmittää työntekoa itselle mielekkäällä tavalla. Rytmihäiriöitä tuottavat mekanismit ovat kytköksissä laajempiin taloutta koskeviin rytmeihin, kuten tuotantotapojen muutoksiin, 24/7-yhteiskuntakehitykseen sekä kulutuskäytäntöihin, jotka raamittavat logistiikkaprosessien kehittämistä ja organisointia. Tulokset osoittavat myös, että työnteon digitaalisesti johdetun juridisen seurannan sekä reaaliaikaisten rahdinpaikannusjärjestelmien johdosta rekkamiehet ovat menettäneet asemansa tavarankuljetustehtävän (yksin)hallitsijoina. Autonomian kaventuminen heikensi rekkamiesten mahdollisuuksia hyödyntää sisäistämiään ja arvostamiaan ammatillisia kompetensseja kunniallisen rekka(työ)mieheyden uusintamisessa. Rekkamiehet onnistuivat kuitenkin kääntämään ammatillisen kompetenssin arvoa koskevat uhkat siten, että he saattoivat näyttäytyä taidokkailta ja kovatöisiltä ammattimiehiltä. Lisäksi tutkimuksessa haastetaan ajamisen hegemoninen rooli rekkamieheyksien rakentumiselle. Analyysi osoittaa, että kuljetettavat kuormat sekä niiden lastaamiseen ja purkamiseen liittyvät käytännöt ovat (ajamisen rinnalla) yksi keskeinen kriteeri, jonka suhteen rekkamieheydet rakentuvat ja arvottuvat.

Näin ollen tutkimus monimuotoistaa ja päivittää käsityksiä sekä rekkamiesten työstä että rekkamieheydestä.

Asiasanat: rekkamiehet, tiekuljetusala, työkäytännöt, ammatillinen maskuliinisuus, yhteiskuntaluokka, rytmit, etnografia, materiaalisuus, kriittinen mies- ja maskuliinisuuksien tutkimus

Author's address

Timo Aho
Department of Social Sciences and Philosophy
University of Jyväskylä
timo.a.m.aho@jyu.fi

Supervisors

Senior Lecturer in Gender Studies, Docent
Hannele Harjunen
Department of Social Sciences and Philosophy
University of Jyväskylä

University Researcher Mikko Jauho
Faculty of Social Sciences
Centre for Consumer Society Research
University of Helsinki

Professor Terhi-Anna Wilska
Department of Social Sciences and Philosophy
University of Jyväskylä

Reviewers

Professor Kirsti Lempiäinen
Sociology of Adult Education
Faculty of Education
University of Lapland

University Lecturer Taina Kinnunen
School of Humanities
Cultural Anthropology
University of Eastern Finland

Opponent

University Lecturer Taina Kinnunen
School of Humanities
Cultural Anthropology
University of Eastern Finland

ESIPUHE

Väitöskirjan tekemistä kuvataan usein yksinäiseksi pakertamiseksi. Omalla kohdallani tämä kokemus on ollut erityisen voimakas, koska olen kirjoittanut väitöskirjaani viimeiset vuodet pääosin kotona. Vaikka olen työskennellyt paljon myös erilaisissa ihmisiä vilisevissä paikoissa, kuten kirjastoissa, ei ympärilläni ahertavien tuntemattomien ihmisten läsnäolo ole muuttanut kokemustani väitöskirjatyön yksinäisyydestä. Totuus on kuitenkin se, ettei väitöskirja synny yksin. Sekä monet työnteon mahdollistaneet asiat että itse oppiminen ja sen myötä syntynyt lopputuote ovat kollektiivisten ponnistusten aikaansaannosta. On siis kiitosten aika.

Aivan ensimmäiseksi haluan kiittää työni ohjaajaa yliopistonlehtori Hannele Harjusta siitä, että hän tarjosi minulle väitöskirjatekijän paikkaa FAT-tutkimushankkeessa. Ilman tätä mahdollisuutta en olisi välttämättä koskaan aloittanut väitöskirjaprojektia. Kiitos luottamuksesta! Hannelen oma akateeminen työ kriittisen lihavuustutkimuksen parissa inspiroi minua jo gradua kirjoittaessani ja tuo inspiraatio kantoi myös väitöskirjaan saakka. Vaikka alkuperäinen tutkimusaiheeni muuttui melko totaalisesti, Hannele suhtautui siihen ymmärtäväisesti. Hannele on ohjannut työtäni kannustavalla otteella lukuisissa eri vaiheissa ja kommentit ovat tulleet aina salaman nopeasti. Hän sai minut tuntemaan, että pystyn tähän. Hannelen apu akateemisten käytäntöjen koukeroissa on myös helpottanut sopeutumistani yliopisto- ja tutkimusmaailmaan. Suuret kiitokset myös toiselle ohjaajalleni yliopistotutkija Mikko Jauholle. Tutustuimme Mikon kanssa FAT-tutkimushankkeessa ja myöhemmin naapureina. Kun työni ei oikein luistanut tai tunsin olevani hakoteillä, Mikon viisaat kommentit auttoivat minua palaamaan olennaiseen. Kiitos myös niistä lukemattomista "lounaspalavereista" jo ennen virallisen ohjaus-suhteen alkua. Jaksoit kuunnella tuntojani milloin mistäkin "käykäleeseen" ja sen liepeille liityvästä. Lähdin "mökkiini" aina hieman huojentuneempana ja monta neuvoa rikkaampana. Työni kolmatta ohjaajaa professori Terhi-Anna Wilskaa kiitän rytmi-artikkelini kommentoinnista sekä kannustamisesta artikkelimuotoisen väitöskirjan tekoon.

Työni viimeistelyvaiheessa saaduista kommenteista ja kriittisistä huomioista haluan kiittää väitöskirjani esitarkastajia professori Kirsti Lempiäistä ja dosentti Taina Kinnusta. Tainaa kiitän myös vastaväittäjäkseni lupautumisesta. Väitöskirjan tekeminen ei olisi ollut mahdollista myöskään ilman rahallista tukea. Kiitos Suomen Akatemian FAT-tutkimushanke, Jyväskylän yliopiston YFI-laitos, Kuorma-autoliikenteen Volvo-Säätiö sekä Työsuojelurahasto.

Aivan erityinen kiitos rekkamies-informanteilleni siitä, että otitte minut mukaan reissuillenne ja jaoitte näkemyksiänne rekanajosta.

Vuosien varrella olen saanut apua ja ohjausta monilta eri ihmisiltä lukuisissa eri yhteyksissä. Kiitos Piia Jallinoja ja koko muu FAT-porukka, sekä Hanna Ojala, Onni Pekonen, Anni Ojajärvi, Charlie Walker ja Minna Ruckenstein. Erityinen kiitos Anni Ojajärvelle monista inspiroivista keskusteluista, "mentoroinnista" ja kannustamisesta. Minna Ruckensteinia on kiittäminen rytminäkökulmaan tutustuttamisesta ja Outi Päivistä kielenhuollosta. Kaveriani ja

työtoveriani Laura Mankkia haluan kiittää erittäin paneutuneesta suhtautumisesta tekstieni kommentointiin, keskusteluista sekä kaikesta kannustamisesta ja akateemiseen itseluottamukseen liittyvästä buustauksesta. Kiitokset menevät myös sosiologian jatkokoulutus-seminaarien vetäjille ja seminaareihin osallistujille, Jyväskylän yliopiston sukupuolentutkimuksen tutkijaseminaarilaisille sekä antropologia-lukupiiriläisille Helsingissä. Eeva Jokista kiitän ymmärtäväisestä suhtautumisesta väitöskirjani viimeistelyyn. Kiitos avusta myös kaikille teille, joiden nimiä en muista tässä mainita.

Ei pidä unohtaa myöskään kavereita. Kiitos teille pääkaupunkiseutulaistuneet Vimpeli-kaverit Japone, Kuutio, Böle ja Överi. Toivon, että näkisimme useammin! Kiitokset menevät myös opiskeluaikoina Jyväskylässä alkunsa saaneelle kaveri-kollektiiville RAKU:lle sekä sen polkupyöräilevälle alajaostolle RRT:lle. Some-aktiivisuutenne on käsittämätöntä!

Lopuksi haluan kiittää perhettäni ja muita läheisiäni. Vanhempiani kiitän kaikesta tueasta ja avusta elämäni varrella. Kiitos äidilleni erityisesti siitä, että kannustit ja ohjasit minua opiskelemaan. Ura jääkiekkoammattilaisena ei olisi ollut kohdallani ehkä sittenkään realismia. Isääni kiitän erityisesti informantiksi suostumisesta, avusta informanttien haalimisessa sekä myös rekkahommiin liittyvistä keskusteluista. Lastenhoitoavusta haluan kiittää erityisesti siskoani Riikkaa. Myös veljeni Toni ja hänen puolisonsa Hanna sekä Ritva P., Juuli ja Pepe ansaitsevat suuret kiitokset lastenhoitoavusta. En tiedä miten olisimme selvinneet ilman teitä kaikkia. Suurimmat kiitokseni haluan osoittaa avopuolisolleni Kaisulle. Kiitos Kaisu, että olet lukenut ja kommentoinut tekstejäni aina kun olen pyytänyt. Siitä on ollut minulle suuri apu paitsi ammatillisesti myös henkisesti. Erityinen kiitos myös siitä, että olet raivannut minulle aikaa ja tilaa työni viimeistelyyn viemällä lapsiamme millon minnekin. Samalla pahoittelen väitöskirjan tekemisestä aiheutunutta emotionaalista kuormaa, jota olet joutunut osaltasi kantamaan. Olet omien työkiireittesi keskellä jaksanut kuunnella tuskailujani milloin mistäkin tutkimustyöhön liittyvästä asiasta. Suuri kiitos kärsivällisyydestäsi, ammatillisista neuvoistasi, tuestasi ja tsemppaamisesta! "Tinke, kyllä kaikki järjestyy!" Lapsiani Ilmiä ja Penttiä kiitän siitä, että he ovat elämässäni.

Savonlinnassa 26.3.2019
Timo Aho

LUETTELO OSAJULKAISUISTA

I Aho, Timo (2015). Rekkamiesten työn rytmihäiriöt. Janus, 23(3), 300-316.

II Aho, Timo (2018). Driving through neoliberalism – Finnish truck drivers constructing respectable male worker subjectivities. Teoksessa Walker, C. & Roberts, S. (toim.). Masculinities, Labour and Neoliberalism: Working-Class Men in International Perspective. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan, 289-310.

III Aho, Timo, Loading up the truck is a form of art – Sociomaterial artefacts in constructing occupational masculinities among Finnish male truck drivers, NORMA. International Journal for Masculinity Studies, vertaisarvioinnissa.

SISÄLLYS

ABSTRACT
TIIVISTELMÄ
ESIPUHE
LUETTELO OSAJULKAISUISTA
SISÄLLYS

1 JOHDANTO ... 11
1.1 Hyppääminen rekkamiesten kyytiin ... 11
1.2 Katsaus tiekuljetusalaan ja rekkamiehiä koskevaan tutkimukseen .. 17
1.3 Myyttinen rekkamies ja rekanajon ristiriitaiset piirteet ... 23
1.4 Rekkamiesten työ osana tiekuljetusympäristön muutosta ... 30

2 TEOREETTISET NÄKÖKULMAT – TYÖTÄ TEKEVÄ MIES TUTKIMUSKOHTEENA ... 36
2.1 Työ luokkamaskuliinisuuksien areenana ... 40
2.2 Maskuliinisuuksien sosiomateriaalinen rakentuminen ... 47
2.3 Työn aika ja rytmillisyys ... 52

3 TUTKIMUKSEN METODOLOGIA – ETNOGRAFIAA REKKAMIESTEN KYYDISSÄ ... 56
3.1 Tutkimusaineisto ... 56
3.2 Etnografinen tutkimusasetelma hakee muotoaan ... 60
3.3 Kentällä olon sosiaalinen luonne ja kenttätyön käytännöt ... 68
3.4 Tutkimusaineiston analyysit ... 76

4 TUTKIMUKSEN TULOKSET ... 83
4.1 Rekkamiehet rytmihäiriöiden suodattajina ... 83
4.2 Kamppailu ammatillista arvonlaskua vastaan ... 87
4.3 Koettelua kuormien ja tavaroiden kanssa ... 91
4.4 Yhteenveto: rekkamiesten työ ja rekkamieheys osajulkaisujen valossa ... 94

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA ... 98

SUMMARY ... 112

LÄHTEET ... 115

1 JOHDANTO

1.1 Hyppääminen rekkamiesten kyytiin

> ”Olokaa hilijaa, isänne täytyy nukkua! Se on aamuyöstä tullu ja valavonu ties kuinka monta yötä. Ja lähtöö taas yötä vasten! [T.A luonut muistelun pohjalta]”

Edellinen muistelusitaatti ei ole suora lainaus, mutta se vastaa sisällöltään suurin piirtein sitä, miten äidilläni oli tapana komentaa minua ja kahta nuorempaa sisartani 1990-luvun taitteessa pienen Etelä-Pohjalaisen kylän omakotitalossa. Kyseisessä tilanteessa oli aamupäivä ja leikin sisarusteni kanssa sisällä. Meidän oli kuitenkin leikittävä mahdollisimman ”hiljaa”, ettemme vain herättäisi aamuyöllä ”ajosta” tullutta isäämme. Äiti yritti rajata leikkejämme toiselle puolelle tupaa sulkemalla keittiön välioven. Leikeistämme koituva ääni kuitenkin herätti isän, joka tuli vihaisena kamaristaan torumaan kyvyttömyyttämme olla hiljaa. Me lapset emme olleet suinkaan ainoita, jotka häiritsivät isän unta. Muistan hyvin, kuinka esimerkiksi puhelinmyyjät ja sukulaiset onnistuivat puhelinsoitoillaan herättämään isämme levolta. Joskus isän unta häiritsi puolestaan naapureiden äänekäs nurmikonleikkuu. Silloin kun isä oli kotona hereillä ja puhui työstään, hän useimmiten korosti lastaamiaan ”julumia kuormia”, kovaa kiirettä, valvottuja öitä, vähäistä unta, tekemiään tunteja sekä ylipäätään sitä miten on taas menty ja painettu. Tien päältä revitty leipä tuntui olevan isälleni aina paljon tiukemmassa kuin muille rekkamiehille – puhumattakaan niistä miehistä, jotka nostivat elantonsa paikallisesta metallitehtaasta. Isä rakensi itsestään kovan työmiehen kuvaa myöskin tarinoilla, joissa vanhat pelaamattomat ajoneuvot, huonokuntoiset kärryt, pakkasen hidastuttama hydrauliikka, risaiset kuormaliinat, hankalat keliolosuhteet sekä palkkasaatavia pihtaavat työnantajat olivat kaikki vastustamassa isän työntekoa. Olin silloin tällöin myös mukana isäni työreissuilla. Muistan sen, kuinka ison auton tuntu ja liikenteen seuraaminen muita korkeammalta oli paitsi jännittävää myös pikkupojan egoa hivelevää. Tuntui jotenkin ”miehekkäältä”. Hauskinta reissuilla taisi olla kuitenkin auttaminen kuorman tekemisessä ja purkamisessa, grillillä käynti sekä nukkuminen ajon aikana penkkien takana sijaitsevalla punkalla.

Alun muistelukuvauksen tarkoituksena on johdatella tämän etnografisen väitöskirjatutkimuksen aihepiiriin; rekkamiesten työhön. Asettamani tutkimustehtävä on kahtalainen. Yhtäältä tavoitteenani on selvittää havainnoinnin, osallistuvan havainnoinnin (ks. näiden eroista luku 3.3) sekä avoimien kenttäkeskustelujen avulla, 1*) miten ja millaiseksi rekkamiesten työnteko rakentuu tiekuljetusalan käytännöissä*? Koska tarkastelen rekkamiesten työntekoa erityisesti sukupuolen (maskuliinisuuden) tekemisen näkökulmasta, asettuu tutkimustehtäväksi samalla kysymys siitä, 2) *miten ja millaiseksi rekka(työ)mieheys rakentuu näissä työn (sosiomateriaalisissa) käytännöissä*? Kaksiosaisen tutkimustehtävän ratkaisemisen pohjana ovat rekkamiesten työntekoa käsittelevästä etnografisesta aineistosta tuotetut kolme tutkimusartikkelia: (I) Rekkamiesten työn rytmihäiriöt (Aho 2015), (II) Driving through neoliberalism – Finnish truck drivers constructing respectable male worker subjectivities (Aho 2018), (III) Loading up the truck is a form of art – Sociomaterial artefacts in constructing occupational masculinities among Finnish truck drivers (Aho, vertaisarvioinnissa) sekä tämä käsillä oleva yhteenvetoartikkeli. Tutkimustehtävän ensimmäiseen (1) kysymykseen vastaamisessa hyödynnän kaikkia kolme tutkimusartikkelia (I, II, III), kun taas toisen (2) kysymyksen kohdalla hyödynnän erityisesti toista (II) ja kolmatta (III) tutkimusartikkelia. Tutkimuksen aineisto koostuu kenttämuistiinpanoista sekä rekan hytissä käydyistä avoimista kenttäkeskusteluista, jotka on kerätty vuoden 2012 syksyn ja vuoden 2017 välisenä aikana osallistumalla kymmenen (10 kuljettajaa) suomalaisen rekkamiehen työreissuille (ks. tarkemmin luku 3.1).

Tarkasteluani motivoi kolme keskeistä seikkaa. Ensimmäisenä on laajempi työnsosiologinen huomio siitä, kuinka jälkiteollisen ajan taloutta ja työelämää jäsentävä globalisoituminen, työnteon kiivasrytmisyys ja intensifikaatio, työn palvelu- ja tietovaltaistuminen, 24/7 -yhteiskunta sekä työprosessien (uus)taylorisointi ja tehostaminen ovat alkaneet näkyä myös tiekuljetusalla ja sen käytännöissä. Tiekuljetuksista riippuvainen teollisuus ja kaupan alan yritykset (kuljetusasiakkaat) toimivat yhä monimutkaisemmassa ja nopeatempoisemmassa globaalissa kilpailuympäristössä (Iikkanen 2003; Salanne & Tikkanen 2009), jossa tehokkaasti toimivasta logistiikasta on tullut entistäkin merkittävämpi tekijä yritysten kilpailukyvyn edistämisessä (ks. Logistiikkaselvitys 2012). Kuljetusasiakkaiden vaatimukset nopeammista, joustavammista ja kustannustehokkaammista logistiikkaprosesseista luo tiekuljetuksiin aika- ja täsmällisyyspaineita, jotka konkretisoituvat viime kädessä logistiikkaketjun ruohonjuuritasolla työskenteleville rekkamiehille. Tiekuljetusalaan liittyvässä tutkimuksessa on kiinnitetty kuitenkin vain hyvin vähän huomiota siihen, miten logistiikka- ja kuljetusprosessien kehittäminen ja tehostaminen uuden teknologian avulla (ks. luku 1.4) muovaa rekkamiesten työntekoa (ks. kuitenkin Levy 2015), ja rekkamieheyttä itseään. Toinen näkökulmaisempi lähtökohta liittyy miesten tekemän työn tarkasteluun sukupuolittuneena ja sukupuolittavana toimintana. Vaikka sekä feministisessä työntutkimuksessa (esim. Acker 1990; Bradley 1989; Cockburn 1983; Korvajärvi 1996; Rantalaiho & Heiskanen 1997; Walby 1986) että kansainvälisessä kriittisessä mies- ja maskuliinisuuksien tutkimuksessa (Morgan 1992; Collinson & Hearn 1996; Roper 1994) miesten sukupuolisuuden

ja työn suhde on laajalti problematisoitu, miesten työntekoa käsittelevässä suomalaisessa tutkimuksessa miehiä ei ole yleensä lähestytty sukupuolellisesti rakentuvina toimijoina (ks. Hearn & Lattu 2002). Tässä tutkimuksessa työtä tekevää rekkamiestä ei oteta annettuna, vaan nojaudun kriittiseen mies- ja maskuliinisuuksien tutkimukseen analysoiden sitä, miten rekkamieheys (ja rekkamieheydet) rakentuu suhteessa siihen paikallistuneeseen työ- ja toimintaympäristöön, jonka osana rekkamiehet työskentelevät. Kolmas lähtökohtani on rekkamiesten työtä ja sukupuolittunutta työkulttuuria koskeva tutkimus (Bergholm 1999; Hollowell 1968; Nehls 2003; Ouellet 1994; Pettersson 2006; 2009), joka kietoutuu tutkimuksessani yhteen edellä mainittujen lähtökohtien kanssa. Yhtäältä rekkakuskin ammatin on väitetty tarjoavan sellaisia työn vapauteen liittyviä eksklusiivisia piirteitä, joiden avulla rekkaa ajavan miehen on ollut mahdollista erottautua paitsi keskiluokkaisista miehistä, myös tehtaissa ja kaivoksissa työskentelevistä työväenluokkaisista miehistä (Bergholm 1999; Hollowell 1968; Nehls 2003; Ouellet 1994). Liikkuvuus, työn rytmittämistä koskeva laaja itsemääräämisoikeus, fyysinen etäisyys työnjohtoon, hienon auton ja arvokkaan lastin hallinta, maantieyleisöiltä saatu ihailu, sekä irrottautuminen tavanomaisesta 9-17 -työrytmistä ovat mahdollistaneet sen, että rekkamies on voinut tuntea olevansa enemmän kuin vain kontrolloidussa tehdassalissa palkkapussin takia raatava tavallinen työväenluokkainen mies (Ouellet 1994; ks. myös Bergholm 1999). Toisaalta rekanajon tarjoama vapaus, ”romanttisuus” ja ”gloria” on myös kyseenalaistettu. Rekkamiesten on osoitettu tekevän työtään paitsi karuissa materiaalisissa olosuhteissa, myös hyvin tiukan juridisen, taloudellisen, logistisen ja teknologisen kontrollin puitteissa (Agar 1986; Belzer 2000; 2002; Levy 2015; Pettersson 2009).

Nämä työn ristiriidat (ks. tarkemmin luku 1.3) herättivät kiinnostukseni tutkia, millaisia maskuliinisuuden tai työ*mieheyden* rakentamisen resursseja rekanajo nykyisellään kykenee tarjoamaan suomalaisille, varsin varttuneille, rekkamiehille? Tutkimukseni ensimmäistä ja toista lähtökohtaa seuraten olen kiinnostunut erityisesti siitä, miten logistiikka- ja kuljetusprosesseissa viime vuosina voimistunut reaaliaikainen teknologinen seuranta on muovannut rekanajon autonomiaa, jota on perinteisesti pidetty sekä rekkamiesten työtyytyväisyyttä selittävänä tekijänä (Hollowell 1968) että rekkamiesten ammatillisen maskuliinisuuden rakentamisen kulmakivenä (Bergholm 1999; Nehls 2003; Ouellet 1994; Pettersson 2006). Voiko rekkakuskin työtä tekemällä edelleen kokea olevansa enemmän kuin vain tavallinen palkkasaataviaan odotteleva työväenluokkainen mies, kuten Ouellet (1994) on väittänyt? Näin ollen tutkimuksen yhtenä tavoitteena on luoda ymmärrystä siitä, miten työn sosiotekninen muutos vaikuttaa suhteellisen varttuneiden työväentaustaisten miesten sukupuolittuneeseen ammatilliseen identiteettiin.

Kaksiosaisen tutkimustehtäväni ensimmäinen (1) kysymys, *miten ja millaiseksi rekkamiesten työnteko rakentuu tiekuljetusalan käytännöissä*, ja toinen (2) kysymys, *miten ja millaiseksi rekka(työ)mieheys rakentuu näissä työn (sosiomateriaalisissa) käytännöissä*, on jaettu edelleen tarkempiin alakysymyksiin a, b ja c siten, että kukin tutkimusartikkeli (I, II, III) käsittelee aina yhtä alakysymystä. Kaikkien

kolmen alakysymyksen a, b ja c avulla, vastataan tutkimustehtävän ensimmäiseen (1) kysymykseen, kun taas alakysymysten b ja c avulla vastataan tutkimustehtävän toiseen (2) kysymykseen. Alakysymykset ovat seuraavat:

a) Millaisia ajallisuuksia tiekuljetusalan käytännöt tuottavat ja miten ajallisuudet muovaavat rekkamiesten työntekoa, toimintamahdollisuuksia ja muuta elämää? (tutkimusartikkeli I)
b) Miten tiekuljetusalan taloudellis-teknologinen ja institutionaalis-juridinen muutos on muovannut sekä työntekoa että rekka(työ)mieheyden rakentumista? (tutkimusartikkeli II)
c) Miten rekanajoon liittyvät materiaalisuudet osallistuvat työntekoon ja rekkamieheyden rakentamiseen? (tutkimusartikkeli III)

Johdannon alussa esitetyllä muistelukuvauksella on kuitenkin aihepiiriin johdattelua tärkeämpikin tiedonmuodostumista koskeva funktio. Lapsuudenajan muistelukuvaus nimittäin tekee näkyväksi niitä lähtökohtia ja sitoumuksia, joiden myötävaikuttamana olen tätä tutkimusta tehnyt. Kyse on siis tutkijan tutkimuksentekoa koskevasta refleksiivisyydestä tai laajemmin tutkijan paikantumisesta suhteessa tutkimukseensa, eli asioista joita erityisesti feministisessä tutkimuksessa ja sen standpoint-teoriassa (esim. Haraway 1988; Harding 1991; Hartsock 1987; Liljeström 2004; Rolin 2005) sekä etnografisissa tutkimusprosesseissa (ks. esim. Coffey 1999; Davies 2002; Gould 2016) on pohdittu paljon. En tietenkään tuolloin nuoruudessani voinut kuvitellakaan tekeväni joskus väitöskirjaa rekkamiesten työstä. Ajatus olisi ollut absurdi jo pelkästään siksi, että yliopistossa opiskelu näyttäytyi kaltaiselleni työväentaustaiselle ja maaseudulta kotoisin olevalle ruumiillista työtä arvostavalle nuorelle miehelle hyvin etäiseltä asialta (vrt. suhteessa naisiin esim. Käyhkö 2006). En toisaalta myöskään tuntenut houkutusta rekan rattiin, vaikka ammatin sukupuolittuneisuuden ja patriarkaattisen historian vuoksi rekkakuskin ammattiin ”ajautuminen” noudattaa usein ns. isältä pojalle -mallia (esim. Nehls 2003; Pettersson 2009). Osaltaan rekanajon karttamiseen vaikutti varmaankin myös vanhempieni kehotus hankkia sellainen ammatti, jossa leivän saa vähän ”helepommalla”. Paikantumisen ajatukseen liittyvän ”vahvan objektiivisuuden” (Harding 1991, 138-163) noudattamisen kannalta olisi kuitenkin epärehellistä väittää, etteivätkö kokemukset isäni rekanajosta olisi olleet jollain tavalla vaikuttamassa paitsi tutkimusaiheen valintaan myös siihen, millaisia teemoja ja näkökulmia olen tässä väitöskirjassa päätynyt nostamaan esiin lähes kolmekymmentä vuotta myöhemmin. Esimerkiksi muistelukuvaus isän nukkumisesta keskellä päivää kotioloissa peilautuu hyvin niihin kysymyksiin, joita olen käsitellyt tutkimusartikkelissani ”Rekkamiesten työn rytmihäiriöt” (Aho 2015). Molemmissa tuodaan esiin se, miten rekkakuskin työtä tekevän (lapsi)perheellisen miehen elämässä erilaiset sosiaaliset ja biologiset rytmit sekoittuvat, leikkaantuvat ja kiistelevät keskenään. Ei ole myöskään sattumaa, että isäni puheet ”julumista kuormista”, ”yötä vasten painamisesta” ja ”tien päältä revitystä leivästä (elannosta)” ovat jääneet parhaiten mieleeni, sillä nämä teemat toistuivat vahvasti myös

muiden rekkamiesten puheissa. Tässä tutkimuksessa tämänkaltaista puhetta on lähestytty sekä työväenluokkaisen maskuliinisuuden ja kunniallisen rekka(työ)mieheyden rakentamisen näkökulmasta (tutkimusartikkeli II, ks. luku 2.1) että myös rekkamieheyksien arvottamiseen (ammatilliseen maskuliinisuuteen) liittyvänä kysymyksenä (tutkimusartikkeli III).

Aihepiiriin liittyvän henkilökohtaisen suhteen avaamisella on merkitystä sikälikin, että ennakkokäsitykseni rekkamieheydestä ja ”oikeasta” rekkamiehen työstä perustui tutkimuksen aloittamishetkellä pitkälti juuri sellaiseen rekanajoon jota isäni teki. Nyt jo eläkkeelle siirtynyt isä toimi 35 vuotta kestäneellä työurallaan suurimmaksi osaksi kotimaan raskaassa tavaraliikenteessä ajaen palkollisena pääosin täysperävaunullista kuorma-autoa, jonka lastina oli milloin mitäkin riippuen aina kulloisestakin työnantajasta sekä ajotehtävästä. Muistan hänen kuljettaneen ainakin kauppojen elintarvikkeita, kappaletavarakuormia, lihaa (ruhoja/roikkuja), pakasteita, sahatavaraa, sellua, paperia, peltejä sekä maatalous- ja teollisuuskoneiden osia. Vaihtelevien tavaroiden ja kuormien lisäksi myös kuljetustehtävät olivat moninaisia: yksi työkeikka saattoi sisältää säännöllisempiä terminaalilta terminaalille ajettavia suoria ”runkolinjakuormia”, eri paikoista keräiltäviä osakuormia, pieniä ”tavaranoutoja” sekä suoraan asiakkaille toimitettavia jakelukuormia. Ajamisen osuus suhteessa muuhun työhön vaihteli työtehtävästä riippuen, mutta koskaan työ ei ollut vain ajamista, vaan esimerkiksi purku- ja lastaustehtävät kuuluivat olennaisena osana työnkuvaan. Tyypillistä isäni työlle oli myöskin se, ettei hänellä ollut useinkaan mahdollisuutta viettää vuorokausilepoa kotona, vaan hän nukkui lepojaksot yleensä autossa. Isäni työ on siis asettanut jonkinlaisen suhteuttamispisteen tai standardin, josta käsin olen lähtenyt tarkastelemaan rekanajoa ja rekkamieheyttä laajemmin ja analyyttisemmin. Tämä tausta näkyy niin kentälle ”sisään pääsyssä”, tutkimusinformanttien ja ajotehtävien valikoinnissa, kuin myös tavoissani hyödyntää (tutkijan)positioani kenttätilanteissa (ks. tarkemmin luku 3).

Samaan aikaan on kuitenkin todettava, ettei isäni rekanajo, tai kuvaamani rekanajoon liittyvät ristiriitaisuudet, toimineet lähtökohtaisina kimmokkeina tehdä väitöskirjaa rekkamiesten työstä. Itse asiassa alun perin ajatuksenani oli tehdä väitöskirja siitä, miten ammatillinen ympäristö muovaa työväentaustaisten miesten käsityksiä terveydestä ja terveyteen liitetyistä asioista. Halusin lähestyä aihetta erityisesti sukupuolen ja yhteiskuntaluokan näkökulmasta. Kysymystä motivoi olemassa oleva laaja tilastollinen näyttö suomalaisväestön kasvaneista sosioekonomisista terveyseroista: tutkimusten mukaan alemmissa sosioekonomisissa asemissa olevat työikäiset ovat keskimäärin sairaampia, huonokuntoisempia, toimintakyvyttömämpiä, ylipainoisempia ja elintavoiltaan terveyttään ”turmelevampia” kuin ylemmissä sosioekonomisissa asemissa olevat työikäiset ihmiset (Palosuo ym. 2007). Erot terveydessä olivat huomattavan suuria erityisesti miesryhmien välillä. Terveyden ja sairauden kulttuurisesta tutkimuksesta (esim. Honkasalo 2008; Honkasalo & Salmi 2012) viehättyneenä ajattelin, ettei pelkkien haastattelujen – kyselyistä puhumattakaan – avulla pääsisi kuitenkaan kunnolla käsiksi siihen työympäristöön, jossa terveyttä koskevat tavat ja käytänteet saavat muotonsa. Halusin siis etsiä laadullisia ja kulttuurisia

syitä sille, miksi terveydestä huolehtiminen ei tunnu istuvan tietyssä koulutuksellisessa, taloudellisessa ja ammatillisessa asemassa elävien ihmisten, erityisesti työväenluokkaisten miesten, elämäntapaan (Katainen 2011). Kun pohdin ajatuksiani ääneen eräälle etnografista tutkimusta tehneelle kollegalleni, hän tokaisi miten ”siistiä” olisi päästä tekemään etnografiaa rekkamiehistä. Tästä sainkin pienen kipinän ja aloin penkoa rekkamiehiin liittyvää terveys- ja hyvinvointitutkimusta. Kävi ilmi, että raskaassa liikenteessä toimivia (mies)kuormaautonkuljettajia pidettiin terveyskysymysten suhteen erityisenä riskiryhmänä (Salmi ym. 2011, 9; ks. myös Kärmeniemi ym. 2009). Tämä löytö sinetöi sen, että aloin toden teolla suunnitella rekkamiehiä käsittelevän etnografisen tutkimuksen toteuttamista. Etnografisen kenttätyön myötä kävi kuitenkin niin, että rahdinkuljetustyön käytäntöihin, niiden muutoksiin sekä rekkakuskien ammatillisiin kompetensseihin liittyvät seikat alkoivat tuntua minusta relevanteimmilta tarkastelukohteilta kuin terveysteemat. Kentällä olon vaikutus ”tutkijaminääni” (Gould 2016) oli siis suurin yksittäinen syy siihen, etten lopulta tehnyt väitöskirjaa rekkamiesten terveyskulttuurista (ks. etnografisesta tutkimusprosessista tarkemmin luku 3.2).

Tämä yhteenvetoartikkeli etenee seuraavasti: Johdantoluvun kolmessa seuraavassa alaluvussa jatketaan tutkimuksen taustoitusta ja paikantamista. Luon aluksi lyhyen katsauksen suomalaiseen tiekuljetusalaan, käsittelen tiekuljetusalan merkitystä Suomessa sekä esittelen aikaisempaa tiekuljetusalaa koskevaa kansallista ja kansainvälistä tutkimusta. Tämän jälkeen käyn läpi rekkamiesten työhön ja raskaan liikenteen ammattikuntaan kohdistuvia ristiriitaisuuksia. Päätän johdannon kuvaamalla Euroopan (Suomi mukaan lukien) ja Yhdysvaltojen tiekuljetussektoreilla viime vuosikymmeninä tapahtuneita taloudellisia, logistisia, juridisia ja teknologisia muutoksia. Tämän jälkeen luvussa kaksi esittelen ne teoreettiset näkökulmat, joiden kautta olen rekkamiesten työtä ja rekkamieheyttä tarkastellut. Luvussa kolme käsittelen tutkimuksessa käytettyä etnografista metodologiaa, kenttätyöprosessia sekä esittelen tutkimusaineistot. Luvussa neljä esitetään väitöskirjaan liitettyjen tutkimusartikkeleiden (I, II, III) keskeisimmät tulokset tutkimustehtävän ratkaisemisen kannalta. Lopuksi luvussa viisi pohdin tutkimustulosten merkittävyyttä suhteessa aikaisempaan rekkamiesten työkulttuuria koskevaan tutkimukseen, työelämätutkimukseen sekä mies- ja maskuliinisuuksien tutkimukseen. Lisäksi arvioin tutkimuksen rajoitteita sekä luon suuntia tiekuljetusalaa koskeville jatkotutkimuksille ja yhteiskuntapoliittisille toimille.

1.2 Katsaus tiekuljetusalaan ja rekkamiehiä koskevaan tutkimukseen

Maantien tavarankuljetus Suomessa

Suomessa kuorma-autoa on käytetty luvanvaraiseen ammattimaiseen tavarankuljetukseen[1] jo lähes sadan vuoden ajan (Blomberg 1996, 71). Maan poliittisen tilanteen vuoksi yksityisyrittäjinä toimiviin autoilijoihin suhtauduttiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä varsin vihamielisesti, eikä kilpailevia kuljetusmuotoja (esim. rautatieliikenne) edustaneet asiantuntijapiirit nähneet kuorma-autolla olevan tulevaisuutta. Autoilijoiden kohtaamasta vastustuksesta, alkeellisesta liikenneverkostosta ja huonosta julkisesta tienpidosta huolimatta kuorma-autoliikenne kipusi kuitenkin vähitellen rautatieliikenteen rinnalle, ja 1950-luvun lopulle tultaessa kuorma-autoliikenne oli jo ohittanut rautatieliikenteen Suomen suurimpana ja merkittävimpänä tavarankuljetusmuotona. (Emt., 22-25, Nummela 2002, 312-318.) Sittemmin tapahtuneen autoistumisen, teknologisen kehityksen, kaupungistumisen, teollisuustuotannon kasvun, tieverkoston laajentumisen sekä kuljetuksille asetettujen nopeus- ja joustavuusvaatimusten myötä ”kumipyöräliikenne” on vain vahvistanut ja vakiinnuttanut asemaansa merkittävimpänä tavarankuljetusmuotona Suomessa (Bergholm 1999, 382-386; Bergholm 2000, 33-41; Nummela 2002, 312-319; Tapaninen 2018, 36). Vuonna 2017 tieliikenteen osuus kotimaan tavarankuljetuksista oli kuljetussuoritteella[2] mitattuna 67 prosenttia, rautatieliikenteen 26 prosenttia ja vesiliikenteen 6 prosenttia (Liikennejärjestelmä.fi 2018; ks. myös Liikennetilastollinen vuosikirja 2014, 40-43). Tieliikenteen suosion kasvu Suomessa näkyy myös kuorma-autojen (>3500kg) määrän suhteellisen voimakkaana lisääntymisenä: kun vielä 1970-luvulla Suomessa oli kaikkiaan reilut 46 000 kuorma-autoa, niin vuonna 2013 kuorma-autoja oli 134 146 kappaletta, joista 40 866 operoi luvanvaraisessa liikenteessä (Liikennetilastollinen vuosikirja 2014, 102). Suomessa maantien tavarankuljetuksilla on erityinen asema eurooppalaisestikin vertailtuna, sillä täällä tieliikenteen tavarankuljetussuoritteet ovat asukasta kohden laskettuna monta kertaa suurempia kuin monissa muissa EU-maissa (ks. Eurostat 2016[3]; myös Nummela 2002, 318). Suomessa tiekuljetusten suosiota on selitetty muun muas-

---

[1] Vuonna 1922 säädettiin Suomen ensimmäinen autoasetus, jossa erotettiin tavaraliikenteen autot yksityisiin ja ammattimaisiin. Jälkimmäinen tarkoitti autoa, jonka omistaja hankki elantonsa suorittamalla tavarakuljetuksia jollekin toiselle osapuolelle rahallista korvausta vastaan. Näiden kuljetusten suorittamiseen tarvittiin (alue)liikennelupa. (Blomberg 1996, 71.)

[2] Kuljetussuorite (tonnikilometri) kuvaa kuljetustyön määrää, joka saadaan kuljetetun tavaramäärän (tonnia) ja kuljetusmatkan pituuden (kilometriä) tulona (Liikennejärjestelmä.fi 2018).

[3] Vuonna 2016 kuljetussuorite asukasta kohden laskettuna oli Suomessa 4885 tonnikilometriä, kun esimerkiksi Saksassa kuljetussuorite oli samana vuonna 3835 tonnikilometriä/asukas, Ranskassa 2331 tonnikilometriä/asukas, ja Iso-Britanniassa 2693 tonnikilometriä/asukas. Ruotsissa kuljetussuorite asukasta kohden laskettuna oli 4300 tonnikilometriä, kun taas Tsekissä, Espanjassa ja Bulgariassa kuljetussuorite/asukas oli suurin piirtein samaa luokkaa kuin Suomessa. (Ks. Eurostat 2016.)

sa maan suurella pinta-alalla, suhteellisen harvalla ja laajalle levinneellä asutuksella, teollisuuden sijoittumisella laajalle alueelle sekä ulkomaankaupan keskittymisellä muutamiin satamiin. Varsinkin Suomen metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden tuotantorakenteen on katsottu edellyttävän raskaita tiekuljetuksia. Yksi tärkeimmistä suosiota selittävistä tekijöistä lienee kuitenkin se, että lyhyillä kuljetusmatkoilla ja suhteellisen suurilla kuormapainoilla tiekuljetuksia pidetään kaikkein kilpailukykyisimpinä. Tieliikenne on ennen kaikkea joustavaa, sillä kuorma-autoilla voidaan kuljettaa lähes mitä tahansa materiaaleja, halutessaan materiaaleja on mahdollista viedä suoraan tuottajalta vastaanottajalle, ja kuorma-autoilla voidaan saavuttaa sellaisia paikkoja, joihin junilla, laivoilla ja lentokoneilla ei voida päästä. Tiekuljetukset on myös helppo kytkeä rautatie- ja vesikuljetuksiin, ja usein jälkimmäiset myös edellyttävät maanteitse tapahtuvia esikuljetuksia ja jatkokuljetuksia. (Nummela 2002, 318-319; Tapaninen 2018, 36, 42-45.)

Kuljetusyritysten määrä on ollut hienoisessa laskussa siten, että kun vuonna 2007 Suomessa oli hieman reilut 11 000 kuljetusyritystä, niin vuonna 2012 niitä toimi pyöreästi laskettuna 10 500 (Liikennetilastollinen vuosikirja 2014, 109). Suomessa tiekuljetusalalla operoi kooltaan erilaisia kuljetusyrityksiä, mutta yleisesti ottaen alaa voi luonnehtia pienyritysvaltaiseksi. Valtaosassa suomalaisista kuljetusyrityksistä on yhdestä kolmeen liikenneluvan alaisessa toiminnassa operoivaa kuorma-autoa (keskimäärin 2,5 autoa/yritys), ja suurimmassa osassa kuljetusyrityksiä työskentelee kolmesta viiteen työntekijää (Rajamäki 2014, 21). Vuonna 2013 tieliikenteen tavarankuljetuksessa työskenteli vajaat 40 000 kuljettajaa- ja kuljetusyrittäjää (Liikennetilastollinen vuosikirja 2014, 109). Rekkakuskin tai (raskaan) ajoneuvonkuljettajan ammatti on miesenemmistöinen ammatti, sillä esimerkiksi Suomessa noin 90 prosenttia kuormaauton kuljettajista on miehiä (OSH 2011, 45). Kuorma-autolla tapahtuva materiaalien kuljettaminen on tavalla tai toisella kaikkien rekkamiesten ja –naisten työtä yhdistävä tekijä. Tiekuljetusalla olevien eri suoritealojen toimintamallit, ammattitaito- ja kalustovaatimukset sekä lupakäytännöt poikkeavat kuitenkin toisistaan. Esimerkiksi raakapuun lastaaminen, sidonta ja kuljetus metsästä tehtaalle edellyttää erilaista kalustoa, ammattitaitoa ja työn organisointia kuin kappaletavarakuljetukset tai terminaaleilta vähittäiskauppoihin tapahtuvat lämpösäädellyt elintarvikekuljetukset – vaarallisten aineiden kuljetuksista puhumattakaan (ks. alojen ja työtehtävien erityispiirteistä tarkemmin esim. Blomberg 2002, 155-189; Kärmeniemi ym. 2009, 9-13; Salanne & Rantala 2008, 11-13). Kuljetussuoritteella mitattuna merkittävimpiä toimialoja ovat kappaletavarakuljetukset, säiliöautokuljetukset, puutavarakuljetukset ja lämpösäädellyt kuljetukset (elintarvikekuljetukset) (Salanne & Rantala 2008, 11-12). Eri toimialojen sisällä tiekuljetukset voidaan jakaa karkeasti ottaen runkokuljetuksiin sekä jakelu- tai keräilykuljetuksiin. Runkokuljetuksissa kuljetetaan suuria tavaraeriä tehtaalta varastoihin ja satamiin tai raaka-ainevarastoista tehtaalle. Esimerkkinä voidaan mainita paperiteollisuuden tuotteet, kuten vaikkapa sellu, jota viedään suurina erinä tehtailta satamiin (vientiin). Jakelu- ja keräilykuljetuksilla tarkoitetaan pienempien tuotteiden ja tuote-erien toimittamista joko tuotteen hajau-

tuneista raaka-ainepisteistä tuotantolaitoksille, tai tehtaalta jakeluvarastoihin ja terminaaleille. (Tapaninen 2018, 34-35.)

Suomessa tiekuljetusten kysyntään ja kehitykseen vaikuttavat lukuisat eritasoiset ja eriluonteiset tekijät, joista merkittävimpiä ovat globalisaatio (tavaravirtojen kasvu, globaali kilpailu, hankinta- ja jakelualueiden laajeneminen), ilmastonmuutos (ympäristönäkökulmien korostuminen, energian hinnan nousu), yleinen taloudellinen kehitys, teollisuuden tuotantorakenteen muutokset, Itämeren alueen kehitys, Euroopan unionin (liikenne)politiikka sekä Suomen sisäiseen alue-, yhdyskunta- ja väestörakenteeseen liittyvät seikat (ks. Iikkanen 2003; Luukkonen ym. 2012; Salanne & Rantala 2008; Salanne & Tikkanen 2009). Varsinkin ilmastonmuutoksen myötä nousseet vaatimukset ympäristölle haitallisten päästöjen vähentämisestä, energian hinnannousu sekä siitä johtuva kuljetuskustannusten kasvu pakottavat yrityksiä ja päättäjiä kiinnittämään entistä enemmän huomiota tavarankuljetusten ekologiseen tehokkuuteen (Salanne & Tikkanen 2009, 2-3). Suomessa tiekuljetusten ekologista tehokkuutta on yritetty parantaa muun muassa korottamalla kuorma-autojen suurimpia sallittuja mitta- ja massarajoituksia (Valtioneuvoston asetus 407/2013). On kuitenkin selvää, ettei ympäristönäkökohdat ole olleet ainoita syitä mittojen ja massojen korottamiseen, vaan mitta- ja massarajoitusten korottamispolitiikalla on haluttu kohentaa tiekuljetuksista riippuvaisen suomalaisen elinkeinoelämän kilpailukykyä (ks. LVM 2013). Teollisuuden tuotantorakenteen muutokset vaikuttavat tiekuljetusten kysyntään siten, että siinä missä perusteollisuustuotantoon liittyvät tiekuljetukset vähenevät, tuotannon erikoistumiseen, jalostukseen, palveluihin ja kauppaan liittyvät tiekuljetukset lisääntyvät (Luukkonen ym. 2012, 78-79). Tiekuljetusten kysyntä lisääntyy osin myös siksi, että monet kuljetuspalveluita ostavat toimialat ovat vähentäneet tai luopuneet kustannuksia tuottavista varastoista ja toimivat yhä useammin kysyntäohjautuvan Just-In-Time (JIT) -periaatteen mukaisesti (ks. tarkemmin luku 1.4) (Karlin & Liker 2005). Varsinkin jalostuneemmilla ja korkean teknologian tuotteilla kuljetuserät ovat pienempiä ja kuljetustarve tiheämpää, joka lisää entisestään täsmällisten kuljetusten kysyntää (Salanne & Tikkanen 2009, 3). Suomen väestön keskittyminen kaupunkeihin ja kasvukeskuksiin vaikuttaa puolestaan kaupan jakelujärjestelmiin siten, että asutuskeskusten ja kaupunkien tavaravirrat kasvavat, mutta toisaalta maaseudun tavaravirrat ohentuvat (Iikkanen 2003, 39; Luukkonen ym. 2012, 79). Vaikka tulevaisuudessa tiekuljetusten toimintaympäristö ja tiekuljetuksille asetetut vaatimukset tulevat muuttumaan, ei tiekuljetusten kysynnän arvioida Suomessa suinkaan vähentyvän, vaan pikemminkin lisääntyvän (ks. Luukkonen ym. 2012; Salanne & Tikkanen 2009). Tiekuljetusten ennustetaan myös säilyttävän asemansa kotimaan tärkeimpänä tavarankuljetusmuotona. Syynä on se, että toisin kuin esimerkiksi rautatiekuljetukset, jotka ovat yhä paljolti riippuvaisia metsäteollisuudesta, tiekuljetukset palvelevat laajemmin eri toimialoja, ja kestävät siksi toimintaympäristön heilahteluja muita kuljetusmuotoja paremmin. (Luukkonen ym. 2012, 54, 79, 93.)

Rekkamiesten ja tiekuljetusalan puuttuminen (työn)sosiologisesta tutkimuksesta

Sosiologiassa ja yhteiskuntatieteissä (palkka)työtä, työelämää, työmarkkinoita ja ammatteja on tutkittu paljon, mutta maantien tavarankuljetus (tiekuljetusala) saati rekkakuskien työ ei ole liiemmälti herättänyt yhteiskuntatieteilijöiden mielenkiintoa. Kapitalistista työprosessia ja luokkasuhteita käsittelevässä teollisuus- ja työnsosiologiassa mobiili kuljetustyö sivuutettiin lähes täysin, kun keskityttiin tarkastelemaan selkeämmin rajautuvia aika-tilallisia teollisia tuotantoyksiköitä, kuten miesvaltaisia tehtaita (esim. Blauner 1964; Braverman 1974; Burawoy 1985; Goldthorpe 1968; Julkunen 1987; Thompson 1983), sekä myöhemmin konttori- ja toimisto-olosuhteissa tapahtuvaa taylorisoitua työtä (esim. Crompton & Jones 1984; Mustosmäki & Anttila 2012; Taylor & Bain 1999; Webster 1990). Sittemmin työn, pääoman ja informaation globalisoituminen, informaatioteknologian kehitys, automatisaatio, työ- ja tuotantoprosessien tehostaminen sekä työn yleinen tieto- ja palveluvaltaistuminen ovat suunnanneet työelämätutkijoiden tarkastelua suljetuista ja tiukkaan kontrolloiduista työtiloista yhä enemmän hajautetuissa aika-tiloissa tapahtuvaan keskiluokkaiseen tietotyöhön (esim. Blom, Melin & Pyöriä 2001; Heiskanen & Hearn 2004; Julkunen, Nätti & Anttila 2004; Kinnunen, Lempiäinen & Peteri 2017; Zuboff 1990) sekä muihin mobiilin työn muotoihin (esim. Andriessen & Vartiainen 2006; Hyrkkänen & Vartiainen 2005; Lilischkis 2003). Vaikka monet edellä kuvatut työelämän muutostekijät koskettavat myös tiekuljetusalaa, ei työnsosiologiassa ole jostain syystä innostuttu rekkakuskin työstä. Peter G. Hollowellin vuonna 1968 julkaisema teos ”The lorry driver” on edelleenkin ainut huomionarvoinen tutkimus rekkakuskeista (miehistä) työnsosiologian joukossa. Iso-Britannian kuorma-autonkuljettajia käsittelevässä tutkimuksessaan Hollowell (1968) tarkastelee sitä, miten ammatillinen asema, työtehtävä ja työn sosiotekninen järjestelmä vaikuttavat kuljettajien kokemuksiin työtyytyväisyydestä ja työstä vieraantumisesta. Tutkimus osoittaa, että kuorma-autonkuljettajien työtyytyväisyys on huomattavasti korkeampaa, ja työstä vieraantumisen kokemukset vähäisempiä kuin tehdas- ja kaivostyössä. Hollowell väittää kokemusten selittyvän rekanajon avoimella sosioteknisellä järjestelmällä (”open sociotechnical system”), joka tehdas- ja kaivostyön organisointiin verrattuna tarjoaa kuorma-autonkuljettajille huomattavasti enemmän liikkumatilaa ja omaa työntekoa koskevaa autonomiaa. (Ks. Hollowell 1968.)

Tiekuljetusalaa ja ”automiesten” työkulttuuria tutkinut historioitsija Tapio Bergholm (1999) on arvellut yhteiskuntatieteilijöiden rekkakuskeihin kohdistuvan vähäisen kiinnostuksen johtuvan automiesten epämääräisestä luokka-asemasta, maalaisuudesta, karkeasta miehisyydestä ja antikommunismista, jotka ovat Bergholmin mukaan kenties ”vähentäneet urbaanien, edistyksellisten ja keskiluokkaisten yhteiskuntatieteilijöiden kiinnostusta tähän modernisaation ytimeen kuuluvaan ammattiryhmään” (emt., 372). Bergholmia tulkiten voi päätyä esimerkiksi ajatukseen, että ”marxilais-bravermanilaista” linjaa edustavien työnsosiologien ja työprosessiteoreetikoiden on ollut vaikeaa asettaa oman tuotantovälineensä omistava yrittäjä-kuljettaja, ja toisaalta samaa työtä kilomet-

ri/keikkapalkalla tekevä ”renki” selkeille paikoille yhteiskuntaluokkaa määrittäviin tuotantosuhteisiin. Suhteellisen suuresta työn autonomiasta nauttiva rekkakuski ei ole myöskään ehkä näyttäytynyt kapitalistisen työprosessin vieraannuttamalta palkkatyöläiseltä samassa määrin kuin tehdastyöläinen (vrt. Hollowell 1968), jos ei myöskään riistoa harjoittavalta kapitalistilta. Vaikuttaa siis siltä, että tehtaan ”lattiatasolla” työskentelevä (valkoinen) mies, hänen tekemänsä palkkatyö ja hänen antagonistinen suhde kapitalistisen tehdastyön tuotantoprosessiin on saanut edustaa pitkään paitsi työväenluokkaisen mieheyden prototyyppiä (ks. Tolson 1977) myös lähtökohtaa, josta käsin talouden, työn ja työprosessien muutoksia on lähdetty tarkastelemaan (ks. Thompson 1983; myös Julkunen 1987).

Olipa Bergholmin pohdinnat tai tekemäni tulkinnat kuinka oikeansuuntaisia tahansa, minulle Bergholmin luonnehdinnat rekkamiesten karkeasta mieheydestä, epämääräisestä luokka-asemasta sekä työn autonomiasta ovat sosiologisesti ajatellen pikemminkin puoleensa vetäviä kuin luotaantyöntäviä seikkoja. Esimerkiksi ”karkea mieheys” voidaan nähdä kulttuurisesti tuotettuna luokkaperustaisena stereotypiana, jonka keskiluokka liittää työväentaustaisiin miehiin heidän kehittymättömän ja keskiluokkaisesta normista poikkeavan, tapa- ja makukoodin vuoksi (myös naisten kohdalla, ks. esim. Skeggs 1997). Tässä tutkimuksessa yhteiskuntaluokan (ja työväenluokan) käsitettä hyödynnetään kahdessa eri tarkoituksessa: yhtäältä se toimii rekkamiehiä ja rekkamiesten työntekoa materiaalis-kulttuurisesti taustoittavana maisemana, mutta toisaalta olen käyttänyt yhteiskuntaluokan käsitettä myös analyyttisemmin kun olen tarkastellut sitä, miten maskuliinisuutta rakennetaan luokkaperustaisiin käytänteisiin ja kulttuurisiin arvostuksiin ja arvottamisiin viittaamalla (erityisesti osatutkimus II, Aho 2018). Näin ollen tutkimuksellani on yhtymäkohtia erityisesti birminghamilaiseen luokka- ja kulttuurintutkimukseen (esim. Willis 1977) sekä myös feministiseen ja kulttuurisesti suuntautuneeseen Pierre Bourdieun ajattelusta inspiroituneeseen jälkibourdieulaiseen luokkatutkimukseen, jossa ennalta määriteltyjen luokitusten ja sosioekonomisten stratifikaatioiden sijaan ollaan kiinnostuneempia siitä, miten luokkaa tehdään ja miten luokka yhdessä muiden yhteiskunnallisten rakenteiden ja erojen kanssa jäsentää ihmisten elettyjä subjektiviteettejä (esim. Adkins & Skeggs 2004; McNay 2004; Skeggs 1997; Tolonen 2008, toim.).

Osa suomalaistutkijoista on esittänyt kriittisiä huomioita siitä, etteivät Bourdieun ranskalaista luokkayhteiskuntaa koskevat teoretisoinnit kulttuuristen erottautumisten välityksellä rakentuvista luokkaeroista sovellu kulttuurisesti homogeeniseen Suomeen (esim. Mäkelä 1985). Viime vuosina Suomessa on kuitenkin toteutettu lukuisia empiirisiin aineistoihin perustuvia tutkimuksia ja tutkimushankkeita, joissa Bourdieu’n käsitteistöä feministisen kritiikin kautta kehittämällä ja soveltamalla on pystytty osoittamaan kuinka sukupuoleen ja etnisyyteen kietoutuneet luokkaistuneet prosessit jäsentävät ihmisten jokapäiväistä elämää ja kulttuurisia käytäntöjä (esim. Anttila ym. 2016, toim.; Berg 2010; Lahikainen & Mäkinen 2012; Tolonen 2008 toim.; Käyhkö 2006; Peltola 2014). Elämäntapojen ja maun luokkaperustaista eriytymistä tarkasteleva jälkibour-

dieuläinen tutkimus (Kahma 2011; Katainen 2011; Purhonen ym. 2014) on niin ikään purkanut käsitystä luokattomasta ja kulttuurisesti homogeenisestä Suomesta. Näiden tutkimusten tulokset toimivat mielestäni jo itsessään hyvinä todisteina siitä, että Bourdieun käsitteistöä soveltava uusi luokkatutkimus ja feministinen luokkatutkimus voivat toimia myös suomalaisen (luokka)yhteiskunnan analysoimisessa. Ne tarjoavat kulttuurisesti sensitiivisen, mutta samalla materiaaliset rakenteet huomioivan välineistön kartoittaa suomalaisrekkamiesten luokan ja sukupuolen tekemisen tapoja (ks. tarkemmin luku 2.1).

Kenties kaikkein yleisimmin rekkakuskit ovat nousseet tarkasteluun tekniikan, liikenteen, kaupan ja logistiikan alaan liittyvissä tutkimuksissa. Niissä rekkakuskeja on tarkastelu sekä tutkimuksen pääkohteina että logistisen verkoston osatekijöinä, kun on mietitty logistiikka- ja kuljetusprosessien (kustannus)tehokkuutta (Gunter & Stenberg 2015; Sternberg ym. 2014; Sternberg & Lina 2017), logistiikkajärjestelmien ja tiekuljetusten kehittymistä (Iikkanen 2003; Luukkonen ym. 2012; Salanne & Rantala 2008; Salanne & Tikkanen 2009), sekä logistiikan ja kuorma-autoliikenteen merkitystä elinkeinoelämälle, liikenneturvallisuudelle ja (luonnon)ympäristölle (Liimatainen & Nykänen 2016; Vihanti ym. 2007). Taloustieteen alueelle sijoittuvista tutkimuksesta osa on keskittynyt tarkastelemaan kuljetusyritysten, kuljetusyrittäjien (yksityisyrittäjien) ja rekkakuskien (palkolliset/"rengit") taloudellista asemaa ja taloudellisia riippuvuussuhteita, sekä niiden vaikutusta työolosuhteisiin ja työhyvinvointiin (Agar 1986; Belman, Lafontaine & Monaco 2005; Belzer 2000). Tähän liittyviä suosittuja tutkimusteemoja ovat olleet myöskin kuljetuselinkeinon taloudellisen sääntelyn purkamisen ja harjoitetun liberalisointipolitiikan vaikutusten tarkastelu suhteessa kuljetusyrittäjien ja kuljettajien tulonmuodostukseen, ansaintamahdollisuuksiin, tehtyihin työtunteihin, liikenneturvallisuuteen sekä työhyvinvointiin (esim. Belzer 2000; Belman & Monaco 2001; Hilal 2008; Peoples 2005). Rekkakuskin ammattiin liittyvien hankalien työskentelyolosuhteiden, liikenneturvallisuusriskien, kuljettajilla todetun väsymyksen, havaittujen epäterveellisten elintapojen sekä lukuisten sairauksien ja aikaisen kuolleisuuden vuoksi myös (työ)terveystieteilijät ja liikennelääketieteilijät ovat olleet hyvin kiinnostuneita rekkamiehistä (ks. esim. Apostolopoulos ym. 2012; Gill & Wijk 2004; Häkkänen 2000; Häkkänen & Summala 2000; Kärmeniemi ym. 2009; Laitinen ym. 2011; Mitler ym. 1997; Moilanen ym. 1998; Olkkonen ym. 2003, Radun 2009; Sallinen 2009; Salmi ym. 2011; Tervo & Neira 2008; Wandel & Roos 2005). Jonkin verran on tutkittu myös informaatioteknologioiden, telematiikan ja erilaisten tietojärjestelmien käyttöönottoa sekä niiden vaikutusta rekkakuskien työntekoon (esim. Belman & Monaco 2001; Belman & White III 2005; Belzer 2002; de Croon ym. 2004; Kallberg ym. 2005; Levy 2015; Rishell, Scott & Stenger 2003; Sternberg ym. 2014). Lisäksi tutkimuksissa on käsitelty rekkamiesten ammattiyhdistystoimintaa (esim. Bergholm 1997; 2000), sekä tiekuljetuselinkeinon historiallista kehitystä (Blomberg 1996; 2002). Rekkamiesten ammattikulttuurin ja maskuliinisuuden suhdetta käsittelevää (kulttuurin)tutkimusta löytyy jonkin verran muun muassa Pohjois-Amerikasta (Eastman ym. 2013; Fleras & Dixon 2011; Ouellet

1994), Ruotsista (Nehls 2003; Pettersson 2006; 2009) sekä Suomesta (Bergholm 1999).

Tässä tutkimuksessa liikenteen alaan liittyvää logistiikkatutkimusta ja tiekuljetusalan taloustieteellistä tutkimusta on käytetty hyödyksi rakennettaessa tutkimuskontekstia, jota vasten olen tarkastellut niin rekkamiesten työkäytäntöjen muutosta, rekkamiesten kokemusta työnteosta, kuin myös rekkamiesten maskuliinisuuksien rakentamista. Logistiikkatutkimuksessa kuvattujen tiekuljetusalan muutostekijöiden huomioiminen antaa minulle mahdollisuuden täydentää ja tarkentaa rekkamiesten työkulttuuria ja ammatillista maskuliinisuutta käsittelevää tutkimuskirjallisuutta. Toisaalta taas rekkamiesten työkulttuurin ja ammatillisen maskuliinisuuden sekä laajemmin maskuliinisuuskirjallisuuden hyödyntäminen antaa minulle mahdollisuuden kommentoida esimerkiksi sitä, miksi tiekuljetusalan taloudellis-logistiset ja juridiset muutokset koetaan rekkamiesten keskuudessa niin kuin koetaan.

1.3 Myyttinen rekkamies ja rekanajon ristiriitaiset piirteet

Stigmatisoitu ”maskuliininen” ammattikunta

Kulttuurintutkimuksellisesti orientoituneen sosiologin näkökulmasta rekkamiesten ammattikunta on siinä(kin) mielessä kiinnostava tutkimuskohde, että harvaan työkollektiiviin liittyy yhtä voimakkaita ja ristiriitaisia kulttuurisia mielikuvia. Ihmisten arkiajattelussa ja sitä tukevissa kulttuurisissa mielikuvissa rekkakuski yhdistyy yleensä automaattisesti ”maskuliinisessa ammatissa” toimivaan mieheen (Nehls 2003). Vaikka ajatus rekkakuskista *miehenä* on sikäli ymmärrettävä ja totuudenmukainen, että esimerkiksi Suomessa noin 90 prosenttia rekkakuskeista on miehiä (OSH 2011, 45) tai sellaisiksi luokiteltuja (miesoletettuja), ei rekka*mieheys* itsessään ole lainkaan selviö. Rekkamieheys ei esimerkiksi assosioidu mihinkä tahansa mieheyteen, vaan tyypillisesti niin sanottuun perinteiseen (teollisen ajan) ”tosimieheyteen” sisältäen näin kulttuurisesti rakentuneen oletuksen rekkamiehistä eräänlaisina ”maskuliinisuuden ikoneina” ja jotenkin ”enemmän” miehinä (ks. Fleras & Dixon 2011; Nehls 2003; Ouellet 1994). Tähän Bergholminkin (1999) kuvailemaan versioon ”karkeasta” rekkamiehestä liitetään usein senkaltaisia rahvaanomaisia määreitä kuten seksistis-sovinistinen kielenkäyttö, äänekäs kiroilu, country-musiikin kuuntelu, äkkipikaisuus, epäsiisti ulkoinen olemus, irtosuhteet, juopottelu ja isomahaisuus (ks. Helsingin Sanomat 4.1.2014; Kaleva, 29.1. 2006; Ouellet 1994, 105, 107; Nehls 2003, 123-127). Lisäksi epäterveellisillä elintavoilla kuten rasvaisella grilli/huoltamoruoalla, vähäisellä liikunnalla, tupakoinnilla sekä uhmakkailla terveysasenteilla on katsottu olevan yhteys rekkamiesten kulttuurisidonnaiseen maskuliiniseen ammatti-identiteettiin (Salmi, Henriksson & Laitinen 2014).

Yksi sitkeässä istuva stereotyyppinen mielikuva rekkakuskista on siis hieman vulgaari ja groteski työväenluokkainen mies, joka ei tunnu pysyvän kohtuullisuuden tai hyvän keskiluokkaisen maun rajoissa. Ylivertaisuutta uh-

kuvasta *tosimies* -konnotaatiosta huolimatta kuvatun kaltaisia määreitä kantava rekkamies jää kuitenkin kauaksi jälkiteollisen ajan kulttuurisesti ihannoidusta keskiluokkaisesta business-maskuliinisuudesta (ks. Connell & Wood 2005). Rekkamiesten habituksiin liitetyt työväenluokkaiset määreet ja mielikuvat eivät nimittäin ole kulttuurista normia edustavan keskiluokkaisuuden näkökulmasta erityisen ihailtuja tai tavoiteltuja (ks. keskiluokkaisuuden normista esim. Skeggs 2004). Päinvastoin, työruumiin huoliteltua estetiikkaa, treenattua kehoa sekä yksilön sulavakäytöksisyyttä arvostavassa tieto- ja palveluvetoisessa taloudessa epäsiistillä, huonokuntoisella ja muuntautumiskyvyttömällä työruumiilla sekä hallitsemattomilla tunteilla on hyvin vähän kulttuurista, saati taloudellista arvoa (ks. Parviainen, Kinnunen & Kortelainen 2016). Samalla on tietenkin muistettava, että kuvatussa rekkamies-stereotypiassa on kyse yli-yksinkertaistamisesta, joka peittää näkyvistä rekkamiesten moninaisuuden. Esimerkiksi osalle rekkamiehistä terveelliset elämäntavat ja keskiluokkaiset kulttuuriharrastukset kuuluvat olennaisena osana ”rekkamieselämään” (ks. Helsingin Uutiset 2.6.2018; myös jotkut informanteistani olivat hyvin terveystietoisia, kohteliaita sekä tarkkoja siisteydestä ja puhtaudesta). Joka tapauksessa rekkamiehen kulttuurinen karikatyyri on hyvä esimerkki siitä, ettei työväenluokkaisuus arvotu negatiivisesti pelkästään naisten kohdalla (esim. Skeggs 1997), vaan stigmatisoivia määreitä voidaan liittää myöskin työväenluokkaiseen mieheyteen (Savage ym. 2005, 118-120).

Rekkamiehiä koskevat mielikuvat eivät toki rajoitu vain kuljettajien työruumiiden ja habitusten varaan. Rekkakuskin työvälineellä eli rekka-autolla on myös merkittävä rooli rekkamies-mielikuvien tuotannossa. Massiivinen ajoneuvo herättää muiden tienkäyttäjien huomion erityisesti siksi, että rekka-auton liikuttaminen ja pysäyttäminen vaativat materiaalisten ominaisuuksiensa vuoksi paljon aikaa ja tilaa. Tien päällä rekkakuskien aika-tilan haltuun ottamiseen suhtaudutaan usein nyrpeästi, koska välinpitämättömäksi ja röyhkeäksi tulkitulla toiminnalla rekkakuskien katsotaan aiheuttavan vaaratilanteita muille tienkäyttäjille (Nehls 2003, 45; Ouellet 1994, 107-108). Onnettomuustilanteissa rekkamiehet (ja naiset) joutuvat helposti negatiiviseen valokeilaan, koska ison auton osallisuus kolarissa saa yleensä aikaan pahaa jälkeä (ks. kuolonkolareista Laapotti & Peräaho 2011). USA:ssa, Ruotsissa ja Suomessa tiekuljetusalan toimijat pitävät sektoriin liittyvää uutisointia hyvin yleistävänä, virheisiin keskittyvänä ja stigmatisoivana: kuljetusfirmat esitetään veroja kiertävinä korruptoituneina ”roistoina” ja kuljettajat väsyneinä ajavina ”rikollisina”, jotka sääntömääräyksiä rikkoessaan vaarantavat liikenteen ja aiheuttavat onnettomuuksia (Aho 2018; Nehls 2003; Pettersson 2009; Salanne & Rantala 2008; Piispa 2004; Yle, 6.10.2014).

Suomessa kenties paras esimerkki stigmatisoivia piirteitä saaneesta uutisoinnista on Konginkankaan suurliikenneonnettomuutta[4] seurannut lehtikirjoittelu, jossa pohdittiin liikenneonnettomuuksia yleisellä tasolla. Kirjoituksissa

[4] Vuonna 2004 Äänekosken Konginkankaalla tapahtuneessa Suomen historian pahimmassa liikenneonnettomuudessa sai surmansa 23 ihmistä. Onnettomuudessa olivat osallisina linja-auto ja täysperävaunullinen kuorma-auto. (Ks. esim. Piispa 2004.)

liikenneonnettomuuksien syiksi nostettiin muun muassa ammattikuljetusten ”kulttuuri” eli alalla vallitseva piittaamaton suhtautuminen turvallisuusmääräyksiä kohtaan (Piispa 2004). Suomalaisessa mediassa esitetyt uutiset liikenteen tukkivista itärajan rekkajonoista ja ympäristöä roskaavista venäläiskuskeista (Loviisan Sanomat, 23.12. 2007), ajoaikamääräyksiä ylittävistä raskaan liikenteen kuljettajista (YLE uutiset, 6.10. 2014) sekä Lapin huonokuntoisilla teillä onnettomuuksiin ajautuneista ulkomaalaiskuskeista (Iltalehti, 28.11.2017) ovat tuskin ainakaan kohentaneet tiekuljetusalan imagoa Suomessa. Viranomaisten toiminnan on katsottu niin ikään vaikuttavan heikentävästi rekkamiesten ammatilliseen imagoon. Esimerkiksi Ruotsissa valtion viranomaisten harjoittama kontrolli on koettu tiekuljetusalaan kohdistuvana epäoikeudenmukaisena kyttäämisenä, joka vain vahvistaa suuren yleisön rekkakuskeihin ja tiekuljetusalaan kohdistuvia ennakkoluuloja ja negatiivisia mielikuvia (Pettersson 2009). Osa ruotsalaisista rekkakuskeista on omaksunut eräänlaisen ”altavastaajan identiteetin” (underdog identity) eli kokemuksen siitä, ettei nauti yhteiskunnan arvostusta tai tunnustusta (Nehls 2003, 45-46, 208-209). Petterssonin (2009) mukaan Ruotsissa institutionaalisella kontrollilla onkin hyvin alhainen legitimiteetti rekkakuskien keskuudessa.

Juhlittu ja romantisoitu ammattikunta

Negatiivisten stereotypioiden rinnalla rekka*mieheys* on rakentunut myös työn glorifioinnille ja romantisoinnille. Mobiilia kuljetustyötä tekevien rekkamiesten yhdistäminen huumekauppaan, salakuljetuksiin, prostituutioon, irtosuhteisiin, liftareihin ja muihin yöllisiin kulkijoihin on mystifioinut rekkamiehiä ja ruokkinut käsitystä yhteiskunnan laitamilla elävästä jännittävästä alakulttuurista (Ouellet 1994, 105-106; ks myös Hollowell 1968, 146-160) ja seikkailuhakuisesta ”kulkumiehisyydestä” (Bergholm 1999, 374-375). Toisin kuin rekka-auton roolia kuvaavassa aikaisemmassa esimerkissä, rekka-auto on näyttäytynyt rekkamiehen kannalta myös positiivisessa, jopa sankarillisessa merkityksessä. Massiivinen rekka-auto symboloi (mies)käyttäjänsä ylivertaista voimaa, kontrollia, itsenäisyyttä ja seksuaalista kyvykkyyttä (Bergholm 1999, 375; Bolton 1979; Nehls 2003, 107-149). Rekka-auton mieltäminen mieheyden jatkeeksi ei ole toki ajatuksena uniikki, sillä länsimaisen kulttuurin historiassa koneet, teknologia sekä niiden hallinta on yhdistetty automaattisesti mieheyteen (Mellström 1999; Wajcman 1991). Autoilun ja ajamisen kontekstina toimivalla maantiellä on niin ikään ollut vahva sija rekkamieheyden sankarisoimisessa (Ouellet 1994, 104, 108; vrt. Löfgren 1997). Länsimaisen populaarikulttuurin kuvastossa maantie on tarjonnut yksinäiselle (mies)kulkijalleen pakopaikan arjesta, pidäkkeettömyyttä, seikkailua, vaaraa, rohkeutta, mahdollisuuksia ja vapautta (Whitehead 2002, 118-120). Näiden piirteiden on nähty ruumiillistuvan kaikkein parhaiten juuri rekkamiehissä, joista monille maantie on paitsi keskeinen työympäristö, myös ikään kuin toinen ”koti” (Ouellet 1994, 104-106). Ison auton ja maantien tuottaman jännityksen lisäksi rekkamiehistä on luotu sankarillista kuvaa vaarallisissa olosuhteissa työskentelevinä ”teiden ritareina”, jotka omalla taidokkuudellaan, neuvokkuudellaan ja rohkeudellaan paitsi auttavat muita maantiellä liikkujia,

myös selättävät liikenteen riskitilanteita ja ylivoimaisilta tuntuvia luonnonolosuhteita (Fleras & Dixon 2011). USA:ssa muiden autoilijoiden ja tiellä liikkujien on väitetty jopa ihailevan rekkamiehiä heidän ajotaitojen, huomaavaisuuden ja isojen hienojen autojen vuoksi (Ouellet 1994, 170-173). Suomessa rekkamiesten sankarimyytin rakentamista on toteutettu aivan kirjaimellisesti kun vuonna 2011 tiekuljetusalan ammattijärjestöt lanseerasivat kampanjan nimeltä ”Ammattina sankari”, jonka ideana on ollut palkita vuosittain yksi tien päällä esimerkillisesti ja ”sankarillisesti” toiminut raskaan liikenteen ammattikuljettaja (ks. ammattinasankari.fi). Lisäksi Suomessa tiekuljetusalan yrittäjillä, rekkakuskeilla ja alan etujärjestöillä (SKAL, AKT) on ollut taipumusta nostaa kuormaautoliikenne korvaamattomaan asemaan suomalaisen yhteiskunnan ja talouden toiminnan kannalta (Piispa 2004).

Populaarikulttuuriset tuotteet, kuten laulut, kirjat ja elokuvat ovat niin ikään olleet keskeisellä sijalla rekkamieheyden romantisoimisessa ja sankarisoimisessa (ks. Convoy 1978; Nehls 2003, 107-122). Suomalaisessa kontekstissa kaikkein tunnetuin esimerkki lienee Matti Eskon esittämä kappale ”Rekkamies”, jossa rekkamiehet esitetään virkavallan kiusaamina työn sankareina (ks. esim. YLE, Elävä arkisto 2007). Populaarikulttuurissa rekkamieheys saa joskus jopa essentialistisia sävyjä: rekkamiehet kuvataan vaeltelunhaluisina seikkailijoina, joilla on vaikeuksia sopeutua kahlitsevaan 9-17 -elämänrytmiin, koska ”veri” vetää tien päälle ja ”bensa virtaa suonissa” (Agar 1986, 161-163; Eastman ym. 2013; Ouellet 1994, 104). Pohjois-Amerikkalaisessa kontekstissa rekkamiehen ammatin romantisointi on viety äärimmilleen rinnastamalla rekanajo karjapaimenten (cowboy) työhön: valtatie on kuin aitaamaton preeria, jossa rekkamies hallitsee massiivista autoaan, arvokasta lastiaan, tuntematonta ajoreittiään ja matkalla kohtaamiaan vaaroja yhtä itseriittoisesti kuin karjapaimen hallitsee hevostaan ja karjaansa. Karjapaimenten perillisinä erityisesti ammattiliittoon kuulumattoman ja ajoneuvonsa omistaman yksityisyrittäjä -rekkakuskin (independent/owner-operator) on katsottu symboloivan parhaimmalla mahdollisella tavalla amerikkalaisen yhteiskunnan vaalimaa unelmaa rajoittamattomasta yksilönvapaudesta ja itseriittoisesta yksilöstä. (Agar 1986, 9-11; myös Ouellet 1994.) Tällainen ajattelu on viehättänyt myöskin Pohjois-Amerikan ulkopuolella, kuten esimerkiksi Ruotsissa, jossa elää voimakas mielikuva rekkamiehistä karjapaimenten perillisinä (Nehls 2003, 107, 133-136).

Karua ja kontrolloitua työtä

Kulttuuristen representaatioiden ja mielikuvien ihannoima ajatus rekanajosta jännitystä tarjoavana seikkailuna, sankaruutena ja tien päällä vietettynä hohdokkaana elämäntapana peittää kuitenkin näkyvistä monet rekkamiesten (ja naisten) työhön ja työolosuhteisiin liittyvät materiaaliset epäkohdat. Rekkamiehen työ on usein hyvin epäsäännöllistä. Niin ajoreitit, kuormat kuin työvuoron alkamis- ja loppumisajankohdat saattavat vaihdella päivittäin. Ahtaat nukkumisolosuhteet, rajoittuneet pesu-, ruokailu- ja liikuntamahdollisuudet sekä sosiaalisten virikkeiden puute ovat arkipäivää erityisesti autossa lepojaksojansa viettävien reissukuljettajien kohdalla. Vaikka osalla työ on säännöllisempää ja

mahdollistaa kotona vietetyn päivittäisen levon, ruokailun, peseytymisen sekä perheenjäsenten tapaamisen, riesana ovat usein liian tiukkaan aikataulutetut reitit, yöajaminen, työpäivien venyminen sekä ”epäsosiaalisiin ajankohtiin” sijoittuvat töihin lähdöt. (ks. Aho 2015; Belzer 2000; Eurofound 2004; Hollowell 1968; Kärmeniemi ym. 2009.) Ajokaluston ja lastausvälineiden teknologisen kehityksen, terminaalien ja varastojen automatisoitumisen sekä ajo- ja lepoaikasäädösten tiukentumisen myötä työn fyysinen rasitus on vähentynyt monissa kuljetustehtävissä (Bergholm 1999; Eurofound 2004), mutta toisaalta kiristynyt kilpailu sekä Just-in-Time (JIT) kuljetuksiin sisältyvät nopeus-, täsmällisyys- ja tehokkuusvaatimukset (ks. luku 1.4) ovat lisänneet stressiä ja työn psyykkistä kuormitusta (Belzer 2002; Eurofound 2004; Kärmeniemi ym. 2009; OSH 2011, 125-133). Rekanajon on todettu altistavan myös monenlaisille terveyttä uhkaaville haitoille, kuten melulle, tärinälle, pakokaasuille, epäergonomisille työasennoille sekä kylmyydelle (Eurofound 2004, 18-19; OSH 2011, 81-106). Lisäksi kuljettajien riesana on kuormien ja purkujen odottaminen satamissa, terminaaleilla, teollisuuslaitosten laitamilla ja yritysten pihamailla, joissa ei ole kunnollisia ”ajantappomahdollisuuksia” (Aho 2015; Eurofound 2004, 64; Belzer 2000). Moni kuljettaja ja yrittäjä-kuljettaja myös kokee, että työstä saatava rahallinen korvaus on liian pieni suhteessa tehtyihin työtunteihin, työhön sidonnaisuuteen sekä työn vastuuseen ja vaarallisuuteen (Europa 2013). Huono tuntitaksa puolestaan kannustaa työskentelemään enemmän kuin mikä on laissa sallittua (Belman & Monaco 2001; Belzer 2000; Belzer & Sedo 2017).

Rekanajoon liittyvissä kulttuurisissa mielikuvissa ja representaatioissa ohitetaan usein myös se tosiasia, että rekkakuskin työ on erittäin kontrolloitua ja valvottua (ks. Aho 2015; Agar 1986; Belzer 2000; 2002; Levy 2015; Mello & Hunt 2009; Pettersson 2009). Yhdysvalloissa (mies)yksityisyrittäjä-kuljettajien työtä 1980-luvulla tutkineen antropologi Micheal Agarin (1986) mukaan ajatus rekanajon vapaudesta on pääosin median ja populaarikulttuurin luoma myytti: edes yksityisyrittäjä-kuljettaja ei ole riippuvuussuhteista vapaa päättämään kenelle työskentelee, milloin työskentelee, millä ehdoin työskentelee tai millaisia keikkoja/rahteja milloinkin ottaa vastaan. Päästäkseen esimerkiksi käsiksi tietynlaisiin kuormiin/tavarakuljetuksiin, yksityisyrittäjä-kuljettajan on käytännössä vuokrattava itsensä ja autonsa keikkoja välittävän isomman kuljetusliikkeen tai huolitsijan palvelukseen (ks. myös Belzer 2000; 2002). Näitä rekkakuskeja ei Agarin (1986) mukaan tulisi edes kutsua ”itsenäisiksi”(yrittäjiksi), koska heidän työnteko ja elinkeinon harjoittaminen on täysin riippuvaista liittovaltioiden kuormia, tavaroita, ajokalustoa, nopeusrajoituksia, kuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevista säädöksistä, tien päältä löytyvistä mekaanikkopalveluista sekä kuormia hallinnoivista tavaranlähettäjistä ja -vastaanottajista. Myös ruotsalaisia pitkän matkan rekkakuskeja tutkinut etnologi Eddy Nehls (2003) katsoo vapaus/kontrolli -tematiikan olevan keskeinen, mutta ristiriitainen asia rekanajossa. Nehlsin (2003, 64-75) mukaan on ymmärrettävää, että liikkuvassa autossa maantiellä työnjohdon suoran kontrollin ulottumattomissa yksin operoiva rekkakuski kokee itsenäisyyden ja vapauden tunteita. Mutta kuinka ”vapaa” tämä rekkakuski lopulta on, Nehls (2003) kysyy, kun samaan aikaan lain-

säätäjät, poliisit, asiakkaat ja ajojärjestelijät ovat kaikki luomassa ehtoja sille missä ja milloin kuljettaja voi syödä ja nukkua, tai miten paljon ja millä nopeudella kuljettaja voi ajaa? Eikä kontrolli rajoitu vain työn piiriin, sillä työ määrittää olennaisesti myös muuta elämää, kuten vapaa-ajan viettoa, harrastusmahdollisuuksia sekä kaveri- ja perhesuhteiden laatua (Nehls 2003; ks. myös Aho 2015; Hollowell 1968). Rekkamiehet ovatkin suhtautuneet työn institutionaaliseen kontrollointiin varsin penseästi, koska työ-, ajo- ja lepoaikalakien on nähty rajoittavan rekkamiesten mahdollisuuksia tienata ja päättää itse omasta kehosta ja sen kuormituksesta (Bergholm 2000, 412-423; Pettersson 2006).

Ajatus työn vapaudesta elää sitkeässä

Kaikesta rekkakuskin työhön liittyvästä taloudellisesta ja juridisesta kontrollista huolimatta rekanajo koetaan suhteellisen vapaana työnä. Kun rekkamiehiltä itseltään esimerkiksi kysyy työn parhaista puolista, niin vastauksena on usein juuri työn vapaus (Hollowell 1968; Levy 2015, 162; Nehls 2003, 64-71; Salmi, Henriksson & Laitinen 2014, 228, Wandel & Roos 2005). Kokemus vapaudesta jäsentyy kahden asian kautta, joista ensimmäinen on itse ajaminen ja sen aikatilallinen luonne. Toisin kuin neljän seinän sisällä tapahtuvassa tehdastyössä – johon rekkamiehet työtänsä usein suhteuttavat – rekkakuskin työssä auto liikkuu ja maisemat vaihtuvat, jolloin myös ajankulun kokemus on toisenlainen (Hollowell 1968; Levy 2015, 162; Nehls 2003, 67-70).[5] Ajaminen on ikään kuin irtaantumista jostakin tai jonkin asian, kuten arkisten velvoitteiden, taakse jättämistä (vrt. Kinnarinen 2005). Bergholm (1999, 374) on puolestaan puhunut ”automiehiä” kollektiivisesti yhdistävästä ”autoilukokemuksesta”, jota jäsentää liike, yksitoikkoisuuden ja vaihtelun vuorottelu sekä alati läsnä oleva vaaran ulottuvuus. Kokemukseen rekka-autolla ajamisesta vaikuttaa olennaisesti myös ”valtatieyleisöiltä” (Ouellet 1994, 96-126) saatu palaute, jonka on todettu vahvistavan rekkamiesten käsityksiä omista ammatillisista kyvyistä: USA:ssa autoilijoiden ajatellaan ihailevan rekkamiehiä heidän ajotaitojen ja isojen hienojen autojen vuoksi (Ouellet 1994, 170-173). Toisaalta, kuten olen jo aikaisemmin kuvannut, valtatieyleisöjen ajamisesta antama palaute voi olla luonteeltaan myös negatiivista. Esimerkiksi Ruotsissa rekkamiehet kokevat muiden tielläliikkujien pitävän heitä ”kaahailijoina” ja ”liikennetukkoina” (Nehls 2003).

Toinen keskeinen autonomia-kokemusta jäsentävä tekijä on rekanajon erityislaatuinen työprosessi: maantiellä tapahtuvaa mobiilia kuljetustyötä on ollut hyvin vaikeaa alistaa samankaltaiselle tayloristis-fordistiselle kontrollille kuin esimerkiksi perinteistä tehdastyötä (ks. Hollowell 1968, 84-137; Levy 2015, 161-162). Siinä missä tehdastyöläisen työsuoritus on valjastettu koneiden rytmiin, kellokuriin ja työnjohdon valvovan silmän alle (Braverman 1974; Thompson 1967), ei rekkakuskin työsuoritusta ole pystytty sitomaan samalla tavoin osaksi jotain tiettyä sosiomateriaalista aika-tilaa, kuten tehtaan liukuhihnaa ja sen

[5] On toki huomattava, ettei kokemus rekanajon vapaudesta puhuttele vain miehiä. Myös rekkaa ajavat naiset ovat viehättyneitä isosta autosta, ajamisesta ja työhön liittyvästä suhteellisen laajasta itsemääräämisoikeudesta (esim. Nehls 2003).

määräämää tahtia. Työprosessin mahdollistama autonomia ja ajamisen aikatilallinen luonne ovat myös osasyitä siihen, miksi rekkakuskin työtä tekemällä on voinut tuntea olevansa erityslaatuinen työväenluokkainen mies. Rekkamiesten työkulttuuria Yhdysvalloissa tutkineen Lawrence Ouelletin (1994) mukaan (mies)tehdastyöläisen työsuoritus on kontrolloitu tavalla, joka ei mahdollista juuri muunlaisia maskuliinisen itsekunnioituksen lähteitä kuin valkokaulusluokan eli esimiesten ja työnjohdon vastustamisen ja halveksunnan, yleisen protestoinnin ja puijaamisen sekä työstä saatavan palkan (ks. myös Collinson 1992; Kortteinen 1992; Tolson 1977; Willis 1977). Vaikka rekkamies ei ole riippuvuussuhteista vapaa, hän operoi kaukana työnjohdon suoran valvonnan ulottumattomissa ja on tien päällä yksin vastuussa hänelle luovutetusta kalliista ajoneuvosta, arvokkaasta lastista sekä itse ajamisesta ja ajoreittien suunnittelusta. Vastuun lunastaminen, kuten kuormasta ja autosta huolehtiminen sekä lastin oikea-aikainen perille toimittaminen ja tien päällä kohdattujen odottamattomien ongelmien selvittäminen ovat tekijöitä, jotka kohottavat rekkamiehen arvostusta työnantajan/isännän silmissä. Ja mitä pidemmälle ja kauemmaksi ”kotinurkista” kuljetustehtävä on suuntautunut, sitä suuremman arvon edellä mainitut tekijät ovat saaneet rekkamiehen ammatillisia kykyjä ja miehisyyttä arvioitaessa. (ks. Nehls 2003; Ouellet 1994; Pettersson 2006.) Esimerkiksi Ruotsissa ulkomaille ajavien pitkän matkan kuljettajien on katsottu edustavan rekkamieshierarkian huippua, eräänlaista tiekuljetusalan hegemonista maskuliinisuutta (Connell 2005), jonka suhteen muut rekkamieheydet järjestyvät (ks. Nehls 2003). Ulkomaankuljettajien työssä korostuu paitsi kyky selviytyä itsenäisesti tien päällä vieraissa olosuhteissa, myös kyky ajaa pitkiä matkoja ja sietää siitä johtuvaa väsymystä/rasitusta, joka on ollut perinteisesti keskeisellä sijalla rakennettaessa rekkamiesten ammatillista maskuliinisuutta (Bergholm 1999; Nehls 2003; Ouellet 1994; Pettersson 2009).

Kaiken edellä esitetyn perusteella kuva rekkamiehistä ja rekkamiesten työstä on siis varsin ristiriitainen. Yhtäältä työ on hyvin kontrolloitua, stigmatisoitua ja karua, mutta toisaalta työssä elää sitkeästi jonkinlainen ”miehisen” sankarillisuuden ja vapauden tenho. Vaikuttaa siltä kuin rekkamiehet yrittäisivät täyttää (populaari)kulttuurin tarjoamaa myyttistä vapauden ideaalia, vaikka reaalimaailma ei kuitenkaan tue tämän ideaalin toteuttamista käytännössä (Agar 1986, 171). Vaikka rekkamiehen kamppailussa työnsä autonomiasta on luettavissa samankaltaista luokkaperustaista kapinaa työn muutosta ja kapitalistista työprosessia kohtaan kuin perinteisissä sinikaulusammateissa toimivilla miehillä yleisemminkin (ks. Collinson 1992; Haywood & Mac an Ghail 2003, 23-39; Tolson 1977; Willis 1977), niin väitän, että rekanajossa autonomialla (ja erityisesti sen kaventumisella) on aivan erityislaatuinen merkitys pohdittaessa rekkamieheyttä ja sen rakentumista. Jatkan autonomian (kaventumisen) käsittelyä seuraavassa osiossa, jossa kuvaan sitä, kuinka tiekuljetusalan toimintaympäristössä ja logistiikkaprosesseissa viime vuosina tapahtuneet taloudelliset, teknologiset ja institutionaaliset muutokset ovat tulleet haastamaan ajatusta virkavallan ja työprosessikontrollin ulottumattomissa operoivasta rekkamiehestä.

1.4 Rekkamiesten työ osana tiekuljetusympäristön muutosta

Elinkeinon vapauttaminen ja lisääntynyt institutionaalinen kontrolli

Yksi tiekuljetusalan toimintaympäristöön ja kuljettajien työskentelyolosuhteisiin keskeisesti vaikuttanut tekijä on maantien tavarankuljetuselinkeinon vapauttaminen (deregulaatio), jota alettiin harjoittaa Yhdysvalloissa 1970-luvun lopulla (ks. Belzer 2000; Peoples 2005) ja Euroopassa 1990-luvun alussa (ks. Gentry ym. 1995; Hilal 2008; OECD 1997) osana laajempaa uusliberalistista kilpailukykypolitiikkaa (ks. esim. Harvey 2005). Tiekuljetussektorin vapauttamisessa oli kyse tavarankuljetuselinkeinoa sääntelevän institutionaalisen kontrollin korvautumisesta markkinaperustaisella kontrollilla, jonka myötä Euroopassa valtio(t) ja USA:ssa liittovaltiot lakkasivat puuttumasta rahtien hinnanmuodostukseen, eikä alalle pääsy tai tiettyjen reittien ajaminen perustunut enää viranomaisten asettamiin kiintiöihin.[6] Deregulaation vaikutukset ovat olleet molemmilla mantereilla pääpiirteittäin samansuuntaisia: kuljetusyritysten välinen kilpailu on voimistunut ja liikenneturvallisuus heikentynyt, koska kiintiöihin perustuvan liikennelupakäytännön poistaminen toi sektorille valtavan määrän alihankkijoina operoivia itsensä työllistäjiä, yksityisyrittäjiä ja erilaisia ”kokeilijoita”, joista monella oli täysin puutteellinen raskaan liikenteen kokemus ja ammattitaito (ks. Belzer 2000; 2002, 392; Hilal 2008). Taloudellinen kurjistuminen ja hintakilpailu voimistuivat myöskin siitä syystä, ettei osa alalle tulijoista piitannut turvallisuus- ja työsuojelumääräyksistä eikä varsinkaan rahtien hinnoista. Kuljetuspalveluiden ylitarjonta takasi sen, että aina löytyi joku, joka suostui rahtaamaan halvemmalla kuin kilpailija. (emt.)

Tiekuljetusalan vapauttamisprosessia Yhdysvalloissa tutkineen Michael Belzerin (2000) mukaan rahtitaksojen alentumisesta hyötyivät lähinnä tavaranlähettäjät/välittäjät, suurimmat huolitsijat sekä erityisesti kuljetuspalveluita ostava teollisuus. Kaikkein eniten ovat puolestaan kärsineet kuljettajat, jotka ovat joutuneet tekemään palkkatasonsa säilyttääkseen yhä enemmän työtunteja ja pidempiä päiviä (Belzer 2000, 84-88). Kaikkein pahiten vapauttamispolitiikka kouraisi ammattiliittoon kuulumattomia kuljettajia, joiden palkat laskivat vuosien 1980-2000 välisellä jaksolla noin kolmanneksella (ks. Belman & Monaco 2001). Euroopassa ammattikuljettajien työskentelyolosuhteiden on katsottu huonontuneen myöskin siksi, että 1990-luvulta alkaneeseen kuljetusmarkkinoiden vapauttamisprosessiin ei kytketty rinnakkaista työ- ja sosiaaliolojen yhdenmukaistamisprosessia EU:n alueella (Europa 2013). Lainsäädännön harmonisointiyrityksistä huolimatta (ks. European Comission 2014) EU:n jäsenmaiden

[6] Suomessa vuonna 1991 alalle pääsyä koskeva politiikka muuttui siten, että aikaisempi viranomaisten kiintiöihin perustuva tarveharkintainen liikennelupa-systeemi korvautui soveltuvuusharkintaan perustuvalla liikenneluvalla. Soveltuvuuden kriteerejä on ollut muun muassa henkilön vakavaraisuus, soveltuva ajokortti ja nuhteettomuus. (Blomberg 1996, 106-107.) Yhdysvalloissa sääntelypolitiikassa on ollut kuitenkin huomattavia osavaltiokohtaisia eroja. Esimerkiksi joissakin osavaltioissa alalle pääsy perustui tarveharkintaan, osassa pelkän vakavaraisuuden osoittamiseen (ks. Peoples 2005, 129-130).

välillä on edelleen huomattavia eroja työmarkkinoiden rakenteisiin liittyvissä asioissa, kuten esimerkiksi vero-, työ- ja sosiaalilainsäädännössä, palkoissa, työn tuottavuudessa, sekä erityisesti lakien ja direktiivien valvontakäytännöissä ja niiden toimeenpanon ajoittamisessa. Ankarien kilpailuolosuhteiden ja kirjavien valvontakäytäntöjen yhdistelmä kannustaa kuljetusyrittäjiä harmaalle alueelle, jossa erilaisten maksujen ja velvoitteiden välttely nähdään houkuttelevana keinona parantaa omaa kilpailuasemaa. Tilanne on johtanut sosiaaliseen polkumyyntiin, kuten tekaistuihin postilaatikkoyrityksiin, erilaisten verojen, työehtosopimuksen mukaisen palkanmaksun ja lainsäädännön kiertämiseen sekä erityisesti Itä-Euroopan maista tulevan ”halpatyövoiman” hyväksikäyttöön. Seurauksena on rahdeista saatavan hinnan laskeminen ja jatkuva hintakilpailu kuljetusyritysten välillä. (ks. Europa 2013; Hilal 2008.)

Kuljetuselinkeinon vapauttaminen ei ole kuitenkaan tarkoittanut tiekuljetusalaan kohdistuvan kontrollin vähentymistä. Asia on pikemminkin päinvastoin, sillä taloudellisen sääntelyn purkamisesta johtuvien epätoivottujen sosiaalisten seurausten vuoksi kuljettajiin, kuljetettaviin materiaaleihin ja ajokalustoon on alettu kohdistaa entistäkin tiukempaa institutionaalista sääntelyä ja valvontaa niin Yhdysvalloissa (Belzer 2000) kuin Euroopassakin (European Comission 2014; Pettersson 2009). Tiekuljetusalan institutionaalista (juridista) kontrollia ja sen historiaa Ruotsissa tutkinut Lotta Pettersson (2009) on jopa väittänyt, että rekkakuskin ammattiin kohdistuvan kontrollin painopiste on siirtynyt vähitellen isännän ja työnantajan kontrollista yhä enemmän valtion, virkamiesten ja erilaisten byrokraatti-koneistojen harjoittamaksi kontrolliksi. Suomessa on tehty liikenneturvallisuuden parantamisen nimissä niin ikään monia toimenpiteitä, joista voidaan mainita muun muassa raskaan liikenteen suurimpien sallittujen nopeuksien laskeminen, autoihin asetetut maksiminopeuden rajoittimet, vaarallisten aineiden kuljettamista koskevien säädösten tiukentaminen sekä tavaroiden sidontamääräysten täsmentäminen (ks. Blomberg 2002, 27-92). Pelkkä raskaan liikenteen ajokortti ei anna myöskään enää yksinoikeutta rekkakuskin ammatin harjoittamiseen, vaan nykyisin (uusilta) rekkakuskeilta vaaditaan koulutuksen kautta hankittu perustason ammattipätevyys, jota tulee myös päivittää viiden vuoden välein ammattipätevyyskoulutuksilla (ks. Laki kuorma-auton…2007/273). Kenties kaikkein merkittävin esimerkki kuljettajien työntekoon kohdistetusta institutionaalisesta kontrollista on Suomessa vuonna 2007 voimaan astunut EU:n ajo- ja lepoaika-asetus (Europa 2006) sekä siihen liittyvä määräys paperikiekko-ajopiirtureiden korvaamisesta digitaalisilla ajopiirtureilla.[7] Asetus ja sen käytännön noudattamista valvova digitaalinen ajopiirturi määrittävät tarkat vuorokausi- ja viikkokohtaiset rajat sille, paljonko kuljettaja saa enimmillään ajaa, paljonko kuljettajan tulee vähintään levätä sekä milloin tauko tai lepojakso on viimeistään aloitettava.[8] Suomessa

[7] Asetuksen mukaan kaikkiin vuoden 2006 jälkeen rekisteröityihin kuorma-autoihin tulee asentaa digitaalinen ajopiirturi (Europa 2006).

[8] Asetuksen mukaan kuljettajan vuorokautta koskeva suurin sallittu ajoaika on yhdeksän tuntia. Kuljettaja voi ajaa yhtäjaksoisesti 4,5 tuntia, jonka jälkeen on pidettävä 45 minuutin tauko. Tauon voi jakaa kahteen osaan siten, että ensimmäinen tauko on 15 minuuttia ja toinen 30 minuuttia. Lisäksi asetuksessa määrätään, että yhden viikon suurin sallittu ajoai-

kuljettajat ja kuljetusyrittäjät ovat suhtautuneet asetukseen penseästi, koska sen on nähty heikentävän taloudellista ajotapaa sekä hankaloittavan työn suunnittelua, ja siten jopa lisäävään kiireen kokemusta. Vaikka työhön liittyviä ajo- ja lepoaikasäädöksiä pidetään kuljettajien ja kuljetusyrittäjien keskuudessa sinällään tarpeellisina, ei kyseisen asetuksen ei ole katsottu ehkäisevän myöskään kuljettajien kokemaa väsymystä eikä parantavan liikenneturvallisuutta. (Salanne ym. 2013.)

Logistiikka- ja kuljetusprosessien rationalisointi

Rekkamiesten työntekoon kohdistuvia muutospaineita on vaikeaa ymmärtää ilman, että käsittelee logistiikkaa ja siihen liittyviä muutoksia. Ensinnäkin täytyy huomata, että tiekuljetusala, ja rekkakuski osana sitä, kytkeytyy osaksi laajempia ja monimutkaisempia globaaleja logistiikkaverkostoja, joiden tehtävänä on integroida toimitus- ja kuljetusketjun eri toimijoita, kuten tuotantoa (tavaranlähettäjiä), toimeksiantajia ja välitysliikkeitä, kaupan ja teollisuuden alan yrityksiä (asiakas/vastaanottaja) sekä kauppaa ja kuluttajia yhteen. Nämä toimijat muodostavat riippuvuussuhteiden verkoston, jossa teollisuus ja kauppa tarvitsevat ketteriä kuljetus- ja logistiikkayrityksiä tuotteidensa jakeluun asiakkailleen ja loppukäyttäjilleen samalla kun teollisuuden valmistamat tavarat ja kaupan tarjoamat tuotteet mahdollistavat sen, että kuljetukseen ja logistiikkaan liittyvää liiketoimintaa on ylipäätään mahdollista harjoittaa. (Belzer 2000; 2002; Salanne & Rantala 2008; Sternberg ym. 2013.) Teollisuus ja kauppa sekä kuljetus- ja logistiikkayritykset ovat puolestaan joko suoraan tai välillisesti riippuvaisia kuluttajista, joiden kulutuskäytännöt ovat taas riippuvaisia muun muassa tuotteiden ja palveluiden saatavuudesta. Koko logistiikkaprosessi tähtää siihen, että oikea määrä tavaraa kulkeutuu materiaalien alkulähteeltä tuotteen loppukäyttäjälle (asiakkaalle) halutulla palvelutasolla, oikea-aikaisesti ja mahdollisimman kustannustehokkaasti (Salanne & Rantala 2008; Tapaninen 2018, 26, 29-30).

Toisekseen on huomattava, että tiekuljetuksista riippuvainen teollisuus sekä kaupan alan yritykset toimivat nykyisin yhä kiristyvämmässä ja hektisemmässä globaalissa kilpailuympäristössä, jossa myös logistiikalle asetetaan entistä kovempia vaatimuksia (Salanne & Rantala 2008, 11). Kiristyvän taloudellisen kilpailun olosuhteissa tehokkaasti toimivasta logistiikasta onkin tullut yhä tärkeämpi osa yritysten liiketoimintastrategiaa: arvioiden mukaan jopa puolet suurimpien teollisuuden ja kaupan alan yritysten kilpailukyvystä tulee logistiikasta (Logistiikkaselvitys 2012). Kilpailukyvyn parantaminen logistiikan avulla on tarkoittanut esimerkiksi sitä, että yritykset keskittyvät ydintoimin-

---

ka on 56 tuntia, ja jokaista viikkoa kohden kuljettajan on pidettävä vähintään 45 tunnin viikkolepo. Kuljettajien vuorokausilevon pituus tulee olla vähintään 11 tuntia, jonka voi lyhentää kahden viikkolevon välisenä aikana enintään kolme kertaa 9 tuntiin. (Europa 2006.) Lastaukset, purkamiset ja odottamiset eivät ole ajoaikaa, mutta ne kuluttavat kokonaistyöaikaa, jonka valvontaan sovelletaan työaikalakia (Työaikalaki 9.8.1996/605; ks myös Europa 2002, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY). Sen mukaan 30 minuutin tauko on pidettävä viimeistään silloin, kun kokonaistyöaika näyttää 5,5 tuntia, ja työpäivä on lopetettava viimeistään 13 tunnin kohdalla (emt.).

toihinsa ja ostavat (ulkoistavat) logistiikka- ja kuljetuspalveluita yhä enemmän niihin erikoistuvilta yrityksiltä (Tapaninen 2018, 37-38). Vuoden 2016 Logistiikkaselvityksen mukaan lähes 85 prosenttia teollisuuden ja kaupan alan yrityksistä on ulkoistanut kuljetustoiminnan (Logistiikkaselvitys 2016, 72-74). Ulkoistamisen seurauksena kuljetusyrityksistä on tullut yhä useammin kuljetuspalveluja tarjoavia alihankkijoita, jotka eivät ole enää itse vastuussa kuljetusten organisoinnista, vaan kuljetusliikkeiden työtä ohjaa joko logistiikkayritys, huolintaliike tai kuljetuksen antajayrityksen logistiikkajärjestelmä (Blomberg 2002, 191-207; Salanne & Rantala 2008, 7-8). Kuljetusketjun monimutkaistuminen ja ketjuuntuminen ovat aiheuttaneet kuormien vastuukysymyksiin liittyvä kiistoja sekä tiedonkulkuun liittyviä katkoksia ja häiriöitä, joiden seurauksena syntynyt kiire on konkretisoitunut usein kuljetusvälitysliikkeille, sen alihankkijoille ja viime kädessä kuljettajille (ks. Salanne & Rantala 2008; Salanne & Tikkanen 2009).

Kolmas logistiikkaprosesseihin vaikuttava tekijä liittyy jälkiteolliselle ajalle tyypilliseen 24/7-yhteiskuntakehitykseen, jonka myötä erilaiset toiminnot, kuten tuotanto, työ- ja vapaa-aika, median käyttö, liikenne, kaupankäynti ja kuluttaminen muuttuvat yhä joustavimmiksi ja osin jopa ympärivuorokautisiksi (Anttila ym. 2015, 13). Ilmiötä voidaan kuvata myös joustavaliikkeisen rytmitalouden käsitteellä, joka Mika Pantzarin (2011) mukaan tarkoittaa sitä, kuinka kuluttajien ajankäytöstä ja ihmisten yksilöllisistä tarpeista tulee yhä keskeisempiä yritysten liiketoimintaprosessien ja palveluntarjonnan määrittäjiä. Rytmitalouden keskiössä on odottamiseen kyllästynyt kuluttajakansalainen, joka haluaa saada tiettyjä tuotteita ja palveluita nopeasti, joustavasti ja sopivasti annosteltuna vuorokauden- ja vuodenajasta riippumatta (emt.).[9] Vaikka Pantzar (2011) on itse sitä mieltä, ettei asiakasohjautuva rytmiliiketoiminta toteudu Suomessa vielä kovinkaan laajamittaisesti, ovat asiakasohjautuvuuteen perustuvat tuotanto- ja toimitusrytmit todellisuutta kuitenkin jo monella toimialalla. Esimerkiksi osassa teollisuudenaloja sekä erityisesti kaupan alalla on alettu uudelleen organisoida tuotanto-, työ- ja logistiikkaprosesseja japanilaisesta autonvalmistusteollisuudesta lähtöisin olevien Lean- ja Just-In-Time (JIT) -tuotantomallien avulla (Ikuko 1999; Karlin & Liker 2005; Julkunen 2008, 98-99; Kallberg ym. 2005; Womack & Jones 2003). Näiden oppien mukaan asiakaskysynnän on määrä ohjata yritysten tuotanto- ja kuljetusprosessia siten, että tuotteita valmistetaan vain tarvittava määrä ja juuri oikeaan aikaan (Ikuko 1999; Karlin & Liker 2005; Liker 1997). Esimerkiksi elintarviketeollisuuden ja päivittäistavarakaupan JIT-kuljetuksissa kaupan asiakaskysyntä ohjaa toimitusketjua ja tavarankuljetuksille asetettuja aikatauluja. Kaupan intressinä on mahdollisimman tasainen kysyntävetoinen tavaravirta ja varastojen minimointi toimitusketjun jokaisessa vaiheessa. (Salanne & Rantala 2008, 35.) Kustannustehokkuus syntyy tällöin tuotanto-, liiketoiminta- ja kuljetusprosessiin liittyvän hukan (waste) ja hävikin eliminoinnista, kuten juuri varastoinnin sekä tavaroiden ylituotannon ja ”turhi-

[9] Kapitalistinen rytmitalous edellyttää tietysti myös politiikkaa, josta osoituksena Juha Sipilän hallituksen päätös vapauttaa kauppojen aukiolo (Laki vähittäiskaupan sekä parturi- ja kampaamoliikkeen aukioloajoista annetun lain kumoamisesta 1618/2015).

en" kuljetusten minimoimisesta (Liker 1997; Sternberg ym. 2013; Womack & Jones 2003). Lean ja JIT-opit vaikuttavat tiekuljetuksiin muun muassa tavaraerien koon, toimitusfrekvenssien tihentymisen, kuljetusten oikea-aikaisuuden, aikaikkunoiden tiivistymisen sekä aikataulujen täsmällisyysvaatimusten muodossa (Iikkanen 2003; Karlin & Liker 2005; Salanne & Mönkkönen 2006; Salanne & Rantala 2008). Koska JIT-kuljetuksissa kuorma-auto on usein ainut puskuri tuotannolle ja kaupalle, kiire konkretisoituu usein vasta varsinaisessa tavarankuljetustehtävässä (Salanne & Rantala 2008, 16). Mitä tiukemmin aikataulutetusta ajoreitistä on kysymys, sitä vähemmän kuljetuksissa on varaa aikaa kuluttaviin "hukkaliikkeisiin", kuten lastausten ja purkamisten odotteluun, samojen tavaroiden edestakaiseen purkamiseen ja lastaamiseen, kuormatilan vajaatäyttöön, rahtikirjojen ja muiden dokumenttien virheistä aiheutuviin papereiden uudelleen käsittelyihin, ajopiirturien toimimattomuudesta johtuvaan aikahävikkiin, kuljettajien poikkeamiin suorimmilta ajoreiteiltä sekä kuljettajien eksymiseen (ks. Karlin & Liker 2005; Strenberg ym. 2013).

Neljäs logistiikkaprosesseja muovaava tekijä liittyy teknologiaan. Tiekuljetusten integrointi JIT-tuotantomalliin on edellyttänyt myös erilaisten ohjaus- ja seurantajärjestelmien kehittämistä sekä tieto- ja viestintäteknologian laajamittaista käyttöönottoa kaikkialla kuljetus- ja logistiikkaverkostossa (Belzer 2002; Kallberg ym. 2005). Tuotannon organisoinnin ja kuljetusten suunnittelun kannalta varsin hyödyllisinä on pidetty kuljetuskalustoon asennettuja rahdinpaikannusteknologioita ja elektronisia satelliittiseurantalaitteita, koska niiden avulla kuormia hallinnoivalla logistiikkaportaalla (esim. ajojärjestelijä, kuljetuspäällikkö) ja tavaraa vastaanottavalla asiakkaalla on mahdollisuus seurata tavarantoimitusta reaaliaikaisesti (Belzer 2002; Blomberg 2002, 208-214; de Croon ym. 2004; Kallberg ym. 2005; Levy 2015). Esimerkiksi kappaletavarakuljetuksissa, joissa kuormaa (kuormatilaa) ei yleensä saada täytettyä yhdestä lastauspaikasta, kuljetusten suunnittelija näkee paikannus- ja viestintäteknologioiden avulla auton sijainnin ja kuormatilan täyttöasteen, jolloin hän voi määrätä autolle erilaisia noutoja ja täydennyskuormia kuljetusreitin varrelta. Lisäksi seurantateknologia helpottaa autojen ja niille määrättävien paluukuormien hallinnointia, jolloin myös tyhjänä ajon määrä vähenee. (Kallberg ym. 2005, 249-250.) Kuljetusten optimoinnilla voidaan siten minimoida hukkaa (Karlin & Liker 2005; Strenberg ym. 2013) ja näin myös osaltaan vähentää yritysten logistiikkakustannuksia. Vuonna 2016 noin puolet kaupan alan yrityksistä ja reilu kolmasosa teollisuudesta ilmoitti käyttävänsä toimitusketjun reaaliaikaisen seurannan mahdollistavaa teknologiaa, ja määrän arvioidaan kasvavan 80 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä (Logistiikkaselvitys 2016, 94-98).

Satelliittipaikannusjärjestelmien on todettu parantavan myös kuljetusketjuun kuuluvien toimijoiden välistä kommunikointia, kasvattavan erityisesti kuljetusyritysten ja kuljettajien kustannustehokkuutta (Belman & Monacao 2001; Hubbard 2003; Rishel ym. 2003) sekä edistävän liikenneturvallisuutta (Husting & Biddle 2005). Toisaalta elektronisten rahdinseurantajärjestelmien käyttöönotto yhdessä JIT-tuotantomallin kanssa on tehnyt kuljettajien työstä hektisempää, kiireisempää, läpivalaistumpaa ja kontrolloidumpaa (Belzer 2002; de Croon ym.

2004, Eurofound 2004, 23; OSH 2011, 19-20). Tiekuljetusalan elektronista valvontaa USA:ssa tutkineen Karen Levyn (2015) mukaan elektronisten rahdinseurantajärjestelmien tuottama numeerinen data mahdollistaa kuljettajien työsuoritusten mittaamisen ja vertailun sekä helpottaa työsuorituksen haastamista. Koska kuljettajien etenemisestä kertova numeerinen data ei esimerkiksi tunnista kuljettajien ajamiseen vaikuttavia tilannesidonnaisia ja laadullisia tekijöitä, kuten äkillisesti muuttuneita keliolosuhteita tai tiettyjen tieosuuksien ruuhkia, voi logistinen johto numeeriseen dataan vedoten epäillä kuljettajaa hidastelusta tai kehottaa kuljettajaa etenemään, vaikka se ei olisi turvallista (emt.). Levy (2015) väittääkin, että elektronisten rahdinseurantajärjestelmien käyttöönoton myötä kuljettaja ei kykene enää yksin hallitsemaan kuljetustehtävää, vaan elektronisesti valvotussa kuljetusprosessissa (numeerinen) tieto kuljetuksesta on hajaantunut useammalle toimitusketjuun kuuluvalle taholle.

2 TEOREETTISET NÄKÖKULMAT – TYÖTÄ TEKEVÄ MIES TUTKIMUSKOHTEENA

Työelämää koskevaan tutkimukseen liittyy kiinnostava historiallinen sukupuoliparadoksi: miehet ovat olleet usein työntutkimuksen keskiössä sekä tutkimuksen tekijöinä että kohteina, mutta sukupuolina miehet ovat olleet miltei näkymättömissä. Tutkimusta on tehty kuin kohteella tai ilmiöllä ei olisi sukupuolta lainkaan, vaikka tutkimuksissa esiintyvät ”informantit”, ”työntekijät”, ”ihmiset”, ”kansalaiset” ja ”toimijat” ovat paljastuneet lähemmässä tarkastelussa usein juuri miehiksi. (Ks. kritiikistä esim. Collinson & Hearn 1996; Hearn 2005; Hearn & Collinson 1994; Hearn & Lattu 2002; Jokinen 1999a; Morgan 1992.) Työntutkimuksessa (valkoinen) mies on siis nähty perinteisesti palkkatyöläisen normina ja työntekijän implisiittisenä merkitsijänä (Hearn 1987; Hytönen & Koskinen-Koivisto 2011; Morgan 1992). Feministisen työntutkimuksen ja kriittisen miestutkimuksen näkökulmasta julkisen piirissä tapahtuvan palkkatyön ja työntekijyyden liittäminen mieheyteen ei ole kuitenkaan luonnollinen, historiaton tai muuttumaton asia, vaan tulosta sukupuolijärjestelmää jäsentävistä poliittisista, ideologisista, taloudellisista, sosiaalisista ja kulttuurisista prosesseista sekä niihin sisältyvistä valtasuhteista (esim. Acker 1990; Bradley 1989; Haywood & Mac an Ghaill 2003; Hearn 1987; Hytönen & Koskinen-Koivisto 2011; Kimmell 2004; Morgan 1992; Walby 1986). Oletus miehestä palkkatyöläisen ja työntekijän normina on virheellinen sikälikin, että esimerkiksi Suomessa naiset ovat osallistuneet palkkatyöhön (kotityön lisäksi) aina teollistumisen alkuajoista lähtien (esim. Haapala 1986; Hytönen & Koskinen-Koivisto 2011), ja viimeisimmän Suomessa tehdyn työolotutkimuksen mukaan naisten osuus palkansaajista on jopa hieman suurempi kuin miesten (Sutela & Lehto 2014, 11). Palkkatyön ja mieheyden historiallinen rinnastaminen ei siis tarkoita, että (palkka)työssä itsessään olisi jotain perustavalla tavalla ”miehistä” tai maskuliinista (kuten ei myöskään feminiinistä).

Tässä tutkimuksessa mies-informantteja käsitellään eksplisiittisesti rekka-*miehinä* eikä esimerkiksi rekkakuskeina, kuljettajina tai työntekijöinä.[10] Pelkkä miesten (tai miesoletettujen) nimeäminen tutkimuksissa ”miehiksi” (vrt. Hearn & Collinson 1994) ei tietenkään vielä riitä tekemään näkymätöntä (mies)sukupuolta näkyväksi.[11] On olemassa paljon esimerkiksi sellaista työelämää käsittelevää kvantitatiivista tutkimusta, jossa tutkittavia kohdellaan eksplisiittisesti miehinä. Tällaisissa tapauksissa mieheyttä itseään ei yleensä pohdita, vaan miesten sukupuolisuus ymmärretään työelämän ilmiöitä selittävänä taustamuuttujana. Miehiä niin implisiittisesti kuin eksplisiittisestikin käsittelevän tutkimuksen – työntutkimus mukaan luettuna – perusongelmana on ollut pitkään se, ettei miesten sukupuolisuuden tai maskuliinisuuden *sosiaalisen rakentumisen* tarkastelu ole ollut useinkaan analyysiä motivoiva lähtökohta, vaan itse mieheys on otettu suhteellisen annettuna ja ilman kytkentää feministiseen tai sukupuolentutkimukselliseen teoriaan (kritiikistä ks. Collinson & Hearn 1996; Hearn & Lattu 2002; Hearn & Collinson 1994, Jokinen 1999a). Toisaalta myös ”miestutkimukseksi(kin)” mielletyssä tutkimuksessa on katsottu olevan huomattavia sukupuolen teoretisointiin liittyviä puutteita. Esimerkiksi suomalaista ”miehiä käsittelevää” tutkimusta arvioineiden Jeff Hearnin ja Emmi Latun (2002) mukaan 1980-luvun sosiologisista elämäntapatutkimuksista (esim. Alasuutari & Siltari 1983; Kortteinen 1982; Sulkunen ym. 1985) alkunsa saanut suomalainen ”miestutkimus”, sekä myöhemmin 1990-luvulla miesten häpeää, kunniaa, työttömyyttä ja palkkatyötä käsittelevä tutkimus (esim. Kortteinen 1992; Kortteinen & Tuomikoski 1998; Siltala 1994) edustavat pääosin sukupuoliteoriatonta miestutkimuksellista linjaa. Hearn ja Lattu (2002) väittävät, että vaikka näissä tutkimuksissa tuotettiin paljon tietoa miehistä sekä miesten ja naisten erilaisista tavoista vastata modernisaation muuttamiin taloudellisiin, tuotannollisiin ja sosiaalisiin olosuhteisiin, ei tutkimuksissa oltu varsinaisesti kiinnostuneita miesten sukupuolispesifistä tarkastelusta tai miesten sukupuolen teoretisoimisesta. Tämän kaltainen sosiologinen miestutkimus ei siis näytä edustavan Hearnille ja Latulle *kriittistä* miestutkimusta (ks. myös Nieminen 2013, 11). Arto Jokinen (1999a, 29) on esittänyt samansuuntaisesti, että 1980- ja 1990-luvun elämäntapa- ja elämäkertatutkimukset piirsivät kuvaa suomalaisen miehen muutoksesta, jossa oli kyse pikemminkin kotitöiden ja lasten hoitoon liittyvien kysymysten järjestämisestä kuin syvällisestä muutoksesta maskuliinisuuksissa.

En ole näistä kritiikeistä täysin samaa mieltä, vaan yhdyn Kinnusen ja Korvajärven (1996, 19) näkemykseen, jonka mukaan ainakin osaa 1980- ja 1990-luvun ”varhaisesta” suomalaisesta miestutkimuksesta voi aivan hyvin lukea myös esimerkkeinä siitä, miten maskuliinisuutta tai sukupuolta ”tehdään” (vrt.

---

[10] Tekstiä elähdyttääkseni käytän välillä kuitenkin myös ilmaisuja ”rekkakuski”, ”kuljettaja” ja ”informantti”.

[11] Olen tietoinen, että nimeämisen politiikka voi maskuliinisuuden purkamisen sijaan pikemminkin uusintaa tietynlaista maskuliinisuutta. Esimerkiksi post-strukturalistisesta näkökulmasta katsottuna nimeäminen itse asiassa tuottaa kohteen, eli tässä tapauksessa ”miehen” tai maskuliinisuuden, jota nimeämisellä yritetään kuvata. Tässä mielessä kriittisen miestutkimuksen tehtävä on hieman paradoksaalinen: pitää tehdä miehet ja maskuliinisuudet ensin näkyviksi, tuoda ne diskurssin keskiöön, jotta ne voi sitten purkaa ja poistaa keskiöstä (Hearn & Collinson 1994).

West & Zimmerman 1987). Esimerkiksi Alasuutarin ja Siltarin (1985; alkup. 1983) lähiöravintola-tutkimuksessa on aivan klassinen kuvaus siitä, miten miesten tikkaporukassa rakennetaan työväenluokkaista maskuliinisuutta dikotomisesti liittämällä ”ruumiillinen” käytännön työ miehekkyyteen ja ”henkinen” työ ”naismaisuuteen”, jolloin jälkimmäisestä tulee myös halveksuttavaa (emt., 169). Lisäksi ”varhainen” miestutkimus näyttää, että suomalaismiehen minäkuvan rakentamiselle on ollut keskeistä ankara työnteko ja itsenäinen pärjääminen olosuhteissa, joissa elämä on koko ajan ”helvetin kovaa” (esim. Kortteinen 1992). Sittemmin 1990-luvulla ja edelleen 2000-luvulla ajatus kovan työnteon ympärille rakentuvasta suomalaismiehestä on moninaistunut ja problematisoitunut, samalla kun maskuliinisuuksien tarkastelu on saavuttanut uusia tutkimuksellisia alueita (ks. Jokinen 1999a,b; 2012; Ojala & Pietilä 2013; Sipilä & Tiihonen 1994; Åberg & Skaffari 2008). Toisaalta esimerkiksi historiantutkimuksessa on tuotu esiin, ettei ”suomalainen mies” tai miesihanne ole ollut koskaan vain yhdenlainen, kuten kovan työnteon varaan rakentuva, vaan eri aikoina erilaisissa ympäristöissä mieheys, maskuliinisuus ja miehenä oleminen on saanut erilaisia muotoja, ihanteita ja merkityksiä (esim. Hagman 2016; Markkola ym. 2014).

Asetan tämän väitöskirjatutkimuksen osaksi miehiä, poikia ja maskuliinisuuksia problematisoivaa kriittistä mies- ja maskuliinisuustutkimus –paradigmaa. Tämä naistutkimuksen, feministisen aktivismin ja homoliikkeen myötävaikutuksesta 1970-luvun lopun Yhdysvalloissa ja Australiassa kehittynyt profeministinen tutkimussuuntaus hylkää ajatukset miesten ykseydestä ja olemuksellisuudesta ja näkee miehet ja maskuliinisuudet ajan ja paikan mukaan muuttuvina, moninaisina, relationaalisina, kompleksisina, hierarkisina sekä erityisesti sosiaalisissa prosesseissa jatkuvasti tuottuvina (ks. esim. Carrigan ym. 1985; Jokinen 1999a; Mac an Ghail 1996; Kimmell & Messner 2007; Hearn 2005; Connell 2000; Kimmel 2004; Kimmel ym. 2005; Whitehead 2002). Yleensä laadullista tutkimusotetta hyödyntävän ja sukupuolen sosiaaliseen konstruktioon tukeutuvan kriittisen mies- ja maskuliinisuusparadigman mukaan ”mieheys” ei ole sisällöllisesti etukäteen päätetty kategoria, jota voidaan käyttää selittämään ilmiötä ikään kuin sen ulkopuolelta, vaan ”mieheys” on jotain joka tehdään ja joka rakentuu kiinteänä osana itse ilmiötä.[12] Mieheys on siis itsessään selitystä kaipaava analyysin kohde. Tähän tutkimukseen sovellettuna lähtökohta tarkoittaa sitä, ettei rekkamiesten työnteossa ole kysymys vain työnteosta, vaan työntekoon ja työnteon kompetensseihin kaivertuneiden sukupuolittuneiden koodistojen ja merkitysten vuoksi työnteko on samanaikaisesti mitä suuremmassa määrin myös tietynlaisen mieheyden (maskuliinisuuden) tai mieheyksien rakentamisesta. Rekkakuskin ammatti on hyvin sukupuolittunut, joka ei tarkoita vain miesenemmistöä kuljettajissa (OSH 2011), vaan myös rekanajon työkäytäntöihin, työasemiin ja ammatillisiin kompetensseihin sisään rakentunutta ”mas-

[12] Kriittisessä miestutkimuksessa voidaan päättää, että tutkittavat kuuluvat ”miehen sosiaaliseen kategoriaan”, tai että he ovat ”miesoletettuja”. Tällöin tarkastellaan sitä, miten mieheys sisällöllisesti (laadullisesti) rakentuu. Toinen asia on sitten tutkia itse miehen kategoriaa, kuten esimerkiksi sitä, miten tutkittavat itse nimeävät itseään, tai miten ”miehen” kategoriaa diskursiivisesti rakennetaan. Tässä tutkimuksessa tarkastelen miehiä edellisessä tarkoituksessa.

kuliinista koodistoa" ja oletettua miesnormia (Nehls 2003; Pettersson 2009). Tarkastelen yhtäältä sitä, kuinka rekkamiehen työ, siihen kytkeytyvät ammatilliset erityispiirteet ja työssä tarvittavat sukupuolittuneet kompetenssit sekä työn luonteen muutos tarjoavat resursseja ja "raaka-materiaalia" sukupuolen rakentamiseen (Morgan 1992, 80). Samalla katson sitä, miten edellä mainitut tekijät asettavat rajoja sukupuolen rakentamiselle. Tässä mielessä tutkimukseni asettuu myös sellaiselle työelämän sukupuolentutkimukselliselle kentälle, jossa sukupuolta (ja maskuliinisuutta) tarkastellaan työssä ja työn käytännöissä tapahtuvana *tekemisenä* (esim. Gherardi 1994; Hirvonen 2014; Kinnunen & Korvajärvi 1996; Mellström 2004; Martin 2003; 2006; Morgan 1992).

Kriittisessä miestutkimuksessa miesten sukupuolen rakentamista on lähestytty useimmiten maskuliinisuuden, maskuliinisuuksien ja hegemonisen maskuliinisuuden käsitteiden avulla (ks. käsitteiden käyttömääristä ja -tavoista esim. Clatterbaugh 1998; Flood 2002; Connell & Messerschmidt 2005; Messerschmidt 2012). Vaikka näitä käsitteitä ja niiden empiiristä käyttöä on kritisoitu muun muassa epäselvyydestä, eklektisyydestä, staattisuudesta, binäärisen sukupuolijärjestelmän uusintamisesta, maskuliinisuuden tulkintaan liittyvistä kehäpäätelmistä, miesten hegemonian uusintamisesta sekä ylipäätään kritiikittömästä soveltamisesta miesten tutkimiseen (esim. Aalto 2016; Clatterbaugh 1998; Flood 2002; Hearn 2004; Whetherell & Edley 1999; Whitehead 2002), on maskuliinisuuden käsitteestä mielestäni hyötyä erityisesti silloin, kun halutaan kuvata miesten sukupuoliluokan sisällä tapahtuvia erontekoja (ks. myös Connell 2000, 16-17). Eronteon mekanismeja kuvatessa on kuitenkin tärkeää tiedostaa, millaisella analyyttisellä tasolla ja tarkkuudella operoi. Esimerkiksi sosiologi ja kriittinen miestutkija David Morgan (1992, 80) on kysynyt, tarkoittaako kriittisen miestutkimuksen lähtökohta monista maskuliinisuuksista työn kontekstissa sitä, että maskuliinisuuksia on yhä monta kuin on ammattejakin? Morgan (1992, 96) itse pitää tällaista lähtökohtaa analyyttisesti laiskana. Hänen mukaansa erilaiset kriteerit ja maskuliinisuudet pikemminkin läpileikkaavat erilaisia ammatteja, eikä jokainen ammatti tuota täysin erilaista ja yksilöllistä maskuliinisuutta. Tosin sanoen tietty ammatti voi tarjota areenan monenlaisille maskuliinisuuksille, samalla kun tietyn kaltaisille kriteereille rakentuva maskuliinisuus voi ylittää ammatillisia rajoja. Juuri näin – miesten välisiä eroja ja samuuksia samanaikaisesti etsien (Hearn & Collinson 1994) – olen käyttänyt maskuliinisuuden ja *ammatillisen*[13] maskuliinisuuden käsitettä tässä tutkimuksessa. Kolmannessa (III) osatutkimuksessa olen kuvannut niitä maantien rahdinkuljetustyöhön liittyviä tapoja, strategioita ja käytäntöjä, joiden avulla ja joiden kautta rekkamiehet rakentavat arvoasetelmia suhteessa toisiin rekkamiehiin ja muihin tiekuljetuskentän toimijoihin. Toisessa (II) osatutkimuksessa olen taas halunnut keskittyä painotetummin sekä rekkamiehiä että rekkamiehiä ja muita sinikaulusammateissa toimivia miehiä yhdistävien elementtien tunnistamiseen. Artikkeleiden erilaiset tavoitteet ovat edellyttäneet myös toisistaan poikkeavia tapoja käsitteellistää sukupuolta ja maskuliinisuutta (ks. luvut 2.1 ja 2.2). Vaikka

[13] Ammatillisella maskuliinisuudella (maskuliinisuuksilla) tarkoitan yksinkertaisesti sitä, että maskuliinisuuksien rakentumista tarkastellaan suhteessa työntekoon.

esimerkiksi toisessa (II) osatutkimuksessa (ammatillisen) maskuliinisuuden käsite on korvattu *kunniallisen työmieheyden -käsitteellä* (ks. luku 2.1), noudatetaan artikkelissa maskuliinisuus -käsitteeseen sisältyvää yleistä periaatetta, jonka mukaan maskuliinisuudet (rekkamieheydet) rakentuvat aina relationaalisesti (Connell 2005, 44).

Jotkin kriittiset miestutkijat ovat huomauttaneet, että on yksinkertaistavaa ja osin ongelmallistakin nähdä työ ja taloudellinen sektori aina ensisijaisina alustoina miesten maskuliinisuuksien tarkastelulle (Hearn 1992; Morgan 1992). Esimerkiksi Haywood ja Mac an Ghail (2014) ovat esittäneet, että työväenluokkaisten miesten maskuliinisuuksien tarkastelua tulisi laventaa työn piiristä enemmän muille elämänaloille, koska maskuliinisuuksien analysointi työn kontekstissa tulee helposti uusintaneeksi ajatusta miesten ja työn intiimistä liitosta. Morgan (1992, 79) on samoilla linjoilla huomauttaessaan, että työllä voi toki olla tärkeä merkitys miesten maskuliiniselle identiteetille, mutta usein tämä väite esitetään automaattisesti ja tavalla, joka heikentää muiden elämänalueiden mahdollisuutta tulla miesten identiteettiä keskeisemmin määrittäväksi tekijäksi. En ota tässä tutkimuksessa kantaa niinkään siihen, millaisen aseman työ saa rekkamiesten elämänkokonaisuudessa ja identiteetissä, vaan olen enemmän kiinnostunut työssä, ja työn kautta, rakentuvista maskuliinisuuksista. Olen edellä mainittujen tutkijoiden kanssa kuitenkin siinä suhteessa samaa mieltä, että käsityksillämme sukupuolesta on taipumusta vaikuttaa tutkimusaiheen valintaan sekä siihen, millaisista paikoista tutkija – tässä tapauksessa miestutkija – lähtee maskuliinisuuksia etsimään ja analysoimaan. Esimerkiksi Suomessa miesten sukupuolitietoinen tutkimus on ollut pitkään painottunut sellaisiin ”maskuliinisiksi” miellettyihin teemoihin kuin sotaan ja armeijaan (Ahlbäck 2012; Ojajärvi 2015; Tallberg 2009), väkivaltaan (Jokinen 2000), urheiluun (Tiihonen 2002), politiikkaan (Nieminen 2013) ja isyyteen (Aalto 2012; Eerola 2015). Paljon vähemmän miesten kohdalla on tutkittu kulttuurisesti ”naistapaisia” tai ”feminiiniseksi” ymmärrettyjä aihepiirejä, kuten esimerkiksi kuluttamista, muotia, ruoanlaittoa, kotitöitä, terveyttä, lihavuutta, ulkonäköpaineita tai vaikkapa tasa-arvopolitiikkaa (ks. kuitenkin esim. Hyvönen 2016). On siis totta, että rekkamiesten maskuliinisuuksien tarkastelu työn kontekstissa on jo lähtökohdiltaan aika ”perinteinen”. Ajattelen kuitenkin niin, että jos ja kun työtä on joka tapauksessa tutkittava, on parempi yrittää tehdä se sukupuolisensitiivisesti kuin jatkaa miesten ja työn tutkimuksen piilomaskuliinista linjaa.

2.1 Työ luokkamaskuliinisuuksien areenana

Sukupuolten valtasuhteisiin liittyvät historialliset seikat ovat olleet osaltaan mahdollistamassa sitä, että työ on nähty erityisen tärkeänä osana miesten identiteettiä (Morgan 1992). Miesten kokemuksissa kunnialliseksi mieheksi tuleminen on merkinnyt usein samaa kuin työnteko ja työntekijäksi tuleminen (Haywood & Mac an Ghail 2003, 22; McDowell 2003; Willis 1977). Varsinkin modernissa teollisessa yhteiskunnassa työntekijäksi ja mieheksi tuleminen tarkoittivat pääsyä ko-

din piirin ulkopuolella tapahtuvaan palkka- ja ansiotyöhön, koska työstä saadulla rahalliselle korvauksella tai perhepalkalla (family wage) miehen oli mahdollista lunastaa asema itsenäisenä miehenä ja vastuullisena perheenelättäjänä (Connell 2005; Cornwall 2016; Heinonen 2006; Morgan 1992; 2005; Tolson 1977). Tunnustetuksi (ammatti)mieheksi on tultu yleensä myöskin siten, että on kyetty tekemään taitoa ja/tai fyysisiä ponnisteluja vaativa työ paremmin, kovemmin ja taidokkaammin kuin työkaveri (esim. Aho 2018; Cockburn 1983; Barrett 1996; Desmond 2006; Morgan 1992; Ouellet 1994; Willis 1977). Työnteon taidokkuuden osoittaminen on edellyttänyt paitsi pitkäkestoista harjoittelua myöskin pääsyä harjoittelemaan ja kehittämään taitojaan. Esimerkiksi monissa patriarkaattisten arvojen ja käytäntöjen hallitsemissa käsityöläisammateissa ja muissa miesvaltaisissa työkulttuureissa naisten on ollut vaikeaa osoittaa ammattitaitoaan jo pelkästään siksi, että naiset on yleensä ulossuljettu ammateista sukupuolensa perusteella (Cockburn 1983; Mellström 2004; Morgan 1992, 81). Miesten tekemän työn ja miesvaltaisten ammattien luokitteleminen ”taitoa vaativiksi” erotuksena ”vähemmän” taitoa vaativista ”naisten töistä” on ollut keino paitsi sukupuolittaa ammatillisia kompetensseja myös arvottaa miesten tekemä työ korkeammalle kuin naisten tekemä työ (Bradley 1989; Morgan 1992, 82).

Työ ei ole tietenkään mikään yhtenäinen ja koherentisti määrittyvä sosiokulttuurinen ilmiö, joka tuottaa kaikkia miehiä samalla tavoin yhdistävän kollektiivisen mies-identiteetin tai maskuliinisuuden. Työ ja ammatit erottelevat miehiä ja heidän maskuliinista identiteettiään, sillä työ ja ammatit ovat luonteeltaan, taito- ja kompetenssivaatimuksiltaan, palkkaukseltaan, symboliarvoltaan ja valtasuhteiltaan hyvin erilaisia (Collinson & Hearn 1996; Morgan 1992; Roper 1994). Miehet eivät myöskään päädy samanlaisiin töihin, vaan esimerkiksi miesten sosioekonomisella asemalla ja kasaantuneilla resursseilla eli ytimekkäämmin ilmaistuna yhteiskuntaluokalla on vaikutusta koulutukseen ja ammatteihin valikoitumiseen sekä siihen, minkälainen työ koetaan ylipäätään puhuttelevana (esim. McDowell 2003; Nixon 2009; Willis 1977). Yhteiskuntaluokka onkin yksi tärkeimmistä eron tekemisen kategorioista yritettäessä ymmärtää miesten sukupuolta (Connell 2005, 75-76). David Morganin (2005, 172-173) mukaan yhteiskuntaluokka on ollut modernissa teollisessa yhteiskunnassa keskeinen identiteetin lähde erityisesti miehille, koska miehet ovat päässeet sukupuolensa perusteella niille taloudellis-tuotannollisten sektorien alueille, kuten juuri palkkatyöhön ja taitoa vaativiin ammatteihin ja virkoihin, joiden kautta luokka-asema on määritelty. Näin ollen modernissa teollisessa yhteiskunnassa luokan ja mieheyden (maskuliinisuuden) välinen suhde on ollut suhteellisen selkeä, eli luokkaperustaiset maskuliinisuudet tai luokkamaskuliinisuudet,[14] ovat olleet helposti tunnistettavia (emt.). Esimerkiksi työväenluokkaiselle maskuliinisuudelle on ollut tyypillistä (ja on osin edelleen) raskaan ruumiillisen työn, fyysisten ponnistusten, kädentaitojen, käsillä tekemisen, työkoneiden ja työvälineiden hallinnan, työssä käytettävän ”maalaisjärjen”, työpaikkahuumorin, työntekijöiden välisen ryh-

[14] Olen kääntänyt termin luokkaperustainen (class-based) maskuliinisuus muotoon ”luokkamaskuliinisuus”, koska jälkimmäinen kuvaa mielestäni paremmin luokan ja maskuliinisuuden irrottamatonta, vastavuoroista, ei-kausaalista ja prosessuaalista luonnetta.

mäsolidaarisuuden sekä työstä saatavan palkan positiivinen arvottaminen (esim. Alasuutari & Siltari 1983; Andersson & Beckman 2018; Collinson 1992; Connell 2005; McDowell 2003; Morgan 2005; O'Donnell & Sharpe 2000; Roberts 2013; Tolson 1977; Wajcman 1991; Willis 1977; myös naisille ks. esim. Käyhkö 2006). Työväenluokkaisen miehen mielenmaisemassa näitä piirteitä ja käytäntöjä on arvostettu erityisesti siksi, että niiden on katsottu kuuluvan "oikeaan" ja autenttiseen "miesten työhön" erotuksena keskiluokkaisesta valkokaulustyöstä, jossa korostuvat akateemiset taidot, kvalifikaatiot, älylliset ponnistelut, rationaalisuus, riskinotto sekä työuralla eteneminen (Bradley 1989; Haywood & Mac an Ghail 2003; Roper 1994; Willis 1977). Palkkapussi on ollut erityisen merkityksellinen vähäistä ammattitaitoa vaativissa teollisuustöissä toimiville työväenluokkaisille miehille, koska kovilla ruumiillisilla ponnisteluilla ansaittu palkka on ollut todiste siitä, että mies ja hänen ruumiinsa ovat kestäneet kapitalistisen työprosessin aiheuttamat fyysiset rasitukset sekä työn vieraannuttavat vaikutukset (Tolson 1977; Willis 1979; ks. myös Haywood & Mac an Ghail 2003, 29-30). Vaikka keskiluokkaisissa ammateissa työskentelevillä miehillä on ollut usein parempi palkka ja suurempi työn autonomia kuin työväenluokkaisissa töissä toimivilla miehillä, ei se ole tehnyt edellisistä kuitenkaan miehinä parempia. Päinvastoin työväenluokkaisten sinikaulustyömiesten näkökulmasta "henkistä" ja kevyttä sisäsiistiä työtä tekeviä valkokaulustyöntekijöitä on pidetty "heikkoina" ja "naismaisina" (Haywood & Mac an Ghail 2003, 29-30). Tässä mielessä vahva ja kestävä (työ)ruumis on ollut työväenluokkaiselle miehelle tärkeä materiaalinen ja symbolinen resurssi rakennettaessa arvossa pidettyä maskuliinisuutta (Connell 2005, 75-77).

Jälkiteollisessa yhteiskunnassa työn, mieheyden ja yhteiskuntaluokan välisten suhteiden on kuitenkin väitetty muuttuvan monimutkaisemmiksi kuin mitä dikotomiset kuvaukset teollisen yhteiskunnan selkeärajaisista luokkamaskuliinisuuksista antavat ymmärtää. Morganin (2005, 173-175) mukaan jälkiteollisessa yhteiskunnassa luokkaperustaisten maskuliinisuuksien tunnistaminen vaikeutuu erityisesti siksi, että läntisiä teollisuusmaita koskettava taloudellinen rakennemuutos muotoilee tuotantosuhteista ja ammateista sekä niiden välisistä rajoista yhä hämärämpiä, huokoisempia ja epävakaampia. Uudet tuotantoteknologiat paitsi hävittävät monia töitä myös tekevät ruumiillisesti raskaista "miesten töistä" fyysisesti kevyempiä, tietointensiivisempiä, jatkuvaa kouluttautumista vaativia ja näin ollen ehkä myös keskiluokkaisempia (esim. Brandth & Haugen 2000). Työn, ammatin tai tuotantosuhteiden rooli luokkamaskuliinisuuksien määrittäjänä problematisoituu (ks. Haywood & Mac an Ghail 2003, 39-40; Hearn 1992; Morgan 1992) siitäkin syystä, että jälkimodernissa yhteiskunnassa työn rinnalle, tai jopa sen tilalle, nousee muita "kulttuurillisempia" ja yksilöllisempiä maskuliinisen identiteetin rakennusalustoja, kuten kuluttaminen, muoti ja urheilu (esim. Nayak 2006; Roberts 2013). Kuitenkin taas juuri työn globaali tuotannollinen rakennemuutos on tehnyt yhteiskuntaluokasta ehkä entistäkin tärkeämmän ja kiinnostavamman lähtökohdan tarkastella maskuliinisuuksia. Esimerkiksi viimeaikaisessa kriittisessä miestutkimuksessa on käsitelty paljon sitä, miten raskaan teollisuuden alasajo sekä perinteisten miesvaltaisten sinikaulustyöpaikkojen ja

vakaiden työurien katoaminen on vaikuttanut työväentaustaisten miesten ja poikien mahdollisuuksiin rakentaa sukupuoli-identiteettiään (esim. McDowell 2003; Nayak 2006; Nixon 2009; Walker 2011; Roberts 2013; Walker & Roberts 2018). Siinä missä työelämän muutos ja jatkuva itsensä kouluttautumisen eetos on tarjonnut osalle työläismiehistä mahdollisuuden rakentaa mieheyttä toisin ja monipuolisemmin (esim. Kosonen 2016), teollisuustyön tilalle pyrkivän tieto- ja palveluvaltaisen työn on katsottu kysyvän monia sellaisia ruumiillisia ja ammatillisia taitoja (ks. Parviainen, Kinnunen & Kortelainen 2016), joihin työläismiehellä on ollut vaikeuksia taipua (esim. Heinonen 2006; McDowell 2003; Nixon 2009). Työn muutoksen myötä perinteinen ruumiillinen raadanta ei siis yksistään enää riitä, vaan ruumiilliseen työhön, ”käsillä tekemiseen” ja käytännön kautta oppimiseen tottuneiden miesten tulee kyetä kehittämään itsessään uudenlaisia ruumiilliskognitiivisia tietotaitoja sekä omaksumaan jatkuva uuden oppimisen asenne (Kosonen 2016, 15). Joidenkin tutkijoiden mukaan työväenluokkaisesta maskuliinisuudesta on tullut käyttökelvotonta, koska työväenluokkaista maskuliinisuutta määrittäville ideaaleille ja ammatillisille taidoille ei ole taloudellisen rakennemuutoksen olosuhteissa enää samanlaista kysyntää kuin ennen (esim. McDowell 2003). Jälkiteollinen aika ei siis ehkä enää suosikaan sellaista perinteistä (valkoista) työväenluokkaista miestä, jonka on mahdollista rakentaa itsekunnioitus kovan (ruumiillisen) työnteon varaan (Heinonen 2006, 144). On jopa puhuttu perinteisen (valkoisen) työväenluokkaisen maskuliinisuuden ajautumisesta ”kriisiin” (ks. Mac an Ghail 1996; Walker & Roberts 2018, 2).

On myös niitä tutkijoita, jotka eivät näe yhteiskuntaluokan ja maskuliinisuuden suhdetta yhtä negatiivisesti. Esimerkiksi Beverley Skeggs (1997, 74) on huomauttanut työväentaustaisten miesten identifioituvan (luokka)taustaansa vahvemmin kuin työväentaustaisten naisten, jotka kokevat sen stigmatisoivana ja haluavat ottaa siihen etäisyyttä. Vaikka erityisesti äitiyteen liitetyn feminiinisen hoivan kautta työväenluokkaiset naiset kokevat olevansa kunniallisia ja arvostettuja (ks. esim. Hirvonen 2012), rakentuu työväenluokkaisten naisten kokemus kunniallisuudesta *(respectability)* usein kuitenkin keskiluokan asettamien standardien ja normien kautta (Skeggs 1997). Skeggsin väitettä voi tulkita niin, että työväenluokkaisen maskuliinisuuden arvo on, tai on ainakin ollut, yhteiskunnallisesti tunnustetumpaa kuin työväenluokkaisen feminiinisyyden (Kosonen 2016, 32). Skeggsin (1997) tutkimuksen inspiroimana olen osatutkimuksessa II, ”Driving through neoliberalism – Finnish male truck drivers constructing respectable male worker subjectivities”, tarkastellut muun muassa sitä, missä määrin ja miten rekkamiehet käyttävät, tai voivat käyttää, työväenluokkaisuuteen liitettyjä kulttuuris-materiaalisia käytänteitä kunniallisen työmieheyden rakentamisessa. En ole käyttänyt kunniallisuuden käsitettä kuitenkaan samalla tavoin kuin Skeggs (1997), joka tarkastelee sukupuolen ja luokan yhteenkietoutumisen prosesseja ja arvottamista hyvin laaja-alaisesti ja monia elämänalueita käsittäen. Itse sen sijaan rajaan analyysini koskemaan vain rekkamiesten tekemää työtä. *Kunniallisella työmieheydellä* viittaan sekä rekkamiesten ammattitapaisiin että toisiinsa samanaikaisesti kietoutuneisiin luokkaistuneisiin ja sukupuolittuneisiin käsityksiin ja käytänteisiin siitä, mitä on olla ”hyvä” rekka(työ)mies. Tutkimuksessani

käyttämä termi *rekka(työ)mies* viittaa siihen miten ”rekkamieheys” ja ”työmieheys” ovat kietoutuneet toisiinsa: informanttieni kohdalla rekkamiehenä oleminen ja toimiminen on työmiehenä toimimista ja työmiehenä toimiminen on rekkamiehenä toimimista.

Olen lähestynyt kunniallista rekka(työ)mieheyttä soveltaen Bourdieun habituksen käsitettä (Bourdieu 1984), jonka avulla yhteiskuntaluokkaa voidaan tarkastella samanaikaisesti sekä materiaalisena että kulttuurisena erottautumis- ja luokitteluprosessina (Bourdieu 1984; Kauranen & Lahikainen 2016; Lahikainen & Mäkinen 2012; Skeggs 1997). Bourdieun luokkateoriassa yhdistyvät samanaikaisesti yksilön toimintaa ehdollistavat laajemman tason materiaalis-objektiiviset rakenteet, kuten ihmisen elämänolosuhteet ja pääomien perusteella tapahtuva asemoituminen sosiaaliseen tilaan, sekä yksilön subjektiivinen merkityksenanto ja luokittelukamppailut (Bourdieu 1985; 1987). Habituksen käsitteellä Bourdieu on selittänyt näiden objektiivisten rakenteiden subjektiivista sisäistämistä ja tiedostamatonta tallentumista yksilötoimijan ruumiiseen, mikä muodostaa suhteellisen pysyviä mutta kuitenkin muutettavissa olevia toiminta- ja käyttäytymistaipumuksia eli dispositioita (Bourdieu 1984, 130; 1990, 50; Bourdieu & Wacquant 1995, 36-38). Luokka-asema tulee esiin toimijan habituksessa, luokkahabituksessa ja sen generoimissa ruumiillistuneissa dispositioissa, kuten esimerkiksi puhetavoissa, eleissä, valinnoissa ja arvostuksen kohteissa, jotka edelleen uusintavat toimijan luokkaa (Bourdieu 1984, 372).

Olen siis toisessa osatutkimuksessa (II) tarkastellut rekkamiesten työhön liittyviä toiminta- ja suhtautumistapoja osoituksina heidän luokkahabitustensa generoimista tavoista orientoitua maailmaan. Luokan käsitteellistäminen habituksen kautta auttaa ymmärtämään, kuinka ihmiset tekevät luokkaa ja toimivat ”luokkatapaisesti” usein silloinkin, kun he eivät tiedosta toimintansa luokkasidonnaisuutta (Anttila ym. 2016, 25). En katso näitä tapoja kuitenkaan vain esityksinä siitä, miten rekkamiehet tekevät luokkaa, vaan erityisesti esityksinä siitä, miten maskuliinisuutta ja miesten välisiä eroja tehdään luokkaistuneisiin käytänteisiin ja dispositioihin viittaamalla työn kontekstissa. Määritän rekkamiesten objektiivis-materiaalisen luokka-aseman lähinnä rekkamiesten koulutuksellisten sekä erityisesti ammattiasemaan ja -historiaan liittyvien tekijöiden perusteella. Kaikki mies-informanttini ovat aloittaneet autonkuljettajan työt ammattikoulupohjalta ja useimmat ilman mitään muodollista koulutusta tehtävään – tarkoituksenmukaista ajokorttia lukuunottamatta. Lisäksi he ovat suhteellisen iäkkäitä (valkoisia) suomalaismiehiä, toimineet alalla pitkään (15-35 vuotta), ja he ovat tehneet työurallaan enimmäkseen vain kuorma-autonkuljettajan töitä. Osa on työskennellyt (yksi työskenteli tutkimusta tehtäessä) työurallaan myös ulkomaanliikenteessä ja jotkut toimivat (kaksi miestä) tai olivat toimineet myöskin yrittäjä-kuljettajan asemassa.

Yhteiskuntaluokan objektiivinen määrittäminen vain ammatin (ja koulutuksen) kautta on toki puutteellista, koska yhteiskuntaluokka ei määräydy bourdieuläisessä luokkatutkimusperinteessä työn tai ammattien vaan pääomien pe-

rusteella (Atkinson 2009, 902-906).[15] Ammatti on Bourdieun (1987, 4) mukaan kuitenkin hyvä sosiaaliseen tilaan asemoitumista määrittävä indikaattori, koska se tarjoaa tietoa työn luonteeseen ja ammatilliseen miljööseen sekä työn erityislaatuisiin kulttuurillisiin ja organisatorisiin piirteisiin liittyvistä ammatillisista vaikutuksista (sekä ammattiin vaadittavasta koulutuksesta). Bourdieun huomio työn tuottamista ammatillisista vaikutuksista viittaa erityisesti siihen kuinka työhön liittyvillä tavoilla ja normeilla sekä työn materiaalisilla olosuhteilla on taipumus iskostua toimijoiden luokkahabituksiin ja ruumiillistuneisiin dispositioihin (Bourdieu 1984, 437-438, 447). Esimerkiksi rekanajossa on vallinnut pitkään mentaliteetti, jossa arvotetaan ja arvostetaan ammattitaidon oppimista käytännön harjoittelun kautta (Bergholm 1999; Nehls 2003; Pettersson 2009). Habituksen generoimana tämä käytännön kautta oppimista peräänkuuluttava luokkaistunut mentaliteetti näkyy informanttieni suhtautumistavoissa muun muassa silloin, kun rekkamies moittii insinööritaustaisia ajojärjestelijöitä vieraantuneiksi käytännön rekanajosta ja siksi osaamattomiksi hoitaa kuormia ja kuljetuksia (Aho 2018). Vaikka tämänkaltainen suhtautumistapa saattaa muistuttaa enemmän ammatillista dispositiota kuin luokkadispositiota (Atkinson 2009, 905-906), voidaan suhtautumistapa mieltää myös luokkadispositioksi. Käytännön kautta oppimisen ja käytännöllisen tietotaidon arvottaminen ”teoriatietoa” korkeammalle ovat nimittäin tyypillisiä dispositioita monille muillekin vähäistä muodollista koulutusta omaaville sinikaulusammateissa toimiville miehille (esim. Alasuutari & Siltari 1985, 168-172; Collinson 1992; Morgan 1992; Tolson 1977; Willis 1977). Käytännön työn arvostaminen ei ole kuitenkaan ominaista vain työväenluokkaisille miehille. Esimerkiksi Mari Käyhkön (2006) tutkimuksessa työläistaustaiset siivoojaksi opiskelevat naiset arvottivat käytännön työn, käytännön kautta oppimisen ja käsillä tekemisen ”henkistä” työtä ja teoriatietoa korkeammalle. Luokka voi siis joissain tilanteissa jäsentää ihmisten kokemuksia voimakkaammin kuin sukupuoli.

Kunniallinen rekka(työ)mieheys ei siis rakennu vain luokkahabituksen generoimana, vaan myös sukupuoli on olennainen osa habitusta (Hirvonen 2014, Jokinen 2005, 50-51; Krais 2006, 194; Lempiäinen 2007, 116; McNay 1999). Sukupuolen käsitteellistäminen habituksena tai sukupuolittuneena habituksena viittaa siihen, kuinka tietynlaiset sukupuolta koskevat arvot, normit ja toimintatavat – tai sukupuolitapaisuudet (Jokinen 2005, 50-51) – istutetaan ruumiisiimme jokapäiväisissä käytännöissä (Krais 2006, 121; Thorpe 2010, 194) ja kuinka ne toisaalta

[15] Bourdieulle (1985; 1987) sosiaalinen luokka (social class) tarkoittaa pääomalajien (taloudellinen, sosiaalinen, kulttuurinen, symbolinen) konstellaation ja konaisvolyymin perusteella tapahtuvaa toimijan hierarkista asemoitumista sosiaaliseen tilaan (social space) ja yhteiskunnallisille kentille. Ortodoksisesti toteutettu ”bourdieuläinen” luokkatutkimus tarkoittaisi sitä, että sosiaalisen tilan objektiivisia asemia eli käytännössä pääomia ja toimijoiden omia näkökulmia tarkasteltaisiin yhdessä (Atkinson 2009; Kauranen & Lahikainen 2016, 64). En tee ”bourdieulaista” luokkatutkimusta kuitenkaan tässä mielessä eli en jäljittele empiirisesti rekkamiehillä hallussa olevia resursseja ja pääomia ja yritä sitä kautta hahmottaa heidän asemaansa ja mahdollisuuksia liikkua sosiaalisessa tilassa (vrt. Kivelä 2012; Skeggs 1997). Aineistoni ei antaisi tämän kaltaiseen analyysiin edes mahdollisuutta, koska minulla ei ole esimerkiksi riittävästi tietoa informanttieni lapsuudenajan elinolosuhteista, sosiaalisista verkostoista, puolisoiden koulutuksesta ja ammatista, kuljettajien varallisuudesta, kielitaidosta tai muista taloudellisen ja kulttuurisen pääoman lajeista.

operoivat ja suuntaavat toimintaamme tiedostamattomasti (McNay 1999, 101; Nixon 2009, 319). Lähestyn sukupuolen ja habituksen suhdetta Bourdieun käsitteistöä ruotivan feministisen luennan kautta, jonka mukaan sukupuoli rakenteistaa toimijan habitusta dynaamisella ja tuottavalla tavalla suhteessa sosiaalisten kenttien kontingentteihin sukupuolittuneisiin käytäntöihin ja (valta)peleihin (esim. McNay 1999; myös Skeggs 1997). Olennaista on huomata, ettei sukupuoli tai maskuliinisuus muodosta omaa erillistä kenttäänsä, kuten esimerkiksi Tony Coles (2009) on väittänyt muotoillessaan ajatusta ”maskuliinisuuden kentästä” (”field of masculinity”)[16], vaan sukupuoli on rakentunut sisään erilaisten sosiaalisten kenttien käytäntöihin ja peleihin kullekin kentälle ominaisella tavalla (Adkins 2004, 6; Krais 2006, 128; Näre & Tolonen 2006, 234). Esimerkiksi naisenemmistöistä hoivatyötä määrittävien työkäytäntöjen ja työntekijöiltä odotettavien ammatillisten vaatimusten voi katsoa rakentuvan varsin eriluonteisille sukupuolittuneille oletuksille, koodistoille ja ihanteille (ks. Hirvonen 2014), kuin tämän tutkimuksen kohteena olevassa miesenemmistöisessä maantien tavarankuljetustyössä. Siinä missä (nais)hoivatyöntekijöiden oletetaan performoivan työssään ”feminiinisiksi” tai naistapaisiksi miellettyjä emotionaalisia taitoja ja dispositioita (emt.), on rekkamiehiltä perinteisesti odotettu ”maskuliinisiksi” tai miestapaisiksi koodattuja rationaalisia taitoja ja dispositioita, kuten kykyä hallita koneita ja laitteita (esim. autoa ja rahdinkuljetuskalustoa) sekä päättää ajoreittien ja kuormien lastausten suunnittelusta itsenäisesti (esim. Aho, vertaisarvioinnissa; Nehls 2003; Ouellet 1994). Kenttien eriluonteisista sukupuolittuneista toimintatavoista ja normeista seuraa se, että erilaisin habituksin varustetut toimijat tuntevat erilaista viehätystä ja luontumusta eri kenttiä ja niillä vallitsevia käytäntöjä kohtaan. Nixon (2009) on esimerkiksi selittänyt vähän koulutettujen Pohjois-Englannissa asuvien työttömien miesten kieltäytymistä kasvokkaisesta palvelutyöstä sillä, että se vaatii sellaisia taitoja, dispositioita ja maneereita, jotka eivät istu yhteen varasto- ja tehdastyöhön tottuneiden (valkoisten) miesten työväenluokkaisen maskuliinisen habituksen kanssa.

Kuten Nixonin (2009) tutkimus edellä näyttää, voi työympäristön muutoksesta seurata habituksen ja kentän välistä kitkaa, jolloin myös sukupuolella (ja luokalla) on suurempi todennäköisyys nousta reflektoinnin kohteeksi (Adkins 2003; McNay 1999, 107, 110-111). Nixonin (2009) tutkimuksen miehillä habituksen ja kentän välinen kitka syntyi siitä, ettei ”feminiiniseksi” tai naistapaiseksi tulkitussa kasvokkaisessa palvelutyössä koettu olevan juurikaan käyttöä sellaisille ”maskuliinisiksi” tai miestapaisiksi mielletyille ruumiillisille dispositioille, joita miehet olivat juurruttaneet habituksiinsa aikaisemmissa miesenemmistöisessä sinikaulustöissä. Nixonin (2009) tutkimuksen miehille oli käynyt kuten Willisin (1979) tutkimuksen miehille, joille lihasvoimaa ja tietynlaista ruumiillista sieto-

[16] Tony Coles (2009, 30) on kehitellyt Bourdieun kentän ja Connelin hagemonisen maskuliinisuuden käsitteitä yhdistämällä teorian ”maskuliinisuuden kentästä”, jonka sisäisillä alakentillä on omanlaisia logiikoitaan siitä, miten maskuliinisuudet järjestyvät. Olen Thorpen (2010, 182) tavoin kriittinen Colesin (2009) teoriaa kohtaan, koska maskuliinisuuden tai sukupuolen käsittäminen omana itsenäisenä kenttänään vihjaa tilanteeseen, että yhteiskunnassa olisi olemassa myös sellaisia kenttiä tai sosiaalisia alueita, joilla sukupuoli ei vaikuttaisi lainkaan.

kykyä edellyttävästä tehdastyöympäristöstä oli muodostunut vähitellen ikään kuin luonnolliselta tuntuva työ- ja toimintaympäristö (emt., 189). Nixonin (2009) tutkimuksessa miesten jäykkä sukupuolittunut ja luokkaistunut habitus oli syy myös siihen, mikseivät he olleet kovinkaan suostuvaisia opettelemaan näitä ”feminiinisiksi” tai naistapaisiksi mieltämiään emotionaalis-esteettisiä vuorovaikutustaitoja. Oma motivaationi hyödyntää sukupuolittuneen ja luokkaistuneen habituksen ideaa nousee kiinnostuksestani tietää, miten rekanajon työkäytännöt ja ammatilliset kompetenssit ovat säilyttäneet arvonsa kunniallisen rekka(työ)mieheyden rakentamisen resursseina, kun tiekuljetussektori muuttuu. Habituksen käsitteellä yritän tavoittaa sitä, missä määrin tämän päivän rekanajo kutsuu rekkamiehiä toistamaan sellaisia työkäytäntöjä ja dispositioita, jotka tuntuvat rekkamiesten sukupuolittuneeseen ja luokkaistuneeseen habitukseen nähden luontevilta ja houkuttelevilta. Toisin kuin Nixonin (2009) tutkimuksessa, tässä tutkimuksessa olosuhteiden muutoksella ei kuitenkaan viitata rekkamiesten halukkuuteen tai kykyyn liikkua työmarkkinoilla, vaan olosuhdemuutoksilla tarkoitetaan rekkamiehen työhön kohdistuvia juridisia, taloudellis-logistisia ja teknologisia muutoksia (ks. luku 1.4). Tarkastelen sitä miten rekkamiehet, habitustensa asettamissa rajoissa, vastaavat näihin työkäytäntöjä muovaaviin muutoksiin. Samalla on kuitenkin huomattava, että vaikka ympäristönmuutos voi saada aikaan sukupuoleen liittyvää reflektointia, ei ympäristönmuutos kuitenkaan automaattisesti tuota muutosta toimijan sukupuoli-identiteetissä tai käsityksissä maskuliinisuudesta (Adkins 2003; McNay 1999). Käsityksemme maskuliinisuudesta ja feminiinisyydestä on usein niin syvään juurtunutta, että habituksella voi olla uusissakin olosuhteissa taipumus jatkaa vanhojen opittujen käytäntöjen toteuttamista (McNay 1999, 103). Juuri tätä habitukseen liittyvää *inertian* ajatusta olen hyödyntänyt toisessa osatutkimuksessani (Aho 2018), kun olen tarkastellut sitä, miten tiekuljetusalalla pitkään toimineet rekkamiehet reagoivat työkäytäntöjen muutokseen.

2.2 Maskuliinisuuksien sosiomateriaalinen rakentuminen

Kuten jo edellä kuvasin, työn kontekstissa maskuliinisuuksien rakentumista on tarkasteltu usein miesten kykynä hallita erilaisia työkoneita, teknologioita ja työprosesseja, suorittaa ruumiillisesti raskaita työtehtäviä sekä ylipäätään tehdä työ paremmin ja taidokkaammin kuin muut (mies)kollegat (esim. Cockburn 1983; Morgan 1992; Wajcman 1991). Haastaakseni ajatuksen suvereenista ihmiskeskeisestä miesyksilö-toimijasta, olen hyödyntänyt tutkimuksessani työ- ja organisaatiotutkimuksessa kehiteltyä posthumanistista käytäntöteoriaa (Gherardi 2015; Orlikowski 2007). Sen mukaan työtä, työsuoritusta ja ammatillista kompetenssia ei nähdä vain ihmisten toiminnan tuloksena, eikä ammatillista kompetenssia ihmisten ominaisuutena tai omaisuutena, vaan työn ja sen suorittamisessa vaadittavan kompetenssin katsotaan olevan työkäytäntöön osallistuvien inhimillisten ja ei-inhimillisten toimijoiden kollektiivinen aikaansaannos. Posthumanistinen lähtökohtani tukeutuu erityisesi Latourin (2005) ajatteluun, jossa kritisoidaan valta-

virtaisen yhteiskuntateorian ja erityisesti monien sosiologien tapaa hahmottaa materiaalisia artefakteja (ei-inhimillisiä ”aktantteja” tai toimijoita) yhteiskuntaa ”heijastavina” ja symboloivina. Tällöin artefaktit (ei-inhimilliset toimijat) näyttäytyvät ikään kuin erillisinä yhteiskunnasta, joka on tehty jostain ”todellisemmasta” aineksesta (Latour 2000, 113). Latourille (2005) sen sijaan materiaaliset artefaktit ovat elimellinen osa yhteiskuntaa tai ”sosiaalista” ja sen konstituoitumista (ks. myös Reckwitz 2002b, 196). Näkökulmani kytkeytyy näin ollen osaksi laajempaa ”uusmaterialistista” suuntausta yhteiskuntateoriassa, jossa problematisoidaan inhimillisen ja ei-inhimillisen, aineen ja merkityksen, subjektin ja objektin sekä luonnon ja kulttuurin välisiä rajoja ja rajanvetoja erilaisista posthumanistisista näkökulmista (ks. esim. Coole & Frost 2010; Pels ym. 2002). Uusmaterialismin piiriin voidaan lukea esimerkiksi tieteen- ja teknologiantutkimusta (esim. Knorr-Cetina 1997; Pickering 1995), feminististä tieteen- ja teknologiantutkimusta (Faulkner 2001; Haraway 1991; Irni ym. 2014), materiaalisen kulttuurin tutkimusta (Dant 1999; Lehtonen 2014; Olsen 2010), ”luontokulttuurien” tutkimusta (Hyvärinen ym. 2017) sekä myös materiaalisuudesta kiinnostunutta nykysosiologiaa (Jauho 2014; Lehtonen 2008; Paju 2013; Pyyhtinen 2014; Valkonen 2011; Valkonen ym. 2013).

Tarkoituksenani on siten tuoda uusmaterialistista keskustelua kriittiseen mies- ja maskuliinisuuksien tutkimukseen, jossa pohdinta jokapäiväisiin tekemisiin liittyvien ei-inhimillisten toimijoiden aktiivisesta roolista miesten ja maskuliinisuuksien ”sosiaalisessa” rakentumisessa on ollut suhteellisen vähäistä (ks. kuitenkin Garlick 2016; Mellström 2004; Harrisson & Olofsson 2016) tai se on keskittynyt lähes yksinomaan materiaalisuuksien symbolisten ja diskursiivisten merkitysten tarkasteluun. Nostan osatutkimuksessa III etualalle työkäytäntöjen materiaalisen ulottuvuuden, eli katson, miten rekkamiesten työssään kohtaama materiaalinen maailma on osaltaan vaikuttamassa ammatillisten maskuliinisuuksien ”sosiaaliseen”, tai tarkemmin, sosiomateriaaliseen rakentumiseen.

Kuten todettua, sukupuolen uusmaterialistinen teoretisointi ei ole sinällään uutta, sillä erityisesti feministisessä tieteen- ja teknologiantutkimuksessa sukupuolen sekä ihmisen biologisen ruumiin ja ei-inhimillisen välisiä suhteita on pohdittu paljon (ks. esim. Barad 2003; Faulkner 2001; Grosz 2005; Haraway 1991; Hird 2004; Irni, Meskus & Oikkonen 2014; Wajcman 1991). Perinteisessä sosiaalikonstruktionistisessa paradigmassa sukupuoli ja maskuliinisuus on ymmärretty yleensä kuitenkin ihmisten ylläpitämien sosiaalisten suhteiden ja vuorovaikutuksen, sosiaalisten normien sekä ihmisten tuottamien diskurssien, representaatioiden ja symbolisten merkitysten varaan rakentuvana. Esimerkiksi Westin ja Zimmermanin (1987) uraauurtavassa artikkelissa ”Doing gender” sukupuoli hahmotetaan ihmisten toistamana suorituksena. Se käsittää monimutkaisia sosiaalisesti määräytyneitä hahmotuksellisia, vuorovaikutuksellisia ja mikropoliittisia aktiviteetteja, jotka roolittavat tietyt toiminnot ja ilmaisut osoituksiksi ”luonnollisesta” maskuliinisuudesta ja feminiinisyydestä (emt., 126). Sukupuoli on siten jotain, jonka ihmiset tekevät suorittamalla normatiivisia toimintoja ja skriptejä, jotka ovat kulttuurisesti luokiteltu ”sopiviksi” tai ”tarkoituksenmukaisiksi” oletettuun sukupuolikategoriaan kuuluvalle ihmiselle (West & Zimmerman 1987, 126-127;

vrt. Butler 2006). Westin ja Zimmermanin etnometodologisesti suuntautunutta teoriaa sukupuolen tekemisestä on sovellettu laajalti myös kriittisessä miestutkimuksessa (esim. Barrett 1996; Brandth & Haugen 2000; Messerchmidt 2000), jossa maskuliinisuuksien rakentumista lähestytään yleensä ihmisten aikaansaaman merkitysvälitteisen toiminnan kautta. Kriittisen miestutkimuksen tunnetuin nimi, Raewyn Connell, painottaa Westin ja Zimmermanin tavoin ihmisten aktiivista roolia sukupuolen rakentumisessa: maskuliinisuudet tulevat olemassa oleviksi (ja rakenteiksi) ihmisten toiminnassa (Connell 2000, 12). Connellille toimijoita ovat siis ihmiset, jotka luovat ja uusintavat toiminnallaan sukupuolta ja erityisesti sukupuolikäytäntöjä (configuration of gender practices), jotka asettuvat edelleen toimintaa ehdollistaviksi rakenteiksi (ks. Connell 2000; 2005).

Olen edellä mainittujen tutkijoiden kanssa samaa mieltä siitä, että sukupuoli on jatkuva ja aktiivinen tekemisen prosessi. Mielestäni on kuitenkin puutteellista ajatella tätä tekemistä tavalla, jossa arkielämän materiaalisuuksilla ei nähdä olevan juuri muuta roolia kuin odottaa hiljaa ja passiivisina ”todellisemman” sosiaalisen elämän taustalla tai jopa sen ulkopuolella (Latour 2005; Lehtonen 2008). Monet miesten sukupuolisuutta tarkastelevat tutkijat, kuten esimerkiksi juuri Connell, varaavat toimijuuden koskemaan yksinomaan ihmisiä ja heidän synnyttämiä käytäntöjä, nostamalla ihmisten ylläpitämät sosiaaliset suhteet etualalle tarkasteltaessa maskuliinisuuksia. Tämä siis tehdään ilman, että katsottaisiin miten ei-inhimilliset toimijat ovat jo valmiiksi vaikuttamassa niiden ”sosiaalisten” suhteiden muodostumiseen joita tutkimuksessa kuvataan (Latour 2005). Connell (2000, 2005) rajaa teorioissaan materiaalisuuden käsittelyn ihmisen biologiseen ruumiiseen, elämää uusintavaan reproduktiiviseen alueeseen (reproductive arena) sekä taloudellisiin tuotanto- ja (luokka)suhteisiin, mutta hän ei juurikaan käsittele sitä, mikä on arkipäiväisempien materiaalisuuksien, kuten rakennettujen ympäristöjen, tavaroiden, koneiden ja laitteiden rooli maskuliinisuuksien ja sukupuolikäytäntöjen konfiguraatioissa. Toisin kuin Connell, Ulf Mellströmin miehiä, maskuliinisuuksia ja teknologiaa käsittelevissä tutkimuksissa (1999; 2004) materiaalisuudet (teknologia) eivät jää vain passiivisen sivusta seuraajan rooliin (ks. myös Harrisson & Olofsson 2016). Insinööri- ja mekaanikkomiesten työtä käsittelevässä tutkimuksessaan (2004) Mellström kuvaa, miten miesten työruumiiden ja työkalujen välinen subjekti-objekti -dualismi liudentuu intohimoisessa ammatillisten taitojen harjoittamisessa, koska mekaanikkojen ja insinöörien kehojen täytyy reagoida ja mukautua jatkuvasti käyttämiensä työkalujen ja koneiden liikkeisiin ja vastustuksiin. Hyväksi insinööriksi tai mekaanikoksi kouliintuminen vaatii pitkäkestoista ja intiimiä kehollis-kognitiivista värkkäämistä työkalujen ja koneiden kanssa, jossa opetellaan kuuntelemaan ja lukemaan artefaktien lähettämiä viestejä. Harperiin (1987) viitaten Mellström väittää, että miesten ruumiillistunut vuorovaikutus koneiden ja työkalujen kanssa tuottaa vaikeasti sanallistettavaa kinesteettistä ymmärrystä ja tietoa (ks. myös Parviainen 2006; Tiili 2016), jossa fyysisen ruumiin ja koneiden väliset raja-aidat häviävät niin, että on mahdotonta sanoa kuka tilanteessa oikeastaan kontrolloi ja miten (2004, 272-274). Vaikka tässä prosessissa ei ole mitään perustavalla tavalla maskuliinista, kulttuurissamme vallitseva taipumus koodata teknologia ja sen kanssa värkkää-

minen automaattisesti maskuliiniseksi (Wajcman 1991) mahdollistaa sen, että intiimistä koneiden rassailusta muodostuu keino uusintaa miesten maskuliinista subjektiviteettiä ja homososiaalisia suhteita (Mellström 2004).

Mellströmin kuvaus miesten kehojen ja työkoneiden sulautumisista toisiinsa työsuorituksessa tulee lähelle hyödyntämäni Latour-vaikutteisen posthumanistisen käytännön ajatusta, jossa toimijuus ja kompetenssi rakentuvat ihmisten ja materiaalisuuksien välisissä vastavuoroisissa suhteissa (Gherardi 2015). Vaikka Latour (2005) ei itse juurikaan puhu käytännöistä, vaan suosii kollektiivin ja verkoston käsitteitä, hänen lähtökohta artefaktien toimijuuspotentiaalista sekä kritiikki toimijuuden ihmiskeskeisyyttä kohtaan ovat yhteneväisiä monien sellaisten käytäntöteoreettisten suuntausten kanssa, joissa tunnustetaan materiaalisten elementtien merkitys käytäntöjen muodostumiselle (esim. Gherardi 2015; Nicolini 2012; Orlikowski 2007; Shove ym. 2012; Reckwitz 2002a). Soveltamani ajatus posthumanistisesta käytännöstä erottautuu kuitenkin sellaisista ”humanistisista” lähtökohdista (esim. Schatzki 2002), joissa käytäntöjen ajatellaan olevan ensisijaisesti intentionaalisten ihmisten harjoittamien toimintojen ja pyrintöjen seurausta (ks. Gherardi 2015, 15; Nicolini 2012, 169; Schatzki 2001, 20). Humanistisissa suuntauksissa artefaktien (ei-inhimillisten toimijoiden) rooli käytännöissä käsitetään pikemminkin intentionaalista ihmistoimintaa välittävänä (mediating), mahdollistavana ja rajoittavana, kuin toimintaa aktiivisesti tuottavana ja laajentavana (Monteiro & Nicolini 2015, 63-64; ks. myös Nicolini 2012; Schatzki 2001). Humanistisen tulkinnan mukaan esimerkiksi trukin käyttäminen kuormanlastauksessa helpottaa rekkamiehen työtä. Tällöin trukki näyttäytyy rekkamiehestä erillisenä entiteettinä, joka ei siis varsinaisesti ole mukana ”tuottamassa” lastaustoimintaa, vaan pikemminkin trukilla on kyky välittää intentionaalisen rekkamies-subjektin alulle panemaa ja kontrolloimaa toimintaa (vrt. Gherardi 2015, 15). Posthumanistinen ajatus käytännöstä ei sen sijaan tee ontologista eroa inhimillisen ja ei-inhimillisen, tai materiaalisen ja sosiaalisen välille, koska niiden ajatellaan olevan lähtökohtaisesti ja perin pohjin sotkeentuneita toisiinsa (Gherardi 2015; Orlikowski 2007; Pickering 1995). Materiaalisuudet ovat aina jo valmiiksi mukana tuottamassa sosiaalista, samalla kun materiaalisuudet ovat itse seurauksia sosiaalisista järjestyksistä. Materiaalisuuden ja sosiaalisuuden ei ajatella olevan kuitenkaan varsinaisesti *vuorovaikutuksessa*, koska posthumanismiin kuuluvan relationaalisen ontologian mukaan ei ole olemassa mitään valmiita entiteettejä, joilla olisi luontaisia ja muista entiteeteistä erillään määräytyviä ”sosiaalisia” tai ”materiaalisia” ominaisuuksia (Barad 2003, 816; Orlikowski 2007, 1437-1438). Soveltamani posthumanistisen tulkinnan mukaan esimerkiksi trukkilastauksessa ei tehdä eroa rekkamiehen, trukin ja tavarakollin välille, vaan lastaaminen näyttäytyy jatkuvana ihmisen ja artefaktien välisenä vastavuoroisena koetteluna.

Latouria on usein kritisoitu siitä, ettei hän tee toimijaverkostoteoriassaan eroa inhimillisten ja ei-inhimillisten ”aktanttien” välille, vaan kohtelee niitä samanarvoisina toimijoina (Kalanti 2007; Shilling 2010, 10). Latourin mukaan hänen ”antropologisessa symmetriassa” on kyse kuitenkin siitä, ettei jo etukäteen oleteta epäsuhtaa toimijoiden välille ja jätetä artefakteja siksi pois sosiaalisten ilmiöiden tarkasteluista, vaan seurataan ei-inhimillisiä aktantteja ja katsotaan

empiirisesti, josko ne vaikuttavat joidenkin muiden aktanttien toimintaan (Latour 2005, 71). Juuri näin olen toiminut, kun olen seurannut esimerkiksi sitä, miten erilaiset kuormat, tavarakollit ja lastausvälineet muuttavat rekkamiesten lastaustoimintaa. Näissä tilanteissa artefakteilla eli kuormattavilla tavaroilla voi katsoa olevan toimijuutta ja jopa valtaa siinä mielessä, että aineellis-materiaalisten ominaisuuksiensa ja käyttömahdollisuuksiensa kautta artefaktit asettavat ehtoja omalle käytettävyydelleen (Akrich 1992; Kalanti 2007; Latour 2005, 33-44). Esimerkiksi standardikokoisten sellu- tai lankkupaalien sijoittelu kuormatilaan asettaa kuljettajalle varsin erilaisia haasteita kuin epästandardien kappaletavaroiden. Vaikkei kuormakolli kykene ”päättämään” omasta käsiteltävyydestään tai sijoittumisestaan kuormatilaan, voi kuormakolli materiaalisten ominaisuuksiensa ja sosiaalisen käyttökontekstinsa kautta asettaa ehtoja ja tarjota ”käsikirjoituksia” (Akrich 1992) ja vihjeitä siitä, miten sitä voi ja tulee käsitellä. Jos siis toimijuus ymmärretään vain ihmisten tarkoitushakuisena tekemisenä ja ajatteluna, kuten Latour (2005, 71) huomauttaa, niin tällöin artefakteja ei tietenkään voi ajatella toimijoina. Latourilla toiminta ja aktiivisuus eivät siis ole yhteydessä inhimilliseen ryhtymiseen, kuten Lehtonen (2008, 142) asian muotoilee.

Rekkamiesten työnteko ei tietenkään riipu yksistään materiaalisista artefakteista. Jotta työ, kuten vaikkapa tietty lastaustilanne, tulisi ylipäätään tehdyksi ja vieläpä mahdollisimman ”tarkoituksenmukaisella” ja taidokkaalla tavalla, tarvitaan myös mentaalisilla ja ruumiillisilla kyvyillä varustettuja ihmisiä, kyseistä työtehtävää koskevaa (hiljaista) tietotaitoa, rutiininomaista ymmärrystä sekä työtehtävää määrittäviä (sosiaalisia) normeja ja konventioita (Gherardi 2015; Reckwitz 2002a). Tarvitaan siis ennen kaikkea tietoa siitä miten työ tehdään. Lähestyn tätä tietämistä käytäntöteoreettisesta näkökulmasta, jossa tietämisen ja osaamisen ei ajatella sijaitsevan yksilön päässä tai mielen sopukoissa, vaan tietotaito ja osaaminen tuottuvat aina siinä kulloisessakin käytännössä, jonka osallisena ihmiset toimivat yhdessä ei-inhimillisten toimijoiden kanssa (esim. Gherardi 2015; Nicolini 2012; Reckwitz 2002a). Tämä tarkoittaa sitä, ettei yksilön kyky toimia käytännön edellyttämällä tavalla ole yksilön kvalititeetti, vaan sen käytännön kvalititeetti, johon yksilö osallistuu (Reckwitz 2002a, 250). Käytäntöön osallistumisen ja käytännön harjoittamisen kautta yksilö, tai tarkemmin yksilön kognitiivis-fyysinen ruumis, oppii toimimaan käytännön edellyttämällä tavalla eli ruumiillis-mentaalisesta yksilöstä tulee ikään kuin käytännön ”kantaja” (carrier of practice) (Reckwitz 2002a, 250). Käytäntö siis tuottaa sen tietotaidon, jonka ihmisyksilö kuvittelee ominaisuudekseen tai omaisuudekseen. Ei esimerkiksi liene yllättävää, että vuosikausia merikonttikuljetuksessa toiminut rekkamies taitaa hommansa. Mutta jos sama mies siirtyykin yhtäkkiä vaikkapa elintarvikekuljetuksiin, voi merikonttikuljetusten käytäntöihin tottuneella työruumiilla olla vaikeuksia toimia elintarvikekuljetuksissa vaadittavien taitojen ja kompetenssien edellyttämällä tavalla. Hyödyntämäni posthumanistinen kanta korostaa sitä, että tietäminen on ankkuroitunut myös niihin materiaalisuuksiin, jotka ovat osallisina käytännön toteuttamisessa (Gherardi 2015). Työn tavoille oppiminen ei siis tapahdu vain toisten ihmisten tai käytäntöä määrittävien sosiaalisten normien omaksumisen kautta, vaan rekkamies oppii myös käytäntöön osallistuvien ei-

inhimillisten toimijoiden välityksellä. Materiaalisilla artefakteilla on esimerkiksi kyky kouluttaa käyttäjäänsä reagoimalla ihmisruumiin liikevoimaan ja kosketuksiin siten, että ihmiset joutuvat korjaamaan ruumiintekniikkaansa niin, että käsiteltävän materiaalisen objektin ja ihmisruumiin suhde asettuu sopusointuun tavalla jota tilanne edellyttää (Kalanti 2007). Tässä yhteydessä käytän myös aistitiedon (Strati 2007) käsitettä kuvamaan sitä, miten rekkamiehet hyödyntävät kehollista kosketusta ja kehon tuntemuksia tullakseen tietoisiksi käsittelemiensä tavaroiden ja kuormalavojen ominaisuuksista ja käyttömahdollisuuksista.

Kolmannessa osatutkimuksessa (III) hyödyntämäni posthumanistisen käytäntöteorian avulla yritän siis kuvata sitä, miten työkäytäntöjen materiaalisuudet osallistuvat rekkamiesten työtaidon/kompetenssin tuottamiseen ja sitä kautta työtehtävien ja rekkamieheyksien arvottamiseen. Työhön liittyvän materiaalisen maailman kanssa pelaamisesta tulee rekkamiehille ikään kuin ruumiillistunut resurssi, josta ammentamalla he voivat tehdä itsestään arvokkaampia ja parempia rekkamiehiä. Samalla pyrin haastamaan ajatusta, että miesten sukupuolen tai maskuliinisuuden tekeminen olisi vain ihmisten ylläpitämien skriptien (West & Zimmerman 1987), ihmisten tuottamien käytäntöjen (Connell 2000) tai jo valmiiksi muodostettujen entiteettien vuorovaikutuksen tulos. Sukupuoli (ja maskuliinisuus) on sosiomateriaalisissa työkäytännöissä jatkuvasti kehkeytyvä ihmisten ja ei-inhimillisten toimijoiden välinen yhteisponnistus.

2.3 Työn aika ja rytmillisyys

Olen lähestynyt tutkimuksessani rekkamiesten työtekoa myös ajan ja rytmien näkökulmasta soveltaen Henri Lefebvren ([1992]2004) rytmianalyysia. Lefebvre ei itse käyttänyt rytmianalyysiä työn tutkimiseen, vaan hän keskittyi tarkastelemaan erityisesti arjen moninaisuutta ja kaupunkielämän rytmejä ja sykkeisyyttä. Lefebvren inspiraation lähde oli erityisesti musiikki ja musiikilliset metaforat, kuten melodia, harmonia, tempo ja rytmi, jotka tarjosivat hänen mukaansa orgaanisemman käsitteistön arjen sidoksisten rytmitysten kuvaamiseen, kuin perin mekaaniset ekonomistis-matemaattiset kaavat. (Elden 2004, xi-xii.) Lefebvren rytmianalyysi onkin toiminut inspiraation lähteenä juuri arjen analyyseissa (Jokinen 2005) ja kaupunkitutkimuksessa (Meyer 2008; Woessner 2009), mutta myöskin kulutustutkimuksessa (Pantzar 2011), vapaa-ajan, turismin ja matkailun tutkimuksessa (Rantala 2015, Rantala & Valtonen 2014) sekä yleisesti ihmismaantieteen alalla (Edensor 2010). Vaikka lefebvreläistä rytmianalyysia ei ole juurikaan hyödynnetty työntutkimuksessa, ovat aikaan ja rytmeihin liittyvät näkökulmat olleet yhteiskuntatieteellisessä työelämätutkimuksessa esillä kuitenkin jo varsin pitkään. Esimerkiksi teollisessa kapitalismissa työaikaan, työn aikakontrolliin ja työn pakkorytmisyyksiin liittyvät teemat olivat keskiössä, kun pohdittiin tehdasorganisaatioiden rationalisointia ja työläisten hallintaa (esim. Anttila 2005; Adam 1995; Braverman 1974; Foucault 1980; Hassard 1989; Nyland (1990 [1986]); Roy (1990 [1960]); Thompson 1967; Thompson 1983; Thrift (1990 [1981]). Työn ajallista organisoitumista koskettavat näkökulmat ovat pysyneet esillä myöskin jälkiteol-

lista yhteiskuntaa analysoitaessa, joskin ne ovat suuntautuneet digitalisaation ja työn yleisen tieto- ja palveluvaltaistumisen myötä yhä enemmän keskiluokkaisen tieto- ja asiantuntijatyön tarkasteluihin (esim. Julkunen & Nätti 1994; Julkunen, Nätti & Anttila 2004; Blom, Melin & Pyöriä 2001; Niemistö ym. 2017; Ukkola 2016; Ylijoki & Mäntylä 2003). Lisäksi tilastollisten ajankäyttöaineistojen avulla on tarkasteltu työaikojen muutosten laajempia trendejä (Anttila ym. 2015; Gershuny 2000; Julkunen & Nätti 1999; Pääkkönen & Hanifi 2011; Sutela & Lehto 2014). Tähän tutkimukseen sovelletun rytmi-näkökulman kannalta kiinnostavimpia työaikaan liittyviä analyyseja on tehty kuitenkin hoivatyön kentällä, jossa hoivatyökäytäntöjen ajallista tehostamista on tarkasteltu työntekijöiden kokemuksellisen ajan ja toimijuuden näkökulmasta (esim. Hirvonen 2014; Hirvonen & Husso 2012). Sairaanhoitajien työtä tarkastelevassa tutkimuksessaan Hirvonen ja Husso (2012) tuovat esiin, kuinka hoivatyötä jäsentävä taloudellis-hallinnollinen aikakehys on ristiriidassa hoivatyön relationaalis-prosessuaalisen luonteen (aikakehyksen) kanssa, joista jälkimmäisessä korostuvat asiakassuhteissa tapahtuva (emotionaalinen) vuorovaikutus, ajallinen ennakoimattomuus sekä jatkuva vaatimus joustaa. Hirvonen ja Husso (2012) osoittavat, että aikakehysten välillä vallitseva ristiriita lisää työntekijöiden kuormittuneisuuden ja riittämättömyyden tunteita.

Lefebvren rytmianalyysin (2004) lähtökohtana on ajatus siitä, miten arjen kokemuksia ja prosesseja voidaan lähestyä ajallisten ja tilallisten kehysten yhteen kietoutumisen kautta. Rytmi on siis jotain, joka tuottuu aina tietyssä aika-tilassa, osana ajan, paikan, hetkien ja ”energian” vastavuoroista liikettä (Lefebvre 2004, 15). Rytmillä Lefebvre tarkoittaa jokapäiväisiin tekemisiimme ja aktiviteetteihimme liittyvää toisteisuutta, ajallista kestoa, järjestystä, tempoa ja intensiteettiä. Erilaisten toimintojen niveltyminen toisiinsa muodostaa arjen poljennon, rytmin, joka eletään ja koetaan erityisesti kehon kautta. Olennaista on huomata, että vaikka rytmit koetaan usein yksilöllisinä, ruumiillisina ja biologisina, ne ovat irrottamattomasti sekoittuneet kollektiivisiin, kulttuurisiin ja yhteiskunnallisiin prosesseihin. (Lefebvre 2004, 8-9.) Yksilölliset ja biologiset rytmit (esim. nälän ja väsymyksen tunne) muovautuvat sosiaalisten rytmien vaikutuksesta, samalla kun yksilölliset ja biologiset rytmit muovaat sosiaalisia rytmejä (Elden 2004, xii). Tätä rytmien sekoittumista Lefebvre jäsentää *syklisen* ja *lineaarisen* rytmin kautta. Edellisellä hän tarkoittaa luonnossa esiintyviä syklejä ja kiertokulkuja, kuten yön ja päivän toistuvaa vuorottelua sekä ihmisen fysiologisessa ruumiissa toistuvia ”luonnollisia” tarpeita, kuten unta, nälkää ja väsymyksen tunnetta (Lefebvre 2004, 8). Työn kontekstissa syklinen rytmi viittaa esimerkiksi siihen, että töitä tehdään luonnon rytmien mukaan. Tämänkaltainen työnteko oli tyypillistä erityisesti esiteollisen ajan talonpoikaiskulttuureissa ja käsityöläisammateissa, joissa erilaisia töitä tehtiin usein vuodenajan lämpötilojen, kasvukauden, sääolosuhteiden ja päivän valoisuuden mukaan. Syklisellä rytmillä voidaan tarkoittaa työn kontekstissa myös tapahtumien aikaa tai tapahtumaorientoitunutta aikakäsitystä. Tällöin työtä ei tehdä jonkin tehtävälle ulkoisen ja mekaanisesti mitattavan aikanormin mukaisesti, eikä työnteko perustu kellonaikaan, vaan aikaa käytetään

sen verran kuin työ kulloinkin vaatii ja mikä kussakin tilanteessa katsotaan tarpeelliseksi. (Ks. Pohjanen 2002, 94-104; Thompson 1967, 58-61.)

Syklinen rytmi on sidoksissa ajan sosiaalisiin merkityksiin ja ihmisten luomiin käytänteisiin eli lineaariseen rytmiin, jonka keskeisenä ilmentymänä on modernissa kapitalistisessa yhteiskunnassa muotoutunut tapa rationalisoida ja hallita aikaa mittaamalla ja kellottamalla eri tekemisiä ja asioita (Lefebvre 2004, 8; ks. ajan mittaamisesta kellolla myös Adam 1995; Pohjanen 2002). Kellonajan kautta jäsentyvän lineaarisen rytmin hallitsemassa kapitalistisessa yhteiskunnassa aika on siis jatkuvasti hupeneva resurssi ja laskettavissa oleva hyödyke, jonka vuoksi aikaa ei saa hukata, vaan sitä pitää käyttää mahdollisimman tehokkaasti (Adam 1995, 88-100; Pohjanen 2002, 76-84; Thrift 1990, 90-92). Ajan hupeneva ja eteenpäin menevä luonne johtaa helposti siihen, että lineaarinen rytmi koetaan kuluttavana ja painostavana suhteessa ”omalta”, yksilölliseltä ja sisäiseltä tuntuvaan rytmiin (Lefebvre 2004, 6-10). Mikäli tällainen kokemus jatkuu pitkään, eikä rytmejä saada sovitettua yhteen mielekkäällä tavalla, ollaan lähellä rytmihäiriöllistä (arrhythmia) tilaa, joka voi ilmetä kehon tasapainotilan häiriintymisenä, kuten esimerkiksi stressaantumisena ja väsymyksenä (Lefebvre 2004, 16, 20).

Olen käyttänyt Lefebvren rytmianalyysia (2004) ensimmäisessä osatutkimuksessani (I) tunnistamaan ajallisuuksien sekoittumisia, hankauksia ja yhteentörmäyksiä. Keskityin erityisesti niihin tilanteisiin ja käytäntöihin, joissa rekkamiesten luontevalta tuntuva (omaehtoinen) työnteon rytmittäminen (esim. ajamisen, lastaus- ja purkutehtävien, kahvitaukojen, syömisen ja nukkumisen väliset aika-paikka -suhteet) törmää rekanajoa määrittäviin taloudellis-teknologisiin ja institutionaalisiin ajallisuuksiin, kuten juridisiin työ-, ajo- ja lepoaikamääräyksiin, niiden digitaaliseen valvontaan, kuljetusasiakkaiden aikataululuihin sekä logistisen kuljetusprosessin tehokkuus- ja täsmällisyysvaatimuksiin. Nämä käytännöt ovat siten esimerkkejä sosiaalisesti määrittyvistä tekijöistä, jotka tuottavat rekkakuskin työhön Lefebvren tarkoittamaa mitattavaa ja usein kelloperustaista lineaarista (pakko)rytmillisyyttä. Rekanajon ajallista organisoitumista määrittävä lineaarinen rytmillisyys esiintyy aina myös suhteessa luonnon sykliseen vuorokausikiertoon (esim. ajaminen biologisen rytmin kannalta hankalaan aikaan kuten yöllä), jonka välityksellä ne muovaavat kuljettajien ruumiillisia kokemuksia ja toimintamahdollisuuksia sekä työssä että sen ulkopuolisessa elämässä. Tutkimuksessani olen kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, miten nämä ajallisuudet pelaavat yhteen kuljettajan näkökulmasta katsottuna: missä määrin ajallisuudet asettuvat sopusointuun (harmoniaan) keskenään, vai kokeeko kuljettaja tekevänsä työtään rytmihäiriöllisessä (arrhythmia) tilassa (Lefebvre 2004, 16-20). Etnografinen tutkimusotteeni on myös tehnyt mahdolliseksi noudattaa Lefebvren (2004, 20-27) metodologista oppia, jonka mukaan tutkija voi tunnistaa tutkimuskohteensa rytmit vain elämällä ja kokemalla nuo rytmit itse. Kohdallani tämä on tarkoittanut istumista rekassa apukuskin paikalla ja matkustamista miesten mukana liikkuvassa ajoneuvossa (ks. tarkemmin luku 3.3). Rytmianalyysin tekemisen erityinen haaste on kuitenkin siinä, että samalla kun tutkijan tulisi antautua rytmin sisään, sen tartuttavaksi, olisi tutkijan säilytettävä myös tietty etäisyys ja ulkopuolisuus tutkittavaan kohteeseen nähden (Lefebvre 2004, 27). Jos esimerkiksi

haluaa tarkastella kadun elämää ja sen rytmejä, kuten Lefebvre (2004, 27-28) tuo esiin, ei kannata mennä kadulle, vaan parvekkeelle. Itse olen mennyt kuitenkin ”kadulle” siinä mielessä, että matkustan rekkamiesten mukana, seuraan heitä ja tarkkailen heitä työn tuoksinassa. Toisaalta koen olevani myös ”parvekkeella”, koska en tee työtä niinkään itse, vaan useimmiten seuraan työntekoa vierestä (ks. tarkemmin luku 3.3).

Olen poiminut lefebvreläiseen rytmianalyysiini ajatuksia myös Pantzarin ja Shoven (2010) sekä Shoven ja kumppaneiden (2012) käytäntöjen teoriasta, jossa ihmisten toimintaa tarkastellaan käytäntöjen dynamiikan, sekä niiden tuottamien ajallisten järjestysten näkökulmasta. Pantzarin ja Shoven (2010) mukaan käytäntöjen ajallinen ulottuvuus tulee esiin muun muassa siinä, miten käytännöt kuluttavat ja investoivat itseensä aikaa, ja miten käytännöt kilpailevat ihmisten ajallisista resursseista, luovat siltoja ja kytkentöjä erilaisten tekemisten ja toimintojen välille, poissulkevat toisiaan sekä edellyttävät joskus asioiden samanaikaista suorittamista. Rekkakuskien työssä käytäntöjen dynamiikan synnyttämä rytmillisyys näkyy esimerkiksi siinä, miten kuljettajan muut työtehtävät, kuten ajoreitille määrätyt kuormien lastaukset ja purkamiset jaksottavat ajamista, ja miten muiden kuljettajien eteneminen (kuten heidän terminaaleille toimittaman tavaran saapumisrytmi) määrittää toisten kuljettajien toimia (kuten kuorman lastaamista ja jatkokuljetusta). Olen lainannut Pantzarin ja Shoven (2010) käytäntöteoreettisia ajatuksia myös niiltä osin kuin he painottavat käytäntöjen materiaalisten ja eiinhimillisten elementtien vaikutusta rytmeihin. Analyysin kannalta tämä on tarkoittanut huomion kiinnittämistä siihen, miten erilaiset työntekoon liittyvät laitteet, säädökset, infrastruktuurit ja materiaaliset ympäristöt muokkaavat kuljettajien suorittamia työkäytäntöjä sekä niiden ajallista kestoa, aika-tilaa, järjestystä ja intensiteettiä. Tässä mielessä materiaalisuuksien sisällyttäminen rytmianalyysiin on melko uskollinen myös Lefebvren omille ajatuksille, sillä Lefebvren analyyseissa rakennetulla (kaupunki)ympäristöllä ja esineillä oli tärkeä rooli kaupunkielämän sykkeen ja rytmien tuottumisen kannalta (Pantzar 2011, 109).

3 TUTKIMUKSEN METODOLOGIA – ETNOGRAFIAA REKKAMIESTEN KYYDISSÄ

Tässä luvussa käsitellään etnografisen tutkimusprosessin haasteita, pohditaan etnografisen tiedontuotannon erityispiirteitä, kuvataan kenttätyön käytäntöjä sekä esitellään tutkimuksessa käytetyt aineistot. Luku etenee siten, että aluksi esittelen tutkimusaineistojen ”perustiedot” suhteellisen tiiviisti. Näin lukija saa nopean yleiskäsityksen siitä, mitä tämän tutkimuksen aineistot ovat, millaista aineisto on ja mitä menetelmiä käyttäen aineistot on tuotettu. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan vielä mennä kovin syvälle etnografista tiedontuotantoa koskeviin kysymyksiin. Tämä jälkeen otan askeleen ikään kuin taaksepäin ja kuvaan tarkemmin tutkimuksen metodologisia lähtökohtia ja etnografisen tutkimusprosessin kulkua. Käyn läpi tutkimusasetelman muotoutumista, informanttien valikoitumista sekä sitä miten kenttätilanteissa tutkittavien kanssa tuotetut tutkimusaineistot ovat oikein syntyneet. Luvun lopuksi esittelen kussakin osatutkimuksessa toteutetut analyysiprosessit.

3.1 Tutkimusaineisto

Tutkittavat

Tämän tutkimuksen aineisto on tuotettu etnografisin tutkimusmenetelmin osallistumalla kymmenen suomalaisen rekkamiehen työreissuille vuoden 2012 syksyn ja vuoden 2017 kevään välisenä aikana.[17] Tutkimukseen osallistuneet rek-

[17] Näiden 10 rekkamiehen lisäksi hyödynsin aineistona myös yhden rahtihommat toistaiseksi lopettaneen miehen kanssa tehtyä pilottihaastettalua väitöskirjani ensimmäisessä tutkimusartikkelissa (Aho 2015). Lisäksi tein väitöskirjan kolmatta artikkelia varten yhden muutaman tunnin ”ex tempore” -keikan erään rekkamiehen kanssa. Tämän miehen valikoituminen aineistooni tapahtui tilanteessa, jossa satuin katselemaan kerrostalomme ikkunasta naapurissamme sijaitsevan puutarhaliikkeen tapahtumia. Rekkamies oli tuomassa kuormaa liikkeeseen, mutta joutui suorittamaan purkutyöt pihan sisääntuloväylällä keskellä vilkasta henkilöauto-liikennettä. Menin esittäytymään miehelle ja kerroin, että teen rek-

kamiehet ovat suhteellisen varttuneita, sillä heidän ikänsä vaihteli 47 ja 62 ikävuoden välillä ja he olivat kaikki perheellisiä miehiä (heillä oli lapsia, vaimo/avovaimo, mutta osa oli eronnut). Näitä miehiä voi luonnehtia myös varsin kokeneiksi raskaan liikenteen ammattikuljettajiksi, sillä kaikilla heillä oli vähintään 15 vuoden, muutamilla 30 vuoden, ja joillakin jopa lähemmäksi 40 vuoden kokemus erilaisista kuorma-autonkuljettajan töistä. Miehistä kaksi toimi tutkimuksentekohetkellä yrittäjänä, loput palkollisina, mutta osa palkollisista oli toiminut uransa varrella myös kuljetusyrittäjän asemassa. Rekkamiesten edustamat suoritealat koskivat merikontti- ja irtoperäliikennettä (reititön raskas liikenne), elementtikuljetuksia, elintarvikekuljetuksia (sekä runkolinja että kaukojakoa kauppoihin), kappaletavarakuljetuksia (sekä runkolinja- että jakokuljetukset) sekä sellu- ja sahatavarakuljetuksia.

Tutkimusmatkat

Olin tutkimusajanjaksona mukana kaikkiaan 19 erilaisella työkeikalla, joiden pituudet vaihtelivat kolmesta tunnista jopa neljään vuorokauteen. Vietin kuljettajien matkassa yhteensä noin 400 tuntia.[18] Kaikkein intensiivisin kenttätyöjakso sijoittui vuoden 2012 lopusta vuoden 2013 kesään, jolloin tein suurimman osan kenttätyöstäni. Tämän jälkeen kävin kentällä paljon harvemmin ja harkitummin – tehden ikään kuin tiettyihin teemoihin painottuneemmin keskittyviä täsmäkeikkoja, ja täydentääkseni myös aineistoa esiinnousseiden teemojen osalta. Reissut starttasivat pääkaupunkiseudun, Lahden, Tampereen, Jyväskylän sekä Etelä-Pohjanmaan alueelta ja ne suuntautuivat ympäri Suomea, aivan pohjoisinta Lappia lukuunottamatta. Lisäksi tein yhden Helsingistä Keski-Eurooppaan suuntautuvan keikan, johon kuului myös rekkamiesten ”laivaelämän” havainnointia (tulin takaisin Helsinkiin lentokoneella). Keikat ja niiden lähtöpaikat sovittiin jokaisen rekkamiehen kanssa aina puhelimitse. Tutkimukseen osallistuneista informanteistani Pentin, Samin, Hokkasen, Antin ja Karin kanssa tein yhden reissun jokaista miestä kohden, kun taas Kassun, Jullen ja Veikon kanssa tein kaksi reissua mieheen. Sekä Peten että isäni kanssa tein neljä reissua mieheen.[19] Kahdella informanteistani työtehtävät (suoriteala) vaihtuivat

---

kamiesten työstä väitöskirjaa. Kerroin myös mitä satuin näkemään kotini ikkunasta, ja kysyin voisinko haastatella häntä tilanteesta. Hän epäröi ja sanoi ettei hänellä ehkä olisi aikaa antaa haastattelua. Sanoin, että voin hypätä myös kyytiin jos se vain hänelle sopii. Hän suostui ja niin matkasin hänen mukana seuraavalle lastauspaikalle, josta matkustin julkisilla kotiin.

[18] Tähän eivät sisälly kuitenkaan lukuisat epävirallisemmat keskustelut rekanajosta isäni kanssa, miesten kanssa käydyt puhelinkeskustelut, eikä myöskään kotini ikkunasta (ks. edellinen alaviite) tapahtunut rekkaliikenteen havainnointi.

[19] Miesten nimet ovat pseydonyymejä. Painotin tutkittaville aina keikkojen alussa, että kaikki mitä he kertovat minulle on luottamuksellista, ja kaikki mitä rekkamiehet puhuvat minulle tai mitä näen kentällä, tulee vain minun tutkimuskäyttöön. Kerroin tutkittavien voivan aina myös kieltäytyä vastaamasta kysymyksiin, koska tutkimukseen osallistuminen oli vapaaehtoista. (Toki rekkamiesten vetäytyminen tutkimuksesta kesken keikan tai kenttäkeikan yht'äkkinen keskeyttäminen olisi ollut vaikeaa, koska käytännössä informanttini eivät vain voineet jättää autoa ja poistua paikalta. Minuthan olisi periaatteessa voinut potkia autosta pihalle lähimmällä pysähdyspaikalla, mutta en usko että informanttieni moraali olisi antanut myöten moiselle toiminnalle. Käytännössä tutkimuksen keskeyttäminen olisi

aineistonkeruujakson aikana, mikä mahdollisti sen, että pääsin näkemään varsin tuoreeltaan, miten sama mies teki työtään erilaisissa kuljetustehtävissä. Aineistossani on kolme sellaista kuljettajaa, joiden kanssa yövyin matkoillani, mutta muiden kanssa tulin keikalta kotiin nukkumaan. Kenttätyö oli aamuyölähtöjen, yövalvomisten ja ”hyttielämän” vuoksi raskasta, mutta pidin reissujen välissä yleensä päivien, viikkojen, kuukausien ja jopa vuosien taukoja. Syynä taukoihin oli juuri rekkamiesten työrytmistä johtuva aineistonkeruun raskaus, mutta myös halu pysähtyä (esi)analysoimaan kertynyttä dataa tutkimustehtävän tarkentamiseksi ja aineistonkeruun uudelleensuuntaamiseksi.

Aineistonkeruumetodit

Tutkimuksen varsinaisena aineistonkeruumetodina on käytetty työnteon havainnointia, osallistuvaa havainnointia sekä ajamisen yhteydessä käytyjä avoimia kenttäkeskusteluja. Havainnointi tarkoitti käytännössä autojen hyteissä, taukopaikoilla sekä lastaus- ja purkupaikoilla tapahtuvien aktiviteettien seuraamista, sekä näissä paikoissa esiintyvien toimintojen, ihmisten välisen vuorovaikutuksen, materiaalisten infrastruktuurien ja esineiden mieleenpainamista, muistelua ja ylöskirjaamista kenttämuistiinpanoiksi (dokumentointia). Havainnointiani voi luonnehtia myös eräänlaiseksi mukana tai perässä kulkemiseksi (Kusenbach 2003), koska suoritin kenttätyötäni käytännössä kävelemällä rekkamiesten perässä taukopaikoille, taukotupiin, ajojärjestelijöiden työtiloihin, terminaaleille, varastotiloihin, kuormatiloihin, tavaroita etsimään ja takaisin autojen hytteihin. Välillä mukana kulkemiseni sai ”osallistuvampia” piirteitä eli en vain katsonut ja seurannut vierestä mitä rekkamies teki, vaan tein samat asiat itse perässä. En ajanut rekka-autoa, mutta osallistuin esimerkiksi tavaroiden lastaamiseen ja purkamiseen, kartanlukuun sekä kuormatilojen laitojen avaamiseen ja sulkemiseen (ks. havainnoinnista ja osallistuvasta havainnoinnista myöhemmin luku 3.3). Käytin kenttähavaintojen dokumentointiin kuulakärkikynää ja yhtä takintaskuun mahtuvaa paksuhkoa kovakantista A6-vihkoa. Tein vihkooni lyhyitä muistisanamaisia merkintöjä esimerkiksi siitä, mistä ja milloin lähdimme matkaan, millaisia lähtövalmisteluja kuljettaja teki ennen matkaan lähtöä, mitä hän teki hytissä ajon aikana ja miten hän käytti teknologiaa työssään. Kuvasin myös lastaus- ja purkupaikoille saapumiseen liittyvien pienten toimintojen järjestystä ja sisältöjä sekä kirjasin lastaus- ja purkutapahtumiin liittyviä työrutiineja. Välillä sain kirjoitettua pidempiä muutamien lauseiden mittaisia kuvailuja tapahtumista, mutta laajemmat ja vivahteikkaammat kuvaukset kenttätapahtumista kirjoitin yleensä reissujen jälkeen kotona tietokoneella kent-

---

tarkoittanut sitä, että informanttini olisi pyytänyt tai käskenyt minun lopettaa häntä ja hänen työtä koskevan informaation kerääminen ja tallentaminen). Lisäksi sanoin tutkittaville, että heidän sanomisiaan ja tekemiäni kenttämuistiinpanoja saatetaan käyttää lainauksina (sitaatteina) tutkimusjulkaisuissa siten, ettei lainausta pystytä yhdistämään sen esittäjään. Muutaman kerran informantit pyysivät, etten laittaisi tutkimukseeni jotain tiettyä, heidän henkilökohtaiseen elämään liittyvää asiaa. Tilanne ei aiheuttanut sen kummempaa eettistä ongelmaa tai pohdintaa, koska nämä asiat eivät olleet tutkimukseni kannalta tärkeitä.

tämuistiinpanojen ja muistelun pohjalta.[20] Yritin pitää kenttätapahtumien dokumentoinnin luonteeltaan kuvailevana, mutta en aina onnistunut siinä. Kenttämuistiinpanoihin sekoittui myös merkintöjä omista tulkinnoistani ja kokemuksistani. Puhtaaksi kirjoitettua kenttämuistiinpanomateriaalia kertyi kaikkiaan 112 liuskaa (fontti 12, riviväli 1). Neljännestä informantista lähtien aloin hyödyntää kenttätöissä myös nauhuria, johon sanelin mitä kentällä tapahtui ja mitä näin ja koin. Sanelu tapahtui hytissä yleensä sen jälkeen, kun kuljettaja lähti viemään (tai hakemaan) papereita ajojärjestelijän toimistolle, tai kun hän meni sulkemaan auton peräovia (ks. tähän liittyvästä valintatilanteesta myöhemmin). En siis sanellut silloin kun rekkamiehet olivat seurassani. Kenttätyön loppuvaiheessa hyödynsin myös kännykkäkameraa, jolla otin valokuvia hytistä, lastaus- ja purkutapahtumista, tavaroista sekä lastaus- ja purkupaikoille saapumisista. Valokuvausta hyödynnettiin lähinnä kenttätapahtumien, erilaisten tilojen sekä kentällä olevan infrastruktuurin ja esineiden muistamisen helpottamiseksi, mutta ei varsinaisen valokuva-analyysin tekemiseen.

Avoimet kenttäkeskustelut tapahtuivat puolestaan autojen hyteissä siten, että nauhuri oli lähes koko ajan päällä.[21] Tästä syystä nauhat ovat todella pitkiä, noin 4 tunnista 13 tuntiin. Kytkin nauhurin pois päältä tai tauko -asetukselle vain nukkuessamme hytissä ja silloin kun poistuimme hytistä, mutta asensin nauhurin takaisin päälle heti kun palasimme hyttiin. Nauhuri hoiti osaltaan myös vihkon ja kynän roolia kenttämuistiinpanojen dokumentointivälineenä: nauhurille tallentuneen keskustelun avulla sain tietoa esimerkiksi siitä, mitä liikenteessä ja hytissä tapahtui ja missä liikuimme. Kuuntelin kaikki kenttänauhat läpi ja litteroin nauhat. En kuitenkaan puhtaaksikirjoittanut läheskään kaikkea mitä nauhoilla puhuttiin. Sen sijaan merkitsin keskustelu-teeman ja sitä vastaavan nauhurin osoittaman ajan tekstitiedostoon niiden puheenaiheiden kohdalla, joiden en ajatellut olevan tutkimustehtävän kannalta tärkeitä, mutta joihin saattaisin kuitenkin palata myöhemmin. Litteroitua kenttäkeskustelumateriaalia kertyi noin 800 liuskaa (fontti 12, riviväli 1). Avoimien kenttäkeskustelujen lisäksi tein Peten kanssa myös yhden puhelinhaastattelun jossa käytin nauhuria.

Yllä kuvattu aineisto on siis tämän tutkimuksen primääriaineisto. Olen hyödyntänyt sekundaarisena aineistona myös informanttien kanssa käytyjä puhelinkeskusteluja, Rahtarit ry:n[22] ja Auto- ja Kuljetusalan työntekijäliitto ry:n

---

[20] Samin ja Hokkasen kanssa tekemilläni keikoilla sain kirjoitettua kenttämuistiinpanoja puhtaaksi tietokoneella myös keikan aikana. Syynä oli se, että Samin keikalla vietin yhden yön purkupaikan tiloissa, jossa sain kirjoittaa omassa rauhassa. Hokkasen kanssa taas matkustin osan reissua laivalla, jonka hytissä minulla oli mahdollisuus muistiinpanojen puhtaaksikirjoittamiseen.

[21] Neljän ensimmäisen informantin eli Peten, Samin, Hokkasen ja Jullen kanssa en käyttänyt nauhuria. Myöhemmin tein kuitenkin sekä Peten että Jullen kanssa reissun, joissa käytin nauhuria.

[22] Rahtarit on yhdistys, jonka tarkoituksena on parantaa ammattiliikenteessä toimivien autonkuljettajien ja autoilijoiden työskentelyolosuhteita, vapaa-ajanviettomahdollisuuksia sekä kohentaa tiekuljetusalan sosiaalista arvostusta (Rahtarit 2015). Yhdistys järjestää tieliikenteen alan koulutus-, kokous-, esitelmä-, näytös- ja näyttelytilaisuuksia, tekee esityksiä ja aloitteita, antaa lausuntoja sekä harjoittaa julkaisutoimintaa. Yhdistys ilmoittaa toimivansa epäpoliittisena ja ulkopuolella ammattijärjestöllisestä toiminnasta. Jäsenmäärä oli vuoden

(AKT) jäsenlehtiä sekä Rahtihemmot.com -keskustelupalstaa. Puhelinkeskustelut liittyivät pääosin keikoista sopimiseen ja hyödynsin tätä dataa erityisesti rekkamiesten työrytmejä käsittelevässä artikkelissa (Aho 2015). Motivaationi käyttää tätä puhelindataa liittyi itseasiassa juuri aikatauluista sopimisen vaikeuteen: olisin halunnut tietää reissuunlähtö-ajankohdan ja mahdollisen paluuajankohdan hyvissä ajoin etukäteen eli viimeistään reissua edeltävänä päivänä, mutta rekkamiesten oli heittelevien työaikataulujen vuoksi mahdotonta ilmoittaa kovinkaan tarkkoja lähtö- ja paluuajankohtia etukäteen. Puheluissa sivuttiin myös muita työhön liittyviä asioita, kuten kuormia ja ajoreittejä, mutta en kirjannut keskustelujen sisältöjä mitenkään sanatarkasti ylös. En pitänyt myöskään tarkkaa lukua puheluiden määrästä tai kestosta, mutta arvioisin puhuneeni kuljettajien kanssa puhelimessa kenttätyöni aikana noin 70-80 kertaa. Rahtarit ry:n ja AKT:n jäsenlehdet sekä Rahtihemmot.com –keskustelupalsta toimivat tässä tutkimuksessa analyysien tuki- ja tausta-aineistona. Luin Rahtarit- ja AKT-lehteä erityisesti siksi, että saisin lisävalaistusta siitä, mistä asioista tiekuljetusalalla puhutaan. Olin erityisen kiinnostunut sellaisista kirjoituksista, joissa rekkamiehet pääsivät itse lausumaan mielipiteitään alasta ja ammatista. Tein alleviivauksia ja nimesin puheenvuoroja jäsentäviä teemoja, joista mainittakoon esimerkiksi ”autonomian kaventumisen” -teema. Rahtihemmot.com -keskustelupalsta poikkeaa aineistona edellisistä erityisesti siinä mielessä, että se perustuu pitkälti rekkamiesten ja –naisten itsensä tuottamiin sisältöihin. Palsta tarjosi hyvin monipuolista, vivahteikasta ja yksityiskohtiin menevää informaatiota siitä, miten ja mistä asioista rekkakuskit puhuivat. Palstan lukemattomista keskusteluista keskityin tarkemmin sellaisiin aiheisiin, jotka esiintyivät myös omassa primääriaineistossani. Tällainen aihe oli esimerkiksi rahdinkuljetuskaluston vaikutus työntekoon, jonka lisäsin myös Atlas.ti -analyysiohjelmaan. Rahtihemmot.com –keskustelupalstan suurin anti oli siinä, että sen avulla pääaineistosta löydetyt teemat saivat paitsi lisävahvistusta myös syvyyttä, vivahteikkuutta ja täydennystä. Jos en mielestäni saanut kenttäkeskustelujen ja kenttähavaintojen perusteella riittävää ymmärrystä jostakin asiasta, menin Rahtihemmot.com -palstalle lukemaan tähän kyseiseen asiaan liittyvää keskustelua. Toisaalta keskustelupalsta toimi myös toisinpäin, eli keskustelupalstan lukeminen generoi puheenaiheita ja auttoi minua keksimään informanteilleni jotakin tiettyä teemaa koskevia tarkentavia lisäkysymyksiä.

3.2 Etnografinen tutkimusasetelma hakee muotoaan

Tavoitteena kulttuurinen oppiminen

Tämän tutkimuksen metodologiset lähtökohdat perustuvat etnografiseen tutkimusotteeseen. Siihen mitä etnografialla tarkoitetaan, ei ole kuitenkaan ole-

---

2017 lopussa 29275 henkilöä. Jäsenistä 70 prosenttia on kuljetustyöntekijöitä, 20 prosenttia on kuljetusalan yrittäjiä ja 10 prosenttia on raskaan liikenteen sidosryhmien edustajia ja perheenjäseniä. (Rahtarit 2015.)

massa mitään yhtä kiistatonta määritelmää, vaan etnografista tutkimusotetta on uudelleen kontekstualisoitu, tulkittu ja sovellettu läpi historian eri tieteenalojen moninaisiin käyttötarkoituksiin (Hammersley & Atkinson 2007, 2; ks. myös Atkinson ym. 2007; Honkasalo 2008). Esimerkiksi klassisessa antropologisessa perinteessä etnografialla on tarkoitettu ”kaukaisissa” ei-teollistuneissa maissa ja ”vieraissa” (eksoottisissa) kulttuureissa tapahtuvaa pitkäkestoista kenttätyötä ja tiivistä kanssaelämistä (osallistuvaa havainnointia) tutkittavien ihmisyhteisöjen parissa. Tavoitteena on ollut, että riittävän pitkän kanssaelämisen myötä tutkija oppii ymmärtämään ja erittelemään tutkimansa kulttuurin tapoja, merkitysjärjestelmiä ja käytäntöjä tutkimuskohteen omista lähtökohdista käsin. (Geertz 1973; Gould 2016; Eriksen 1995; Honkasalo 2008.) Nämä antropologialle ominaiset lähtökohdat ja tavoitteet osallistuvasta havainnoinnista ja kulttuurisesta oppimisesta ovat yksi etnografisen tutkimustavan kulmakivistä edelleenkin (Honkasalo 2008; Atkinson ym. 2007). Eri tieteenalojen nykyetnografioille on kuitenkin tyypillistä, että niiden tutkimuskohteet ja -kentät löytyvät (maantieteellisesti ajateltuna) yhä useammin ”läheltä” kuin ”kaukaa”, kuten esimerkiksi kuntosaleilta (Kinnunen 2001), päiväkodeista (Paju 2013), kouluista (Tolonen 2001), armeijan kasarmeilta (Ojajärvi 2015), ravintoloista (Maunu 2014) tai vaikkapa sairaaloista (Lämsä 2013). Myöskään kenttätyötä ei tehdä nykyetnografioissa välttämättä yhtä pitkäkestoisesti ja yhteen rajattuun paikkaan tai kenttään sidottuna kuin esimerkiksi klassisessa antropologiassa, vaan kenttätyö voi tapahtua ”monipaikkaisesti” lukuisilla erilaisilla kentillä (ks. Marcus 1995).

Pyrkimys kulttuuriseen oppimiseen oli myös minun alkuperäinen perusteeni valita etnografia tutkimusotteekseni. Kuten etnografisessa tutkimusasetelmassa yleensäkin, lähdin tekemään kenttätyötä suhteellisen väljän tutkimustehtävän ja kysymyksenasettelun johdattelemana (Hammersley & Atkinson 2007, 3-4; Spradley 1980). Tarkoituksenani oli tarkastella rekkakuskin työtä tekevien miesten elämäntapaa (ns. rekkamiehen elämäntapaa) ja päästä näin käsiksi työväenluokkaisten miesten terveyskulttuuriin. Päädyin käyttämään havainnointia ja osallistuvaa havainnointia tutkimusmetodinani, koska halusin ymmärtää sitä kontekstia – tässä tapauksessa erityisesti rekkamiesten työympäristöä – jonka oletin vaikuttavan keskeisesti miesten terveyttä koskevien käsitysten, tapojen ja käytäntöjen muodostumiseen. Yhtäältä ajattelin, etten kykenisi saavuttamaan riittävää ymmärrystä terveyden kulttuurisista merkityksistä (Honkasalo 2008) ja rekkamiesten terveyteen liittyvän toiminnan mielekkyydestä, ellen lähestyisi rekkamiesten työtä kokonaisuutena. Minua kiinnosti erityisesti se, miten rekkamiehet työn kontekstissa merkityksellistävät asioita, jotka biolääketieteellisessä kehyksessä liitetään terveyteen tai terveyskäyttäytymisen piiriin kuuluvaksi toiminnaksi. Olin tutkimuksen alkutaipaleella kallistunut Clifford Geertzin tulkinnalliseen antropologiaan (1973), jossa etnografia ymmärretään tutkittavan kulttuurin rikkaana ja tiheänä kuvauksena (mt., 12-17) *(thick description*). Tällöin tavoitteena ei ole pelkästään tutkimuskohteen mikroskooppisen tarkka kuvaus kohteen sisältä käsin (emic), vaan tutkija analysoi samalla myös ilmiön syvempiä merkitysjärjestelmiä, ja tekee sen pohjalta ymmärrettävän tulkinnan tutkimuksen kohteena olevasta kulttuurista. Perustelin

etnografisen tutkimusotteen valintaa erityisesti sillä, että ilman omakohtaista kenttäkokemusta en ajatellut osaavani kysyä rekkamiehiltä heidän työn arkea koskettavia ”oikeita” kysymyksiä. Vaikka olin isäni työn kautta saanut maistiaisia rekkamiesten työstä ja ”rekkamiesten elämäntavasta”, oli noista hetkistä kulunut kuitenkin jo tovi. Ehkä rekanajo ja rekkamiehet olivat muuttuneet 1990-luvun ajoista. Minun oli siis hypättävä rekka-auton kyytiin ja lähdettävä katsomaan, miten rekkamiehet elävät ja tekevät terveyttä tien päällä.

Missä on tutkimuskenttä?

Etnografioissa on tapana selostaa miten tutkija on päässyt kentälle ja tutkimaansa yhteisöön sisään (ks. esim. Hammersley & Atkinson 2007, 41-62). Tässä(kään) tutkimuksessa kentälle sisäänpääsy ei ollut mikään kertaluontoinen tapahtuma, vaan sisäänpääsyä tapahtui monessa eri kohtaa ja se oli vaiheittaista ja eräänlaista sisällä olemisen ja ulkona olemisen vuorottelua (myös esim. Tolonen 2001). Ensimmäisenä sisäänpääsy-strategiana käytin mahdollisuutta osallistua vuoden 2012 syksyllä erääseen liikenneaiheiseen seminaariin, jossa oli edustettuina laaja joukko eri toimijoita tiekuljetusalalta ja sen liepeiltä.[23] Ennen seminaarin alkua kysyin tilaisuuden puheenjohtajalta, josko hän voisi jossain kohtaa tilaisuutta mainita tutkimuksestani. Olin valmistellut paperille muutaman virkkeen tutkimuksestani ja puheenjohtaja esitteli tekstini yleisölle. Seminaarin jälkeisessä cocktail–tilaisuudessa eräs mies asteli luokseni ja aloitti lauseella: ”siinäkös se tohtorismies on?! Ota tuosta (tarjosi käyntikorttiaan), jos haluat tietää jotain kuljetusalasta”. Tartuin korttiin josta selvisi, että itsevarmasti puhunut mies, Pete, oli kuljetusyrittäjä. Tämä oli merkittävä hetki, sillä olin saanut yhteyden ensimmäiseen tutkimus-informanttiin (isäni pois lukien). Otin seuraavalla viikolla yhteyttä Peteen ja sovimme ensimmäisestä reissusta, joka tulisi starttaamaan eräästä suomalaisesta konttisatamasta, Kipparista (pseudonyymi).[24] Peten kanssa tein tutkimustani koskevat ensimmäiset kolme kenttätyöreissuani. Pete tutustutti minut merikonttien kuljetukseen, ja hänen myötävaikutuksella löysin satama-alueen baarista seuraavan informanttini, Jullen, joka ajoi myös merikontteja. Tein Jullen kanssa kaksi päiväkeikkaa. Näistä jälkimmäinen tapahtui aivan tutkimukseni loppupuolella (kolmatta tutkimusartikkelia kirjoitettaessa), koska halusin vielä palata täydentämään havaintojani liittyen konttikuljetusten lastaustilanteisiin.

Toiseksi tutkimusinformanttien rekrytointistrategiaksi muodostui isäni kontaktit. Isäni sai järjestettyä minulle yhden rekkamies-informantin, Samin, joka ajoi tutkimukseni aloittamishetkellä pääasiassa elintarvikkeita ja kaikenlaista sekatavaraa ympäri Suomea, mutta teki välillä keikkoja myös Ruotsiin. Tein hänen kanssaan yhden kaksi vuorokautta kestävän työkeikan. Sami puolestaan tutustutti minut samassa kuljetusfirmassa työskentelevään ajokaveriinsa Hokkaseen, joka operoi tuolloin Ruotsiin ja manner-Eurooppaan. Tein Hokka-

[23] En voi kertoa tarkemmin seminaarista enkä siihen osallistuneista toimijoista, koska seminaarista rekrytoimani informantti saattaisi paljastua.
[24] Tutkittavien anonymiteetin suojelemiseksi en voi kertoa tarkempia tietoja konttisatamasta.

sen kanssa lopulta yhden neljän vuorokauden keikan keskiseen Eurooppaan. Isäni ei itse ollut tutkimukseni aloittamishetkellä rekkahommissa, mutta hän palasi myöhemmin rekanajoon ja hänestä tuli myös yksi informanteistani. Välikäsien ja puhemiehien hyödyntäminen vaikutti toimivan hyvin informanttien rekrytoimisessa. Yksi syy saattoi olla se, että esiintymiseni muiden rekkamiesten seurassa viestitti uusille rekrytoitaville siitä, että ehkä itsekin tulisi toimeen yliopistomiehen kanssa (ks. kenttäsuhteista tarkemmin luku 3.3).[25] Hyvän alkuvaiheen jälkeen lumipallo-strategia kuitenkin hiipui, tai oikeastaan annoin sen hiipua. En ollut kovin aktiivisesti "yllyttämässä" informanttejani tutustuttamaan minua uusiin rekkamiehiin, koska olin saanut jo ihan mukavasti aineistoa ja halusin muutenkin pysähtyä miettimään informanttien lisätarvetta. Pete oli oikeastaan ainut jolta kysyin tietäisikö hän ketään "varteenotettavia" rekkamiehiä. Hän tiedusteli parin tuttunsa kiinnostusta, joista toiseen otin yhteyttä puhelimitse. Sovimme tämän kuljetusyrittäjän kanssa, että hän soittaa minulle kun jollekin hänen kuskeistaan tulee eteen sopiva keikka. Kun soittoa ei kuulunut, päätin ottaa yhteyttä uudestaan. Hän lupasi jälleen ilmoitella, mutta yhteydenottoa ei kuulunut. Kun tämä toistui kolme kertaa, luovuin yrittämisestä ja aloin miettiä uusia rekrytointitapoja. Kolmantena strategiana laadin tutkimuskutsun[26], jonka lähetin Rahtarit –lehdelle.[27] Sain tutkimuskutsun kautta kaikkiaan 12 yhteydenottoa, joiden joukossa oli kahdeksan mieskuljettajaa, kaksi naiskuljettajaa sekä kaksi ajojärjestelijää. Toinen ajojärjestelijöistä oli tehnyt listan kuljettajista (10 kpl) joita voisin hyödyntää tutkimuksessani. Valitsin listalta tutkimus-informantiksi yhden miehen, joka kuljetti pääasiassa irtoperiä. Tutkimuskutsuun vastanneesta joukosta valikoitui lopulta kaikkiaan neljä miestä, joista yksi työskenteli tuolloin elementtiajossa ja kolme muuta kuljetti elintarvikkeita, massakuormia (sellua, sahatavaraa) sekä sekalaista kappaletavaraa.

Rekrytoimieni mieskuljettajien ja heidän edustamien kuljetustehtävien/alojen päätyminen tutkimukseeni on siis sekä sattumaa että systemaattisen pohdinnan tulos. Kun syksyllä 2012 suunnittelin tutkimustani ja etnografista kenttätyötä ajattelin, että tutkimani "kenttä" tulee olemaan yksinkertaisesti siellä missä kuljettajatkin ovat, tai siellä minne kuljettajat minut työreissullaan johdattavat. Näin osittain kävikin. En tehnyt kenttätyötä jonkin sosiomateriaalises-

---

[25] Tällainen rekrytointistrategia tarkoittaa tietenkin sitä, että jotkin informenteista tuntevat toisensa. Olen poistanut tai muuttanut käyttämistäni aineistositaateista sellaiset lausumat, joiden perusteella lausuman esittäjä saatettaisiin tunnistaa. Kun esimerkiksi samassa kuljetusfirmassa työskentelevät miehet puhuivat suhteestaan työnjohtoon, karsin tai muutin sellaiset erityiset sanat, sanonnat, nimet ja vitsit, joiden arvelin olevan yleistä tietoa kyseisessä kuljetusfirmassa. Yritin siis muokata lausumasta niin yleisluonteisen ja persoonattoman, ettei ajokaveria pystyisi sen perusteella tunnistamaan. Tunnistetietojen täydellinen anonymisointi on tietysti hyvin vaikeaa, koska ulkopuolisen tutkijan on mahdotonta tietää, mitkä kaikki yksittäisen informantin lausumat, jutut, sanonnat ja vitsit ovat jossakin tietyssä yhteisössä tunnistettavia tai yleisesti tiedettyjä.

[26] Tutkimuskutsussa kerroin olevani kiinnostunut rekkakuskin (en siis vain rekkamiesten) työstä ja työn vaikutuksesta muuhun elämään sekä hyvinvointiin laajemmin. Lisäksi ilmoitin, että haluaisin osallistua työreissuille, koska minua kiinnosti nähdä millaista rekkakuskien työ on käytännössä. Motivoin kuljettajia sillä, että he pääsevät avoimesti kertomaan työn eri puolista. Nämä samat asiat kerroin kaikille rekrytoitaville riippumatta rekrytointistrategiasta.

[27] Rahtarit -lehti on Rahtarit ry:n kuusi kertaa vuodessa julkaisema jäsenlehti.

ti ja aika-tilallisesti rajatun laitoksen tai instituution kuten koulun, päiväkodin, työpaikan tai työmaa-alueen piirissä, vaan havainnointi-kenttääni olivat kaikki ne paikat, joissa rekkamies liikkuvan työtehtävänsä puitteissa operoi. Näitä paikkoja olivat muun muassa autojen hytit, autojen kuormatilat, ajojärjestelijöiden työmaa-alueet, erilaiset taukotilat ja takahuoneet, maantiet, kaupunki- ja taajamaympäristöt, huoltoasemat sekä satamat, terminaalit, teollisuusalueet ja muut purku- ja lastauspaikat. Usein nämä paikat myös vaihtuivat riippuen siitä, kenen kanssa kulloinkin olin reissussa (toki saatoimme käydä samoilla huoltoasemille ja ajaa samoja maanteitä eri kuljettajien kanssa). Vaikka tiesin aikaisemman tutkimuksen (esim. Nehls 2003) ja omien kokemuksieni perusteella, että kuljetustehtävien ja suoritealojen välillä on eroavaisuuksia (”tiesin”, mutta jälkikäteen ajateltuna en tuolloin ymmärtänyt eroa), en pitänyt sitä kovin merkityksellisenä asiana rekrytointien kannalta, koska lähtökohtainen ajatukseni oli tutkia miesten terveyskulttuuria, ei työtä tai työssä rakentuvia maskuliinisuuksia sinällään. Ajattelin myös pragmaattisesti: tärkeintä olisi ylipäätään saada hankittua informantteja, päästä kentälle ja saada tutkimus kunnolla käyntiin.

Etnografinen ”kompurointini” (Kortteinen 1992, 364; Maunu 2014, 46-47) alkoi kuitenkin jo ensimmäisiltä Peten kanssa tehdyiltä kenttätyöreissuilta, eli aloin tuskailla sen suhteen mitä olin oikein tekemässä, teinkö etnografiaa ”oikein” ja mikä tutkimuskenttäni oikeastaan oli? Mietin erityisesti sitä, että pitäisikö minun laajentaa tutkimuskenttä koskemaan myös muita kuljetustehtäviä? Pete oli tutustuttanut minut lähinnä Kipparin konttisataman miljööseen, merikonttien kuljettamista koskeviin työkäytäntöihin sekä satamassa operoivien rekkamiesten välisiin suhteisiin. Vaikka Pete kertoi monipuolisen ja laajan kokemuksensa turvin näkemyksiään eri kuljetustehtävistä sekä tiekuljetusalasta myös yleisesti, huomasin hänen kommenttien viittaavan usein kuitenkin juuri *raskaaseen reitittömään irtoperä- ja konttiliikenteeseen* sekä Kipparin konttisatamaympäristön ihmisiin ja sataman partikulaarisiin tapahtumiin. Peten värikkäät tarinat[28] herättivät mielenkiintoni siinä määrin, että aloin miettiä josko sittenkin rajaisin tutkimuskenttäni kontinajoon, Kipparin konttisatamaan ja sen miljööseen. Tämä pohdinta nostatti esiin toisen kysymyksen. Peten kyytiin hyppääminen oli avannut niin monia muitakin kiinnostavia teemoja ja näkökulmia, etten enää tiennyt olisiko rekkamiesten terveyskulttuuriin liittyvien asioiden tarkastelu lainkaan mielekästä. Vaikka Pete puhui suhteestaan omaan kehoonsa sekä työn kautta muodostuneisiin ruokailu- ja liikuntatottumuksiin ihan kysymättäkin, näistä asioista keskusteltiin kuitenkin aika vähän verrattuna kaikkeen muuhun mitä kenttä työnsi eteeni. Puheenaiheiden tietoinen kääntäminen terveysteemoihin tuntui myös monessa kohdin epäluontevalta tuputtamiselta. Ehken ollut myöskään täysin ymmärtänyt etnografiaan kuuluvaa holistisuuden ideaa ja sen käytännön toteuttamisen vaikeutta. Tuntui turhauttavalta matkata rekkamiesten kanssa vuorokausitolkulla keskustellen pääasiassa kaikesta muusta kuin terveyteen liittyvistä asioista (biolääke- tai terveystieteellisesti ajateltuna) vain siksi, että voisin sanoa jotain viisasta terveydestä. Vaikka painin

[28] En voi kertoa mitä Pete tarinoi, koska luulen tarinoiden paljastavan Peten henkilöllisyyden.

asian kanssa alituiseen, en kuitenkaan hylännyt alkuperäistä tutkimusaihettani. Sen sijaan päätin laajentaa tutkimuskenttääni merikonttien ajosta muihin kuljetustehtäviin. Mutta miksi tein tällaisen ratkaisun?

Jeremy Gould (2016, 26) puhuu siitä kuinka tutkija on luokka-asemaan, sukupuoleen, ikään, ”rotuun” sekä yleisemmin kasvatukseen ja kulttuuriin liittyvien seikkojen vuoksi *viritelty* (kalibroitu) vastaanottamaan määrätynlaisia aistihavaintoja herkemmin kuin toisia (ks. feministisestä tietämisestä laajemmin esim. Haraway 1988; Harding 1991; Liljeström 2004; Ramazanoglu & Holland 2002; Rolin 2005). Kuten jo johdannossa mainitsin, oma historiani ja kokemukseni rekanajosta oli virittänyt minut ymmärtämään ”oikeanlainen” rekkamiehen työ pitkälti senkaltaisena työnä jota isäni oli tehnyt. Ja isäni tekemien rekkahommien perspektiivistä katsottuna kontinajo näytti kovin erilaiselta työltä: kontinajossa pääasiassa istuttiin ja ajettiin, kun taas isäni työssä ajamisen lisäksi kuljettajat paitsi lastasivat ja purkivat kuormia itse myös keräilivät ja jakoivat kuormia useitakin kertoja päivässä. Isäni työ siis vaikutti tarjoavan enemmän ruumiillista aktiviteettia ja fyysistä haastetta kuin kontinajo (toki myös konttihommissa korostunut pitkä yhtäjaksoinen ajaminen ja istuminen ovat fyysisesti raskasta). Tästä johtuen mielsin isäni kaltaisen työn myös jossain määrin ”kovatöisemmäksi”, kuin kontinajon. Se taas miksi ”kovatöisyys” näyttäytyi minulle ensisijaisesti lastaus- ja purkutilanteisiin liittyvinä fyysisinä/ruumiillisina ponnistuksina (esim. rullakoiden työntäminen ja vetäminen käsin) eikä esimerkiksi rekanajoon liittyvänä ”ajattelutyönä” (esim. ajoreittien suunnittelu, rahtikirjojen käsittely) tai ajamisena ja istumisena, johtunee osin työväenluokkaisesti viritetystä habituksestani (Bourdieu 1984). Luokkaperustainen kokemukseni sai kuitenkin myös laajempaa vahvistusta, sillä myös rekkamiesten itsensä keskuudessa lastaus- ja purkutilanteissa vaadittavaa fyysistä ponnistelua pidettiin yhtenä kovatöisyyden kriteereistä (ks. artikkeli III). Erot kuljetustehtävien fyysisessä luonteessa manifestoituivat jopa rekkamiesten työruumiissa. Esimerkiksi Pete kertoi kuinka hän oli lihonut kontinajossa ja vertasi tilannetta aikaisempaan työhönsä elementtiajossa, jolloin hänellä ei puheidensa mukaan ollut ylimääräistä rasvaa missään. Hän kertoi näyttäneensä tuolloin ”Rambolta”. Kenttä oli siten opettanut minulle, ettei rekanajossa ehkä olekaan mitään yhtä koherenttia eri toimialoja ja kuljetustehtäviä läpileikkaavaa ”terveyskulttuuria”, vaan eri kuljetustehtävillä näytti olevan miesten ruumissuhdetta erotteleva vaikutus. Pelkän kontinajon perusteella tehtävä tulkinta ”rekkamiesten terveyskulttuurista” ei siis olisi ollut kovin pätevä. Tämä kenttäkosketuksen ja omien aikaisempien kokemusten välillä käyty keskustelu oli siis keskeisin syy sille, miksi lopulta päädyin haalimaan rekkamiehiä erilaisista kuljetustehtävistä eri strategioita käyttäen.

Tutkimusaihe ja lähestymistapa muuttuvat: kulttuurisista merkityksistä työkäytäntöjen tutkimiseen

Etnografisessa metodikirjallisuudessa ja etnografisissa tutkimuksissa esitetyt kuvaukset kenttätyön intensiivisyydestä ja pitkäkestoisuudesta sekä tutkijan kokonaisvaltaisesta uppoutumisesta saivat minut kuitenkin jatkuvasti epäile-

mään oman tutkimukseni ”etnografisuutta” (vrt. esim. Maunu 2014; Ojajärvi 2015). Olin oppinut tuntemaan Peteä ja kontinajon käytäntöjä jo kohtalaisen hyvin, koska olin tehnyt Peten kanssa useamman reissun ja olin ollut hänen kanssaan lukuisia kertoja puhelinyhteydessä. Pitäisikö minun siis kulttuurisen oppimisen nimissä menetellä kaikkien muidenkin informanttien kanssa samoin, eli tehdä useampi reissu? Ahdistuin siitä valtavasta työmäärästä, joka minua mahdollisesti kohtaisi jos toimisin kaikkien tulevien informanttien kanssa samalla tavoin kuin Peten. Vaikka liikenneseminaaria ja Peten kohtaamista cocktail -tilaisuudessa voidaan pitää jonkinlaisena avauksena kentälle sisäänpääsyyn (lukuun ottamatta rekkakuski-isääni), koin että sisäänpääsy kentälle oli vaiheittaista (ks. myös Tolonen 2001) ja se oli suoritettava jokaisen uuden informantin kanssa ikään kuin aina erikseen. Kyse ei ollut niinkään haasteista hankkiutua rekkamiesten seuraan tai vaikeudesta olla läsnä heidän kanssaan, vaikkakin hakeutuminen tuntemattoman miehen henkilökohtaiseen tilaan, auton hyttiin, tuntui jännittävältä ja joskus jopa tuppautumiselta (sosiaalisista suhteista kentällä, ks. luku 3.3). Sisäänpääsyn haasteet liittyivät enemmän työstä ”jyvälle pääsemiseen” eli kulttuuriseen sisäänpääsyyn, koska eri työtehtävät erilaisen (työ)historian omaavan rekkamiehen kanssa avasivat aina hieman erilaisen rekanajon todellisuuden. Fyysinen *läsnäoloni* kentällä ei siten tarkoittanut automaattisesti samaa asiaa kuin (kulttuurinen) *sisälläolo* (Tolonen 2001, 44-45). Tuskailuni rupesi vähitellen helpottamaan kun aloin kiinnittää enemmän huomiota siihen mikä informanttien puheita ja eri kuljetustehtävien käytäntöjä yhdisti toisiinsa. Havaitsin, että yksi tällainen jatkuvasti esillä oleva asia on työntekoa määrittävät aikataulut sekä työnteon aikakontrolliin liittyvät seikat. Minusta alkoi tuntua siltä, ettei aikatematiikan sivuuttaminen tekisi oikeutta sille millaista rekkamiesten työ on luonteeltaan. Samalla aloin luisua yhä voimakkaammin pois alkuperäisistä temaattisista ja teoreettis-metodologista lähtökohdistani. Vaikka pidin terveyteen ja hyvinvointiin liittyvät teemat esillä ajallisuuksia tarkasteltaessa (ks. artikkeli I), olin jo selvästi alkanut hivuttautua terveyskulttuurin tutkimuksesta ja tutkimisesta kohti työn tutkimista. Samalla olin ottamassa askeleen poispäin sekä terveyden kulttuurisesta tutkimuksesta (Honkasalo 2008; Honkasalo & Salmi 2012) että Geertz -tyyppisestä kulttuuristen merkitysrakenteiden tutkimuksesta yleisemminkin. En ollut enää samalla tavoin viehättynyt (vain) kulttuurisista merkityksistä, rekkamiesten toiminnan mielekkyyden *ymmärtämisestä*, enkä kulttuurin tiheistä kuvauksista. Sen sijaan aloin kiinnostua enemmän siitä, miten rekkamiesten työntekoa voisi ymmärtää suhteessa niihin jokapäiväisiin sosiaalisiin, materiaalisiin, teknologisiin ja diskursiivisiin ehtoihin, joita rekkamiehet työssään kohtaavat, ja joiden puitteissa he toimivat. Olin siis suuntautumassa kulttuuristen merkitysten tarkastelusta painokkaammin kohti sitä, mitä työ on käytännöllisenä tekemisenä (Valkonen 2011, 23-24) tai käytäntöinä (Gherardi 2015; Orlikowski 2007; ks. myös Shove ym. 2012).

Kenttäkosketuksen myötä aloin ottaa etäisyyttä kulttuuristen merkitysten tutkimiseen myös toisessa mielessä. Vaikka en ollut kenttätyön alkaessa aikeissakaan tarkastella työtä materiaalisten artefaktien tai sosiaalisen elämän

aineellisuuden näkökulmasta (ks. tutkimusartikkeli III), niin jo ensimmäisistä reissuista alkaen aloin kiinnittää huomiota erilaisten (elottomien) materiaalisuuksien läsnäoloon rekkamiesten työnteossa. Materiaalisuudet eivät nousseet esiin vain rekkamiesten puheiden ja kommenttien kautta, vaan näin, koin ja tunsin aivan konkreettisesti kuinka esimerkiksi lastaus- ja purkupaikkojen tila ja ahtaus, pihojen epätasaisuus, lastauslaitureiden (huono)kuntoisuus, lastattavan tavaran määrä, laatu ja käsiteltävyys, lastausvälineiden puutteet, kuormaliinojen ja kärryjen ovien kankeus sekä teiden liukkaus olivat koko ajan vaikuttamassa työntekoon. Näiden kenttähavaintojen ja -kokemusten myötä Geertz-tyyppinen tulkinnallinen antropologia ei tuntunut enää miellyttävän minua, koska siinä materiaalisille entiteeteille ei anneta juuri muuta roolia kuin toimia symboleina ja kulttuuristen luokittelujen välineinä (Reckwitz 2002b, 205). Vaikka ihmistieteellisessä tutkimuksessa ollaan aina merkitysten kanssa tekemisissä tavalla tai toisella (Alasuutari 2006), työhön liittyvien artefaktien käsitteleminen pelkästään kulttuurisina merkkeinä ei olisi mielestäni tavoittanut sitä, mitä rekkamiesten työ on käytännöllisenä tekemisenä kaikkine vaikeuksineen, vastustuksineen ja helppouksineen (Valkonen 2011). Irrottautuminen tulkinnallisesta etnografiasta ja merkitysten tutkimisesta ei kuitenkaan tarkoittanut sitä, että olisin hylännyt ajatuksen kulttuurisesta oppimisesta, kuljettajien omien lähtökohtien kuulemisesta tai siitä, mitä erilaiset työhön liittyvät asiat *merkitsevät* rekkamiesten (maskuliiniselle) ammatti-identiteetille. Ero on kuitenkin siinä, etten päätynyt hahmottamaan kulttuurista oppimista tai asioiden merkitystä pelkästään symbolisten merkkien ja koodien kautta (vrt. esim. Geertz 1973), vaan sisällytin kulttuurin ja kulttuurisen oppimisen käsitteeseen myös materiaalisen ja sosiaalisen maailman aineellisuuden (Lehtonen T-K. 2008; Lehtonen, M. 2014).

Edellä kuvatun perusteella on selvää, että kenttäkosketus ja sen törmääminen aikaisempaan kokemukseeni on vaikuttanut aivan keskeisellä tavalla tutkimusasetelmani ja -tehtäväni muotoutumiseen. Tässä ei ole sinällään mitään kummallista, sillä laadullisessa tutkimuksessa ja erityisesti etnografioissa tutkimusongelman muuttuminen kenttäkosketuksen myötä on oikeastaan enemmän sääntö kuin poikkeus (Grönfors 1982, 44). Tutkimuskenttää ei siis tule ajatella jonain selkeästi rajautuvana tilana, joka olisi jossain valmiina odottamassa tutkijaa, ja jonka avulla tutkija sitten vastaa ennalta asettamaansa tutkimustehtävään. Pikemminkin etnografisen kenttätyön tekeminen on itsessään tutkimustehtävän asettamista ja kentän rajojen piirtämistä yhdessä tutkittavien kanssa (ks. tarkemmin luku 3.3). Toki esimerkiksi Kipparin konttisatama oli olemassa minusta riippumatta, mutta ”tutkimuskenttänä” sitä ei ollut olemassa ennen kuin määritin sen sellaiseksi ja aloin piirtää sen rajoja yhdessä informanttieni kanssa. Olisin kuitenkin voinut piirtää kenttäni rajat hyvin toisellakin tavalla, kuten juuri pidättäytymällä Kipparin konttisatamassa tai vain tietyntyyppisissä kuljetustehtävissä. Tämä(kään) kenttä ei olisi ollut lähtökohtaisesti yhtään sen ”oikeampi” tai ”väärempi”, mutta se olisi varmasti tuottanut erilaisia havaintoja, kysymyksiä, toisenlaisen tutkimustehtävän ja lopulta myös hieman toisenlaisia tuloksia.

3.3 Kentällä olon sosiaalinen luonne ja kenttätyön käytännöt

Luokkasuhteet ja sukupuoli kenttätyössä

Etnografista tutkimusotetta on luonnehdittu refleksiiviseksi prosessiksi, jossa aineisto ja tieto tuotetaan vuorovaikutuksessa tutkimuskentällä toimivien informanttien kanssa (esim. Davies 2002; Gould 2016; Honkasalo 2008). Yksi menestyksekkään kenttätyön ja aineistontuotannon edellytyksistä on, että tutkija kykenee luomaan hyviä ja merkityksellisiä suhteita tutkittaviin (Sluka 2012, 134). Coffeyn (1999, 39-40) mukaan kenttätyö ei tuota hyvää aineistoa ja mielenkiintoista analyysia ilman, että tutkija laittaa itsensä henkilökohtaisesti peliin kenttäsuhteiden muodostamisessa. Omassa etnografiassani tutkijaminän peliin laittaminen näkyi erityisesti siinä, kuinka yritin hyödyntää taustaani rekkamiehen poikana niin tutkittavien rekrytoinneissa, kuin kentällä tapahtuvissa vuorovaikutustilanteissa. Esimerkiksi Rahtarit -lehdelle lähetetyn tutkimuskutsun loppuun kirjoitin seuraavaa: *"…en ole täysin ummikko rekkakuskien elämäntapaan liittyvissä kysymyksissä. Isäni on myös rekkakuski, jonka mukana olen nuorempana usein ollut"*. Rekkakuskin poika -taustan eksplisiittisessä esiintuomisessa oli kyse paitsi yrityksestä rakentaa luottamusta ja yhteenkuuluvuutta suhteessa rekkamiehiin, myös yrityksestä häivyttää akateemisuutta. Vaikka esittelin itseni kenttätyöreissujen alussa rekkamiesten työtä, elämäntapaa ja hyvinvointia – ja tutkimustehtävän tarkentuessa rekkamiesten työtä – tutkivana väitöskirjan tekijänä, yritin isäni ammattiin viittaamalla näyttäytyä samalla kuitenkin myös "käytännön hommista" perillä olevalta mieheltä. En koskaan kuitenkaan aloittanut kenttäkeikkojani yrittämällä positioida itseäni tietoisesti rekkakuskin pojaksi, vaan tein asian tiettäväksi sopivaksi katsomissani tilanteissa keikan aikana (muut paitsi Pete ja Julle tiesivät taustani jo ennen varsinaista kenttäkeikkaa). Saatoin esimerkiksi lastaus- ja purkupaikalle tai huoltoasemalle tultaessa kertoa paikan olevan tuttu, koska olin käynyt siellä aikaisemmin isäni kanssa. Rekkakuski-isään viittaaminen ei ollut aina kuitenkaan etukäteen harkittua tai tiedostettua, vaan välillä uusvanhojen paikkojen kohtaaminen nosti vanhat muistot mieleeni spontaanisti ilman sen kummempaa etukäteisharkintaa. Tulin hyödyntäneeksi isäni kautta kertynyttä hiljaista rekkatietouttani myös sanavalinnoissani puhumalla tottuneesti "puoliperistä" ja "täysperistä". Tietämykseni saattoi näkyä myös kysymyksissäni (kysyin esim., onko kuski tehnyt "jakohommia"?) sekä sellaisissa käytännön työtilanteissa, joissa lastailin tavaraa auton kuormatilaan tottunein ottein. Vaikka tein jatkuvaa implisiittistä vertailua havaintojeni ja esiymmärrykseni välillä, välttelin isäni työn ja informanttieni työn eksplisiittistä vertailua. En halunnut rekkamiesten saavan minusta kuvaa "pojankloppina", joka tulee pätemään isältä kuulemillaan rekkajutuilla. Rekkamiehet eivät nimittäin ole yleensä pitäneet siitä, että joku – erityisesti keskiluokkaan kuuluva – tulee heidän ammatillisen aseman ulkopuolelta neuvomaan tai viisastelemaan sillä, miten työ pitää tehdä (ks. Aho 2018; Pettersson 2009). Yliopistosta tulevalle tutkijamiehelle rekkamiehen poika-position hyö-

dyntäminen oli siten myös riski: minun oli koko ajan varottava luomasta vaikutelmaa, että yrittäisin astua rekkamiesten asiantuntijuuden alueelle.

Kenttätilanteissa tutkijuuden tai akateemisuuden häivyttämistä tapahtui myös muilla tavoin. Esimerkiksi vaatetuksessani suosin kirpputorilta ostettua ruudullista kauhtunutta flanellipaitaani, hupullista ja hieman haalistunutta viininpunaista toppatakkia, Karhun M-Teamin -lenkkareita, mustia ja sinisiä farkkuja, tummaa lippalakkia sekä urheilureppua. Vältettäviä vaatteita olivat erityisesti vaaleat kauluspaidat, liivit, villaneuleet, pitkänmalliset suorat takit, kaulahuivit, nahkasalkut sekä kaikki sellainen, joka olisi voinut viitata stereotyyppiseen keskiluokkaiseen habitukseen (ks. Bourdieu 1984) miespuolisesta yliopisto- tai tutkijaihmisestä. Ensimmäisillä kenttätyöreissuilla panttasin jopa nauhurin esiin ottamista, koska ajattelin sen tekevän vuorovaikutuksestamme hytissä "liian" tutkimuksellisen tai jopa kuulustelumaisen.[29] Erityisen vaikeiksi koin asiakkailla tai terminaaleilla tapahtuvat lastaus- ja purkutilanteet, koska en tiennyt miten toimia tilanteissa luontevasti ja huomiota herättämättä. Usein ratkaisin tilanteen siten, että aloin tutkiskella terminaalin lattialla olevia lavoja ja kolleja, jotta näyttäisin tärkeältä ja siltä kuin olisin tekevinäni jotain (töitä). Samalla tulin kuitenkin hylänneeksi lastaustilanteen sivusta seuraamisen myötä avautuvan mahdollisuuden kirjoittaa muistiinpanoja, koska ajattelin sen korostavan ulkopuolisuuttani ja johtavan jatkuvaan tarpeeseen selitellä muille ihmisille kuka olen ja mitä teen. Muistiinpanojen julkista tekemistä koskeva arastelu sai minut vetäytymään sellaisiin paikkoihin, kuten auton kuormatilaan, vessaan ja auton hyttiin, joissa kykenin kirjoittamaan katseilta suojassa. Toivoin mielessäni, että läsnäoloni kentällä hahmotettaisiin enemmän oppipojan, työssä oppijan tai isänsä mukana reissaavan pojan, kuin yliopistossa työskentelevän tutkijan roolin kautta. Siksi vierastin myös Peten ehdotusta hankkia informantteja siten, että menisin esittäytymään Kipparin satamabaarissa istuville rekkamiehille "väitöskirjaa tekevänä yhteiskuntatieteiden maisteri Timo Ahona".

Se miksi ajattelin näin ja yritin häivyttää akateemisuuttani, johtui kahdesta syystä. Ensinnäkin koin, että yliopistokoulutukseni (ja myös tutkijuuteni) kiinnitti minut sekä rekkamiehiä että terminaali- ja varastotyöntekijöitä korkeampaan yhteiskunnalliseen asemaan (ei niinkään taloudellisesti vaan kulttuurisesti ja sosiaalisesti). Minulla oli epäilys, että yliopistostatukseni vuoksi matalammin koulutetut rekkamiehet saattaisivat suhtautua minuun käytännön työstä vieraantuneena "herrana" tai "kynänpyörittäjänä", jonka kanssa olisi vaikeaa löytää yhteistä puhuttavaa (ks. myös Kortteinen 1992). Suurin pelkoni oli, etten saisi kerättyä (kunnollista) aineistoa laisinkaan. Akateemisuuden häivyttämisellä yritin siis tehdä itsestäni helpommin lähestyttävän. Toisekseen ajattelin, etteivät rekkamiehet ehkä osaisi tehdä eroa tutkijan ja tiekuljetusalaa "kyttäävien" valtion viranomaisten välillä. Vaikka painotin, etten ole tullut valvomaan

[29] Kokeilin nauhurin esiin ottamista jo ensimmäisellä kenttätyöreissulla Peten kanssa. Näyttäessäni Petelle nauhuria ja kysyessäni sen käytöstä hän hieman ikään kuin ryhdistäytyi ja sanoi, että "voimmä tästä sulle oikeen haastattelunkin antaa". Tämä kommentti lisäsi epäilyksiäni nauhurin käytön suhteen, koska en halunnut rekkamiesten orientoituvan "haastatteluun". Myöhemmin kuitenkin otin nauhurin käyttöön, eikä kukaan tuntunut välittävän sen läsnäolosta suuremmin (ks. nauhurista lisää myöhemmin).

työn ”oikein” (lainmukaisesti) tekemistä, saatettaisiin minut silti rinnastaa samaan porukkaan työsuojeluviranomaisten ja muiden lakiasioita suunnittelevien byrokraattien kanssa. Näille ennakko-oletuksille oli mielestäni olemassa perusteita, kun ottaa huomioon työväenluokkaisten miesten ”teoreettista” työtä kohtaan osoittaman halveksunnan (esim. Willis 1977), ylempiin yhteiskuntaluokkiin ja päättäjiin kohdistuvan ”herravihan” (vrt. Kortteinen & Tuomikoski 1998, 131-132), rekkamiesten kokemuksen ”yhteiskunnan altavastaajan” –identiteetistä (Nehls 2003) sekä rekkamiesten negatiivisen suhtautumisen valtiollisiin kontrollitahoihin (Pettersson 2006; 2009).

Vaikka kuvittelin olevani tiedostava ja itse-reflektiivinen tutkija, olin sortunut ennakko-oletuksissani liiallisiin yksinkertaistuksiin ja luokka-stereotypisointiin (Skeggs 2004). Kenttätyön edetessä minusta nimittäin alkoi tuntua siltä, etteivät rekkamiehet vierastaneet akateemisuutta, yliopistomiestä tai tutkittavana olemista läheskään siinä määrin kuin aluksi ounastelin. Ensinnäkin moni miehistä oli kiinnostunut tietämään tarkemmin mitä oikein tutkin, miten kauan tutkimukseni kestää, mihin tähtäsin tutkimuksellani ja olinko saanut reissusta tarpeeksi irti. Useimmat vastasivat myöntävästi, kun kysyin mahdollisuutta päästä reissuun mukaan uudestaan ja jotkin ehdottelivat uutta keikkaa myös itse. Puhuimme myös yliopistomaailmasta, ja eräs kuljettaja alkoi tivaamaan minulta, miten saavutetaan professorin asema. Myöskin se, että sain toistakymmentä vastausta Rahtarit -lehden tutkimuskutsuun, jossa mainitsen tekeväni akateemista väitöskirjaa rekkamiehistä Jyväskylän yliopistoon, kertoo osaltaan rekkamiesten postitiivisesta suhtautumisesta tutkimuksentekoa kohtaan. En tietenkään voi varmuudella tietää sitä, miksi yhteydenottoja ei tullut enempää, miten Rahtarit -lehteä lukevat rekkamiehet yleisesti ottaen suhtautuivat ilmoitukseeni tai oliko maininta rekkakuski-isästäni juuri se ratkaiseva tekijä, joka sai miehet lopulta ottamaan yhteyttä. Tutkimukseen valikoituneiden rekkamiesten osalta minulle jäi kuitenkin vaikutelma, että maininta yliopistoon tehtävästä väitöskirjatutkimuksesta saattoi olla jopa yksi motivaattori osallistua tutkimukseen. Kirjoitin kenttämuistiinpanoihin seuraavan merkinnän: *”Kirjoitukseni Rahtarit -lehteen on tuottanut aika mukavasti tulosta. FATin kokouksen aikana minulle soitti ainakin kaksi kuskia ja illalla vielä kolmas. Sähköpostin välityksellä on tullut neljä yhteydenottoa. Varsinkin nämä pari ensimmäistä soittajaa vaikuttivat hyvin kiinnostuneilta. Tuntui, että heille on tärkeää saada osallistua ja että heitä kuunnellaan* (kenttämuistiinpanot 26.3.2013).” Luullakseni yksi syy osallistua väitöskirjatutkimukseen liittyi yliopisto-instituution ja väitöstutkimuksen kantamaan arvovaltaan: väitöskirjatutkimuksen kautta tiekuljetusalan asiat saataisiin tuotua paremmin julkisuuteen ja päättäjien tietoisuuteen. Muutamien rekkamiesten innostuneisuus ja vaikuttamisenhalu näyttäytyi pyrkimyksenä ohjeistaa minua tutkimuksessa huomioitavien asioiden suhteen. Esimerkiksi Pete, joka oli vaikuttamisyrityksissään kaikkein aggressiivisin, aloitti hytissä usein lauseensa, että ”nyt kun sä teet tätä tutkimusta…”, tai ”nyt sun kannattais..”, jonka jälkeen hän esitteli asioita joita minun olisi syytä huomioida. Toisaalta vaikutti myös siltä, ettei yliopistollinen väitöskirjatutkimus ollut kaikille informanteilleni painavin syy, tai syy ylipäätään olla tutkimuksessa mukana, vaan taustalla

saattoi vaikuttaa ihan vain uteliaisuus, juttuseuran kaipuu, vaihtelunhalu, kollegan ”painostus” tai halu ”jeesata poikaa” (Kortteinen 1992, 84) projektissa.

Lisäksi on todettava, etteivät rekkamiehet vaikuttaneet olevan lainkaan niin tietämättömiä tutkimuksen tekemisestä, että olisivat rinnastaneet minut lakeja suunniteleviksi virkamiehiksi, työsuojeluviranomaiseksi tai ammattiliiton edustajaksi. Pikemminkin tulkitsin rekkamiesten ajattelevan minua väylänä, jonka kautta kritisoida viranomaisia lakiasioihin ja työoloihin liittyvissä asioissa. Myös omalla toiminnallani lienee vaikutusta siihen, ettei rinnastamista päässyt syntymään, sillä välillä heittäydyin lakiasioissa tietämättömäksi ja aloin kysellä ”tyhmiä”. Saatoin esimerkiksi ihmetellä miksi tavarat pitää sitoa tietyllä tavalla, tai miksi autoissa on maksiminopeutta säätävät rajoittimet. En toiminut näin pelkästään yrittääkseni tehdä eroa viranomaisiin, vaan halusin yksinkertaisesti saada aikaan keskustelua asioista. Myös pelkoni siitä, että nauhurin käyttö hytissä jotenkin tukkisi rekkamiesten suut, tai muuttaisi heidän toimintaa ”salonkikelpoisemmaksi” osoittautui monelta osin vääräksi. Yleisesti ottaen vaikutti siltä, ettei nauhurin olemassaoloa kojelaudalla edes muistettu, eikä siihen kiinnitetty juurikaan huomiota – lukuun ottamatta muutamia tilanteita, joissa nauhuri tuntui toimivan sytykkeenä kriittiselle puheelle. Esimerkiksi yksi informanteistani alkoi nauhurinkäytöstä kysyttäessä puhumaan siitä, kuinka hänellä ei ollut mitään salattavaa tai syytä mielistellä ketään. Tämän jälkeen hän haukkui ja kirosi Liikenteen turvallisuusvirastossa (Trafi) työskentelevät virkamiehet ja tutkijat. Samalla oli kuitenkin myös selvää, etteivät informanttini hahmottaneet ”tutkijan” ja ”tutkittavan” rooleja siten kuin itse niitä tutkijana hahmotin. Positioni ”tutkijana” tuntui usein liikkuvan jossain sihteerin, toimittajan, salapoliisiin ja rekkamiesten edunvalvojan välimaastoissa, kun taas rekkamiehet itse asemoituivat tietopankkeina, jotka kertoivat miten asiat ”oikeasti” olivat (vrt. Ruusuvuori & Tiittula 2009, 22-23, 33). Taitoani tarvittiin lähinnä rekkamiesten kertomien ”oikeiden” asioiden muistamiseen, kirjaamiseen ja kirjoittamiseen. Vuorovaikutustilanteen luonne ”oikean” tiedon siirtämisenä tuli esiin myös siinä, miten osa harmistui kun ei muistanut jotain asiaa, tai ei kyennyt sanomaan miten asia oikein oli. Jotkut informanteistani puolestaan antoivat ymmärtää, ettei ihan keneltä tahansa kannata kysellä, koska osa kuskeista liioittelee asioita, ei tiedä tai antaa ”väärää” tietoa. Roolinjakomme myötä minulla katsottiin kuitenkin olevan ylivoimaista tiekuljetusalan asiantuntijuutta verrattuna muihin akateemisiin ihmisiin. Parikin rekkamiestä ilmoitti haluavansa nähdä sen ihmisen, joka väitöstilaisuudessa *väittelee* kanssani tiekuljetusalan asioista.

Tutkija ei siis voi etukäteen tietää millaisia positioita hän kentällä saa, tai miten positiot muuttuvat eri tilanteissa (ks. myös Ojajärvi 2015; Tolonen 2001, 63–64). Selvää kuitenkin on, että tutkijan ja tutkittavien väliset positioitumiset ja ennakkokäsitykset viitoittavat tutkimustilanteen vuorovaikutusta sekä sitä, mitä (asioita) kenttä- ja haastattelutilanteissa puhutaan ja miten puhutaan (ks. Ruusuvuori & Tiittula 2009). Tämä taas luonnollisesti vaikuttaa siihen, millaista tietoa tutkimuksessa tuotetaan. Olen vasta kenttätyön tekemisen jälkeen heränny miettimään, että oliko akateemisuuden häivyttäminen tai rekkakuskin poi-

ka -position käyttäminen sittenkään sen ”parempi” ratkaisu aineiston- ja tiedontuotannon kannalta kuin se, että olisin eri käänteissä korostanut tutkijuuttani tai tuonut sen esiin avoimemmin ja rohkeammin. On esimerkiksi ihan aiheellista kysyä jättivätkö rekkamiehet mahdollisesti kertomatta minulle jotain työhön liittyviä asioita ja yksityiskohtia, koska olettivat minun rekkamiehen poikana olevan jo perillä näistä asioista? Tai korostivatko he vastaavasti jotain tiettyjä asioita juuri siksi, että olin rekkamiehen poika? Olisinko saavuttanut seikkaperäisempiä selityksiä työstä, jos olisin esiintynyt ”akateemisemmin” tai jättänyt kertomatta rekkakuskin poika taustastani? Oma tuntumani on, etteivät rekkamiehet kentällä oloni aikana koko ajan aktiivisesti ajatelleet tai muistaneet taustaani rekkamiehen poikana, ja siten miettineet jokaista puheenvuoroaan tätä taustaa vasten tai tämä tausta mielessään. Rekrytointivaiheessa maininta taustastani on saattanut tehdä minusta helpommin lähestyttävän, mutta kenttätilanteissa olemukseni tuskin koko ajan muistutti informanteilleni taustastani rekkamiehen poikana. Rekkakuskin poika-position merkitystä on siten helppo myös ylikorostaa. Lisäksi rekkahommat ovat luonteeltaan niin erilaisia, ettei yhden rekkamiehen kuljetustehtäviin tutustuminen vielä takaa sitä, että ymmärtäisi toisenlaisia kuljetustehtäviä. Pelkkä yleinen viittaus isäni ammattiin ei siis anna informanteilleni riittäviä perusteita olettaa, että olisin perillä juuri heidän ajotehtävän yksityiskohdista. Toisaalta kysymykseen vastaaminen on hankalaa jo pelkästään siksi, etten rekanajoon liittyvän oman esiymmärrykseni vuoksi osaa välttämättä ihmetellä sitä, mikseivät rekkamiehet puhuneet jostain asiasta (enempää) tai miksi he puhuivat juuri jostain tietystä asiasta. Olin taustani vuoksi ehkä osin sokea sille miten itse puhuin ja toimin, ja mihin kiinnitin huomiota. Minun ei esimerkiksi tarvinnut erikseen kysellä mitenpäin elintarvikerullakkoa kannattaa työntää, vaan tiesin sen jo ennen kuin tartuin rullakkoon. Esiymmärrys rekanajosta näkyi siten pienissä eleissäni, sanoissani ja toimissani, joka puolestaan varmasti vaikutti siihen, milloin ja millaisista asioista rekkamiehet kokivat tarpeelliseksi ohjeistaa minua tai milloin itse koin tarvetta kysyä ja synnyttää keskustelua.

Kysymys siitä miten minuun kentällä suhtauduttiin, miten minulle puhuttiin tai mitä minun oletettiin tietävän rekanajosta, ei nähdäkseni jäsenny kuitenkaan vain tutkijuuteni, keskiluokkaisuuteni tai rekkakuski-isä -taustan kautta, vaan myös (oletetun) mies-sukupuoleni kautta. ”Miehen” sosiaaliseen sukupuolikategoriaan kuuluminen saattoi ”näkyä” kentällä hyvin nopeasti jo pelkkien ruumiillisten merkkien perusteella ”päältäpäin”, kun taas luokka-asemani, tutkijuuteni tai taustani rekkamiehen jälkeläisenä oli paljon vaikeammin luettavissa suoraan habituaalisista merkeistä. Sikäli kun tulin ylipäätään tunnistetuksi tutkijuudesta tai rekkakuskin jälkeläisyydestä, luulen näyttäytyneeni kentällä nimenomaan *mies*puolisena tutkijana ja *mies*puolisena rekkamiehen jälkeläisenä. Samanaikaisesti on kuitenkin myös niin, että juuri mies-sukupuolena olin kentällä ikään kuin huomaamaton. Vaikka toimin kentällä keskiluokkaisena tutkijana (toki näitä merkkejä aktiivisesti häivyttäen), toimin samalla miehenä miesvaltaisessa ympäristössä. Tässä mielessä läsnäoloni kentällä vastasi tilanteen ”normaalia” sukupuolittunutta asetusta. Ehkä maskuliinisuuden perfor-

mointini (Butler 2006) kenttätilanteissa myötäili myös siinä määrin konventionaalisia sukupuolinormeja, etten tullut miehenä kyseenalaistetuksi, enkä sukupuolena merkille pantavaksi. Jos olisin ollut nainen vastaavassa tilanteessa, minua olisi luultavasti *ajateltu* sukupuoleni kautta, eli toimintaani ja olemistani olisi hahmotettu tiedostetummin *sukupuolellisena* toimintana ja olemisena (vaikka se oli sitä nytkin). En tiedä olenko arvailuissani turhan suoraviivainen jos väitän, että naisena sisäänpääsyni kentälle olisi ollut kuoppaisempi. Vaikka joissakin tilanteissa naiseudesta olisi toki saattanut olla myös etua kentälle pääsyssä, naisena kykyni tutkia rekkamiehiä ”elämällä rekkamiehen elämää” olisi luultavammin kyseenalaistettu herkemmin kuin miehenä (vrt. nainen tutkimassa miehiä armeijassa, Ojajärvi 2015; vrt. naiset tutkimassa palomiehiä, Harrison & Olofsson 2016). Osa informanteistani esimerkiksi katsoi, ettei rekkakuskin työ oikein sovellu naisille, koska se on ”likaista”, ”paskasta”, ”raskasta” ja työ sisältää paljon kotoa poissaoloa (vrt. esim. Cockburn 1983; Kanter 1977; Wright 2016). Joidenkin mielestä nämä olivat myös syitä naisten vähäiseen määrään rekanajossa. Luulen, että myös tutkijan tapauksessa samankaltaisia epäilyksiä kyvystä reissata rekkamiesten matkassa olisi saatettu kohdistaa herkemmin naiseen kuin mieheen. Esimerkiksi omalla kohdallani kenttäolosuhteissa pärjäämistä ei juuri epäilty, ainakaan eksplisiittisesti. Haukottelulleni saatettiin naurahtaa, mutta minulta ei kysytty jaksanko varmasti valvoa tai haluanko ottaa väsymykseeni nokoset. Minulta ei myöskään tiedusteltu miten lapseni pärjää kun olen reissussa useamman päivän, haittaako jos en pääse kolmeen vuorokauteen suihkuun ja ehostautumaan, tykkäänkö syödä eväinä lihapitoisia eineksiä ja grillimakkaraa, tai onnistuuko minulta renkaalle kuseminen? En siis usko, että nämä työolosuhteisiin liittyvät kysymättä-jättämiset selittyisivät yksistään isäni rekkakuski-taustalla, vaan luulen myös sukupuolella olleen vaikutusta siihen mitä minun tutkijana oletettiin kenttäolosuhteissa sietävän ja osaavan.

Kenttätöiden tekeminen käytännössä

Etnografian tekemisen haastavuus liittyy erityisesti siihen, että ”kenttä” on epämääräinen, moneen suuntaan avautuva, moniulotteinen, ja siten täynnä erilaisia aistihavaintoja stimuloivia ärsykkeitä. Tutkimuskentällä havainnot eivät synny vain jonkin etukäteisjärkeilyn kautta, kyselemällä valmiiksi mietittyjä kysymyksiä ja kuuntelemalla tutkittavien vastauksia, vaan kenttätilanteissa tutkija käyttää havaintojen tuottamiseen itseään ja ruumiinsa kaikkia aisteja mahdollisimman paljon (Honkasalo 2008, 5, 8). Etnografinen aineiston- ja tiedontuotantoprosessi vaatiikin tutkijalta kokonaisvaltaista läsnäoloa sillä ”epistemisellä” hetkellä kun aistinvarainen kokemus muuttuu tiedostetuksi havainnoksi ja edelleen kenttämuistiinpanoksi (Gould 2016, 13-15). Omassa kenttätyössäni suurin osa ajasta vietettiin rekkamiehen kanssa auton hytissä istuskellen, ulos auton ikkunasta katsellen ja erinäisistä asioista jutustellen. Tämä tarkoittaa sitä, että myös valtaosa tutkimustehtävän kannalta relevanteista havainnoista on tästä paikasta käsin tuotettua puhetta ja keskustelua. Asetelman ero perinteisempään (teema)haastatteluun nähden oli erityisesti siinä, ettei kes-

kustelumme ollut jossain työpaikan takahuoneessa, kahvilassa tai yliopistolla tapahtuva *työstä eristetty* tilanne, vaan keskustelumme tapahtui niin sanotusti työn tuoksinassa ja usein jonkin konkreettisen työtilanteen generoimana. Keskustelu auton hytissä saattoi kehkeytyä milloin mistäkin kentällä yhdessä näkemästämme ja kokemastamme havainnosta, kuten esimerkiksi aikaisemmasta (tai tulevasta) lastauksesta/purkauksesta, kuorman sitomisesta, terminaalityöntekijöiden toiminnasta, kuoppaisesta tiestä, ajoneuvopäätteeseen tai työpuhelimeen tulleesta viestistä, ajopiirturikiekon täytöstä, vastaantulevasta rekkaautosta, poliisin tutkasta, ohittamastamme taukopaikasta, rekkamiehen tekemistä eväistä, oudosta äänestä ja hajusta autossa, tai vaikka edessämme törttöilevästä henkilöautosta. Kutsunkin rekan hytissä rekkamiesten kanssa käytyä sananvaihtoa mieluummin avoimeksi kenttäkeskusteluksi kuin ”haastatteluksi” (vrt. Tiittula & Ruusuvuori 2009, 11-12), sillä vuorovaikutuksemme perustui enemmän yhteisten kenttäkokemusten ja -tilanteiden välityksellä tapahtuneeseen improvisointiin, kuin jonkin ennakkoon mietityn kysymyspatteriston tai teema-sapluunan (tiukkaan) noudattamiseen (Gobo 2008, 191). Olin toki miettinyt erilaisia työhön liittyviä teemoja myös etukäteen – varsinkin aikaisempien kenttäkokemusten pohjalta, mutta teemoista suoraan kysyminen ei useinkaan tuottanut yhtä hedelmällistä keskustelua kuin teemojen ”puolivahingollinen” tai epäsuorempi käsittely. Keskustelua teemoista syntyi kaikkein parhaiten juuri sillä hetkellä – tai sen jälkeen, kun olimme harjoittaneet tiettyyn teemaan liittyvää toimintaa. Esimerkiksi rekanajon teknologisesta kontrollista oli helppo kysyä tilanteessa, jossa kuljettaja asensi digikorttiaan digipiirturiin tai kun kuljettaja syötti kolli-tietoja ajotietokoneeseen. Niin ikään hytissä lastauksen tai purun jälkeen oli luontevaa kysellä tarkemmin siitä miksi lastaustilanteessa toimittiin kuten toimittiin. Usein kuljettajat kommentoivat tilanteita myös omaalottaisesti, jolloin minun oli helppo tarttua siihen miksi jokin tilanne koettiin sellaiseksi kuin koettiin, ja usein jokin partikulaari lastaustilanne johti myös laajempaan keskusteluun erilaisista kuormista ja kuljetustehtävistä. Tällainen ”oppipojan” roolista käsin tapahtuva kenttätyöskentely mahdollisti siis sen, että informantit pystyivät samanaikaisesti kertomaan siitä kyseisestä työtapahtumasta jota olivat tekemässä, samalla kun itse kykenin vangitsemaan tutkittavien työtehtävästä tekemiä tulkintoja ja kokemuksia (Wadel 2015, 89). Mikäli jokin etukäteen mietitty teema ei tullut käsitellyksi edellä kuvatuin keinoin tai käsittely jäi jotenkin vajavaiseksi, kysyin asiasta suoraan. Useita tunteja kestävän hytissä istuskelun etuna olikin se, että samoja asioita pystyi nostamaan esiin useissa erilaisissa yhteyksissä.

Kenttätilanteissa ei joudu tekemään valintoja vain sen suhteen mitä kysyy, tai mihin asioihin ja tutkittavien puheenvuoroihin reagoi (ja miten), vaan myös sen suhteen millaisiin väleihin ja tilanteisiin kentällä menee ja mihin jättää menemättä (Tolonen 2001, 31-42). Valintojen tekemiselle ei ole olemassa juuri muuta yleispätevää neuvoa kuin se, että etnografisen tutkimuksen tekijältä vaaditaan avointa mieltä ja heittäytymistä vaikeasti ennakoitaviin kenttätilanteisiin (Atkinson ym. 2007; Gould 2016, 15; Spradley 1980). Omassa kenttätyössäni olin hankalien valintojen edessä erityisesti silloin kuin toimimme purku- ja

lastauspaikoilla. Vaikka noudatin suurimmaksi osaksi jo aikaisemmin mainitsemaani ”perässä kulkemisen” periaatetta (Kusenbach 2003), en kuitenkaan aina johdonmukaisesti seurannut rekkamiehiä kun he poistuivat auton hytistä ulos. Lastaus- ja purkutilanteissa poistuin hytistä yleensä aina, mutta en juossut joka kerta perään kun rekkamies lähti kiikuttamaan rahtikirjaa toimistolle, poistui sulkemaan/avaamaan peräovia, tai kun hän meni kiinnittämään/irrottamaan peräkärryän vetoaisaa. Perustelin ratkaisua sillä, että olin mielestäni nähnyt vastaavia tilanteita kentällä jo riittämiin, enkä katsonut esimerkiksi peräovien sulkemista koskevan lisähavainnoinnin tuovan mitään olennaista lisäarvoa työlleni. Lisäksi näin rekkamiesten hytistä poistumiset mahdollisuutena täydentää muistiinpanojani joko kirjoittaen, tai nauhalle sanellen. Joskus rekkamiesten hytistä poistumiset tapahtuivat kuitenkin niin yllättäen ja nopeasti, etten juuri ehtinyt tai osannut miettiä valintojani sen kummemmin, vaan toimin intuitioani ja rekkamiesten ehdotuksia seuraten. Esimerkiksi silloin tällöin papereiden haku- ja vientitilanteissa rekkamiehet saattoivat kysyä minua mukaan, mutta joskus he vain ilmoittivat menevänsä viemään papereita. Välillä taas syytä autosta poistumiseen ei ilmoitettu, tai se ilmoitettiin niin viime tipassa, etten edes kerennyt kysyä minne mies on menossa ja voinko tulla mukaan. Menemättä jättämisten kääntöpuolena oli kuitenkin se, että minulta saattoi jäädä tavoittamatta jotain kiinnostavaa työtä koskevaa tietoa. Kyse ei ollut vain siitä ymmärsinkö miten vaikkapa peräovet suljetaan, vaan siitä että työn tuoksinassa saattoi kuulla myös sellaisia näkemyksiä, kokemuksia ja tulkintoja työstä, joita muuten ei helposti kuulisi (ks. Wadel 2015). Jokaista rekkamiehen hytistä poistumista systemaattisesti matkimalla olisin luultavammin saanut vieläkin paremman käsityksen rekanjon ruumiillistuneesta luonteesta. Esimerkiksi paljon jakoja ja noutoja sisältävät kuljetustehtävät *näyttivät* fyysisesti raskailta jo pelkästään siksi, että rekkamiehet joutuivat liikkumaan edestakaisin hyttiin ja ulos lukuisia kertoja päivässä (ks. tutkimusartikkeli III).

Vaikka puhun tässä tutkimuksessa erikseen avoimesta kenttäkeskustelusta, havainnoinnista ja osallistuvasta havainnoinnista, ei näiden metodien välille ollut aina kuitenkaan helppoa tehdä selkeää eroa. Toki esimerkiksi sellaiset tilanteet, joissa keskustelimme vaikkapa yleisesti tiekuljetusalan muutoksesta tai työn vaikutuksesta vapaa-aikaan, oli kohtalaisen helppo mieltää kenttäkeskusteluiksi. Mutta entä tilanne, jossa informanttini esittelee minulle auton hytissä olevaa teknologiaa ja minä kyselen siihen liittyviä kysymyksiä? Kyse on mielestäni sekä havainnoinnista että kenttäkeskustelusta, mutta tilanteen voi katsoa muuttuvan enemmän kenttäkeskusteluksi siinä vaiheessa, kun rekkamies ei enää esittele edessämme olevaa tiettyä ajotietokonetta, vaan siirtyy puhumaan rekanajoon liittyvästä teknologiasta yleisemmin.

Myöskään havainnoinnin ja osallistuvan havainnoinnin välinen ero ei ollut selkeä. Tim Ingold (2014, 387-388) puhuu etnografian ontologisesta sitoutumisesta, jonka mukaan havainnointia ei voi olla olemassa ilman jonkinlaista osallistumista maailman menoon – tutkija ei siis ole irrallaan tai eristyksissä siitä maailmasta jota havainnoi. Vaikka en osallistunut rekka-auton ajamiseen, vaan istuin hytissä apukuskin paikalla rekkamiesten toimintaa seuraillen ja sa-

malla työstä ja muista asioista keskustellen, tulin kuitenkin jollain tavalla osallistuneeksi rekkamiesten maailman menoon. Läsnäoloni ja jutteluni vaikutuksesta kuski kenties tunsi olonsa pirteämmäksi tai valppaammaksi verrattuna siihen, etten olisi istunut apukuskin paikalla lainkaan (toki kuljettaja olisi saattanut käyttää muita virkistyskeinoja, kuten soitella matkapuhelimella). Pari kertaa löysinkin itseni tilanteesta, joissa tehtäväni oli pidellä kuljettajaa hereillä. Havainnointia ja osallistuvaa havainnointia analyyttisemmin arvioitaessa käy kuitenkin selväksi, että osallistumisessa on merkittäviä aste-eroja. Jos esimerkiksi ajan itse rekka-autoa, jota en siis tehnyt, osallistun rekkamiesten maailman menoon eri tavalla verrattuna siihen, että vain istuisin apukuskin paikalla. Tai jos työnnän elintarvikerullakoita kuormatilaan, jota siis myös tein, on osallistumiseni erilaista verrattuna siihen, että katsoisin lastaustapahtumaa vierestä. Mitä tahansa tutkittavien maailman menoon osallistumista ei siis tulisi kutsua osallistuvaksi havainnoinniksi – tai ainakin tutkijan tulisi eksplikoida millaisesta osallistumisesta on kyse (Wadel 2015, 87-91). Tämä on tärkeää, koska osallistumisen luonne vaikuttaa vääjäämättä siihen millaista tietoa tulemme tuottaneeksi. Havainnoinnin eli sivusta seuraamisen tai perässä kulkemisen avulla tutkija voi esimerkiksi nähdä ja kuulla miten työ tehdään, mutta työn varsinaisen tekemisen tai ”mukana työskentelyn” avulla tutkija voi saada käsityksen myös siitä miltä työ *tuntuu* (Wadel 2015, 89-90, 94). Vaikkei osallistumiseni rekanajoon ollut kokonaisvaltaista ruumiillista uppoutumista siinä mielessä, että olisin tehnyt itse kaikki samat työtehtävät kuin rekkamies, sain yövalvomisten, hyttielämän ja tavarakollien lastaamisen kautta kuitenkin myös kehollista tietoa (Parviainen 2006; Tiili 2016) siitä miltä työ konkreettisesti tuntui (ks. tutkimusartikkelit I & II).

3.4 Tutkimusaineiston analyysit

Tämän väitöskirjan osatutkimuksissa toteutetut analyysit poikkeavat toisistaan riippuen kunkin osatutkimuksen tavoitteista. Erilaisille teoreettisille ideoille perustuvien analyysitapojen tarkoituksena oli tavoittaa niin rekkamiesten työn ja rekkamieheyden rakentumiseen liittyviä samankaltaisuuksia, kuin myös erottautumisen elementtejä. Ensimmäisessä artikkelissa (I) lähestyin työtä ajallisten rytmihäiriöiden kautta, toisessa (II) erityisesti työ- ja kuljetusprosessin muutoksen kautta, ja kolmannessa (III) työntekoa jäsentävien materiaalisuuksien kautta. Kaikille osatutkimusten analyyseille on yhtenäistä kuitenkin se, etteivät ne alkaneet vasta Atlas.ti -analyysiohjelmaan viedyn litteroidun tekstiaineiston ääreltä, vaan aloitin datan raaka-analyysin jo ensimmäiseltä kenttätyöreissulta. Koska tutkimustani ei ohjannut mikään yksi tietty tarkasti määritelty ja etukäteen lukittu teoreettis-metodologinen idea, nostivat kenttähavainnot jatkuvasti esiin uusia kysymyksiä, tulkintoja, analyysi-ideoita ja yhteyksiä erilaisiin teoreettis-metodologisiin näkökulmiin. Kuten jo edellä mainitsin, mitä pidemmälle kenttätyöni eteni, sitä enemmän aloin saada inspiraatiota analyysiini *käytäntöjen* tutkimisesta tai *käytäntöteoreettisesta* lähestymistavasta (ks. käy-

täntöteoriasta yleisesti esim. Nicolini 2012; Reckwitz 2002a; Schatzki 2001; Turner 1994). Käytäntöteoria yhdessä etnografisen tutkimusotteen kanssa mahdollisti sen, että kykenin siirtämään analyyttista katsettani työtä tekevästä rekkamies-yksilöstä ja hänen kulttuurisesta merkityksenannosta enemmän kohti rekkamies-yksilön työntekoa muotoavia ajallisia (Pantzar & Shove 2010) ja sosiomateriaalisia (Orlikowksi 2007; Gherardi 2015) ehtoja, sekä sitä miten työnteko rakentuu rekursiivisesti suhteessa näihin tilanteisiin ehtoihin.

Työn rytmianalyysi

Ensimmäisen osatutkimuksen, ”Rekkamiesten työn rytmihäiriöt” (Aho 2015), analyysissa tavoitteenani oli tunnistaa rekkamiesten työssä ilmeneviä rytmejä sekä niiden muotoutumisen periaatteita. Noudatin analyysin tekemisessä Lefebvren (2004) rytmianalyysin metodologista oppia, jonka mukaan rytmit paljastuvat suhteessa toiseen, itselle vieraaseen rytmiin. Lefebvren (2004, 27-28) mukaan vieraiden rytmien tunnistaminen edellytti sitä, että tutkija on itse elänyt ja kokenut tutkimuskohteen arkea. Tässä mielessä etnografinen lähestymistapa sopi rytmien tunnistamiseen hyvin (ks. myös Rantala 2015, 93). Samalla oli kuitenkin varottava totuttamasta itseään liikaa tutkimuskohteen arkeen, koska rytmien tunnistaminen vaati myös kykyä astua niistä ulos (Lefebvre 2004, 88). Luulen onnistuneeni pitämään tutkimuskohteeseeni sopivaa etäisyyttä, sillä koin rekkamiesten työaikataulujen mukaan elämisen, kuten yöllä valvomisen, autossa ruokailemisen, parkkipaikoilla nukkumisen ja omista säännöllisistä iltaharrasteista luopumisen olevan aivan jotain muuta kuin mihin olin omassa arjessani tottunut. Arkeni noudatti pääosin ”normaalia” 9-17 -työaikanormia (Pääkkönen & Hanifi 2011), joka tuntui (rytmillisesti) kovin erilaiselta kuin kuljettajien kanssa viettämäni ”rekkamiehen arki”. Tässä mielessä etnografinen rytmianalyysi alkoi jo kentältä, kenttätilanteita ruumiillisesti elämällä ja kokemalla.

Aineiston keräämisen jälkeen analyysi eteni niin, että aluksi koodasin itse litteroimaani aineistoa Atlas.ti-ohjelmaa hyödyntäen. Etsin aineistosta rekkamiesten työntekoa ja samalla koko arkea konstituoivia ajallisia kiintopisteitä. Nämä kiintopisteet muodostuivat niistä kellonajoista ja vuorokaudenajoista, kun lähdimme kuljettajien kanssa töihin, sekä niistä hetkistä kun palasimme töistä kotiin tai lähtöpaikkaan. Huomasin näiden kiintopisteiden ajallisen välin (syklin) vaihtelevan kuljettajan työtehtävästä riippuen 10 tunnista aina jopa 4 vuorokauteen, jonka perusteella muodostin kaksi kuljettajakategoriaa: ”reissukuskit” ja ”vuorokuskit”. Edellisillä ei ollut työn luonteen vuoksi mahdollisuutta viettää vuorokausilepoa kotona, vaan työ sitoi heitä autoon useammiksi vuorokausiksi kerrallaan. Jälkimmäiset taas viettivät vuorokausileponsa pääsääntöisesti kotona. Vertailin ja tarkastelin näitä töihin lähtö- ja töistä paluuajankohtia ja niiden vaihteluita suhteessa rekkamiesten kuvailemiin työn ulkopuolisiin ajallisiin kiintopisteisiin, kuten kavereiden, työkavereiden ja perheenjäsenten aikatauluihin, yhteiskunnan tarjoamiin palveluaikatauluihin, sekä erityisesti myös suhteessa omiin päivittäisiin aikatauluihini. Nämä työn ulkopuoliset ajalliset kiintopisteet näyttivät noudattavan pääosin yhteiskunnan ns. ”normaali-

rytmiä" tai suomalaisväestön arkea jäsentäviä kollektiivisia "yhdeksästä viiteen rytmejä" (Pääkkönen & Hanifi 2011; ks. myös Anttila ym. 2015). Näitä ajallisia kiintopisteitä toisiinsa suhteuttamalla rakentui siten tutkimuksen kaksi päärytmitä, *yhteiskunnan rytmi* ja *työn rytmi*. Pantzarin ja Shoven (2010) ajatuksia seuraten, aloin tarkastella tarkemmin yhteiskunnan rytmin ja työn rytmin välisiä suhteita käytäntöjen dynamiikan näkökulmasta. Kiinnitin huomiota esimerkiksi sellaisiin aineistokohtiin, joissa rekkamiehet kertoivat nukkumiskäytäntöjensä ja muun perheen kotikäytäntöjen kohtaamisista. Olin kiinnostunut siitä, missä määrin nämä käytäntöjen kohtaamisissa syntyvät rytmit ovat harmoniassa, vai synnyttävätkö ne Lefebvren (2004) kuvaamia "rytmihäiriöllisiä" (arrhythmia) tilanteita? Samalla huomasin, että käytäntöjen dynamiikassa ja rytmien yhteentörmäyksissä oli eroavaisuuksia sen mukaan työskentelikö informanttini reissukuskina vai vuorokuskina. Aloin lukea aineistoa yhä enemmän tämän eron näkökulmasta.

Tämän jälkeen siirryin työn rytmin ja yhteiskunnan rytmin välisen suhteen analysoimisesta työn rytmin *sisäisen* logiikan tarkasteluun. Koska vuoro- ja reissukuskien töihin lähdön ja töistä paluun ajankohdat määrittyivät purku- ja lastauspaikkojen aikataulujen, etäisyyksien ja tiheyden mukaan, rakensin koodin "asiakkaan aika". Tämän koodin alle listasin myös firmojen ja terminaalien omat ajalliset käytänteet, kuten firmojen tavaranvastaanottoajat, ruuhkat firmoissa/terminaaleilla sekä työntekijöiden tauot. Edelleen Pantzarin ja Shoven (2010) käytäntöteoreettisia ajatuksia soveltaen koodasin purku- ja lastuspaikkojen tavaramäärästä johtuvaa tilan puutetta, lastauslaitureiden kuntoisuutta ja sijaintia sekä tavarankäsittelyyn kuluvaa aikaa koodilla "ajan materiaalisuus". Tavaran odottelua, kuormaa koskevia muutoksia, liikenneruuhkia ja kuljettajan ajokaverin reitillä kokemia viivytyksiä koodasin nimellä "logistiikan häiriö". Muodostin työn sisäistä rytmiä rakentavia osasia yhdistelemällä ja erottelemalla lopulta kuljettajan työn *sisäistä* rytmiä kuvaavan alakäsitteen, "logistiikan rytmin". Kuljettajien tauko- ja lepojaksojen ajoittumista, kestoa ja järjestystä tarkastelemalla muodostin toisen työn *sisäistä* rytmiä kuvaavan alakäsitteen, "juridisen rytmin". Sitten kohdensin huomioni logistiikan rytmin ja juridisen rytmin välisen suhteen analysoimiseen kuljettajien kokemusten näkökulmasta. Jälleen Lefebvreä (2004) hyödyntäen kysyin, missä määrin kuljettajat kokevat logistiikan rytmin ja juridisen rytmin olevan harmoniassa keskenään?

Työn muutos ja kunniallinen rekka(työ)mieheys

Toisessa osatutkimuksessa, "Driving through neoliberalism – Finnish truck drivers constructing respectable male worker subjectivities" (Aho 2018), analyysin painopiste muuttui työkäytäntöjen ajallisuuksien ja rytmien tunnistamisesta kohti miesten sukupuolisuuden tarkastelua. Tavoitteenani oli identifioida rekkamiesten tuottamista selonteoista niitä lausumia ja strategiota, joita hyödyntäen ja joihin tukeutuen rekkamiehet rakensivat *kunniallista* rekka(työ)työmieheyttä (ks. luku 2.1). Analyysin teoreettis-metodologinen idea kiteytyi siihen, miten rekkamiesten perinteisesti arvossa pitämät ammatti-ideaalit, kompetenssit ja käytännöt säilyttävät arvonsa kunniallisen rekka(työ)työmieheyden rakentamisen resurs-

seina kun tiekuljetusala muuttuu. Varsinainen kimmoke analyysille nousi kuitenkin empiirisistä havainnoista. Kiinnitin kentällä ja myöhemmin aineistoa lukiessani huomiota siihen, kuinka osalla rekkamiehistä oli taipumus vertailla nykyisiä työkäytäntöjään aikaisempiin, lähinnä 1980-, 1990- ja 2000-luvulla vallinneisiin työkäytäntöihin. Tätä puhetta jäsensi nykyisten ja aikaisempien työkäytäntöjen välinen kontrasti ja muutos erityisesti suhteessa työn itsemääräämisoikeuteen. Muutoksesta ei puhuttu vain kysyttäessä, vaan myös ilman suoraa kysymystä alan muutoksesta. Se miksi muutospuhetta ylipäätään ilmeni selittynee osin sillä, että informanttini sattuivat olemaan suhteellisen varttuneita ja kokeneita rekkamiehiä, jotka olivat nähneet alaa pitkään (ja juuri siksi heiltä oli myös luontevaa kysyä alan muutoksesta). Kiinnostavaa muutospuheessa oli muutoksen sisältö, mutta myös se tapa jolla muutokseen reagoitiin. Osa miehistä tuntui olevan ärtyneitä esimerkiksi siitä, että nykyisen teknologiavetoisen reaaliaikaisen seurannan vuoksi rekkamiehille pystyttiin sälyttämään lisää kuljetustehtäviä, jonka lisäksi kuljetustehtävien suorittamista pystyttiin myös paremmin valvomaan. Asia oli tulkittavissa niin, että aikaisemmin työnteko oli ollut jollain lailla vapaampaa logistisesta kontrollista.

Bourdieun (Bourdieu & Wacquant 1995/1992) habituksen ja kentän käsitteitä soveltaen aloin suhteuttaa rekkamiesten selontekoja tiekuljetusympäristössä tapahtuneita muutoksia vasten. Luin muutospuhetta yhtäältä kuvauksina siitä, millaista työ on ollut ja millaista se on nyt, sekä toisaalta kuvauksina siitä, miten rekkamiehet yrittävät säilyttää arvokkuutensa työmiehenä muuttuneissa olosuhteissa. Bourdieun kenttämetaforan ajatusta väljästi hyödyntäen hahmotin tiekuljetusalan talouden kenttään kuuluvana alakenttänä tai osakenttänä, jolle on ollut viime vuosikymmeninä ominaista taloudellinen, logistinen, teknologinen ja juridis-institutionaalinen muutos (ks. luku 1.4.). Ajattelin toimintaympäristön muutoksen vaikuttaneen myös niihin hiljaisesti muotoutuneisiin tapoihin, joilla työtä on totuttu tekemään. Edelleen Bourdieun habituksen käsitettä hyödyntäen luin rekkamiesten selontekoja osoituksina heidän habitusten generoimista luokkaistuneista ja sukupuolittuneista tavoista (Bourdieu 1984; Nixon 2009; Skeggs 1997) reagoida muuttuneeseen tilanteeseen. Esimerkiksi ”päivittelevä” puhe logistisen kontrollin lisääntymisestä suhteessa aikaisempien työkäytäntöjen autonomisuuteen viittasi siihen, ettei rekkamiesten habitus ollut täysin sopeutunut tiekuljetuskentän muuttuneisiin olosuhteisiin. Myös voimistunut ajo- ja lepoaikojen kontrollointi herätti rekkamiehissä vastustusta, mutta toisaalta myös kritiikkiä aikaisempia alan työ- ja toimintatapoja kohtaan. Aloin pohtia, missä määrin vakiintuneet työnteon tavat ja kompetenssit olivat kehittymässä omaan habitukseen nähden epäedulliseen suuntaan (vrt. Bourdieu & Wacquant 1992, 98-100). Olivatko ammatilliset kompetenssit menettämässä potentiaaliaan validina resurssina rakentaa kunniallista rekka(työ)työmieheyttä, vai avasiko työkäytäntöjen muutos uusia väyliä kunniallisen rekka(työ)työmieheyden rakentamiseen? Habituksen käsitteellä yritin siis tavoittaa sitä, missä määrin tämän päivän rekanajo kutsuu rekkamiehiä toistamaan sellaisia työkäytäntöjä ja ammatillisia dispositioita, jotka tuntuvat omaan luokkaperustaiseen ja sukupuolittuneeseen habitukseen nähden luontevilta ja houkuttelevilta.

Analyysi kunniallisesta rekka(työ)mieheydestä jakaantui kahteen osaan siten, että ensimmäisessä osassa käsittelin kunniallisen rekka(työ)työmieheyden rakentumista suhteessa rekanajon työprosessiin liittyviin muutoksiin. Analyysin toisessa osassa laajensin tarkastelua varsinaisen työprosessin ulkopuolelle. Tavoitteena oli tunnistaa niitä työprosessin ulkopuolelle sijoittuvia, mutta edelleen työntekoon liittyviä puheenvuoroja ja teemoja, joissa rekkamiehet ottivat jollain tavalla kantaa ammattinsa ja työnsä arvokkuuteen. Tätä ideaa ruokki erityisesti aikaisemman rekkamiesten työkulttuuria koskevan tutkimuksen ristiriitaiset havainnot. Siinä missä Ouelletin (1994) rekkamiehet Yhdysvalloissa näkivät itsensä ikonisina työväenluokan sankareina, joiden minäkuva rakentui suurelta osin muiden autoiljoiden antaman ihailun varaan, kokivat ruotsalaiset kollegat itsensä vahvemmin ”vain” (perheen)elättäjinä, poliisien jahtaamina ”rikollisina” sekä ”yhteiskunnan altavastaajina” (Nehls 2003). Tätä taustaa vasten tein havainnon, että myös suomalaisrekkamiehet kokivat tulevansa huomioiduiksi ja huomatuiksi lähinnä negatiivista asioista, kuten tientukkona olemisesta, liikennerikkomuksista sekä tavaran myöhästymisistä ja rikkoutumisista. Huomioni kiinnittyi erityisesti siihen, ettei negatiivista stigmaa kuitenkaan mukisematta nielty tai otettu osaksi omaa ammatillista identiteettiä, vaan yleensä stigma-puhetta seurasi ammatillisen imagon pilaantumista ja arvonlaskua vastaan esitettyjä puolustuspuheenvuoroja. Aloin lukea ja koodata aineistoa yhä enemmän ammatillisen puolustuspuheen näkökulmasta. Artikkelissa analyysin toinen osa keskittyy siten etsimään aineistosta niitä tapoja, joilla rekkamiehet puolustavat kunniallisuuttaan rekka(työ)miehinä.

Työn materiaalisuudet ja ammatillinen maskuliinisuus

Kolmannessa osatutkimuksessa ”Loading up the truck is a form of art – Sociomaterial artefacts in constructing occupational masculinities among Finnish male truck drivers” (Aho, vertaisarvioinnissa), analyysin kohteena oli edelleen työnteon ja sukupuolen suhde, mutta analyysi perustui varsin erilaiselle teoreettis-metodologiselle idealle kuin toisessa osatutkimuksessa. Analyysin tavoitteena oli tutkia sitä, miten rekkamiesten ammatilliset maskuliinisuudet rakentuvat inhimillisten ja ei-inhimillisten tekijöiden yhteistoiminnallisessa prosessissa. Vaikka ajatus seurata materiaalisten artefaktien ja infrastruktuurien osallistumista työkäytäntöihin oli johdettu Latour-vaikutteisesta (2005) posthumanistista käytäntöteoriasta (Gherardi 2015; Orlikowksi 2007), nousi kimmoke analyysille tässäkin kohtaa kenttähavainnoista. Kiinnitin jo hyvin aikaisessa vaiheessa kenttätyötä huomiota siihen, että lähes aina kun rekkamiehet keskustelivat kollegoidensa, ajojärjestelijöiden, työnantajien tai minun kanssani, puhuivat he jollain tavalla kuormiin ja niiden purkamis- ja lastaamiskäytäntöihin liittyvistä asioista. Rekkamiehet esimerkiksi kuvailivat varsin seikkaperäisesti sitä, millaista tavaraa heillä oli kuormatilassa ja miten he olivat sijoitelleet, mahduttaneet ja sitoneet tavaran kuormatilaan. Lisäksi he pohtivat paljon sitä, minkä muotoista, painoista ja kokoista tavaraa seuraavista lastauspaikoista tulisi, millainen olisi lastauspaikan infrastruktuuri ja miten he lastauksen suorittaisivat. Lastaus- ja purkutilanteiden käytännön havainnointi lisäsi ymmärrystäni

siitä, miksi kuormista puhuttiin niin paljon ja yksityiskohtaisesti: tavaroiden ominaisuuksilla, kuormauskalustolla ja lastauspaikan miljööllä oli aivan keskeinen vaikutus rekkamiesten työsuorituksiin. Maskuliinisuuksien tarkastelun kannalta kiinnostavaa oli erityisesti se, ettei kuormia koskeva puhe ollut useinkaan vain kuvailevaa, vaan myös arvottavaa: lastaus- ja purkukäytäntöihin liittyvissä selonteoissa rekkamieheyksiä laitettiin samalla paremmuusjärjestyksiin. Puhuttiin esimerkiksi ”helpoista” kuormista, joita kuka tahansa ”jätkä” pystyisi tekemään. Vaikka kiinnitin huomiota siihen, miten rekkamiehet tulkitsivat materiaalisia entiteettejä ja antoivat niille merkityksiä, suuntasin posthumanistisen käytäntöteorian innoittamana huomioni ennen kaikkea siihen, miten tavaroita käytettiin ja käsiteltiin sekä siihen, miten ne osallistuivat käytännön toteuttamiseen ja uusintamiseen yhdessä ihmisten kanssa (Gherardi 2015; Reckwitz 2002a, 253; Reckwitz 2002b, 208).

Tästä lähtökohdasta käsin aloin koodata systemaattisemmin kuormiin sekä lastaus- ja purkukäytäntöihin liittyviä kenttäkeskusteluja ja kenttämuistiinpanoja Atlas.ti-ohjelman avulla. Koodausta ohjasi seuraavat kysymykset: miksi rekkamiehet arvottavat eri kuljetustehtäviä lastaus- ja purkukäytäntöjen kautta käyttäen sellaisia ilmaisuja kuten esimerkiksi “vaikea kuorma”, “vittumainen kuorma”, “työläs kuorma”, “helppo kuorma”, “nätti kuorma” ja “hankala kuorma”? Kun olin koodannut nämä ilmaisut ja rakentanut niistä kaksi ylätason kategoriaa “vaikea kuorma” ja “helppo/yksinkertainen kuorma”, aloin koodata aineistosta systemaattisemmin niitä elementtejä, joista edellä mainitut yläkategoriat rakentuivat. Aluksi kiinnitin huomiota tekstikohtiin, joissa käsiteltiin tavaroiden siirtämistä kuormatilaan. Sosiomateriaalisuuden käsitettä hyödyntäen (Gherardi 2015; Orlikowski 2007) kysyin millaiset sosiaaliset, ruumiilliset, diskursiiviset ja materiaaliset asiat vaikuttavat tavaroiden kuormatilaan saamiseen niin, että työ tulee tehdyksi “hyvin” (tai huonosti) ja tarkoituksenmukaisella tavalla? Tavarakollien koko, muoto, paino ja konsistenssi vaikuttivat kaikki niiden käsiteltävyyteen, jonka perusteella yhdistin ne pelkistetymmäksi koodiksi “tavaroiden materiaaliset ominaisuudet”. Edelleen sosiomateriaalisuuden ajatusta soveltaen tajusin, että näillä materiaalisuuksilla on merkitystä erityisesti siksi, että ne ovat yhteydessä lastaamista koskeviin ammatillisiin normeihin ja “hyveisiin”. Yksi tällainen keskeinen normi liittyi siihen, kuinka saada tavaraa mahtumaan kuormatilaan mahdollisimman paljon ja siten, ettei tule rikkoneeksi tai kolhineeksi tavaroita, että kuorman paino jakaantuu tarkoituksenmukaisesti, ja että tavarat ovat myös oikeassa purkujärjestyksessä. Posthumanistinen käytäntöteoria vaikutti analyysiini edelleen niin, että aloin nähdä lastaamistapahtuman dynaamisena, monenlaisista toisiinsa kytkeytyvistä aktiviteeteista ja sosiomateriaalisista elementeistä koostuvana toimintona. Tein havainnon, että varsinainen tavaroiden siirtely kuormatilaan oli vain yksi lastaamiskäytäntöä ja sen helppoutta/vaikeutta jäsentävä osatekijä. Esimerkiksi kuormausten esivalmisteluun (esim. laitojen avaus, lattian lakaisu, liinojen laitto) liittyvät toimenpiteet olivat olennainen osa lastaamisen taitoa ja työläyttä. Esivalmisteluun puolestaan vaikuttivat sellaiset koodaamani seikat kuten “kuljetuskaluston tekniikka ja kompositio” sekä “lastauspaikan infrastruktuurinen

miljöö". Näillä tekijöillä oli merkitystä siksi, että ne taivuttivat rekkamiehen työruumiista erilaisiin asentoihin ja liikkeisiin. Tässä kohtaa analyysia minulle valkeni, että rekkamiehet arvottivat lastaus- ja purkukäytäntöjä helppo-vaikea -asteikoilla suhteessa kahteen eri kriteeriin, jotka erotin analyyttisesti toisistaan. Ensimmäinen kriteeri koski työnteon *taitoa*, eli rekkamieheyksiä laitettiin järjestyksiin sen perusteella millaista kinesteettistä työtaitoa (ks. myös Parviainen 2006) työtehtävät vaativat. Toinen kriteeri jäsentyi painottuneemmin työnteon fyysisyyden kautta, eli rekkamieheyksiä arvotettiin sen perusteella missä määrin lastaamis- ja purkukäytännöt edellyttivät *fyysisiä ponnisteluja* rekkamiehen työruumiilta. Työnteon taito ja työnteon fyysisyys määrittivät siten yhdessä kuljetustehtävän "kovatöisyyttä", ja sen perusteella tehtävää rekkamiesten paremmuusjärjestykseen laittamista.

4 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Asetin tämän väitöskirjan johdannossa kaksiosaisen tutkimustehtävän. Tehtävänäni oli tarkastella yhtäältä sitä, 1) *miten ja millaiseksi rekkamiesten työnteko rakentuu tiekuljetusalan käytännöissä*? Toisaalta halusin myös selvittää, 2) *miten ja millaiseksi rekka(työ)mieheys rakentuu tiekuljetusalan (sosiomateriaalisissa) käytännöissä*? Vastaan tähän kaksiosaiseen tutkimustehtävään pienemmiksi pilkottujen alakysymysten a, b ja c avulla siten, että kukin tutkimusartikkeli I, II ja III käsittelee aina yhtä alakysymystä. Alakysymysten a, b ja c avulla vastataan tutkimustehtävän ensimmäiseen (1) pääkysymykseen, ja alakysymysten b ja c avulla vastataan tutkimustehtävän toiseen (2) pääkysymykseen. Alakysymykset ja niitä vastaavat tutkimusartikkelit ovat seuraavat:

a) Millaisia ajallisuuksia tiekuljetusalan käytännöt tuottavat ja miten ajallisuudet muovaavat rekkamiesten työntekoa, toimintamahdollisuuksia ja muuta elämää? (tutkimusartikkeli I)
b) Miten tiekuljetusalan taloudellis-teknologinen ja juridis-institutionaalinen muutos on muovannut sekä työntekoa että rekka(työ)mieheyden rakentumista? (tutkimusartikkeli II)
c) Miten rekanajoon liittyvät materiaalisuudet osallistuvat työntekoon ja rekkamieheyden rakentamiseen? (tutkimusartikkeli III)

Luvussa 4.1 käsitellään alakysymystä a, luvussa 4.2 käsitellään alakysymystä b, ja luvussa 4.3 käsitellään alakysymystä c. Tämän tulosluvun yhteenvetoosiossa 4.4 vastaan esittämääni kaksiosaiseen tutkimustehtävään tarkastelemalla tutkimusartikkeleissa esitettyjä empiirisiä tutkimustuloksia yhdessä ja kokoavasti.

4.1 Rekkamiehet rytmihäiriöiden suodattajina

Tässä luvussa vastataan alakysymykseen a), millaisia ajallisuuksia tiekuljetusalan käytännöt tuottavat ja miten ajallisuudet muovaavat rekkamiesten

työntekoa, toimintamahdollisuuksia ja muuta elämää? Alakysymykseen vastaaminen perustuu tutkimusartikkeliin (I) ”Rekkamiesten työn rytmihäiriöt” (Aho 2015), jossa tarkasteltiin rekkamiesten työssään kohtaamia rytmiristiriitoja ja niiden muotoutumisen periaatteita. Artikkelissa rekkamiesten työtä lähestyttiin yhdistelemällä Henri Lefebvren (2004, alkup. 1992) rytmianalyysia sekä ajan ja rytmien tematiikkaa käsitteleviä käytäntöteoreettisia keskusteluja (Pantzar & Shove 2010; Shove ym. 2012). Näkökulmat yhdistämällä ajan ja työkäytäntöjen suhdetta voitiin tarkastella kaksisuuntaisen liikkeen kautta: yhtäältä rytmien nähtiin syntyvän työkäytäntöjen dynamiikan vaikutuksesta (esim. ajamisen ja lastauksien vuorottelu), mutta toisaalta rytmien ja ajallisuuksien ajateltiin organisoivan työkäytäntöjä (esim. digitaalisen ajopiirturin kello näyttää milloin syödään). Aika-tematiikan kautta hahmottuva työnteko tuli ymmärretyksi siten myöskin kaksisuuntaisena prosessina, eli työssä esiintyvät ajallisuudet samanaikaisesti sekä mahdollistivat että rajoittivat rekkamiesten toimintamahdollisuuksia. Käytäntöteoreettisesti orientoituneella rytmianalyysilla haluttiin myös haastaa rekkamiesten terveyskäyttäytymistä lähestyvää yksilökeskeistä ajattelua, jossa rekkamiesten alentunutta vireystilaa, väsymystä ja epäterveellisiä elintapoja on yritetty korjata lähinnä kuljettajien terveystietoisuutta kohentamalla (esim. Salmi ym. 2011). Tähän minua inspiroi erityisesti myös kulutussosiologinen tutkimus, jossa käytäntöteoreettisesta lähestymistapaa on käytetty kritiikkinä yksilön arvostuksista, preferensseistä, asenteista, intentioista ja rationaalisista valinnoista käsin tapahtuvan kulutuskäyttäytymisen selittämiselle (esim. Halkier & Ibsen 2011; Shove ym. 2012).

Tulokset osoittivat, että rekkamiehet toimivat työssään ja arjessaan eriasteisten ajallisten ristipaineiden ja ristivetojen määrittämissä olosuhteissa. Analyysissa nämä ajalliset ristipaineet nimettiin ”rytmihäiriöiksi”, joiden vaikutuksia kuvattiin rekkamiesten hyvinvointikokemusten ja toimintamahdollisuuksien muotoutumiseen kahdella samanaikaisesti esiintyvällä temporaalisella ulottuvuudella. *Työn ja yhteiskunnan välisellä aikaulottuvuudella* rytmihäiriö ilmeni yhtäältä vaikeutena osallistua yhteiskunnan ”normaalirytmiä” noudattaviin käytänteisiin, kuten säännöllisiin kellonaikoihin tapahtuviin harrastuksiin, perheen yhteisiin aktiviteetteihin ja muihin sosiaalisiin menoihin. Toisaalta yhteiskunnan ”normaalirytmillä” oli taipumus häiritä rekkamiehen epäkonventionaalisessa työrytmissä elämistä ja toimimista. Monesti rekkamies joutui joustamaan omasta ajastaan ja synkronoimaan (työ)rytminsä muiden ihmisten ja instituutioiden rytmeihin, mikä tapahtui esimerkiksi luovuttamalla omaa (lepo)aikaa kodin- ja perheenjäsenten rytmien mukaisiin käytäntöihin sekä sovittamalla ”omia” taukoja, lepohetkiä ja ajamista logistiikan, asiakkaiden ja lainsäädännön määrittämiin aikaraameihin. Rekanajon rytmihäiriölliset olosuhteet olivat sidoksissa taloutta, tuotantoa, palveluita ja logistiikkaa muotoaviin rytmeihin sekä niiden välisiin suhteisiin, jotka määrittivät rekkamiesten työn ja vapaa-ajan välistä ajallista organisoitumista.

Työn sisäisellä aikaulottuvuudella rytmihäiriölliset olosuhteet syntyivät siitä, että rekanajoa jäsentävät institutionaalis-juridiset, taloudellis-logiststiset ja teknologiset käytännöt tuottivat rekkamiehiä eri suuntiin vetäviä ajallisuuksia

(ajallisia rationaliteetteja). Rekkamiehet joutuivat työssään esimerkiksi tilanteisiin, joissa ajo-, lepo- ja kokonaistyöaikaa mekaanisesti määrittävä juridinen rytmi sekä sen käytännön noudattamista mittaava digitaalinen ajopiirturi käskivät kuljettajaa pysähtymään tauolle turvallisuuden ja hyvinvoinnin nimissä, vaikka samalla taloudelliseen tehokkuusajatteluun ja kuljetusasiakkaiden palvelemiseen perustuva logistiikan rytmi olisi kannustanut jatkamaan työntekoa. Tällöin rytmihäiriöitä yritettiin sovitella esimerkiksi kääntämällä taukoa osoittava digitaalinen ajopiirturi lastaus- ja purkutöiden ajaksi ”tauolle”. Tällä tavoin voitiin säästää itsellä jäljellä olevaa ajo- ja työaikaa sekä ajoittaa tauko niin, ettei oma lakisääteinen tauko ”häiritse” kuljetusketjun jouhevuutta eikä varsinkaan sekoita kuljetusasiakkaan aikatauluja. Joskus rytmihäiriöitä soviteltiin myös viettämällä taukoa autossa terminaalien- ja lastauspaikkojen ympäristössä tai tienvarsilevikkeillä, koska tällöin ajoajan ja tauonpidon suhdetta ei tarvinnut miettiä ajoreitille osuvien huoltoasemien mukaan. Ruumiillisena kokemuksena rytmihäiriö välittyi myös logistiikan rytmin intensiteetin ja heittelyiden kautta, jotka olivat yhteydessä purku- ja lastaustehtävien toistuvuustiheyteen suhteessa ajamiseen. Mitä tiheämmin kuljettajan oli yhden työvuoron aikana pysähdyttävä purkamaan ja lastaamaan tavaraa, sitä kiivastempoisemmalta ja kuormittavammalta työ yleensä tuntui. Kuormittavuuden kokemukseen vaikutti myös jokaisen yksittäisen lastaus/purkutapahtuman sosiomateriaalinen luonne ja ympäristö (kontin purku vs. elintarvikekuorman purku; ks. III artikkeli), lastaus- ja purkupaikkojen ruuhkat sekä tavaran odottelu, jotka lisäsivät huolta aikataulussa pysymisestä. Juridisen rytmin joustamattomuus lisäsi myös osaltaan aikapaineen tunnetta. Vaikka juridinen rytmi mahdollisti irtioton ajamisesta ja muusta työstä, ei tauko ollut aina suinkaan rentouttava koska se saattoi ajoittua työn mielekkään rytmittymisen kannalta väärään aikaan tai paikkaan, kuten tilanteisin joissa oli kiire lastaamaan tai purkamaan.

Analyysi toi esiin myös sen, kuinka rytmihäiriöiden luonne ja niiden voimakkuuden kokemus vaihtelivat kuljetustehtävästä riippuen. Pidempiä yhtäjaksoisia työsyklejä tekevillä ”reissukuskeilla” työn ja yhteiskunnan väliset rytmihäiriöt olivat yleensä jaksottaisia ja vaihtelivat työsyklin sisällä. Vaikka reissutyötä tekevien kuljettajien oli työjakson aikana mahdotonta osallistua yhteiskunnan ”normaalirytmissä” (=teollinen työaikarytmi) tapahtuviin vapaa-ajan toimintoihin, oli reissukuljettajilla työjakson sisällä kuitenkin myös sellaisia ”normaalityörytmiä” muistuttavia ajanjaksoja, jolloin työnteko ajoittui päiväsaikaan ja lepo ilta/yöaikaan. Reissutyössä kuljettajan näkökulmasta liian aikaisin illasta alkava vapaajakso muodosti yleensä kuitenkin rytmihäiriöllisen tilanteen, koska vapaajaksoa koskevat toimintamahdollisuudet oli sidottu kuorma-auton aika-tilalliseen ja sosiomateriaaliseen sfääriin (esim. tienvarsilevikkeille, huoltoasemille). Tien päällä vietetty vapaa-aika ei ollut aitoa vapaa-aikaa, vaan reissutyötä tekevä kuljettaja oli tavallaan koko keikkansa ajan töissä. Koska kuljettaja oli joka tapauksessa autoon sidottu, olisi päivittäistä työjaksoa haluttu jatkaa ja rytmittää niin, että työn olisi voinut saattaa sekä sen päivän osalta että seuraavaa päivää ajatellen mielekkääseen

pisteeseen (esim. ajaa illalla purkupaikalle saakka, jotta aamulla pääsee heti purkamaan). Paitsi juridisen rytmin joustamattomuus, joskus myös yhteiskunnan ”normaalirytmiä” mukailevien asiakasfirmojen aukioloajat olivat esteenä työsuorituksen loppuun viemiselle. Tiheäsyklisempää, varsinkin yövuorotyötä tekevillä rekkamiehillä yhteiskunnan ja työn välinen rytmihäiriö näyttäytyi puolestaan jatkuvampana. Rytmihäiriöllisen tilanteen taustalla oli kodin ja työn aika-tilojen välillä päivittäin tapahtuva epätahtinen ja tiheäsyklinen sahaaminen. Vaikka (yö)vuorotyötä tekevä kuljettaja vietti vapaajaksonsa päivittäin kodin aika-tilallisessa sfäärissä, ei hän päivällä nukkuessaan saanut kodin rytmistä missään vaiheessa kunnolla kiinni. Rytmihäiriöllinen tilanne oli voimakkaimmillaan työviikon ja viikonlopun välisisissä taitekohdissa, joissa oma keho piti nopeasti synkronoida edestakaisin eri tahtia käyviin sosiaalisiin rytmeihin. Työn sisäisen rytmin osalta harvempaa purku/lastausfrekvenssiä noudattavilla ja pidempiä linjoja ajavilla reissukuskeilla työn sisäinen intensiteetti oli pääsääntöisesti rauhallisempi, kuin lyhempiä linjoja, kaupunkiajoa ja tiheämpää purku-lastaus -rytmiä noudattavilla vuorokuskeilla. Toki myös reissukuskeilla oli välillä intensiivisempiä jaksoja työsyklin sisällä, kun taas vastaavasti vuorokuskeilla oli väljempiä jaksoja.

Tämän osatutkimuksen perusteella näyttää siis siltä, että rekkamiehet toimivat työssään rytmihäiriöiden suodattajina ja puskureina. Välillä suodattaminen ilmenee ”ajan kiinniottamisena” kuten kiirehtimisenä, välillä ”ajan säästämisenä” kuten aikapuskurin pitämisenä mahdollisia tulevia viivytyksiä varten, ja joskus taas ”ajan tappamisena” eli seuraavan työvaiheen alkamisen odotteluna. Toki rekanajossa on myös työtehtäviä ja -tilanteita joissa rytmit ovat paremmin sopusoinnussa keskenään ja työrytmi koetaan itselle mielekkääksi. Omaehtoisen työrytmin luominen on kuitenkin haastavaa jo pelkästään siksi, koska asiakkaiden aikataulujen, ajo-, lepo- ja työajan sekä työn materiaalisten olosuhteiden (esim. huoltoasemien sijainti suhteessa ajoreittiin) johdosta monet työn rytmittämistä koskevat ”valinnat” ovat pitkälti jo valmiiksi viitoitettuja. Aikataulupaineiden alla kuljettaja päätyy helposti rytmittämään työtään tavalla jota logistiikkaporras, isäntä tai kuljetusasiakas häneltä (vähintäänkin) hiljaisesti odottaa (esim. kääntää digipiirturin lastauksen ajaksi tauolle). Vaikkei kukaan suoranaisesti käskisi kuljettajaa rikkomaan ajo- ja lepoaikalakia tai työaikalakia, voi vilppitilanteissa olla kyse myös siitä, että isäntä ja kuljetusasiakas halutaan pitää tyytyväisinä (pysyminen aikataulussa). Tulosten perusteella näyttää siten myös siltä, että rekkamiesten työssä ajankulun subjektiivinen, tilanteinen ja kontekstuaalisen merkitys tulee liian usein sivuutetuksi. Varsinkin työntekoa mekaanisesti jaksottava juridinen rytmi on hyvä esimerkki ajan laadullisten ulottuvuuksien ohittamisesta (Adam 1995; Lefebvre 2004). Niinpä rekkamiesten työnteon mielekkyyden kohentaminen edellyttää aikaan liittyvien subjektiivisten, ruumiillisten ja tilanteisten kokemusten parempaa huomioimista. Lisäksi rytmihäiriöiden pysyvämpi korjaaminen edellyttää työn ajallisiin rakenteisiin vaikuttamista, kuten logistiikan ja ajoreitin uudelleenorganisointia.

4.2 Kamppailu ammatillista arvonlaskua vastaan

Tässä luvussa vastaan alakysymykseen b), miten tiekuljetusalan taloudellisteknologinen ja juridis-institutionaalinen muutos on muovannut sekä työntekoa että rekka(työ)mieheyden rakentamista? Alakysymykseen vastaaminen perustuu tutkimusartikkeliin (II) ”Driving through neoliberalism – Finnish truck drivers constructing respectable male worker subjectivities” (Aho 2018), jossa tarkasteltiin sitä miten tiekuljetusalan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ovat vaikuttaneet rekkamiesten mahdollisuuksiin uusintaa itsensä kunniallisina rekka(työ)miehinä. Osaltaan toinen artikkeli myös jatkaa jo ensimmäisessä artikkelissa aloitettua aikakontrollin ja työn autonomian tematiikkaa, mutta suuntaa nyt tarkastelua spesifimmin rekkamiesten sukupuoleen. Artikkelissa tiekuljetusalan muutoksilla viitattiin erityisesti kahteen alan toimintaympäristöä viime vuosikymmeninä muovanneeseen uusliberalistiseen tendenssiin. Ensimmäisenä oli tiekuljetussektorin vapauttamisprosessi ja sen mukanaan tuomat seuraukset, kuten taloudellisen kilpailun lisääntyminen (mm. rahtien hintakilpailu), alalle tulijoiden määrän kasvu, kuljetusyritysten suuri vaihtuvuus, työvoiman hyväksikäyttö, työskentelyolosuhteiden huonontuminen, rekkakuskin ammatin ja ammatillisen kompetenssin arvonlasku, liikenneturvallisuuden heikentyminen sekä kuljettajiin, tavaroihin ja kuljetuskalustoon kohdistuvan institutionaalisen kontrollin voimakas lisääntyminen. Toisena tekijänä nostettiin esiin kuljetusasiakkaiden tuotanto-, logistiikka- ja kuljetusprosesseihin liittyvä rationalisointi, jota kuvatiin logistiikan ulkoistamisen ja Just-In-Time (ja Lean) -tuotantomallin avulla. Artikkelini hypoteesina oli, että nämä edellä mainitut muutostekijät hapertavat niitä elementtejä, kuten työntekoa koskevaa autonomiaa sekä käytännölliselle tietotaidolle perustuvaa ammatillista kompetenssia, joiden varaan kunniallisen rekkamieheyden rakentuminen on tavallisesti perustunut. Hyödynsin analyysissani Bourdieun kentän ja habituksen (Bourdieu 1984; Bourdieu & Wacquant 1995 [1992]) käsitteitä, joiden avulla yritin hahmottaa sitä, missä määrin kuljetustyön muuttuneet käytännöt tarjoavat työväenluokkaisille rekkamiehille mielekkäitä kunniallisen työmieheyden rakennusalustoja.

Ensinnäkin tulokset osoittavat sen, että rekkakuskin ammatin viehättävyyttä (rekkaromantiikkaa), autonomista luonnetta ja työtyytyväisyyttä kannatellut käytäntö rekkamiehen tavoittamattomuudesta on romuttunut modernissa rekanajossa (vrt. Hollowell 1968; Bergholm 1999; Ouellet 1994). Muilta kuljetusketjun toimijoilta ”piilossa” oleminen ei ole rekanajossa nykypäivänä enää samalla tavoin mahdollista kuin vielä muutama vuosikymmen sitten, jolloin rekkamiehen sijainti ja eteneminen paljastuivat lähinnä purku- ja lastauspaikoilla tapahtuvien asiointien kautta. Tänä päivänä rekkamiehet ovat autoineen, traileereineen ja kuormineen erilaisten mobiili-, paikannus- ja rahdinseurantateknologioiden avulla tavoitettavissa, paikannettavissa ja seurattavissa reaaliaikaisesti missä ja milloin vain (ks. myös Kallberg ym. 2005; Levy 2015). Vaikka nämä teknologiat ovat parantaneet huomattavasti kuljettajien mahdollisuuksia kom-

munikoida kuljetusketjuun kuuluvien toimijoiden kanssa, on informaatioteknologian avulla koordinoitu JIT-tuotantoprosessi tehnyt rekkamiesten mobiilista työstä entistäkin kontrolloidumpaa, hektisempää ja kiivastahtisempaa. Teollisuuden ja kaupan alan yritysten tuotanto- ja logistiikkaprosessien tehokkuuden nimissä tapahtuva kuljetusketjun läpivalaisu saa aikaan sen, etteivät kuljettajat kykene panttaamaan tavarankuljetustehtävän etenemistä ja rytmittämistä koskevaa tietoa itsellään enää samassa määrin kuin ennen. Rahdinpaikannusteknologioiden ja GPS-systeemien välityksellä tieto tavaroiden, autojen ja trailereiden liikkeistä on hajaantunut useammalle kuljetusprosessiin liittyvälle taholle. Rekkamiesten etenemistä koskeva tilivelvollisuus kasvaa erityisesti silloin, kun etenemistahti poikkeaa logistiikkaportaan tai asiakkaan ”paperilla” laskemasta optimaalisesta etenemistahdista, tai jos auto seisoo paikallaan kauemmin kuin lakisääteinen tauko vaatii. Tämä tarkoittaa myöskin sitä, että ajoseurantalaitteiden (esim. digitaalinen ajopiirturi, ajotietokone) tuottaman numeerisen paikannus- ja ajodatan avulla logistiikkaporras ja poliisi voivat yhä helpommin kyseenalaistaa rekkamiehen omat työsuoritusta koskevat selonteot, jotka liittyvät esimerkiksi auton sijaintiin, reittivalintoihin, ajonopeuteen ja taukorytmityksiin (ks. myös Levy 2015). Toki ajodata voi toimia myös toisinpäin eli rekkamiehen oikeusturvana tilanteissa joissa kuljettajan pitää todistaa eri tahoille miten on työtään rytmittänyt. Näyttää kuitenkin siltä, että samalla kun rekkamiesten työn rytmittämistä koskeva itsemääräämisoikeus on joltain osin kaventunut, on rekkamiesten työnaikainen toimintasfääri puolestaan joltain osin laajentunut. Yhtenä syynä on digitaalisesti johdettu reaaliaikainen rahdinseuranta, joka mahdollistaa rekkakuskeille määrättyjen tavaranoutojen ja -jakojen tihentämisen ja jouduttamisen. Artikkeli esittää samansuuntaisesti kuin Levy (2015) Yhdysvalloissa, että IC-teknologia -vetoisen JIT-logistiikkaprosessin myötä rekkamiehet ovat menettäneet (lähes) eksklusiivisen asemansa tavarankuljetustehtävän hallitsijoina.

Tavoitettavuuden lisääntymisen seurauksena tapahtuva työn autonomian hapertuminen asettui kitkaiseen suhteeseen rekkamiesten ammatillisen eetoksen ja ammatillisen kompetenssin kanssa, ja oli sitä kautta myös haaste kunniallisen rekka(työ)mieheyden uusintamiselle. Rakensin tulkintani peilaten aikaisempiin rekkamiesten työkulttuuria koskeviin huomioihin, jotka ovat korostaneet työn itsemääräämisoikeuden merkitystä rekkamiesten maskuliinisuuden rakentamisessa (Bergholm 1999; Nehls 2003; Ouellet 1994; Pettersson 2006). Esimerkiksi Nehlsin (2003) mukaan rekkamiesten sukupuolittuneessa työkulttuurissa kalliin auton ja arvokkaan lastin luovuttaminen yksin mieskuljettajan vastuulle on kertonut isännän (miehen) luottamuksesta mieskuljettajaa kohtaan. Isännän luottamuksen – ja sitä kautta rekanajossa vallitsevan hegemonisen mies-ideaalin – on voinut lunastaa pitämällä hyvää huolta ajoneuvosta ja kuormasta sekä toimittamalla kuorma oikea-aikaisesti oikeaan osoitteeseen. Pettersson (2006, 116) on väittänyt samansuuntaisesti, kuinka ruotsalaisrekkamiesten hegemoninen maskuliinisuus rakentuu kyvylle selviytyä yksin tienpäällä kohtaamista käytännön ongelmista ja haasteista. Kyky hoitaa kuljetustehtävä itsenäisesti omaan arviointi- ja ajokykyyn luottaen tuottaa mielekkyy-

den kokemuksia, ja oli arvostetun työmieheyden merkki myös minun informanttieni keskuudessa. Mahdollisuus tavoittaa ja paikantaa rekkamies reaaliaikaisesti tien päältä haastaa kuitenkin ajatusta luottamuksesta, koska juuri tavoittamattomuus tien päältä oli isännän ja rekkamiehen sekä rekkamiehen ja (logistisen)työnjohdon välisen luottamuksen eräs edellytys. Seuranta ei toki automaattisesti riko luottamusta, mutta kuljetustehtävää koskevan tiedon hajaantuminen useammalle taholle yhdessä työsuorituksen seurannan kanssa saa aikaan sen, ettei tienpäältä karttunut käytännöllinen tietotaito ja oma harkintakyky pääse uusissa olosuhteissa valvovan silmän alla samanlaisiin oikeuksiin kuin ennen. Vaikka moni koki työnsä edelleen suhteellisen vapaaksi ja työpanoksensa tärkeäksi ”yhteiskunnan pyörimisen” kannalta, on samalla selvää että nykyisin rekkamies toimii yhä enemmän muiden kuljetusketjuun kuuluvien toimijoiden tiedon varassa ja muiden tahojen käskynalaisuudessa.

Tiekuljetusalan vapauttamisen seurauksena voimistunut kuljettajien institutionaalinen (juridinen) ja teknologiavetoinen valvonta ei ollut myöskään helposti sovitettavissa rekkamiesten omaksuman työnteon kulttuurisen eetoksen ja kunniallisen rekka(työ)mieheyden kanssa (ks. myös Bergholm 2000, 421). Syynä oli se, että ajamisen digitaalinen kontrollointi rajasi rekkamiesten mahdollisuuksia käyttää omaa ruumiillista ja ammatillista potentiaaliaan mielekkäällä ja tarkoituksenmukaisella tavalla. Moni oli harmissaan siitä kuinka digitaalisen ajopiirturin käskyä ajamisen keskeyttämisestä oli noudatettava riippumatta siitä kuinka lähellä oli määränpäätä ja mikä oli oma kokemus jaksamisesta. Käytännön työstä vieraantuneiden ”byrokraattien” ja ”valkokaulusherrojen” suunnalta tuleva käsky rajoittaa ja standardisoida vuorokausikohtaista ajo- ja työaikaa asettui kitkaiseen suhteeseen – ja välillä jopa törmäyskurssille (Pettersson 2009) – rekanajon työväenluokkaista maskuliinisuutta ilmentävien kulttuuristen käytäntöjen kanssa. Näihin käytäntöihin ja alan ”pelin henkeen” (Bourdieu 1990, 52, 67-69) kuuluneet pitkät yhtäjaksoiset ajorupeamat, ajopiirturikiekkojen väärentäminen sekä kyky sietää ajamisesta ja valvomisesta johtuvaa väsymystä ovat olleet keskeisiä ammatillisen maskuliinisuuden rakentamisen keinoja erityisesti siksi, että niiden kautta rekkamies on voinut kokea olevansa (taloudellisesti) hyödyllinen ja arvokas paitsi isännälleen myös koko taloudelle (Hollowell 1968; Nels 2003; Ouellet 1994). Kyky ja mahdollisuus venyttää omaa ajomäärää (tarvittaessa) ovat siis lujittaneet tunnetta siitä, että omalla työllä ja toiminnalla on mahdollista vaikuttaa kuljetusprosessiin ja laajemmin koko yhteiskunnan pyörimiseen. Vaikka digitaalisen valvonnan olosuhteissa ajositkeydelle rakentuva kunniallinen rekka(työ)mieheys oli vaikeampaa toteuttaa, ei ajamisen ja maskuliinisuuden kytkös ollut suinkaan kadonnut rekanajosta. Varsinkin vanhanmallisilla paperikiekko-ajopiirtureilla operoivilla rekkamiehillä oli aina tarpeen vaatiessa tapana näyttää kuinka he pystyivät ajamaan ylimääräistä ja sitä kautta vastaamaan isännän, logistiikkaportaan ja asiakkaiden odotuksiin. Myös osa niistä rekkamiehistä joiden firmoissa oli siirrytty käyttämään ajamista tehokkaammin valvovaa digitaalista ajopiirturia, kertoivat tarinoita siitä, miten olivat aikaisempina vuosina ja vuosikymmeninä ajaneet lähes ympärivuorokautisia päiviä ”yksillä silmillä”. Oman ajokyvyn tuominen esiin tilanteessa,

jossa ”yksillä silmillä” ajaminen ei ollut rekkamiehille enää käytännössä samalla tavoin mahdollista kuin ennen kertoi kuitenkin siitä, että ajokyvyn mieltäminen kovan ja kunniallisen työmiehen merkkinä oli juurtunut syvälle kokeneiden miesten ammatillisiin, sukupuolittuneisiin ja luokkaistuneisiin habituksiin. Koska kykyä ajaa oli vaikeampi osoittaa käytännössä, piti se tehdä diskursiivisesti kertomalla. Rekkamiehet näyttivät siten reagoivan tiekuljetustyön käytännöissä tapahtuneisiin muutoksiin tavoilla, jotka olivat osaltaan heidän aikaisempien kokemustensa ja kuljetustyön kentällä vallinneiden käytäntöjen generoimia.

Artikkeli toi esiin myös sen, että vaikka tiekuljetuskäytäntöjen muutos osaltaan hankaloitti rekkamiehien arvostamien ammatillisten potentiaalien ja kompetenssien käyttömahdollisuuksia, eivät rekkamiehet vain passiivisesti sopeutuneet tai alistuneet ammattitaidon arvonlaskua koskeviin uhkiin. Sitä vastoin he onnistuivat kehystämään nämä uhkat suhteessa itseensä ja muihin niin, että saattoivat näyttäytyä vaikeasti saavutettavaa ammattitaitoa hallussaan pitäviltä rekka(työ)miehiltä. Tunnustettu ja arvossa pidetty kompetenssi oli nimenomaan käytännön kokemuksen kautta karttunutta käytännöllistä tietotaitoa (ks. myös Nehls 2003; Pettersson 2006), johon viitattiin ja tukeuduttiin monissa eri työtilanteissa. Osa rekkamiehistä puhui esimerkiksi siitä kuinka alan vapauttaminen oli tuonut sektorille monenlaista ammattitaidotonta kokeilijaa, ja kuinka nuoria ja kokemattomia (poikia) laitettiin liian nopeasti liian vaativiin työtehtäviin. Samalla kun informantit puhuivat ammattitaitoisten kuljettajien puutteesta ja kokemattomien kuljettajien lisääntymisestä alalla, korostivat he sitä kuinka olivat itse käyneet läpi vuosikymmeniä kestävän nousujohteisen polun paketti/jakeluauton kuljettajasta raskaan täys- ja puoliperällisen ajoneuvon kuljettajaksi. Näin rekkamies-informanttini asemoivat itsensä sekä todellisiksi ammattilaisiksi (ammattimiehiksi) että suojelivat ammatillisen kompetenssin turmeltumista niiltä ”toisilta” rekkamiehiltä, joita ei puutteellisen käytännön kokemuksen vuoksi voinut tunnustaa (ainakaan vielä) ammattilaisiksi tai ammatti*miehiksi*. Samanlainen puolustautumis –strategia nousi esiin myös silloin kun viitattiin rekkamiehiin kohdistettuihin negatiivisiin mielikuviin liikenteessä, ja kun puhuttiin alan kilpailutilanteesta, palkoista ja työvoiman hyväksikäytöstä. Alan epärehellisestä kilpailutilanteesta ja palkanmaksuun liittyvistä puutteista kerrottaessa moni painotti samalla sitä, kuinka ei itse suostuisi tekemään töitä ”ilmaiseksi” eli käytännössä kilometriperustaisella palkalla ja/tai alle TES:n tason. Korostamalla omia periaatteitaan ja paheksumalla erityisesti miehiä jotka suostuivat kilometriperustaiseen palkkaukseen, informanttini rakensivat kuvaa itsestään ammattitaitoaan ja potentiaaliaan arvostavina työmiehinä, joille itsensä myyminen hinnalla millä hyvänsä oli mahdoton ajatus. Palkan rooli kunniallisen työmieheyden merkitsijänä tuli esiin myöskin tilanteissa, joissa rekkamiehet puhuivat elantonsa eteen tekemistään sosiaalisista ja terveydellisistä uhrauksista sekä rekanajon raskaista työolosuhteista, kuten erityisesti yövalvomisista. Korostamalla palkan eteen tehtäviä raskaita ponnistuksia, rekkamiehet halusivat näyttäytyä paitsi kovaan (ruumiilliseen) työntekoon tottuneina työmiehinä myös erityisinä (työväenluokkaisina) mies-palkansaajina.

Artikkelin perusteella näytti siis siltä, että työkäytäntöjen muutos kutsui rekkamiesten habituksia sellaisen narratiivin tuottamiseen, joka rakentui varsin perinteisille kunniallisen työväenluokkaisen maskuliinisuuden käytännöille, kuten käytännöllisen tietotaidon (tienpäältä karttuneen kokemuksen) ja ruumiillisen kompetenssin (ajamisen sitkeys) positiiviselle arvottamiselle, sekä palkan eteen tehtävien uhrauksien ja työmäärän korostamiselle. Tämä kertoi toisaalta siitä, ettei rekkamiesten sukupuolittunut ja luokkaistunut habitus ollut vielä kerennyt sopeutumaan tiekuljetusalan toimintaympäristön muutokseen. Vanhat sisäistetyt kovan työmieheyden ideaalit pyrkivät pintaan erityisesti siksi, ettei työympäristö täysin tukenut niiden toteuttamista käytännössä.

4.3 Koettelua kuormien ja tavaroiden kanssa

Tässä luvussa vastataan alakysymykseen c), miten rekanajoon liittyvät materiaalisuudet osallistuvat työntekoon ja rekkamieheyden rakentamiseen? Alakysymykseen vastaaminen perustuu tutkimusartikkeliin (III) ”Loading up the truck is a form of art – Sociomaterial artefacts in constructing occupational masculinities among Finnish truck drivers” (Aho, vertaisarvioinnissa), jossa rekkamiesten ammatillisten maskuliinisuuksien rakentumista tarkasteltiin työkäytäntöihin osallistuvien materiaalisten artefaktien (ei-inhimillisten toimijoiden) ja rekkamiesten välisenä yhteistoimijuutena. Siinä missä toinen tutkimusartikkeli käsitteli työhön liittyvää teknologiaa (ja materiaalisuutta) ”erityistapauksena” ja työntekoa ikään kuin *ulkoapäin* muovaavana erillisenä muutosvoimana (ks. Orlikowski 2007, 1436), kolmannessa tutkimusartikkelissa materiaalisuus ymmärretään rekkamiesten työtekoa *sisäisesti* jäsentävänä työstä irrottamattomana asiana. Artikkelin teoreettinen lähtökohta tukeutui Latourin (2005) ajatuksia hyödyntävään posthumanistiseen käytäntöteoriaan (Gherardi 2015; Orlikowski 2007), jossa materiaalisuuksia ei lähestytä todellisuutta heijastavina tai symboloivina entiteetteinä, vaan niiden ajatellaan olevan elimellinen osa itse työtä ja työkäytännöissä tuottuvaa ammatillista kompetenssia. Tässä mielessä artikkelissa syvennettiin ja laajennettiin toisen tutkimusartikkelin aloittamaa keskustelua käytännöllisen tietotaidon (ammatillisen kompetenssin) merkityksestä rekkamiesten maskuliinisuudelle. Kolmannen tutkimusartikkelin (uus)materiaalisuus -näkökulmalla haluttiin kontribuoida erityisesti mies- ja maskuliinisuuksien tutkimukseen, jonka vallitsevassa sosiaalikonstruktionistisessa paradigmassa materiaalisuuksien käsittely on yleensä keskittynyt joko materiaalisuuksien symbolisiin ja diskursiivisiin merkityksiin, tai sitten materiaalisuus on ymmärretty kokemuksen takana olevana ”perustana” kuten ruumiillisuutena tai taloudellis-tuotannollisina (luokka)suhteina.

Analyysi osoitti, että paremmuus rekkamiehenä rakennettiin suhteessa purku- ja lastauskäytäntöjen ”kovatöisyyteen”. Ajatus kovatöisyydestä jakaantui puolestaan kahteen analyyttisesti erotettuun kriteeriin, joista ensimmäinen koski kysymystä siitä, millaista kinesteettis-ruumiillistunutta taitoa lastaus- ja purkukäytäntöjen harjoittaminen rekkamiehiltä vaati. Tämän kriteerin osalta

paremmuus rekkamiehenä kiteytyi kykyyn tehdä kuorma hyvin, eli kompaktisti, rikkomatta tavaroita, jättämättä tilattuja tavaroita ulos kuormasta, asettelemalla tavarat purkujärjestykseen sekä sijoittamalla tavarakollit siten, että rahtipaino jakautuu tasaisesti kuljetuskalustossa. Analyysin mukaan taito lastata ei ”asu” yksin erillisessä rekkamies-subjektissa tai tämän työruumiissa, vaan kukin lastaustapahtuma ja siinä vaadittava erityinen taito riippuivat paitsi kuormaa koskevien lastauspaikkojen määrästä ja lastausta koskevista sosiaalisista konventioista erityisesti myös lastattavan tavaran ja tavarakollien aineellisfyysisistä piirteistä ja suhteista. Tiivistäen voidaan todeta, että mitä epästandardimpia kuormattavat tavarat (ja tavarakollit) olivat aineellisilta ominaisuuksiltaan, sitä haasteellisempaa tavaroita oli asetella kuormatilaan edellä kuvattujen normien mukaisesti. Epästandardien tavaroiden ja tavarakollien (esim. kappaletavaroiden) asettelu tiiviisti ja rikkoutumatta päällekkäin kuormatilaan edellytti tietoa tavaroiden ja kuormakollien ”käyttäytymisestä” sekä materiaalisista ominaisuuksista. Tieto saavutettiin paitsi tavaroita silmäilemällä, myös koskettelemalla, tökkimällä ja töytäisemällä tavarakolleja käsillä ja vartalolla sekä asettelemalla tavaroita varovaisesti toistensa kanssa kosketuksiin. Mitä tasalaatuisempia kuormattavat tavarat olivat materiaalisilta ominaisuuksiltaan, sitä vähäisempää rekkamiesten ruumiillinen leikki ja aistitietoon (Strati 2007) tukeutuminen yleensä oli, koska tasalaatuiset tavarat ja kollit paljastivat aineelliset ominaisuutensa ja ”käyttömahdollisuutensa” (Akrich 1992) hyvin nopeasti yleensä jo pelkän silmäilyn perusteella. Kuormat jotka käsittivät pääosin tasalaatuisia tavaroita (esim. sellukuormat, sahatavara/lankkukuormat), eivät kyenneet luomaan sellaisia olosuhteita joissa rekkamiesten ammatillinen kompetenssi olisi tullut samalla tavoin koetelluksi ja testatuksi kuin epästandardien tavaroiden kanssa. Epästandardien tavaroiden kanssa työskentely ja niiden lastaaminen toi paremmin esiin sekä rekkamiesten että heidän ammatillisten kompetenssien väliset erot. Merikonttien ajoa (ja osin myös irtoperien ajo) käytettiin monessa kohdin esimerkkinä ”helposta työstä”, koska konttimiehet eivät joutuneet kuljettamiensa tavaroiden kanssa ruumiillisiin kosketuksiin ja koetuksiin juuri lainkaan.

Toinen ”kovatöisyyttä”, ja erityisesti kovatöistä miestä, määrittävä kriteeri jäsentyi painottuneemmin sen kysymyksen ympärille, missä määrin lastaus/purkukäytännöt vaativat fyysisiä ponnisteluja ja lihasvoimaa rekkamiehen työruumiilta. Lastaus- ja purkukäytäntöjen ruumiillinen rasittavuus koostui kimpusta toisiinsa kytkeytyviä sosiomateriaalisia komponentteja, joita olivat varsinainen tavaroiden/tavarakollien liikuttaminen kuormatilaan (ja sieltä pois), lastauspaikkojen infrastruktuurinen ja materiaalinen miljöö, rahdinkuljetuskaluston teknis-materiaalinen kokoonpano sekä erityisesti myös lastaus/purkuaktiviteettien toistuvuus (rytmi) suhteessa ajamiseen. Näiden komponenttien läsnäolo työn fyysisyyttä tuottavana tekijänä sai kuitenkin erilaisia painotuksia kuljetustehtävästä riippuen. Niin sanottu ”jakomiehen homma” eli jakelutyö tai tavaroiden jakelua(kin) käsittävä kuljetustyö, näyttäytyi ruumiillisesti raskaan työn ideaalityyppinä, koska siinä kaikki edellä mainitut komponentit tulivat kaikkein painokkaimmalla tavalla yhteen. Useimmiten rekka-

mies joutui itse liikuttamaan tavaroita kuormatilaan (ja pois), asettelemaan niitä kuormatilassa sekä sitomaan tavarat kuormaliinoilla. Lisäksi jokaisen jako/lastauspaikan kohdalla rekkamiehen oli tehtävä varsinaisen lastauksen mahdollistavaa esivalmistelevaa työtä: kuljettajan oli käveltävä autosta avaamaan ja sulkemaan kärryn/vetoauton kuormatilan laitoja; purkutilanteissa kuljettaja joutui kiipeilemään edestakaisin (kuormatilan) lavan lattiatason ja maanpinnan välillä; kuljettaja avasi sidontoja ja veti tavaroita ”pumpulla” kuormatilasta trukkikuskin saataville (esivalmistelutyön määrä ja laatu riippuivat siitä, purettiinko tavarat asiakkaan toimesta sivuovista vai purettiinko itse takaovien ja laiturin kautta). Lastaus- ja purkutyön fyysinen toimintasfääri riippui luonnollisesti myös siitä, millaisella ajokalustolla rekkamies operoi (esim. yksi kuormatila-yksikkö=puoliperä vrt. kaksi kuormatilayksikköä=täysperä).[30] Joissakin purkupaikoissa rekkamiehen oli myös ensin raivattava itselleen tilaa, jotta pystyi ylipäätään liikuttamaan tavaroita oikeille paikoille. Mitä useampia purku/lastauspaikkoja rekkamiehellä oli ajoreitillään, sitä enemmän työ yleensä vaati fyysisiä ponnisteluja, koska edellä mainitut purkamisiin ja lastaamisiin liittyvät sosiomateriaaliset komponentit aina kertaantuivat. Tätä taustaa vasten oli helpompi ymmärtää, miksi ”konttimiesten” työ nostettiin aineistossa jälleen ideaali-esimerkiksi ”helposta työstä”. Syynä oli se, että kontinajossa rekkamiehen työruumis ei tullut fyysisesti haastetuksi minkään edellä mainitun osatekijän suhteen. Aivan kuten toisessa tutkimusartikkelissa, tässäkin kohtaa ”hyvä” ja arvostettu työmieheys jäsentyi varsin perinteisille työväenluokkaista maskuliinisuutta jäsentäville ideaaleille, kuten oman työruumiin fyysisen aktiivisuuden, liikuttelun ja koettelujen kautta performoitavalle ahkeruudelle.

Tulokset osoittavat siten, etteivät tavarat tai purku- ja lastauskäytäntöihin liittyvät muut materiaalisuudet ole työtaidolle ulkoisia asioita, vaan työn materiaalisuudet ovat irrottamattomasti mukana tuottamassa työkäytäntöjä, ja niiden välityksellä rekkamiesten työruumiiseen kaivertunutta ammatillista kompetenssia. Käytännöllisen tekemisen, tekemättömyyden, osaamisen ja osaamattomuuden välityksellä kompetenssit osallistuivat rekkamieheyksien arvottamiseen ja laittoivat näitä paremmuusjärjestykseen. Vaikka irtoperämiehiä ja konttimiehiä painettiin rekanajon kentällä alaspäin sekä työruumiin taito-kriteerin että fyysisyys-kriteerin osalta, ei rekanajossa (kontinajossa) vaadittavat ammatilliset taidot näyttäytyneet (kontti)miesten itsensä ominaisuuksina, vaan kulloiseenkin kuljetustehtävään liittyvinä ja muuttuvina ominaisuuksina, tai paremminkin näissä työtehtävissä jatkuvasti tuottuvina ammatillisina ominaisuuksina. Konttimiehen oli vaikea rakentaa paremmuuttaan lastaus- ja purkutehtäviä koskevalle taidolle tai työtehtäviä koskevalle fyysiselle kuormittavuudelle jo pelkästään siksi, etteivät kontinajon työkäytännöt mahdollistaneet sitä. Kontinajon sosiomateriaaliset työkäytännöt eivät tukeneet konttimiehen työruumiin harjaantumista taitavaksi kuormantekijäksi eikä sitä, että rekkamies

[30] Kahdella kuormatilayksiköllä eli täysperällä operointi ei kuitenkaan automaattisesti ollut fyysisesti raskaampaa kuin puoliperällä operointi, vaan työn kokonaiskuormittavuus riippui kuvattujen komponenttien yhteisvaikutuksesta ja erityisesti toistuvuudesta, eli purku/lastausfrekvenssistä.

ylipäätään tottuisi tekemään fyysisiä ponnistuksia vaativia lastaus- ja purkutehtäviä. Näiden ammatti-ideaalien osalta kontinajo ei siis näyttänyt tarjoavan tunnustettuja ja arvossa pidettyjä maskuliinisuuden rakentamisen resursseja. On kuitenkin virheellistä ajatella kontinajoa työnä, joka ei tarjoaisi lainkaan mielekkäitä tai arvostettuja maskuliinisuuden rakentamisen mahdollisuuksia. Kontinajon ja irtoperän ajon sosiomateriaaliset käytännöt tukivat nimittäin paremmin toisenlaisten työtaitojen ja ominaisuuksien kehittymistä ja esiintuloa, kuten sitkeyttä ajaa pitkiä yhtäjaksoisia rupeamia sekä kykyä sietää aikataulujen jatkuvaa heittelyä ja autossa asumista, eli asioita joita olen kuvannut toisessa osatutkimuksessa (ks. Aho 2018). Myös monien muiden tutkimusten mukaan nämä käytännöt ovat olleet perinteisesti keskeisiä maskuliinisuuden rakentamisen resursseja rekanajossa (Nehls 2003; Ouellet 1994). Tässä osatutkimuksessa ei kuitenkaan haluttu tarkastella näiden jo tunnistettujen ja tunnustettujen elementtien asemaa rekkamieheyden (maskuliinisuuden) määrittäjänä, vaan halusin etsiä muita, vähemmän tutkittuja tapoja rekkamiesten ammatillisten maskuliinisuuksien rakentumiseen.

4.4 Yhteenveto: rekkamiesten työ ja rekkamieheys osajulkaisujen valossa

Edellisissä luvuissa esitettyjen alakysymysten ja tutkimustulosten perusteella kysymys 1) *miten ja millaiseksi rekkamiesten työnteko rakentuu tiekuljetusalan käytännöissä*? voidaan kiteyttää neljään keskeiseen kohtaan**. Ensinnäkin** tutkimus osoittaa, että rekkakuskin työtä tekevät miehet elävät eriasteisten sosiaalisten rytmihäiriöiden sävyttämää arkea. Rekanajon työrytmi tuottaa työn ulkopuoliseen elämään nähden eritahtisuutta, joka näkyy muun muassa rekkamiesten vaikeutena tarttua perheenjäsenten ja tuttavien rytmeihin sekä muihin vapaa-ajalla tapahtuviin sosiaalisiin aktiviteetteihin. Työn ja muun elämän epätahtisuus ei koskettanut vain reissutyöläisiä (vrt. Nehls 2003), vaan myös kotiin päivittäin keikoiltaan palaavia vuorotyöläisiä. Työn ja muun elämän välisten rytmihäiriöiden luonteessa oli kuitenkin eroja riippuen siitä, miten kuljetustehtävä oli organisoitu tai tekikö rekkamies reissutyötä vai vuorotyötä. Työssään rekkamiehet puolestaan toimivat erilaisten käytäntöjen ja aikarationaliteettien yhteensopimattomuudesta johtuvien rytmihäiriöiden puskureina ja suodattajina. Rytmihäiriöiden suodattamisten vaikutukset tulivat esiin rekkamiesten kokemuksissa muun muassa stressin, kiireen, tylsistymisen ja epätietoisuuden vaihteluina sekä tunteena siitä, ettei kykene aina käyttämään omaa ammattitaitoaan työssään täysimääräisellä, tarkoituksenmukaisella ja mielekkäällä tavalla. Tulosten mukaan rekkamiesten suhdetta työhön jäsentää alituinen ajan miettimisen, huolehtimisen ja allokoinnin tarve.

Toiseksi tulokset näyttävät, että rekkamiehet ovat menettäneet (lähes) eksklusiivisen asemansa tavarankuljetustehtävän hallitsijoina. Syynä on ajo-, lepo- ja työajan digitaalisesti johdettu seuranta, sekä erityisesti logistisen tehok-

kuuden nimissä käyttöönotettu digitaalinen rahdinseuranta- ja paikannusjärjestelmä, jonka seurauksena tavarankuljetustehtävän etenemistä koskeva tieto on hajaantunut logistisessa järjestelmässä useammalle taholle. Vaikka työnjohdon, asiakkaan ja isännän suoran kasvokkaisen kontrollin ulottumattomissa tapahtuva mobiili kuljetustyö tarjoaa edelleen mahdollisuuksia oman harkintakyvyn käyttöön ja jopa kokemuksia vapaudesta, on digitaalinen ajo-, lepo- ja työajan valvonta, reaaliaikainen rahdinseuranta sekä jatkuva tavoitettavissa oleminen rapauttanut tunnetta työn autonomiasta.

Kolmas huomio on, että työnteon seuraamiseen suunnitellut teknologiset välineet kuten digitaaliset ajopiirturit, rahdinpaikannusteknologiat ja ajotietokoneet usein ohittavat ja haastavat tien päältä karttuneen, ja rekkamiesten suuresti arvostaman, käytännöllisen tietotaidon. Välineet mittaavat ja seuraavat työntekoa tavalla, joka ei välttämättä aina tunnista eikä tunnusta rekkamiehen subjektiivisia kokemuksia, hiljaista ruumiillistunutta osaamista eikä myöskään työnteon kontekstuaalisia tekijöitä. Samalla kuljettajien tilivelvollisuus suhteessa ajojärjestelyyn, kuljetusasiakkaaseen ja poliisiin voimistuu, koska laitteiden tuottama numeerinen data paljastaa rekkamiehen poikkeamat ”normaalista”, optimaalisesta (esim. nopein mahdollinen ajoreitti) ja lainmukaisesta etenemisestä.

Neljäntenä huomiona on, että vaikka edellä kuvatut, lähinnä ajamista ja kuljetustehtävän digitaalista kontrollointia ilmentävät seikat jäsentävät rekkamiesten työntekoa kuljetustehtävästä riippumatta, on rekkamiesten työ luonteeltaan samalla myös hyvin vaihtelevaa. Vain ajamiseen ja kuljetustehtävän etenemistä koskevaan kontrolliin keskittymällä on helppo kadottaa rekkamiesten työn monimuotoisuus. Kaikkien kolmen artikkelin tulokset yhdessä osoittavat, että kuljetustehtäviin liittyvillä erilaisilla kuormilla (ja tavaroilla), kuormia koskevilla lastaus- ja purkukäytännöillä sekä niiden rytmittymisellä suhteessa ajamiseen on huomattava vaikutus siihen, millaiselta työltä rekanajo näyttäytyy ja millaiseksi rekkamiesten kokemus työnteosta muodostuu. Syynä on se, että eri kuormien purkamista ja lastaamista koskevat käytännöt rakentuvat hyvin erilaisten, ja eri tavalla painottuneiden, aika-tilallisten, materiaalisten ja sosiaalisten tekijöiden varaan. Näiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta rekkamiesten työruumiit ja ammatilliset kompetenssit tempautuvat varsin erilaisiin koetuksiin.

Edellisissä luvuissa esitettyjen alakysymysten ja tutkimustulosten perusteella kysymys 2) *miten ja millaiseksi rekkamieheys rakentuu tiekuljetusalan käytännöissä*? voidaan puolestaan kiteyttää seuraavasti: **Ensinnäkin** näyttää siltä, että käytännössä rekkamiesten on nykyisin aikaisempaa haasteellisempaa rakentaa kunniallisuuttaan rekkamiehenä sellaisille perinteisesti arvossa pidetyille ammatillisille ideaaleille ja käytännöille, kuten sitkeydelle ajaa, mahdollisuudelle hallita kuljetustehtävää itsenäisesti, sekä kyvylle rytmittää ja suunnitella ajamista kuten itse haluaa. Logistisen työnjohdon mahdollisuus seurata ja kontrolloida rekkamiehen etenemistä tien päällä rapautti ajatusta kuljettajan ammatillisesta erityisyydestä kuljetusprosessissa: kuljetustehtävän hallinta ei ole yhtä voimakkaasti kuljettajan käsissä kuin aikaisemmin. Näin seuranta haastoi ammatillisen kompetenssin ar-

voa ja sitä kautta myös kunniallisen rekka(työ)mieheyden uusintamista. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että työsuoritusta koskevalle itsenäiselle harkintakyvylle rakentuva kunniallinen rekka(työ)mieheys olisi kadonnut rekanajosta. Siinä missä ajamisen (etenemisen) rytmittämiseen liittyvä autonomia on jossain määrin kaventunut, tarvitaan kuljettajan itsenäistä harkinta- ja päätöksentekokykyä edelleen jatkuvasti esimerkiksi liikenteessä sekä purku- ja lastauspaikoilla operoitaessa. Lisäksi tavaroiden lastaaminen ja purkaminen sekä kuormien jakojen ja noutojen toteuttaminen vaativat kuljettajalta itsenäistä työotetta (ks. esim. osatutkimus III). Myös ajositkeyden ja maskuliinisuuden kytkös on edelleen olemassa. Esimerkiksi osa rekkamiehistä operoi edelleen vanhanmallisilla paperikiekko -ajopiirtureilla, joka mahdollisti omien ruumiinvoimien ja ammatillisten kykyjen vapaamman hyödyntämisen digitaalisella ajopiirturilla operoiviin rekkamiehiin verrattuna. Toisaalta myös digitaalisilla ajopiirtureilla operoivat rekkamiehet rakensivat ajositkeydelle perustuvaa kunniallista rekka(työ)mieheyttä kertomalla ajomääristään ja valvomisistaan diskursiivisesti.

Toisena huomiona on se, etteivät rekkamiehet vain passiivisesti alistuneet ammatillisen kompetenssin arvonlaskua koskeviin uhkiin, vaan he onnistuivat kääntämään (diskursiivisesti) nämä uhkat niin, että he saattoivat näyttäytyä todellisina ammattilaisina ja rekka(työ)miehinä. Keskeinen tekijä ammattilaisuuden ja kunniallisen rekka(työ)mieheyden rakentamisessa oli tien päältä karttunut käytännön tietotaito ja sen arvokkuuden suojelu. Sekä toisessa (II) että kolmannessa (III) tutkimusartikkelissa osoitettiin kuinka tienpäältä ja eri kuljetustehtävistä karttunutta käytännöllistä tietotaitoa käytettiin oikeuttamaan omia näkemyksiä eri työtilanteissa. Oikeuttaminen rakentui erontekona erityisesti suhteessa tiekuljetuskentällä tai sen liepeillä oleviin, rekkakuskin työn arkisista käytännöistä etäämmällä toimiviin ei-rekkamiehiin (esim. ajojärjestelijät, pomot, autoilijat, lainsäätäjät/byrokraatit), mutta myöskin suhteessa toisiin rekkamiehiin, joilla ei katsottu olevan riittävän pitkää ja monipuolista käytännön kokemusta rekanajosta. Jälkimmäisessä tapauksessa käytännön kautta karttunutta tietotaitoa käytettiin ”rekkamieheksi pyrkivän” ja ”todellisen” rekkamiehen (ammattimiehen) välisen eron osoittamiseen ja ylläpitämiseen.

Kolmanneksi voidaan väittää, että yhteiskuntaluokalla oli keskeinen merkitys rekkamieheyden rakentamisessa. Rekkamiehet tukeutuivat kunniallisen rekka(työ)työmieheyden ja ammatillisen maskuliinisuuden rakentamisissaan monilta osin varsin perinteisille ja usein myös dikotomisesti jäsentyville luokkakäytänteille. Näissä käytänteissä käytännöllinen tietotaito arvottui keskiluokkaista ”teoriatietoa” korkeammalle, työstä saatava palkka näyttäytyi työn sisäistä paloa tärkeämpänä ja oman työruumiin aktiivista käyttämistä ja koettelua pidettiin ahkeran ja kovan työmiehen merkkinä. Rekanajon erityisyys työväenluokkaisena miesammattina näkyi edelleen jossain määrin myös työn tarjoamana vapautena (työtä pidettiin vapaampana kuin tehdastyötä), mutta ei niinkään työn romantisointina, eikä muiden ihmisten ammattiin kohdistuvana ihailuna (vrt. Ouellet 1994). Työn glorifioinnin sijaan työväenluokkaisuus tuli esiin palkan eteen tehtyinä sosiaalisina ja terveydellisinä uhrauksina.

Neljänneksi tutkimus osoittaa, että kuljetettavat tavarat ja kuormat sekä niiden lastaamiseen ja purkamiseen liittyvät käytännöt ovat yksi keskeinen kriteeri, jonka suhteen rekkamieheys rakentuu ja arvottuu. Arvottamisessa ei ollut kyse vain erilaisten kuormien ja tavaroiden kantamasta symboliarvosta (esim. kyydissä ”arvotavaraa”), vaan ammatillisesta kompetenssista (vrt. Nehls 2003, 82-83), jota materiaalisilta ominaisuuksiltaan vaihtelevien kuormien ja tavaroiden käsittelyyn vaadittiin. Paremmuus rekkamiehenä rakentui yhtäältä suhteessa siihen, millaisia *taidollisia* haasteita tavarat ja kuormaamiskäytännöt asettivat rekkamiehille, ja toisaalta suhteessa siihen millaisiin *fyysisiin* koetuksiin rekkamiehet tempaantuivat osana lastaus- ja purkukäytäntöjä.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tässä väitöskirjassa on tutkittu tiekuljetusalan käytäntöjä rekkamiesten työnteon ja rekkamieheyden rakentumisen näkökulmasta. Olen lähestynyt tiekuljetusalan käytännöissä työtään tekevää rekkamiestä ajan (artikkeli I), työn sosioteknisen muutoksen (artikkeli II), materiaalisuuden (artikkeli III) ja erityisesti maskuliinisuuksien sosiaalisen rakentumisen (artikkelit II & III) kautta etnografista tutkimusotetta hyödyntäen. Lähestymistavallani olen halunnut tuoda suomalaiseen työelämätutkimukseen varsin vähäiseksi jäänyttä sukupuolitietoista analyysia siitä, miten mieheyttä tehdään työnteon arkisissa (sosiomateriaalisissa) käytännöissä. Rekkamiehiä tutkittaessa miesten sukupuolisuuden problematisoiminen oli mielestäni erityisen tärkeää, koska länsimaisissa kulttuureissa rekkakuskin ammatti mielletään lähes automaattisesti ”miehiseksi” tai ”(tosi)maskuliiniseksi” ammatiksi (ks. esim. Nehls 2003). Halusin pysähtyä tämän itsestäänselvyyden äärelle ja katsoa analyyttisemmin, millaisiin tarjolla oleviin aineksiin rekkamiehet itse tukeutuvat rekkamieheyden rakentamisessaan. Olin motivoitunut rekkamiesten työn sukupuolitietoista tarkastelusta erityisesti rekkamiehiin ja rekkamiesten työhön liittyvien ristiriitaisuuksien vuoksi. Yhtäältä työtä on kuvattu erityislaatuisena työväenluokkaisena miesammattina, jonka on väitetty tarjoavan laajan autonomiansa ja miehistä valtaa symboloivien isojen autojen vuoksi sellaisia maskuliinisuuden rakentamisen resursseja, joita muilla sinikaulusammateilla ei ole tarjota (Ouellet 1994). Toisaalta autonomian (vapauden) on väitetty olevan vain populaarikulttuurin luoma myytti (Agar 1986). Aikaisemmat tutkimukset ovat osoittaneet, kuinka rekanajoa määrittää monenlainen taloudellinen, juridinen ja teknologinen kontrolli (Agar 1986; Belzer 2000; Levy 2015; Pettersson 2009). Kaiken edellä mainitun nojalla minua ihmetytti myös se, ettei ammattia oltu juuri noteerattu (työn)sosiologisessa kirjallisuudessa, vaikka muuten esimerkiksi työprosesseja ja niiden muutosten vaikutuksia työntekijöiden autonomiaan on tutkittu paljonkin (esim. Braverman 1974; Thompson 1983). Näiden tekijöiden pohjalta halusin selvittää millaiseksi rekkamiesten työnteko rakentuu tiekuljetusalan käytännöissä, ja millä tavalla rekka(työ)mieheys rakentuu näissä käytännöissä.

Tämän tutkimuksen tulokset rekanajon voimistuneesta institutionaalisesta ja taloudellis-logistis-teknologisesta kontrollista ovat samansuuntaisia aikaisem-

pien Ruotsissa (Nehls 2003; Pettersson 2009) ja Yhdysvalloissa (Belzer 2000; 2002; Levy 2015) tehtyjen tutkimusten kanssa. Toisin kuin muutamissa aikaisemmissa rekkamiesten työtä ja työkulttuuria käsittelevissä tutkimuksissa (Hollowell 1968; Bergholm 1999; Ouellet 1994), tämän tutkimuksen perusteella näyttää siltä, että rekkamies on menettänyt asemansa työprosessikontrollin ulottumattomissa työskentelevänä ja työtään itsenäisesti hallitsevana miehenä. Vaikkei rekkamies ole ollut koskaan aikatauluista tai riippuvuussuhteista täysin vapaa (ks. Blomberg 1996; Pettersson 2009), saattoi rekkamies kuitenkin vielä vuosikymmeniä sitten kokea olevansa oman työnsä ”herra” tai laivansa kapteeni ja pitää muita hänen tietojen varassa toimivina käskyläisinä (Blomberg 2002, 18). Nykyään rekkamies toimii yhä enemmän häneen ulkoapäin kohdistuvien tietojen ja vaateiden varassa sekä muiden tahojen käskytettävänä. Rekkamies on joutunut luopumaan osasta hänelle aikaisemmin kuuluneesta aika-tilasta ja tuon aika-tilan hallinnasta. Havainto rekkamiesten kuljetusprosessia koskevan (lähes) eksklusiivisen hallinnan menettämisestä ei ole täysin ennen kuulumaton, sillä tiekuljetusalan elektronista kontrollia Yhdysvalloissa tutkinut Levy (2015) on esittänyt samansuuntaisia huomioita. Levyn (2015) ja tämän tutkimuksen ero on kuitenkin siinä, ettei Levy käsittele rekanajoon istutettujen elektronisten järjestelmien laajempia taloudellis-yhteiskunnallisia kytkentöjä, eikä myöskään autonomian kaventumisen merkitystä suhteessa maskuliinisuuteen (ks. kuitenkin Levyn lyhyt essee aiheesta, Levy 2016). Ruotsalaista rekkasektoria tutkineille Nehlsille (2003) ja Petterssonille (2009) maskuliinisuuden ja autonomian (kontrollin) välinen suhde on sen sijaan keskeinen teema, mutta he tarkastelevat maskuliinisuutta pääosin suhteessa valtiolliseen kontrolliin ja jättävät logistiikka- ja kuljetusprosessien rationalisoinnin tarkastelun vähemmälle huomiolle. Siten tämä tutkimus päivittää osaltaan aikaisempaa rekkamiesten työtä ja työkulttuuria käsittelevää tutkimusta, jossa rekkamiesten työtyytyväisyyttä (Hollowell 1968) ja rekkamiesten ammatillisen maskuliinisuuden rakentamista (Ouellet 1994) on selitetty rekanajon sosioteknisen työprosessin mahdollistamalla laajalla autonomialla. Työn autonomia on edelleen tärkeä komponentti rekkamieheyksien rakentamisessa, mutta autonomian merkitys maskuliinisuudelle ei näyttäydy niinkään ammatillisten potentiaalien ja kompetenssien käyttömahdollisuuksien laajentumisena, vaan pikemminkin autonomian kaventumisesta johtuvana ammatillisten kompetenssien käyttömahdollisuuksien rajoittumisena. Työn autonomian kaventumisesta huolimatta rekkamiehet kokevat työnsä kuitenkin edelleen vapaammaksi kuin esimerkiksi tehdastyön (vrt. Nehls 2003, 63).

Rekkamiesten työnteon kvantitatiivinen mittaaminen, etenemisen digitaalinen seuranta sekä tien päältä karttuneen hiljaisen tietotaidon osittainen sivuuttaminen ja tunnistamattomuus viittaavat siihen, että tehdastyön organisoinnista lähtöisin olevat tayloristiset kontrollimenetelmät (ks. esim. Julkunen 1987; Braverman 1974) sekä niiden ”uustayloristiset” versiot erilaisine kaukaa johdetun (digitaalisen) kontrollin muotoineen (Sewell & Wilkinson 1992; Vidal 2007) ovat saavuttaneet viimein myös rekanajon. Nämä rekanajossa tapahtuneet muutokset voidaan nähdä esimerkkinä työelämää laajemmin jäsentävästä uusliberalistisesta tehokkuusajattelusta (esim. Crowley & Hodson 2014) ja sille ominaisesta kapita-

listisesta aika on rahaa -eetoksesta (Adam 1995, 100-101), joissa työnteosta yritetään tehdä taloudellisesti tuottavampaa, läpinäkyvämpää ja tehokkaampaa abstraktien numeeristen mittaristojen, niille perustuvien vertailujen ja standardisointien sekä (taloudellista) arvoa tuottamattomien ”hukka-aikojen” (Karlin & Liker 2005) määrittelyjen avulla. Tätä ajattelua vasten tarkasteltuna olisikin suoranainen ihme, jos rekkamies saisi pitää asemansa logistiikkajohdolta ja kuljetusasiakkailta tavoittamattomissa operoivana työntekijänä. Tavoittamaton rekkamies, jonka työsuorituksella on iso merkitys niin logistiikkaketjun toimimiselle, kuin kuljetusasiakkaiden JIT-ohjattujen tuotantoprosessien sujuvalle virtaamiselle – ja siten yritysten taloudelliselle menestymiselle – olisi täysin ristiriidassa kuljetusasiakkaiden toimintaa ohjaavan kapitalistisen rationaliteetin kanssa.

Aikaisemmissa rekkamiesten ammattikulttuuriin liittyvissä tutkimuksissa rekkamiesten työtä ja rekkamieheyttä on kuvattu voittopuoleisesti suhteessa rekka-autolla ajamiseen. Ajamisen on ajateltu olevan se keskeinen seikka, joka tekee rekkamiehestä rekkamiehen, ja rekkakuskin ammatista ja työstä erityisen suhteessa muihin töihin ja ammatteihin. Tapio Bergholm (1999, 374) on esimerkiksi väittänyt ”automiehen” ammatin kollektiivisen hengen jäsentyvän toisten kuljettajien kanssa jaetun ajokokemuksen kautta. Myös rekkamiesten välisten erojen ja hierarkioiden rakentumista on usein kuvattu ajamisen ja rekka-autojen kantamien symbolisten merkitysten kautta. Sekä Yhdysvalloissa (Ouellet 1994) että Ruotsissa (Nehls 2003) tehdyissä tutkimuksissa rekkamiesten välisen paremmuusjärjestyksen on nähty rakentuvan kutakuinkin niin, että mitä kauemmaksi kotinurkista kuljetustehtävä suuntautuu, mitä enemmän autoon kertyy reissussa kilometrejä ja mitä enemmän kuljettaja viettää öitä tien päällä, sitä arvostetumpi on rekkamiehenä. Tähän viitaten Nehls (2003) on väittänyt ”ulkomaankuljettajien” edustavan rekkamiesten työkulttuurin hegemonista maskuliinisuutta (Connell 2005), kun taas lähempänä kotikulmia pyörivien ”jakelukuljettajien” on katsottu sijoittuvan marginaaliin tai hierarkian alaportaille. Rekkamiehistä puhuttaessa ajamisen ja kaiken autoon liittyvän nostaminen etualalle on ymmärrettävää, koska ilman (rekka)autoa ja autolla ajamista rekkakuskin ammattia on miltei mahdotonta kuvitella. Vaikka ajositkeyden ja -määrien kautta rakentuva rekkamieheys nousi esiin myös tässä tutkimuksessa (artikkeli II), niin väitän, että ajonopeuksien ja –aikojen (numeeriseen) standardisointiin ja rajoittamiseen suunniteltujen lakiasetusten ja digipiirtureiden myötä ajositkeydelle ja reittien nopealle suorittamiselle rakentuvasta erottautumisesta on tullut rekanajossa yhä vaikeampaa. Asia voidaan nähdä myös niin, että ajamisen kontekstista eli siitä missä ja milloin ajetaan (esim. yöllä, päivällä, lumipyryssä, kesällä, ruuhkassa, kaupungissa, pikkuteillä) tulee yhä merkittävämpi tekijä rakennettaessa ajositkeydelle perustuvaa rekkamieheyttä. Nehlsin (2003) ja Ouelletin (1994) tutkimuksissa ajositkeyden ja -määrien korostunutta merkitystä maskuliinisuudelle selittänee osaltaan se, että tutkimukset (varsinkin Ouellet 1994) on toteutettu aikana, jolloin digitaalisten ajopiirtureiden käyttö oli paljon vähäisempää kuin nykyisin (USA:ssa oli tuolloin käytössä itse täytettävä ajopäiväkirja). Tämän tutkimuksen perusteella onkin selvää, että vaikka ajaminen tietyissä kuljetustehtävissä korostuukin, vain ajamiseen keskittymällä rekkamiesten työnteosta ja rekkamieheydestä saa varsin puutteelli-

sen kuvan. Kuten kolmas tutkimusartikkelini osoittaa, yksi keskeinen rekkamieheyttä ja rekkamiesten välisiä eroja jäsentävä tekijä liittyy siihen, millaisiin koetuksiin ja haasteisiin rekkamies joutuu erilaisia kuormia ja tavaroita käsitellessään. Tämä huomio ei kumoa Nehlsin (2003) ja Ouelletin (1994) väitettä ajositkeyden (ja osin myös ajotaidon) välityksellä rakentuvasta rekkamieshierarkiasta, mutta täydentää, päivittää ja monipuolistaa sitä. Ajositkeys (tai ajotaito) ei ole ainut keskeinen kriteeri tai maskuliinisuuden rakentamisen resurssi, jonka suhteen rekkamieheydet rakentuvat, jäsentyvät ja arvottuvat, vaan rekkamieheyden on mahdollista rakentua samanaikaisesti useampien arvossa pidettyjen, tai hegemonisten, ammattikriteerien varaan. Puhun tarkoituksellisesti mieluummin hegemonisista ammattikriteereistä tai hegemonisista ammattikäytännöistä kuin hegemonisista rekkamieheyttä edustavista rekkamiestypologioista, kuten "super truckereista" (Ouellet 1994, 199) tai "ulkomaankuljettajista" (Nehls 2003, 158-159), koska tämänkaltaisilla maskuliinisuus-typologioilla on taipumus luoda jähmettynyttä ja ristiriidatonta kuvaa liikkeessä olevasta dynaamisesta todellisuudesta (Hearn & Collinson 1994, 112-114). Lisäksi maskuliinisuus-typologiat synnyttävät mielikuvan maskuliinisuudesta ikään kuin miehiin itseensä, ja tutkijan (rekka)miehistä konstruoimaan ryhmään, kiinnittyvänä ominaisuutena.

Tutkimuksen ensimmäisessä ja toisessa osajulkaisussa tehdyt huomiot rekkamiesten kiire- ja stressikokemuksista, työnteon sidoksisuudesta muiden (ihmisten) aikatauluihin sekä työtä jäsentävistä ajallista ristiriidoista ovat jokseenkin samansuuntaisia kuin mitä viime aikoina on kuultu esimerkiksi hoivatyön (Hirvonen 2014; Hirvonen & Husso 2012), tietotyön (Ukkola 2016) ja akateemisen työn (Ylijoki & Mäntylä 2003) kentiltä. Vaikka kuorma-autolla tapahtuva tavaroiden kuljettaminen on varsin eriluonteista työtä kuin ihmistenväliseen vuorovaikutukseen perustuva (emotionaalinen) hoivatyö, kokevat monet rekkamiehet lähi- ja sairaanhoitajien tavoin, että työntekoa kontrolloivat aikarationaliteetit hankaloittavat omien ammatillisten potentiaalien ja kompetenssien käyttämistä siten, kuin oma ammattietiikka ja ammatillinen identiteetti edellyttää (vrt. Hirvonen 2014). Hoivatyössä ammatillisen kompetenssin käyttämistä rajoittaa taloudellis-hallinnollinen aikarationaliteetti (emt.), kun taas rekanajossa sekä taloudellis-logistinen että erityisesti juridis-institutionaalinen aikarationaliteetti. Verrattuna keskiluokkaiseen tietotyöhön, jossa työnteon mielekkyyttä vähentää erityisesti työtehtävien päällekkäistyminen sekä työn ja vapaa-ajan välisen rajan hämärtyminen (Julkunen, Nätti & Anttila 2004; Niemistö, Karjalainen & Hearn 2017), modernissa rekanajossa sitä vähentää erityisesti heikentyneet mahdollisuudet vaikuttaa työnteon aikaan, paikkaan ja rytmiin siten kuin itse haluaisi. Annetuissa purku- ja lastausaikatauluissa pysyminen niin, että lakisääteiset tauot tulevat pidettyä, jättää varsin vähän aitoja vaihtoehtoja kuljettajan luovuudelle rytmittää työn ja taukojen suhdetta toisin. Moni rekkamies kokee, ettei ajamisen pakkotahtinen tauottaminen palvele ensisijaisesti omaa jaksamista, vaan toteuttaa työtä ulkoapäin katsovan valtion tai satunnaisen EU-"byrokraatin" keksimää järjestelmää (ks. myös Pettersson 2009). Rekkamiehen työ tapahtuu myös sellaisissa aika-tilallisissa, materiaalisissa ja organisatorisissa olosuhteissa, joissa oman työpäivän sekaan on melko mahdotonta mahduttaa muita aktiviteetteja ja vel-

voitteita. Työtä ei voi keskeyttää esimerkiksi kuntosalilla, kaupassa tai parturissa käynnin ajaksi ja jatkaa myöhemmin. Tässä mielessä tulokset ovat linjassa aikaisemman tutkimusnäytön kanssa, jonka mukaan matalammassa sosioekonomisessa asemassa toimivilla työntekijöillä on keskimäärin huonommat mahdollisuudet sisällyttää omaan työpäivään erilaisia työtä rytmittäviä asioita ja aktiviteetteja kuin korkeasti koulutetuilla asiantuntijatyötä tekevillä (tieto)työntekijöillä (Breedveld 1998; ks. myös Lehto & Sutela 2009). Mitä tulee työajan ja vapaa-ajan väliseen suhteeseen, niin rekanajossa työn ja vapaa-ajan välinen raja näyttäsi kuitenkin heittelehtivän enemmän kuin monissa muissa duunariammateissa. Siinä missä esimerkiksi tehdastyössä oman työvuoron alkamisella ja loppumisella on yleensä suhteellisen ennakoitava ja tarkka ajankohta (Hassard 1989), monissa ”rekkahommissa” työvuorojen tarkkaa alkamis- ja päättymisajankohtaa on vaikeaa tietää etukäteen. Syynä on se, että yksittäisen rekkamiehen töihin lähtö ja töistä paluu on sidoksissa herkkäliikkeiseen ja monenlaisille häiriöille alttiiseen logistiikan rytmiin.

Barley ja Kunda (2001) ovat väittäneet, että työ- ja organisaatiotutkimuksessa työtä kuvataan usein abstrakteina verkostoina, prosesseina, suhteina, toimijuutena ja rakenteina, samalla kun varsinainen työ, se mitä ihmiset konkreettisesti tekevät päivittäin työssä, on siirtynyt taka-alalle. He siis kaipaavat enemmän tutkimusta siitä, mitä jokapäiväisessä työssä oikein tapahtuu ja mitä ihmiset työssään tekevät (emt.). Etnografista lähestymistapaa hyödyntävän posthumanistisen käytäntöteorian (Gherardi 2015; Orlikowski 2007) avulla minun on ollut mahdollista päästä tarkemmin ja lähemmin käsiksi siihen, mitä rekkamiehet työssään tekevät ja millaisista aineksista (rekkamiehen) ”työksi” kutsuttu tapahtuma oikein koostuu. Tarkastelemalla rekkamiesten työtä tilanteisesti rakentuvana ja materiaalisesti välittyvänä käytännöllisenä tekemisenä (ks. myös Valkonen 2011), olen pystynyt nostamaan rekkamiesten työstä etualalle asioita, jotka näyttävät ehkä banaaleilta ja vähäpätöisiltä (esim. tavarakollin muoto), mutta joilla on keskeinen merkitys työtilanteiden kannattelun, työn kokemuksellisuuden ja kuormittavuuden, rekkamiesten ammatillisen identiteetin sekä rekkamieheyden rakentumisen kannalta. Voidaan esimerkiksi väittää, että työn sosiaalisten ja materiaalisten yhteisvaikutusten tai työn sosiomateriaalisen kokoonpanon vuoksi työ merikonttikuormien kuljettajana ehdollistaa työntekijää hyvin erilaisille kehollismentaalisille koetuksille kuin työ elintarvike(jako)kuormien kuljettajana. Yhdynkin Orlikowskin (2007, 1436) näkemykseen, jonka mukaan työkäytäntöjen materiaalisuutta (ja teknologiaa) ei tulisi huomioida vain erityis- ja muutostapauksissa, kuten esimerkiksi silloin kun työorganisaatio ottaa käyttöön uutta teknologiaa, vaan työnteon materiaalinen välittyneisyys tulisi huomioida *aina* ja kaikkialla (ilman lähtökohtaista kytkentää muutokseen). Materiaalisuuden (ja teknologian) käsittelyn osalta kolmas tutkimusartikkelini täydentää toista tutkimusartikkeliani, jossa logistisen seurantateknologian käyttöönottoa tarkasteltiin juuri Orlikowskin (2007) mainitsemana erityisenä asiana ja työtä ”ulkoapäin” muuttavana asiana. Materiaalisuuksien näkeminen työlle sisäisinä ja työstä irrottamattomina ”arkisina” asioina lisää mahdollisuuttamme ymmärtää paremmin sitä, millaisia ruumiillis-kognitiivisia vastustuksia, sitoumuksia ja koettelemuksia ihmisten työnte-

koon kytkeytyy (Valkonen 2011, 216; ks. myös Tiili 2016). Työnteon materiaalisuudet on helppo sivuuttaa erityisesti silloin, kun työkäytännöt vakiintuvat ja rutinoituvat, koska tällöin niiden kannatteluun osallistuvista materiaalisuuksista tulee itsestäänselvyyksiä ja asioita joita ei tarvitse sen suuremmin ajatella. Olen myös samaa mieltä kuin Gherardi (2015, 14), jonka mukaan posthumanistinen käytäntöteoria voi parhaimmillaan valtauttaa työntekijöitä tuomalla esiin monia sellaisia paikallistuneisiin työtilanteisiin liittyviä asioita ja elementtejä, joilla on yleensä taipumus pysyä työtilanteita etäämmältä seuraaville ihmisille piiloisina. Yksi tällainen tässä tutkimuksessa esiin nostettu asia liittyi tavaroiden lastaamisen seurauksena rakentuneeseen käytännölliseen tietotaitoon ja kehittyneeseen pelisilmään, joita käytettiin toimistoissa istuvaa logistista työnjohtoa vastaan oman ”oikeassa olemisen” perustelemiseksi (ks. artikkeli III).

Posthumanistisen käytäntöteorian anti kriittiselle miestutkimukselle (sekä työelämätutkimukselle) on erityisesti siinä, että sen avulla on mahdollista purkaa käsitystä työtään itseriittoisesti hallitsevasta ihmiskeskeisestä mies-yksilötoimijasta. Lisäksi posthumanistisen käytäntöteorian avulla voidaan purkaa ammatteihin, ammattitaitoihin ja miehiin liittyviä essentialistisia maskuliinisuusoletuksia. Rekkamiehen ammattitaito tai kompetenssi ei ole seurausta jostakin ”mieheyteen” liittyvästä luonnollisesta kyvystä tai biologisesta valmiudesta hallita koneita ja työvälineitä. Vaikka rekkamiehet usein liittivät ammattitaidon ikään kuin itseensä tai puhuivat heidän (itsensä) ammattitaidosta, ei ”mieheys” ollut ammattitaidon tai ammattitaidon oppimisen *syy*. Kyse on pikemminkin siitä, kuten myös Harrison ja Olofsson (2016) sekä Mellström (2004) ovat tutkimuksissaan huomauttaneet, että tiettyä työtehtävää koskeva ammattitaito on *seurausta* (kursiivin lisännyt Aho) (rekka)miesten yhteistoiminnallisesta prosessista muiden ihmisten, työvälineiden, (työ)tilojen ja infrastruktuurien kanssa. Ammattitaito tuottuu ihmisten, infrastruktuurien ja artefaktien välisissä suhteissa jatkuvien vastavuoroisten koettelujen kautta, joten se ei ole myöskään (rekka)miehen ominaisuus tai omaisuutta. Mieheyden ja ammattitaidon kytkeminen toisiinsa liittyy samalla tietenkin myös sukupuolittuneisiin ja sukupuolittaviin rakenteisiin. Tiekuljetusalalla, kuten monella muullakin alalla, miehet ovat sukupuolensa perusteella jo lähtökohtaisesti etulyöntiasemassa, koska he pääsevät – tai ovat ainakin päässeet – harjoittamaan työruumiinsa taitoja naisia helpommin (ks. myös Cockburn 1983; 1985; Faulkner 2000; Oldenziel 1999). Pääsy harjoittelemaan puolestaan kehittää taitoja entisestään, mikä edelleen uusintaa ajatusta mieheyden ja taidon välisestä kytköksestä. ”Mieheys” ei siis ole mikään taitavaksi rekkakuskiksi tulemisen ehto tai edellytys, vaan kuten kolmannessa osatutkimuksessa näytettiin, rekkamies voi olla yhtä hyvin taitava tai taitamaton toimimaan tietyn paikallistuneen käytännön edellyttämällä tavalla (Reckwitz 2002a). (esim. kontinajon hyvin taitava rekkamies ei välttämättä hallitse lämpösäädeltyjä elintarvikekuljetuksia). Siten rekkamiesten ammattitaidon voidaan väittää olevan hyvin paikallistunutta ja eriytynyttä. Toisin kuin Harrisonin ja Olofssonin (2016) palomiesten työtä käsittelevässä tutkimuksessa, jossa työvälineiden nähtiin olevan keskeisiä *kollektiivisen* ammattiperustaisen palomies-identiteetin rakentajia, tässä tutkimuksessa rekkamiesten kuljetustehtäviin liittyvät materiaalisuudet (mm.

tavarat, ajokalusto, työvälineet, infrastruktuuri) osallistuivat työkulttuurin *sisäisten* ammatti-identiteetillisten erojen rakentamiseen. Toki ammatin sisäisten erojen rakentaminen tarkoitti samalla myös kollektiivisten yhteyksien rakentamista toisiin rekkamiehiin, mutta kyse oli kollektiivisuuden rakentamisesta (materiaalisuuksien välityksellä) suhteessa *tiettyihin* rekkamies-fraktioihin, ei rekkamiehiin yleisesti erotuksena muista ammattiryhmistä (vrt. emt.). Ottamalla arkielämän materiaalisuudet (ei-inhimilliset toimijat) mukaan analyyttiseen työkalupakkiimme lisäämme mahdollisuuksiamme paikallistaa ammateista monipuolisempia ja moniulotteisempia kriteeristöjä joiden suhteen miesten väliset erot ja samuudet (Hearn & Collinson 1994, Morgan 1992) rakentuvat. Seuraamalla ei-inhimillisiä toimijoita (Latour 2000; 2005) annamme itsellemme myös mahdollisuuden löytää sukupuolittunutta toimintaa, miesten välisiä eroja ja maskuliinisuuden toisin tekemisen tapoja sellaisista paikoista ja yhteyksistä, joista emme niitä osaisi ehkä muuten etsiä. Tähän väitöstutkimukseen liittyvässä kolmannessa tutkimusartikkelissa olen ehdottanutkin, ettei kriittisessä miestutkimuksessa tarkasteltaisi vain maskuliinisuuksien *sosiaalista* rakentumista, vaan pitäisi tarkastella enemmän maskuliinisuuksien *sosiomateriaalista* rakentumista.

Kriittisessä miestutkimuksessa on pohdittu viime vuosina paljon sitä, miten käy (valkoisten)työväenluokkaisten miesten itsekunnioitukselle tilanteessa, jossa monet itsekunnioitusta ylläpitävät peruspilarit, kuten raskas ruumiillinen työ, ”käsillä tekeminen”, vakaa elämänmittainen työura ja mieselättäjä-normi ovat muutospaineiden kourissa (esim. McDowell 2003; Nayak 2006; Nixon 2009; Walker 2011; Roberts 2013; Walker & Roberts 2018). Osa miestutkijoista on pohtinut sitäkin, onko talouteen ja työhön kiinnittyvällä yhteiskuntaluokalla jälkiteollisessa tai postmodernissa yhteiskunnassa enää samanlaista merkitystä maskuliinisuudelle kuin teollisessa yhteiskunnassa, jossa työ määritti luokka-asemaa, ja luokka-asema puolestaan pitkälti sitä millainen mies on miehenä (Morgan 2005). Tämä tutkimus osoittaa, että työhön kiinnittyvällä yhteiskuntaluokalla on edelleenkin tärkeä sija miesten maskuliinisuuksien rakentamisille. Monet työväenluokkaiseen maskuliinisuuteen liittyvät perinteiset ideaalit, kuten kehoa fyysisesti kuluttava tai rapistuttava raskas työ, käytännöllinen osaaminen/tekeminen sekä kovien fyysisten ponnistusten kautta ansaittu palkka, näyttävät olevan edelleen arvossa pidettyjä rekkamieheyden sekä laajemmin mieheyden rakentamisen elementtejä. Tässä mielessä tulokset tukevat Skeggsin (1997, 74) väitettä, jonka mukaan luokka voi olla työväentaustaisille miehille edelleen – ainakin joltain osin – positiivisen samaistumisen kohde ja kunniallisen identiteetin lähde.

Samalla tulee kuitenkin muistaa, että perinteisistä ja usein dikotomisista luokkadispositioista ammentava rekkamieheys on monelta osin diskursiivisesti rakentuva (subjekti)positio, sillä faktisesti tai käytännöllisesti katsoen rekanajon taloudellis-teknologinen ja juridinen muutos on kaivanut maata monien kunniallisten (työväen)luokkatapaisten työkäytäntöjen alta. Esimerkiksi digitaalista ajopiirturia käyttävän rekkamiehen on nykyään paljon vaikeampaa – joskaan ei täysin mahdotonta – osoittaa kyvykkyyttään ja erityisyyttään kehollis-mentaalisella ajositkeydellä. Toinen huomioitava asia luokkamaskuliinisuudesta puhuttaessa on se, että vaikka rekkamiehet tuottivat paikka paikoin sellaista dikotomista

luokkapuhetta jossa rakennettiin eroa käytännöllisen ja teoreettisen tietotaidon välille, todellisuudessa ”käytännöllinen” ja ”teoreettinen” tai ”fyysinen” ja ”henkinen” kuitenkin jatkuvasti sekoittuivat ja edellyttivät toinen toisiaan. Käytännöllinen tekeminen, kuten vaikkapa tavaroiden lastaus, ei ollut vain lihasvoimin ja lastauslaitteiden avustuksella tapahtuvaa tavaroiden siirtelyä, vaan tavaroiden onnistunut sommittelu kuormatilaan ja purkujärjestykseen vaati kuljettajan työruumiilta huomattavan paljon myös ajattelu- ja suunnittelutyötä. Rekkamiesten työssä työtehtävää koskeva ajattelutyö oli sosiomateriaalisen ympäristön ja ruumiillis-käytännöllisen kokemuksen (”käsillä tekemisen”) yhdessä generoimaa käytännön älyä (ks. myös Alasuutari & Siltari 1985, 168-171; Tiili 2016), jonka tehtävänä oli ratkaista jokin konkreettinen tai käsin kosketeltava asia, kuten se, miten tavarat saadaan aseteltua kuormatilaan oikein. Joidenkin tavaranlastaustilanteiden kohdalla käytännöllinen (”käsillä”) tekeminen muistuttikin paljon enemmän ajattelua, kehollista aistitietoa ja käytännön kokeilua toisiinsa yhdistävää käsityöläismaskuliinisuutta (Warren 2016), kuin fyysisen voimankäytön tai ruumiinvoimien koettelun varaan rakentuvaa ”kovaa” työväenluokkaista maskuliinisuutta (esim. Willis 1977).

Tutkimuksen rajoitukset ja jatkotutkimusaiheet

Olen rajannut tarkasteluni työnteon käytäntöihin ja kompetensseihin, joiden kautta olen analysoinut työssä rakentuvia maskuliinisuuksia (Morgan 1992). Tutkimukseni ei siis ole mikään kaiken kattava esitys rekkamiesten maskuliinisuuksista tai siitä, miten rekkamieheys rakentuu työn kontekstissa. Tutkimukseni ei esimerkiksi kerro paljoakaan siitä, miten rekkamiehet rakentavat maskuliinisuuttaan suhteessa vaikkapa ruokaan, työnaikaiseen syömiseen ja liikuntaan (Wandel & Roos 2005), suhteessa autojen sisustamiseen ja maalaamiseen sekä miesten ruumiilliseen estetiikkaan (Nehls 2003), tai miten työpaikkahuumori ja ”elämä” tien päällä jäsentävät maskuliinisuuksien rakentamista (ks. Eastman ym. 2013). Ja koska olen rajannut analyysini työssä rakentuviin maskuliinisuuksiin, ei tämän tutkimuksen perusteella voida myöskään tehdä kovin pitkälle meneviä johtopäätöksiä siitä, millaisen sijan työ – tässä tapauksessa rekanajo – saa rekkamiesten elämänkokonaisuudessa ja sukupuoli-identiteetissä. Kysymykseen vastaaminen olisi nähdäkseni edellyttänyt sellaista aineistoa ja tutkimusasetelmaa, jossa rekkamiesten kokemuksia ja näkemyksiä olisi tarkasteltu laajemmin suhteessa erilaisiin elämän osa-alueisiin ja elämänkulkuun. Analyysissa korostunut työväenluokkatapainen suhtautuminen (Bourdieu 1984) rekanajoon palkan/elannon vuoksi tehtävänä työnä johtaa toki helposti ajattelemaan, ettei rekanajo työn sisäisen luonteen vuoksi saisi kovinkaan merkityksellistä asemaa informanttieni (sukupuoli)identiteetissä (vrt. Ouellet 1994). Mutta kuten todettua, asian todentaminen vaatisi empiiristä tutkimusta ja edellä kuvattua tutkimusasetelmaa.

Kuvaukseni rekkamieheydestä ja rekkamiesten ammatillisista maskuliinisuuksista on rajoittunut siinäkin mielessä, että tutkimukseeni valikoitunut miesporukka on varsin homogeeninen. Informanttini ovat suhteellisen iäkkäitä, kokeneita ja etniseltä taustaltaan ”suomalaisia” (valkoisia) miehiä. Suomessa(kin)

tiekuljetusalalla työskentelee kuitenkin suhteellisen paljon esimerkiksi virolaisia, puolalaisia ja venäläisiä rekkamiehiä, joiden työskentelyolosuhteet sekä työhön liittyvä sosiaalinen ja taloudellinen asema näyttäisi olevan – ainakin informanttieni kommenttien perusteella – paljon kehnompi verrattuna tämän tutkimuksen kohteena oleviin suomalaisiin rekkamiehiin (ks. vertailua rekkamiesten taloudellisesta asemasta esim. Europa 2013). Informanttieni kommenttien perusteella vaikuttaisi myös siltä, että nämä ”ulkolaiset” rekkamiehet huomioidaan juurikin heidän toiseutensa eli ”ulkolaisuutensa” (tai kansallisuutensa) vuoksi, ja usein tässä rodullistavassa merkitsemisessä ”ulkolaiseen” rekkamieheen liitetään jokin leimaava piirre tai ominaisuus (esim. ”ryssät” on paskasia, ”ryssät” varastavat kaiken minkä käsiinsä saavat). Olenkin sitä mieltä, että jatkossa tulisi tarkastella esimerkiksi puolalaisten ja virolaisten rekkamiesten taloudellis-sosiaalista asemaa ja toimijuutta suomalaisella tiekuljetuskentällä intersektionaalisten valtasuhteiden (esim. Christensen & Jensen 2012) näkökulmasta. Olisi kiinnostavaa tietää, onko vaikkapa (valkoisten) eri ikäisten virolaismiesten rekkamieheyden rakentamisen tavat samankaltaisia kuin tämän tutkimuksen varttuneilla (kanta)suomalaisilla miehillä, ja miten esimerkiksi virolaismiesten (valkoinen) ”virolaisuus” yhteiskuntaluokkaan ja ikään kietoutuen asemoi heitä suomalaisella kuljetuskentällä työmarkkinallisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti.

Tärkeää olisi tutkia myös nuorempien miesten kokemuksia ja näkemyksiä rekanajosta, sillä osa tämän tutkimuksen tuloksista saattaa selittyä – ainakin joltain osin - informanttieni iällä. Esimerkiksi diskurssi alan (teknologisesta) muutoksesta esiintyi aineistossani osin varmaan juuri siksi, että informanttini sattuivat olemaan suhteellisen iäkkäitä ja alalla pitkään toimineita miehiä, eli heidän oli ikänsä ja kokemuksensa vuoksi mahdollista myös puhua alan muutoksesta. Yksi erityisesti ikään, mutta myös sukupuoleen ja yhteiskuntaluokkaan kytkeytyvä jatkotutkimusaihe liittyy tiekuljetusalalla vallitsevaan työvoimapulaan (ks. Kuljetusbarometri 1/2018). Onko niin, ettei rekkakuskin ammatti houkuttele enää edes nuoria vähäistä koulutusta omaavia miehiä? Jopa Yhdysvalloissa, jossa rekkakuskin ammatti on tavallisesti edustanut miehistä sankaruutta, vapautta ja gloriaa (Ouellet 1994), rekkakuskin työ nähdään usein vain väliaikaisena etappina ennen siirtymää muihin haluttavampiin töihin (Conyngham 2005). Työ rekkakuskina voisi tarjota ”elvytystä” perinteisten miesenemmistöisten sinikaulustyöpaikkojen häviämisestä (osin) johtuvaan työväenluokkaisen maskuliinisuuden ”kriisiin” (McDowell 2003), sillä vanhempien ikäpolvien eläköitymisen myötä tiekuljetusalan työvoiman tarpeen on ennustettu kasvavan niin Suomessa (Kuljetusbarometri 1/2018; Salanne & Tikkanen 2009), Euroopassa (OSH 2011) kuin Yhdysvalloissakin (Conyngham 2005). Voisiko kuljettajapula osin liittyä tässäkin tutkimuksessa kuvattuun työn luonteen muutokseen, kuten juuri autonomian kaventumiseen? Nuori mies tai nainen käy ehkä kokeilemassa, mutta huomaakin pian ettei populaarikulttuurin tuottamat romanttiset mielikuvat rekanjoon liittyvästä vapaudesta, seikkailusta ja gloriasta vastanneet todellisuutta (Agar 1986, 171). Moni informanttini oli alan työvoimapulasta puhuttaessa sitä mieltä, ettei nuoret (miehet) lähde enää rekanratiin, koska he eivät halua menettää vapauttaan. Informanttieni mukaan nuorilla oli muutakin elämää, kuten per-

hettä, harrastuksia ja muita houkutuksia, jolloin ”tienposkessa” makoilu työn ankeuteen ja sidoksisuuteen nähden huonolla palkalla voi tuntua vastenmieliseltä vaihtoehdolta.

Analyysini rekkamieheydestä ja rekkamiesten työstä olisi saattanut saada hieman erilaisia sävyjä myös mikäli olisin tutkinut asiaa tarkemmin suhteessa yrittäjä – kuljettaja -jakoon. Esimerkiksi Nehlsin (2003) mukaan tuotantovälineensä (autonsa) omistavalle (yksityis)yrittäjä-kuljettajalle rekanajo ei tarkoita vain elinkeinoa, vaan mitä suuremmassa määrin myös kokonaisvaltaista elämäntapaa ja identiteettiä. Vaikka ajokalustoon investoinut yrittäjä-kuljettaja ajattelee rekanajoa taloudellisten kysymysten kautta, on rekanajo (yksityis)yrittäjänä toimivalle kuljettajalle samalla myös harrastus, joka näkyy muun muassa intohimoisena suhtautumisena rekka-autoihin, tien päällä elämiseen ja kaikkeen ”rekkamieskulttuuriin” liittyvään (emt.). Tutkimukseni vähäiset huomiot yrittäjäkuljettajan habituksesta eivät kuitenkaan täysin tue Nehlsin näkemystä. Esimerkiksi työnantajana aikaisemmin toiminut ja nykyisin yksityis-yrittäjänä toimiva Pete suhtautui hyvin kriittisesti autoissa nukkumiseen ja ”asumiseen” sekä kaikenlaiseen rekanajoon liittyvään ”elämäntapa-meininkiin”. Petelle rekka-auto edusti tuotantovälinettä eikä kotia, ja muutenkin hän piti hyvin tärkeänä sitä, että hänellä itsellään ja palkkaamillaan kuljettajilla oli työn ulkopuolista sosiaalista elämää. Tulkitsen Peten suhtautumistavan johtuvan juuri hänen yrittäjäasemasta: kuljettajien ”makuuttaminen” autoissa tyhjän pantteina olisi tullut hänelle taloudellisesti hyvin kalliiksi. Ero yrittäjäkuljettajan ja kuljettajan (rengin) välillä ei ehkä kuitenkaan ole perustavanlaatuisin rekkamiesten ammatti-identiteettiä jäsentävä tekijä, sillä historiallisesti tarkasteltuna palkkatyöläis- ja yrittäjäkokemus ovat usein yhdistyneet ja limittyneet tiekuljetusalalla toimivien miesten elinkaaressa (Bergholm 1999, 373). Toki samalla on selvää, että aineistossani esiintyvien kuljettaja-rekkamiesten voimakkaat vaatimukset työehtosopimusten mukaisten palkkojen ja lisien maksamisesta heijastavat heidän asemaansa työvoimaansa ja aikaansa rahapalkkaa vastaan myyvinä työntekijöinä (ks. myös Bergholm 1999, 373). Kuljettajien näkemykset eivät kuitenkaan olleet täysin ristiriidassa (kuljettaja)yrittäjien näkymysten kanssa, sillä esimerkiksi Pete piti rehellisen kilpailun vuoksi tärkeänä, että isännät maksavat kuljettajille työehtosopimuksen mukaista (tunti)palkkaa. Yksi näihin kysymyksiin olennaisesti liittyvä, mutta tästä tutkimuksesta ulos rajautunut aihepiiri koskee rekkamiesten ja ammattiyhdistysliikkeen välistä suhdetta. Vaikka Suomessa Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto (AKT) on suhteellisen vahva työmarkkinatoimija, aikaisemman tutkimuksen mukaan kuljetusyrittäjien ja kuljettajien suhtautuminen ammattiliittoon ja sen toimintaan on ollut jokseenkin jännitteistä ja pirstaloitunutta (ks. Bergholm 2000, 166-191, 411-423). Esimerkiksi 1970-luvulla osa kuljettajista vastusti jyrkästi ammattiliittojen ajamaa ehdotusta enimmäistyöaikojen rajoittamisesta ja reissupalkkauksen kieltämisestä (ks. Bergholm 2000, 411-423). Tiekuljetusalalla voimistuneen kilpailun, kuljettajien ja yrittäjien kirjavan taloudellisen tilanteen sekä erityisesti ”ulkolaisen” työvoiman hyväksikäytön (Europa 2013) vuoksi ammattiyhdistysliikkeen ja rekkamiesten välistä suhdetta olisi syytä tutkia jatkossa lisää.

Olen tietoinen myös siitä, että aineistokorpuksestani on jäänyt pois monia suoritealoja ja kuljetustehtäviä. Esimerkiksi puutavararekkoja ajavien miesten ja vaarallisia aineita kuljettavien miesten ottaminen mukaan aineistokorpukseen olisi saattanut tuoda rekkamies-kuvaukseeni lisänyansseja. Olen toisaalta myös sitä mieltä, ettei edellä mainittujen alojen sisällyttäminen aineistooni olisi välttämättä muuttanut väitteitteni teoreettista selitysvoimaa. Puutavarakuljettaja olisi luultavammin rakentanut rekkamieheyttään selittämällä siitä, miten hankalaa tukkikuorman hakeminen ja tekeminen on ahtaassa ja vaikeakulkuisessa metsämaastossa, ja miten raskaita ketjuja saa olla jatkuvasti laittamassa renkaille jottei auto jää kiinni. Eli samat kuormaamiskäytäntöihin liittyvät materiaalis-infrastruktuuriset kriteeristöt olisivat mitä luultavammin jäsentäneet kysymystä kompetenssin kautta rakentuvasta rekkamieheydestä (toki voin olla oletuksissani myös väärässä). Tässä suhteessa ajattelen tulosteni olevan teoreettisesti yleistettävissä myös moniin sellaisiin kuljetustehtäviin, joita ei ole tässä tutkimuksessa käsitelty.

Koska alkuperäinen tavoitteeni oli tutkia työväenluokkaisten miesten terveyskulttuuria sukupuolitietoisesta näkökulmasta, ei naisrekkakuskien tai rekkaa ajavien naisten rekrytointi tullut kysymykseen. En kuitenkaan sulkenut kategorisesti pois mahdollisuutta tutkia myös naisrekkakuskeja, vaan asia kyti takaraivossani tutkimuksen aloittamishetkestä lähtien. Siinä vaiheessa kun tutkimusaiheeni alkoi luisua terveyskulttuurin tutkimuksesta työn ja työkulttuurin tutkimukseksi, kiinnostuin naisrekkakuskien tutkimisesta yhä enemmän. Olin jopa yhteyksissä erääseen naiseen, mutta reissu kariutui siihen, ettei hän myöhemmin enää vastannut tiedusteluihini. Näihin samoihin aikoihin tietooni myös kantautui, että eräs tutkija oli valmistelemassa väitöstutkimusta rekkaa ajavista naisista (josta en sittemmin ole kuullut mitään). Viimeistään tämä tieto sinetöi sen, että luovuin ajatuksesta rekrytoida tutkimukseeni naisia. Olen kuitenkin sitä mieltä, että mikäli haluamme ymmärtää rekanajon sukupuolittunutta luonnetta, sukupuolen ja luokan dynamiikkaa sekä työn ”maskuliinista” normia paremmin, meidän olisi syytä tarkastella rekkaa ajavia naisia.

Rekanajon teknologian käsittely on tässä tutkimuksessa rajautunut lähinnä digitaalisten ajopiirtureiden, JIT-ohjatun logistisen rahdinpaikannusjärjestelmän, vastaanottopäätteiden sekä joidenkin kuljetuskalustoon (esim. peräkärryt, kuormatilat) liittyvien seikkojen tarkasteluun. Tiekuljetusalalla ja rekanajossa kehitetään ja otetaan käyttöön kuitenkin jatkuvasti uutta teknologiaa, joka tullee edelleen muuttamaan kuljettajien työtä ja ammattitaitovaatimuksia. Esimerkiksi ekologiset tehokkuusvaatimukset ja kuljetusasiakkaiden kiristyvä taloudellinen kilpailu ovat pakottaneet ja pakottavat kasvattamaan autojen mitta- ja massarajoituksia. Tällä hetkellä testikäytössä operoivat ”jättirekat” saavat ajaa vain tietyillä tieosuuksilla tiettyyn aikaan ja lastaus ja kuljetus on muutenkin ”jättirekoilla” hyvin valvottua. Mikäli ”jättirekat” yleistyvät, ja kun siihen lisätään vielä ajamista avustavat teknologiat, niin tietyillä reiteillä rekkakuskin työ alkaa muistuttamaan yhä enemmän veturinkuljettajan työtä. Myös tätä kehitystä ja sen vaikutuksia rekkamieheydelle olisi syytä tutkia jatkossa.

Rekkakuskin työstä puhutaan yhä enemmän palveluammattina, ja tulevaisuudessa työn asikaspalvelukeskeisyys luultavasti vain korostuu (ks. Salanne & Tikkanen 2009). Perinteisesti hyvä asiakaspalvelu on ymmärretty rekanajossa lähinnä tavarankuljetuksiin liittyvänä nopeutena, joustavuutena, toimitusvarmuutena sekä oikean tavaran toimittamisena ehjänä perille. Rekkamiehen miellyttävä käyttäytyminen asiakkaalla on tullut hyvänä bonuksena palvelutilanteen päälle. Osana tiekuljetusalan imagon kohotusta ja kiristyvää kilpailua kuljetuspalveluista, alalla on alettu kohdistamaan katseita yhä enemmän myös kuljettajan rooliin ja toimintaan asiakaspalvelutilanteissa (ks. Salanne & Tikkanen 2009). Kuljettajat nähdään sekä työnantajiensa (kuljetusyritykset) että huolitsijoiden/välitysliikkeiden käyntikortteina, jotka viestivät toiminnallaan ja käyttäytymisellään edustamiensa yritysten arvoja. Esimerkiksi muutama rekkamies-informanttini totesi, ettei asiakkaalla asioidessa kannata korottaa ääntään tai kiroilla, koska "naama" ja kuljetusliikkeen logo jäävät asiakkaan mieleen. Räyhäämisestä seuraa hitaampaa palvelua jatkossa ja soitto isännälle tai huolitsijalle. Näin jälkikäteen olen harmitellut sitä, etten keskittynyt keräämään asikaspalvelutilanteista systemaattisemmin dataa, sillä vähäiset aineisto-esimerkit tuntuvat resonoivan hyvin suhteessa laajempaan viimeaikaiseen työelämää koskevaan havaintoon, jonka mukaan työruumiin esteettiset ja emotionaaliset taidot korostuvat taloudellisen arvonluonnin tekijöinä jälkiteollisessa palvelutaloudessa (Parviainen, Kinnunen & Kortelainen 2016). Olisi kiinnostavaa tietää, että missä määrin näin on käymässä myös rekanajossa. Rekanajoon kohdistuvista tulevaisuuden muutoksista ja ammatillisista haasteista puhuttaessa ei tulisi keskittyä vain "maskuliinisiksi" miellettyihin teemoihin, kuten teknologiaan, ajamiseen tai robotisaatioon, vaan jatkossa pitäisi tutkia myös esimerkiksi sitä millaisia esteettis-affektiivisia taitoja rekkakuskilta vaaditaan.

Yhteiskuntapoliittiset toimenpidesuositukset

Rekkamiesten työhön liittyvän epäsäännöllisyyden, yötyön, kiireen, pitkien työpäivien sekä ajamisen monotonisuuden on todettu aiheuttavan ammattikuljettajille väsymystä ja vireystilan laskua (Häkkänen 2000; Häkkänen & Summala 2000; Mitler ym. 1997; Moilanen, Ylä-Outinen & Ollila 1998). Ammattikuljettajien kokema väsymys nostattaa erityistä huolta, koska massiivisen auton ajaminen väsyneenä on huomattava liikenneturvallisuusriski (Radun 2009). Vaikka rekkamiesten kohdalla työskentelyolosuhteiden ja väsymyksen yhteys tunnistetaan (ks. Olkkonen, Ylä-Outinen & Pulkkinen 2003), keskitytään väsymyksen ehkäisyssä usein kuitenkin kuljettajien terveydentilaan ja elintapoihin liittyviin seikkoihin (esim. Laitinen 2007; Laitinen, Sallinen & Pirinen 2011; Salmi ym. 2011). Terveysvalistuksen ja erilaisten terveysinterventioiden avulla rekkamiehiä opastetaan muun muassa tunnistamaan itsessä väsymyksen merkkejä, ja kuljettajia opetetaan tekemään ajovireyttä edistäviä terveysvalintoja (ks. esim. Salmi ym. 2011). Näiden sinällään hyvää tarkoittavien toimien ongelmana on se, että niissä ei lähdetä liikkeelle laajemmista työn organisointiin ja työn käytäntöihin liittyvistä asioista, vaan muutokseen pyritään vaikuttamalla yksilöiden asenteisiin ja intentioihin, jakamalla tietoa sekä vastuuttamalla yksilöitä. Ei ole yllätys etteivät toimet

ole juuri johtaneet pysyviin muutoksiin rekkamiesten terveystavoissa (Kukkonen-Harjula ym. 2013), koska yksilöitä vastuuttavissa interventioissa ei pureuduta terveysvalintoja puitteistaviin sosiaalisiin, materiaalisiin ja taloudellisiin ehtoihin. Toki rekkamiesten työhyvinvointi-keskustelussa on esitetty myös joitakin yksilötoimijan ylittäviä ratkaisuja, kuten ammattikuljettajien työterveyshuollon kehittämistä ja laajentamista (Kärmeniemi ym. 2009; Olkkonen 2007), ajoterveyden valvontajärjestelmän perustamista (Tervo & Neira 2008), huoltoasemien ruokatarjonnan parantamista (Salmi, Sallinen & Laitinen 2011) sekä maskuliinisen ammatti-identiteetin huomioimista (Salmi, Henriksson & Laitinen 2014). Itse työhön ja sen organisointiin liittyvät esitykset ovat jääneet kuitenkin vähäisiksi (ks. kuitenkin Salanne ym. 2006).

Tämän tutkimuksen tulosten perusteella olen vakuuttunut siitä, että rekkamiesten työhyvinvointia voidaan edistää parhaiten vaikuttamalla työn organisointiin ja työkäytäntöihin. Kuten tutkimukseni ensimmäisessä osajulkaisussa osoitettiin, kuljetusaikataulun väljentäminen, eli purku- ja lastauspaikkojen määrän karsiminen, laski kuljettajien työn henkistä ja fyysistä kuormitusta (ks. Aho 2015). Samassa osajulkaisussa tuotiin esiin myös se, kuinka rekanajon työrytmi hankaloitti hyvinvointia ylläpitävien sosiaalisten suhteiden ylläpitämistä ja erilaisten harrastus-aktiviteettien juurruttamista arkeen. Työaikataulujen heittelyiden, työhön sidoksisuuden ja yötyön vuoksi työn ulkopuoliseen elämään oli vaikea synnyttää rytmiä, joka olisi tukenut pysyviä ja säännöllisesti tapahtuvia harrastuksia ja sosiaalisia aktiviteettja. Mikäli näitä säännöllisiä aktiviteetteja tukevia rytmejä halutaan synnyttää, ei pelkeät kuljetusfirmakohtaiset työaikojen tarkistamiset riitä. Syynä on se, että kuljetusfirmoissa tapahtuva työn (ajallinen) järjestäminen on sidoksissa laajempiin logistiikkaverkostoihin ja –ketjuihin, tuotantoon, palveluihin ja kulutukseen sekä niiden rytmeihin ja oikkuihin. Jos tavara pitää olla aamulla aikaisin kaupassa, on jonkun rekkakuskin luultavasti tehtävä töitä yöllä. Sama ihminen luultavasti nukkuu päivällä, joka taas hankaloittaa sosiaalisen elämän viettämistä, koska suurin osa ihmisistä on töissä ja kouluissa. Rekkamiesten työn ja sitä kautta vapaa-ajan ajallisten rakenteiden pysyvämpi muovaaminen edellyttäisi toki organisaatio- ja firmakohtaisia järjestelyjä, mutta myös laajamittaisempaa ajattelu- ja toimintatavan muutosta siinä, miten esimerkiksi tuotanto, logistiikka, palvelut ja kulutuskäytännöt järjestetään.

Rekkamiesten työnteon mielekkyyden lisäämiseksi työ-, ajo- ja lepoaikalakeihin sekä digitaalisen ajopiirturin tulkintaan olisi syytä tehdä tarkistuksia. Ajankulkua mekaanisesti mittaavat lait sekä digitaalinen ajopiirturi sivuuttavat kuljettajan subjektiiviset kokemukset työstä, eivätkä lait myöskään tunnista subjektiivisiin kokemuksiin vaikuttavia työn paikallisia ja kontekstuaalisia erityispiirteitä. Lait olettavat, että kun kuljettaja on käyttänyt lain osoittaman numeerisen määrän aikaa taukoon, hän on levännyt. Tämä ei kuitenkaan kerro levosta tai levon laadusta yhtään mitään. Yhdeksän tunnin vuorokausitauko pitäisi tietysti käyttää lepäämiseen ja nukkumiseen, mutta on tilanteita joissa lepojakso ajoittuu sellaiseen aikaan ja paikkaan, että nukkuminen ei yksinkertaisesti vain onnistu. Levon ajalla ja paikalla on siis väliä. Väitänkin, että joissakin tapauksissa oikeaan aikaan ja paikkaan ajoittuva muutaman tunnin vajaa lepojakso on jaksamisen ja

työn mielekkyyden kannalta jopa parempi, kuin täysin ”väärään” aikaan ja paikkaan ajoittuva täysmittainen yhdeksän tunnin lepojakso. Jonkinlaista joustoa lakiin siis tarvittaisiin, mutta tässä on vaarana se, että jousto alkaa toimia vain työnantajan, asiakkaiden ja kuljetusvälitysliikkeiden suuntaan. Juridinen jousto tulisi suunnitella aina suhteessa koko kuljetusketjuun eli logistiikan rytmiin, ja tähän sunnitteluprosessiin tulisi ottaa mukaan myös kuljettajia eri alasektoreilta. Muuten joustosta tulee vain uusvanha keino ”ajattaa” kuljettajia. Jouston toteuttamisen haastena on erityisesti se, että kuljetustehtävät ja kuljetusketjut ovat hyvin erilasia. Tulee myös muistaa, että tiekuljetusalalla on sellaisiakin ajotehtäviä joissa juridinen rytmi ja logistiikan rytmi pelaavat paremmin yhteen. Tällöin juridiselle joustolle ei ole välttämättä yhtä voimakasta tarvetta kuin jossakin toisissa ajotehtävissä.

On toki myös selvää, ettei työn organisoinnilla kyetä selittämään tyhjentävästi sitä, miksi jokin yksittäinen rekkamies toimii terveytensä ja hyvinvointinsa suhteen kuten toimii. Esimerkiksi sukupuoleen, yhteiskuntaluokkaan ja ikään liittyvät kulttuuriset selitysmallit ovat hyvinkin perusteltavia ja varteenotettavia kun puhutaan miesten terveydestä ja hyvinvoinnista (esim. Ojala & Pietilä 2013). Näitä asioita ruotiva rekkamies-tutkimus on edelleen tekemättä.

SUMMARY

This article-based dissertation examines the practices and changes of the road transport sector in Finland from the point of view of Finnish male truck drivers' work, and the truckers' construction of occupational masculinities. The road transport sector and its operational environment have gone through major changes in the past three decades. Competition in the road transport sector has become fierce through the global expansion of markets and systematic economic deregulation, which started to gain favour both in the USA and in Europe as a part of broader worldwide liberalization processes from the 1970s onwards. The pursuit of economic growth, cost efficiency and flexible services worsened the truckers' conditions and traffic safety in both regions. The undesired effects of competition, in turn, have led to the tightening of social and safety regulations concerning the drivers' working and driving time, as well as equipment standards and certifications. Another effect of the intensified global capitalism is that industries and retail companies now operate in an extremely hectic and competitive global environment, which has pushed them to rationalize their businesses and logistic processes by applying digitally monitored just-in-time (JIT) management in order to optimize their effectiveness. JIT-management not only makes the supply chain more transparent but also increases time pressure on the road transport sector, which operates as a link between complex manufacturing and global distribution chains.

However, the implications of these changes for the truck drivers' work practices and the truckers' construction of occupational masculinity remain contradictory and un-updated. On one hand, it has been argued that trucking can provide 'masculine' resources related to freedom, adventure and discretion, which are not available to working-class men working under strict external surveillance in factories, construction sites, and mines. On the other hand, the freedom and glory of trucking is strongly questioned. Studies have shown that the truckers work under harsh material conditions, characterized by strict economical, technological, and juridical control.

In order to better understand these changes, contradictions, and their effects, the study set the following research questions: how the truck drivers' work is constructed within the practices of the road transport sector, and how male truck drivers construct themselves as respectable truckers within these sociomaterial practices.

The study is based on ethnographic methodology. The data was produced during the period of the years 2012-2017 by riding along on assignments with 10 Finnish male truck drivers, who work and have worked in different fields of operation in Finland. The researcher observed the everyday work practices of the truckers on various occupational sites and participated in performing work practices, including loadings and unloadings. The research material also includes open-ended field discussions concerning the truck drivers' work, which were conducted with the truckers during the driving.

Theoretically this dissertation draws from Henri Lefebvre's rhythm analysis and Latourian-inspired post humanist practice theory to discuss the truckers' work practices as temporal, situated, and materially bounded. In order to analyze the classed, gendered and embodied nature of the work practices, the study also utilizes post-Bourdieuan conceptualization of habitus, and theorizations about masculinities. The study finds its place in the fields of sociology of work, cultural studies and critical studies on men and masculinities.

First, the results suggest that the truck drivers' everyday life is characterized by unsynchronized social rhythms taking place in two temporal dimensions. Under the temporal dimension between the truckers' work rhythm and society's 'normal' rhythm, the 'rhythm conflicts' came out through the truckers' difficulties to synchronize their work and bodily rhythms to their family members' rhythms, and to other social and leisure activities. Under the temporal dimension *inside* the work, 'rhythm conflicts' were typically related to a fluctuating logistic rhythm and rigid juridical rhythm, and especially to a discordance between these two rhythms. As a result, the truckers were often unable to schedule their work in a meaningful way. The truckers attempted to synchronize these rhythms, for example, by postponing and giving up their breaks. Hence, the truckers operated as filters and time-buffers for unsynchronized rhythms. In essence, the truckers' rhythm conflicts are inseparable from sociocultural factors including companies' production systems, flexible 24/7-society as well as consuming practices, which structure the development and (re)organization of logistic processes.

Secondly, the study also suggests that as a result of digitally monitored driving and working time regulations accompanied with digitally monitored JIT and fleet management systems, the truck drivers' degree of decision-making autonomy has become more narrowed. Due to advanced information technology, the information concerning the delivery proceeding, shipment location, speed, the truckers' driving behaviour, and overall rhythm of driving is now more transparent than before, and distributed to different actors within the logistic supply chain. Hence, the truckers have lost their (almost) exclusive position in controlling the transporting task (see also Levy 2015). Moreover, the numeric data produced via digital monitoring devices not only ignore the truck drivers' subjective embodied experiences (e.g. tiredness, energy levels), but also isolate data from context-based occupational conditions. The change in work practices, in turn, hindered the possibility to utilize one's embodied occupational competence (e.g. driving persistence, judgement) at work in full, and as a 'masculine' resource in the (re)construction of a respectable trucker and male worker. However, the truckers were able to mobilize a narrative of respectable working-class masculinity that is based on valorizing their hard-earned practical experience, manual skills, professional capacities, and a role as a hard-working male wage-earner.

Thirdly, the study suggests that the transported goods, the loads, composition of loading and transporting equipment and sociomaterial practices related to un/loadings are the constitutive factors through which the truckers expe-

rience and define their work in relation to colleagues. It is shown in the analysis how these interrelated sociomaterialities take part in constructing occupational masculinities in two analytically distinct terms: by offering resources for producing a skilful working body; and by offering resources for producing a physical working body. The study claims that a truck driver and 'his' embodied occupational competence, through which he constructs masculinities, is not something that the truckers as discrete and pre-existing male human actors 'have', but something that is always co-constituted with the goods and other material elements belonging to the sociomaterial work practices of trucking. By foregrounding loads and loading performances, the study also challenges the celebrated status of driving and the truckers' passionate relationship with trucks, which are often highlighted as key practices through which male truckers' occupational superiority and masculinity is assessed. The study suggests that focusing on un/loading practices helps to bring out the diversity of the truckers and their work.

The dissertation claims that while the mobility of trucking still ensures that truck drivers cannot easily be subjected to Taylorist-Fordist forms of control similar to those operating in factories, mines or construction sites, the truck drivers' work and trucking in Finland is an extremely rationalized business affected by a combination of global competition and neo-Taylorist control. An unreachable trucker, whose performance has a huge impact on companies' economic success, is at odds with the organizations' neoliberal rationale that pursues economic effectiveness by calculating, quantifying and measuring the workers' performances. The findings highlight that there is a need for changes in the thinking and organizing the relations of companies' production systems, supply chains and institutional regulations in order to deconstruct the 'rhythm conflicts' and support the truckers' well-being.

LÄHTEET

Aalto, I. (2012). Isyyden aika. Historia, sukupuoli ja valta 1990-luvun isyyskeskusteluissa. Jyväskylä: Nykykulttuurin tutkimuskeskuksen julkaisuja 112.

Aalto, I. (2016). Miestutkimus sukupuolentutkimuksen muuttuvalla kentällä. Sukupuolentutkimus 29(1), 5-17.

Acker, J. (1990). Hierarchies, Jobs, Bodies: A Theory of Gendered Organizations. Gender and Society 4(4), 139-158.

Adam, B. (1995). Timewatch. The Social Analysis of Time. Oxford: Polity Press.

Adkins, L. (2003). Reflexivity: Freedom or Habit of Gender? Theory, Culture & Society 20 (6), 21-42.

Adkins, L. (2004). Introduction: Feminism, Bourdieu and after. Teoksessa Adkins, L. & Skeggs, B. (toim.) Feminism after Bourdieu. Oxford: Blackwell, 3-18.

Adkins, L., & Skeggs, B. (2004). Feminism after Bourdieu. Oxford: Blackwell Publishing.

Agar, M. H. (1986). Independents Decleared. The Dilemmas of Independent Trucking. Washington D.C.: Smithsonian Institution Press.

Ahlbäck, A. (2010). Soldiering and the Making of Finnish Manhood. Conscription and Masculinity in Interwar Finland, 1918–1939. Turku: Åbo Akademi University.

Aho, T. (2015). Rekkamiesten työn rytmihäiriöt. Janus, 23(3), 300-316.

Aho, T. (2018). Driving through neoliberalism – Finnish truck drivers constructing respectable male worker subjectivities. Teoksessa Walker, C. & Roberts, S. (toim.) Masculinities, Labour and Neoliberalism: Working-Class Men in International Perspective. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan/Springer Nature, 289-310.

Aho, T., Loading up the truck is a form of art – Sociomaterial artefacts in constructing occupational masculinities among Finnish male truck drivers, vertaisarvioinnissa. NORMA. International Journal for Masculinity Studies.

Akrich, M. (1992). The de-scription of technical objects. Teoksessa Bijker, W. & Law, J. (toim.) Shaping technology/building society. Cambridge, MA: MIT Press, 205-225.

Alasuutari, P. (2006). Merkitys, toiminta ja rakenne sosiologiassa: kulttuurinen näkökulma. Sosiologia 43(2), 79-92.

Alasuutari, P. & Siltari, J. (1983). Miehisen vapauden valtakunta : tutkimus lähiöravintolan tikkakulttuurista. Tampere: Tampereen yliopisto.

Alasuutari, P. & Siltari, J. (1985). Vapaavuoron tikkakerho (luku 6.). Teoksessa Sulkunen, P., Alasuutari, P., Nätkin, R & Kinnunen, M. Lähiöravintola. Helsinki. Otava, 140-194.

Ammattinasankari, http://ammattinasankari.fi/ [luettu 30.2.2017]

Andersson, Å., & Beckman, A. (2018). Young Working-Class Men Without Jobs: Reimagining Work and Masculinity in Postindustrial Sweden. Teoksessa

Walker, C. & Roberts, S. (toim.) Masculinities, Labour and Neoliberalism: Working-Class Men in International Perspective. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan/Springer Nature, 101-123.

Andriessen, E. J. H., & Vartiainen, M. (2006). Mobile Virtual Work: A New Paradigm? Berlin: Springer.

Anttila, A-H. (2005). Loma tehtaan varjossa. Teollisuustyöväestön loma- ja vapaa-ajan moraalisäätely Suomessa 1930-1960-luvuilla. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Anttila, A-H., Anttila, T., Liikkanen, M. & Pääkkönen, H. (2015). Johdanto: aika, ajankäyttö ja sosiaalinen muutos 2000-luvun Suomessa. Teoksessa Anttila, A-H., Anttila, T., Liikkanen, M. & Pääkkönen, H. (toim.) Ajassa kiinni ja irrallaan. Yhteisölliset rytmit 2000-luvun Suomessa. Helsinki: Tilastokeskus, 5-15.

Anttila, A-H., Bergroth, H., Kauranen, R., Lahikainen, L., Lamberg, E., Launis, K., Mäkinen, K. & Ojäjärvi, J. (2016). Johdanto teokseen ja luokkajärjestyksen käsitteeseen. Teoksessa Anttila, A-H., Kauranen, R., Launis, K. & Ojäjärvi, J. (toim.) Luokan ääni ja hiljaisuus. Yhteiskunnallinen luokkajärjestys 2000-luvun alun Suomessa. Tampere: Vastapaino, 10-27.

Anttila, A-H., Kauranen, R., Launis, K. & Ojäjärvi, J. (toim.). (2016). Luokan ääni ja hiljaisuus. Yhteiskunnallinen luokkajärjestys 2000-luvun alun Suomessa. Tampere: Vastapaino.

Apostolopoulos, Y., Shattell, M., Sönmez, S., Strack, R., Haldeman, L., & Jones, V. (2012). Active living in the trucking sector: environmental barriers and health promotion strategies. Journal of Physical Activity and Health 9, 259-269.

Atkinson, P., Coffey, A., Delamont, S., Lofland, J., & Lofland, L. (2007). Handbook of ethnography. London: Sage.

Atkinson, W. (2009). Rethinking the Work-Class Nexus: Theoretical Foundations for Recent Trends. Sociology 43(5), 896-912.

Barad, K. (2003). Posthumanist performativity: Toward an understanding of how matter comes to matter, Signs 28(3), 801–831.

Barley, S. R. & G. Kunda (2001). "Bringing work back in". Organization Studies, 12 (1): 76–95.

Barrett, F. J. (1996). The Organizational Construction of Hegemonic Masculinity: The Case of the US Navy, Gender, Work & Organization 3(3), 129–42.

Belman, D. L., & Monaco, K. A. (2001). The effects of deregulation, de-unionization, technology, and human capital on the work and work lives of truck drivers. Industrial and Labor Relations Review, 54(2a), 502–524.

Belzer, M. H. (2000). Sweatshops on wheels. Winners and losers in trucking deregulation. New York: Oxford University Press.

Belzer, M. H. (2002). Technological innovation and the trucking industry: Information revolution and the effect on the work process. Journal of Labour Research, 23(3), 375–395.

Belzer, M. H., & Sedo, S. A. (2017). Why do long distance truck drivers work extremely long hours? The Economic and Labour Relations Review 29(1), 59-79.

Berg, P. (2010). Ryhmärajoja ja hierarkioita: etnografinen tutkimus peruskoulun yläasteen liikunnanopetuksesta. Helsinki: Helsingin yliopisto.

Bergholm, T. (1997). Ammattiliiton nousu ja tuho. Kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta ja työmarkkinasuhteiden murros 1944-1949. Bibliotheca Historica 19, Työpoliittinen tutkimus 166. Helsinki.

Bergholm, T. (1999). Automies – Yksinäinen susi vai lauman jäsen. Teoksessa Parikka, R. (toim.) Suomalaisen työn historiaa. Korvesta konttoriin. Hämeenlinna: Suomalaisen kirjallisuuden seura, 371–394.

Bergholm, T. (2000). Kovaa peliä kuljetusalalla III: kuljetusalan ammattiyhdistystoiminta vuosina 1960-1990. Helsinki: Otava.

Blauner, R. (1964). Alienation and Freedom. The Factory Worker and his Industry. Chicago. The University of Chicago Press.

Blom, R., Melin, H., & Pyöriä, P. (2001). Tietotyö ja työelämän muutos: palkkatyön arki tietoyhteiskunnassa. Helsinki: Gaudeamus.

Blomberg, O. (1996). Maanteiden tavaraliikenne – talouselämän perusedellytys. Suomen kuorma-autoliikenteen historia I. Forssa: Forssan Kirjapaino Oy.

Blomberg, O. (2002). Kehittyvä kuljetuselinkeino – keikasta logistiikkaan. Suomen kuorma-autoliikenteen historia IV. Jyväskylä: SKAL Kustannus Oy.

Blyton, P., Hassard, J., Hill, S., & Starkey, K. (1989). Time, work and organisation. London: Routledge.

Bourdieu, P. (1984). Distinction. A social critique of the judgement of taste. Cambridge: Harvard University Press.

Bourdieu, P. (1985). The social space and the genesis of groups. Social Science Information 24 (2), 195–220.

Bourdieu, P. (1987). What Makes a Social Class? On the Theoretical and Practical Existence of Groups. Berkeley Journal of Sociology 32, 1-17.

Bourdieu, P. (1990). The logic of practice. Stanford: Stanford University Press.

Bourdieu, P., & Wacquant, L. J. D. (1992). An invitation to reflexive sociology. Oxford: Polity Press.

Bourdieu, P., & Wacquant, L. J. D. (1995). Refleksiiviseen sosiologiaan. Tutkimus, käytäntö ja yhteiskunta. Jyväskylä: Joensuu University Press Oy.

Bolton, R. (1979). Machismo in Motion: The Ethos of Peruvian Truckers. Ethos: Journal of the Society for Psychological Anthropology 7(4), 312-342.

Bradley, H. (1989). Men's work, Women's work. A sociological history of the sexual divisions of labour in employment. Cambridge: Polity Press.

Brandth, B., & Haugen, M. S. (2000). From lumberjack to business manager: masculinity in the Norwegian forestry press, Journal of Rural Studies 16(3), 343-355.

Braverman, H. (1974). Labor and monopoly capital: The degradation of work in the twentieth century. New York: Monthly Review Press.

Breedveld, K. (1998). The Double Myth of Flexibilization: Trends in Scattered Work Hours, and Differences in Time-Sovereignty. Time & Society 7(1), 129–143.
Brod, H., & Kaufman, M. (1994). Theorizing Masculinities. London: Sage.
Burawoy, M. (1985). The politics of production. London: Verso.
Butler, J. (2006). Hankala sukupuoli: Feminismi ja identiteetin kumous. 2.painos. Pulkkinen, T. & Rossi, L-M. (suom.) Helsinki: Gaudeamus.
Carrigan, T., Connell, B. & Lee, J. (1985). Toward a new sociology of masculinity. Theory and Society 14(5), 551–604.
Christensen, A., & Jensen, S. Q. (2012). Doing intersectional analysis: Methodological implications for qualitative research. NORA: Nordic Journal of Feminist and Gender Research 20, 109–125.
Clatterbaugh, K. (1998). What is problematic about masculinities? Men and Masculinities 1(1), 24-45.
Cockburn, C. (1983). Brothers: Male dominance and technological change. London: Pluto Press.
Cockburn, C. (1985). Machinery of dominance: Women, men and technical know-how. London: Pluto.
Coffey, A. (1999). The Ethnographic Self. Fieldwork and the Representation of Identity. Great Britain: Sage.
Coles, T. (2009). Negotiating the field of masculinity: The production and reproduction of multiple dominant masculinities. Men and Masculinities 12, 30-44.
Collinson, D. L. (1992). Managing the shopfloor: Subjectivity, masculinity and workplace culture. Berlin: Walter de Gruyter.
Collinson, D., & Hearn, J. (1996). 'Men' at 'work': Multiple masculinities/ multiple workplaces. Teoksessa Mac an Ghail, M. (toim.). Understanding masculinities. Social
relations and cultural arenas. Buckingham: Open University Press, 61-76.
Connell, R. W. (1987). Gender and power. Sydney: Allen and Unwin.
Connell, R. W. (1995). Masculinities. Cambridge: Polity.
Connell, R. W. (2005). Masculinities (2. painos). Cambridge: Polity.
Connell, R. W. (2000). The men and the boys. Cambridge: Polity.
Connell, R. W., & Messerschmidt, J. (2005). Hegemonic masculinity. Rethinking the concept. Gender & Society 19(6), 829-859.
Connell, R. W., & Wood, J. (2005). Globalization and business masculinities. Men and masculinities 7(4), 347-364.
Convoy, (1978). "Raivopäät" (suom.). USA: EMI Films. https://www.imdb.com/title/tt0077369/ [luettu 4.3.2019]
Conyngham, M. E. (2005). Future Truck Drivers: Where will they Come From, Why would they Take the Job. Teoksessa Belman, D. & White C. III (toim.): Trucking in the Age of Information. Hampshire, UK: Ashgate, 269-291.
Coole, D. & Frost, S. (toim.) (2010). New Materialisms: Ontology, Agency and Politics. Durham: Duke University Press.

Cornwall, A. (2016). Introduction: Masculinities under neoliberalism. Teoksessa Cornwall, A., Karioris, F. & Lindisfarne, N. (toim.). Masculinities under neoliberalism. London: Zed Books, 1-28.

Crompton, R., & Jones, G. (1984). White-collar Proletariat: deskilling and gender in clerical work. London: Macmillan.

Crowley, M., & Hodson, R. (2014). Neoliberalism at work. Social Currents, 1(1), 91–108.

Dant, T. (1999). Material culture in the social world: values, activities, lifestyles. Buckingham: Open University Press

de Croon, E. M., Kuijer, P., Paul, F. M., Broersen, J. P. J., & Frings-Dresen, M. H. W. (2004). Information technology and road transport industry: How does IT affect the lorry driver? Applied Ergonomics, 35(4), 313–320.

Davies, C. (2002). Reflexive Ethnography. A Guide to Researching Selves and Others. London: Routledge.

Desmond, M. (2006). Becoming a firefighter. Ethnogrphy 7(4), 387-421.

Dolby, N., Dimitriadis, G., & Willis, P. (toim.) (2004). Learning to labour in new times. London: RoutledgeFalmer.

Eastman, J. T., Danaher, W. F., & Schrock, D. (2013). Gendering truck driving songs: The cultural masculinization of an occupation. Sociological Spectrum, 33 (5), 416–432.

Edensor, T. (2010) Introduction. Thinking about Rhythm and Space. Teoksessa Edensor, T. (toim.) Geographies of Rhythm. Nature, Place, Mobilities and Bodies. Surrey: Ashgate, 1–18.

Eerola, P. (2015). Responsible Faterhood. A Narrative Approach. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Elden, S. (2004). Rhythmanalysis. An Introduction. Teoksessa Lefebvre, H. Rhythmanalysis. Space, Time and Everyday Life. Lontoo: Continuum, vii–xv.

Eriksen, T. H. (1995). Small places, large issues: an introduction to social and cultural anthropology. London: Pluto Press.

Eurofound. (2004). EU road freight transport sector: Work and employment conditions: Ireland:Eurofound. https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef03102en.pdf [luettu: 12.2.2017]

Europa. (2002). Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0015&from=FI [Luettu 14.5.2013]

Europa. (2006). Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0008.02/DOC_1&format=PDF [luettu 11.6. 2017].

Europa. (2013). Social and working conditions of road transport hauliers. European Parliament. http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET%282013%29495855_EN.pdf [luettu 23.9 2015]

European Comission. (2014). Report from the commission to the European Parliament and the council: On the State of the Union Road Transport Market. https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b5136eca-c3c5-11e3-9fe4-01aa75ed71a1/language-en [luettu 25.5.2017]

Eurostat. (2016). Freight transport statistics. Statistics Explained. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/pdfscache/1133.pdf [luettu 7.6.2018]

Faulkner, W. (2000). Dualisms, hierarchies and gender in engineering. Social Studies of Science 30 (5), 759-792.

Faulkner, W. (2001). The Technology question in feminism: a view from feminist technology studies. Women's Studies International Forum 24(1), 79–95.

Filteau, M. R. (2014). Who are those guys? Constructing the oilfield's new dominantmasculinity. Men and Masculinities, 17(4), 1–21.

Fleras, A., & Dixon, S. M. (2011). Cutting, driving, digging, and harvesting: Re-masculinizing and the working-class heroic. Canadian Journal of Communication 36(4), 579-597.

Flood, M., (2002). Between Men and Masculinity: An Assessment of the Term Masculinity in recent Scholarship on Men. Teoksessa Pearce, S. & Muller, V. (toim.) Manning the Next Millennium Studies in Masculinities. Bentley, Western Australia: Black Swan Press.

Foucault, M. (1980). Tarkkailla ja rangaista. Helsinki: Otava.

Garlick, S. (2016). The nature of masculinity: Critical theory, new materialisms, and technologies of embodiment. Vancouver: UBC Press.

Geertz, C. (1973). The Interpretation of Cultures. New York: Basic Books.

Gentry, J. J., Semeijin, J., & Vellenga, D. B. (1995). The future of road haulage in the new European Union – 1995 and beyond. Logistics and Transportation Review, 31(2), 145–160.

Gershuny, J. (2000). Changing Times. Work and Leisure in Postindustrial Society. Oxford: Oxford University Press.

Gherardi, S (1994). The Gender We Think, The Gender We Do in Our Everyday Organizational Lives. Human Relations 47(6), 591-610.

Gherardi, S. (2015). "How the turn to practice may contribute to working life studies." Nordic Journal of Working Life Studies 5(3a), 13-25.

Gill P. E., & Wijk, K. (2004). Case study of a healthy eating intervention for Swedish lorry drivers. Health Education Today 19(3), 306–315.

Gobo, G. (2008). Doing Ethnography. Los Angeles: Sage.

Goldthorpe, J. H. (1968). The affluent worker : industrial attitudes and behaviour. London: Cambridge University Press.

Gould, J. (2016). Refleksiivisyyden poluilla. Epistemologisesti radikaalin yhteiskuntatieteen puolustus. Teoksessa Gould, J. & Uusihakala, K. (toim.) Tutkija peilin edessä – refleksiivisyys ja etnografinen tieto. Helsinki: Gaudeamus., 3-36.

Grosz, E. (2005). Time Travels: Feminism, Nature, Power. Durham: Duke University Press

Grönfors, M. (1982). Kvalitatiiviset kenttätyömenetelmät. 2. painos. Juva: WSOY.

Gunter, P., & Sternberg, H. (2015). Counting the Minutes-Measuring Truck Driver Time Efficiency. Transportation Journal 54(2), 275-287.

Haapala, P. (1986). Tehtaan valossa. Teollistuminen ja työväestön muodostuminen Tampereella 1820–1920. Historiallisia tutkimuksia 133. Tampere: Suomen Historiallinen Seura.

Hagman, S. (2016). Seitsemän kummaa veljestä: kertomuksia suomalaisen homoseksuaalisuuden historiasta. Helsinki: Gaudeamus.

Halkier, B. & Jensen, I. (2011). Methodological challenges in using practice theory in consumption research. Examples from a study on handling nutritional contestations of food consumption. Journal of Consumer Culture, 11, 101–123.

Hammersley, M., & Atkinson, P. (2007). Ethnography: Principles in practice. London: Routledge.

Haraway, D. (1988). Situated knowledges: The science question in feminism and the priviledge of partial perspective. Feminist Studies 14(3), 575-599.

Haraway, D. (1991). Simians, cyborgs, and women: the reinvention of nature. London: Free Association Books.

Harding, S. (1991). Whose Science? Whose Knowledge? Thinkig from Women's Lives. Ithaca, New York: Cornell University Press.

Harper, D. (1987). Working knowledge: Skill and community in a small shop. Chicago: The University of Chicago Press.

Hartsock, N. (1987). The feminist standpoint: Developing the ground for a specifically feminist historical materialism. Teoksessa Harding, S. (toim.): Feminism and methodology. Bloomington: Indiana University Press, 157-180.

Harvey, D. (2005). A brief history of neoliberalism. New York: Oxford University

Harrison, K & Olofsson, J. (2016). "Becoming-a-firefighter – on the intra- active relationship between firefighters and their tools." NORMA. International Journal for Masculinity Studies 11(3), 158-173.

Hassard, J. (1989). Time and organization. Teoksessa Blyton, P., Hassard, J. Hill, S., & Starkey, K. (toim.) Time, work and organisation. London: Routledge, 13–34.

Haywood, C. & Mac an Ghaill, M. (2003). Men and Masculinities. Theory, research and social practice. Buckingham: Open University Press.

Haywood, C. & Mac an Ghaill, M. (2014). Education and masculinities: Social, cultural and global transformations. London: Routledge.

Hearn, J. (1987). The gender of oppression: Men, masculinity and the critique of Marxism. Brighton/New York: Wheatsheaf/St. Martin's Press.

Hearn, J. (2004). From hegemonic masculinity to the hegemony of men. Feminist Theory, 5(1), 49–72.

Hearn, J. (2005). Miesten ja maskuliinisuuksien sukupuolistuminen tieteessä, tiedeyhteisössä ja tutkimuksessa. Teoksessa Husu, L. & Rolin, K. (toim.). Tiede, tieto ja sukupuoli. Helsinki: Gaudeamus, s. 170-199.

Hearn, J. (2014). "Men, masculinities and the material(-)discursive." NORMA 9(1), 5-17.

Hearn, J., & Collinson, D. L. (1994). Theorizing unities and differences between men and between masculinities. Teoksessa Brond, H. & Kaufman, M. (toim.) Theorizing masculinities. Thousand Oaks, CA: Sage, 97-118.

Hearn, J. & Lattu, E. (2002). The recent development of Finnish studies on men: A selective review and a critique a neglected field. NORA - Nordic Journal of Feminist and Gender Research 10(1), 49-60.

Heinonen, J. (2006). Työläismies ahdingossa? Kolme miessukupolvea rakennemuutosten Suomessa. Helsinki: Helsinki University Press.

Heiskanen, T. & Hearn, J. (toim.) (2004). Information Society and the Workplace. Spaces, Boundaries and Agency. New York: Routledge.

Helsingin Sanomat (2014). Kiukkuisen rekkakuskin kyydissä Espanjaan ja takaisin. Kuukausiliite, 4.1.2014. https://www.hs.fi/kuukausiliite/art-2000002699839.html [luettu 15.3.2019]

Helsingin Uutiset (2018). Roope, 18, on moderni rekkamies: Syö terveellisesti, harrastaa urheilua ja kuuntelee klassista – "Ajaminen on jotenkin euforista", 2.6.2018. https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/667888-roope-18-on-moderni-rekkamies-syo-terveellisesti-harrastaa-urheilua-ja-kuuntelee [luettu 16.3.2019]

Hilal, N. (2008). Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport. Sociologie du travail 50, Supplement, 1, 19–29.

Hird, M. (2004). Feminist Matters: New Materialist Conciderations of Sexual Difference. Feminist Theory 5(2), 223-232.

Hirvonen, H. (2012). Naiseus resurssina hyvinvointityössä. Teoksessa Harjunen, H., & Saresma, T. (toim.) Sukupuoli nyt! Purkamisia ja neuvotteluja! Jyväskylä: Kampus Kustannus, 89-106.

Hirvonen, H. (2014). Habitus and Care. Investigating Welfare Service Workers' Agency. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Hirvonen, H. & Husso, M. (2012). Living on a knife's edge: Temporal conflicts in welfare service work. Time & Society 21 (3), 351-370.

Hollowell, P. G. (1968). The lorry driver. London: Routledge & Kegan Paul.

Honkasalo, M-L. (2008). Etnografia terveyden, sairauden ja terveydenhuollon tutkimuksessa. Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti 45(1), 4-17.

Honkasalo, M-L. & Salmi, H. (toim.) (2012). Terveyttä kulttuurin ehdoilla. Näkökulmia kulttuuriseen terveystutkimukseen. Turku: Turun yliopisto.

Hubbard, T. N. (2003). Information, decisions, and productivity: On-board computers and capacity utilization in trucking. The American Economic Review, 93 (4), 1328–1353.

Husting, L. & Bibble, E. A. (2005). Truck Safety in the Age of Information. Teoksessa Belman, D. & White C. III (toim.): Trucking in the Age of Information. Hampshire, UK: Ashgate, 247-267.

Hyrkkänen, U. & Vartiainen, M. (2005). Mobiili työ ja hyvinvointi. Työpoliittinen tutkimus 293. Helsinki: Työministeriö.

Hytönen, K. M., & Koskinen-Koivisto, E. (2011). Johdanto: miehet ja naiset suomalaisessa palkkatyössä ja sen tutkimuksessa. Teoksessa Hytönen, K. M., & Koskinen-Koivisto, E. (toim.) Työtä tekee mies, nainen. Helsinki: Työväen historian ja perinteen tutkimuksen seura, 7-23.

Hyvärinen, P., Irni, S., Kyrölä, K., & Vehviläinen, M. (2017). Luontokulttuurit feministisessä tutkimuksessa. Pääkirjoitus. Sukupuolentutkimus 30(2), 2–5.

Hyvönen, H. (2016). Syömisen ja sukupuolen merkitykset syömishäiriöön sairastuneiden miesten puheessa. Sukupuolentutkimus 29(4), 23-35.

Häkkänen, H. (2000) Professional driving, driver fatigue and traffic safety. Helsingin yliopisto tutkimuksia, liikennetutkimusyksikkö. Helsinki: University of Helsinki 2000.

Häkkänen, H., & Summala, H. (2000). Sleepiness at work among commercial truck drivers. Sleep 23(1), 49-57.

Iikkanen, P. (2003). Kuljetusten toimintaympäristön muutokset. Ympäristöystävällisten kuljetusketjujen kehittäminen. Tiehallinnon selvityksiä 9/2003. Helsinki: Tiehallinto. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf/kuljetusketjut.pdf [luettu 23.9.2017]

Ikuko, N. (1999). Harmony as Efficiency: Is 'Just-in-Time' a Product of Japanese Uniqueness? Time and Society 8(1), 119–40.

Iltalehti Uutiset. (2017). Lapin kauppaväylästä tuli "tuhojen maantie": 150 rekkaa rytisee ojiin joka talvi - liikenne poikki jopa päivittäin, 28.11.2017. https://www.iltalehti.fi/kotimaa/201711282200565811_u0.shtml [luettu 30.9.2017]

Ingold, T. (2014). That's enough about ethnography! Hau: Journal of Ethnographic Theory 4(1), 383–395.

Irni, S., Meskus, M. & Oikkonen, V. (toim.) (2014). Muokattu elämä. Teknotiede, sukupuoli ja materiaalisuus. Tampere: Vastapaino.

Jauho, M. (2014). Lääkärit asiantuntijatehtävissä: henkivakuutus, lääkärintyön materiaaliset käytännöt ja ammattikunnan muodonmuutos. Sosiologia 51(3), 242-258.

Jokinen, A. (1999a). Suomalainen miestutkimus ja -liike: muutoksen mahdollisuus? Teoksessa Jokinen, A. (toim.) Mies ja muutos. Kriittisen miestutkimuksen teemoja. Tampere: Tampere University Press, 15-51.

Jokinen, A. (toim.) (1999b). Mies ja muutos. Kriittisen miestutkimuksen teemoja. Tampere: Tampere University Press.

Jokinen, A. (2000). Panssaroitu maskuliinisuus: mies, väkivalta ja kulttuuri. Tampere: Tampere University Press.

Jokinen, A., Ahlbäck & Kinnarinen, K. (2012). Näkymätön sukupuoli näkyväksi. Teoksessa Jokinen, A. (toim.) Mieskysymys. Miesliike, -työ, -tutkimus ja tasa-arvopolitiikka. Tampere: Tampere University Press, 171–185.
Jokinen, E. (2005). Aikuisten arki. Helsinki: Gaudeamus.
Julkunen, R. & Nätti, J. (1999). The modernization of working times. Flexibility and Work Sharing in Finland. Jyväskylä: Sophi.
Julkunen, R. (1987). Työprosessi ja pitkät aallot. Työn uusien organisaatiomuotojen synty ja yleistyminen. Jyväskylä: Vastapaino.
Julkunen, R. (2008). Uuden työn paradoksit. Keskusteluja 2000-luvun työprosess(e)ista. Tampere: Vastapaino.
Julkunen, R., & Nätti, J. (1994). Joustavaan työaikaan vai työajan uusjakoon? Tampere: Vastapaino.
Julkunen, R., & Nätti, J. (1999).The modernization of working times: flexibility and work sharing in Finland. Jyväskylä: University of Jyväskylä.
Kahma, N. (2011). Yhteiskuntaluokka ja maku. Helsinki: Helsingin yliopisto.
Kalanti, T. (2007). Objektien performatiivisuudesta – Välineet ruumiintekniikan tuottajina. Tiede & Edistys 7(3), 201-224.
Kaleva. (2006). Mutkia, mäkiä, tunteja ja tunteita uhmaten, 29.1.2006. https://www.kaleva.fi/uutiset/pohjois-suomi/mutkia-makia-tunteja-ja-tunteita-uhmaten/62937/ [luettu 9.9.2018]
Kallberg, H., Kalenoja, H., & Rantala, J. (2005). Tietotekniikka muuttaa liikennettä: Liikenteen telematiikka ja älykäs liikenne. Teoksessa Kasvio, A., Inkinen, T. & Liikala, H. (toim.) Tietoyhteiskunta – Myytit ja todellisuus. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print, 229–253
Kanter, R. M. (1977). Men and Women of the Corporation. New York: Basic Books.
Karlin, J. N. & Liker, J. K. (2005). Just-in-Time and Trucking Logistics: The Lean Learning Enterprise. Teoksessa Belman, D. & White C. III (toim.): Trucking in the Age of Information. Hampshire, UK: Ashgate , 213-245.
Katainen, A. (2011). Tupakka, luokka ja terveyskäyttäytymisen ongelma. Helsinki: Helsingin yliopisto.
Kimmel, M. S. (2004). The Gendered Society, 2. painos, New York: Oxford University Press.
Kimmel, M. S., Hearn, J., & Connell, R. W. (toim.) (2005). Handbook of studies on men and masculinities. Thousand Oaks, CA: Sage.
Kimmel, M. S. & Messner, M. (2007). Men's Lives. 7.painos. Boston: Allyn & Bacon.
Kinnarinen, K. (2005). Mies, talli ja moottoripyörä. Etnografinen tutkimus Misfit Mc:stä ja bikerkulttuurin eetoksesta. Turku: Turun yliopisto.
Kinnunen, T. (2001). Pyhät bodarit: yhteisöllisyys ja onni täydellisessä ruumiissa. Helsinki: Gaudeamus.
Kinnunen, M. & Korvajärvi, P. (1996). Johdanto: naiset ja miehet työelämässä. Teoksessa Kinnunen, M., & Korvajärvi, P. (toim.): Työelämän sukupuolistavat käytännöt. Tampere: Vastapaino, 9-19.

Kinnunen, M., Lempiäinen, K., & Peteri, V. (2017). Konttorista monitilatoimistoksi: työn tilojen etnografinen analyysi. Sosiologia 54(2), 110-127.

Kivelä, P. (2012). Oman paikan taju. Keski-ikäiset perheenäidit paikallisilla kentillä. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Knorr Cetina, K. (1997). "Sociality with objects: Social relations in postsocial knowledge societies." Theory, Culture & Society 14(4), 1–30.

Kortteinen, M. (1982). Lähiö: tutkimus elämäntapojen muutoksesta. Helsinki: WSOY.

Kortteinen, M. (1992). Kunnian kenttä. Suomalainen palkkatyö kulttuurisena muotona. Hämeenlinna: Hanki ja jää.

Kortteinen, M., & Tuomikoski, H. (1998). Työtön: tutkimus pitkäaikaistyöttömien selviytymisestä. Helsinki: Tammi.

Korvajärvi, P. (1996). Sukupuoli työpaikalla. Teoksessa Kinnunen, M., & Korvajärvi, P. (toim.) Työelämän sukupuolistavat käytännöt. Tampere: Vastapaino, 89-108.

Kosonen, T. (2016). Opiskeleva ammattimies, yhteiskuntaluokka ja sukupuoli: tutkimus ammatilliseen aikuiskoulutukseen osallistuvista työläismiehistä. Joensuu: Itä-Suomen yliopisto.

Krais, B. (2006). Gender, Sociological Theory and Bourdieu's Sociology of Practice. Theory, Culture & Society 23(6), 119-134.

Kukkonen-Harjula, K., Puhkala, J., Mansikkamäki, K., Kärmeniemi, Paula., Aittasalo, M., Partinen, M., Hublin, C., Sallinen, M., Olkkonen, S., & Fogelholm M. (2013). Metrimies-hankkeen ensimmäisiä tuloksia. Rahtarit (1), 32-33.

Kuljetusbarometri. 1/2018. SKAL. https://www.skal.fi/fi/julkaisut/skal-kuljetusbarometri-12018-maantiekuljetukset-noususuhdanteessa-kuljettajapula [luettu 4.10. 2018]

Kusenbach, M., (2003). Street phenomenology: the go-along as ethnographic research tool. Ethnography 4 (3), 455–485.

Kärmeniemi, P., Laitinen, J., Latvala, J., Olkkonen, S., Sainio, M. & Ylä- Outinen, A. (2009). Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Helsinki: Työterveyslaitos.

Käyhkö, M. (2006). Siivoojaksi oppimassa: etnografinen tutkimus työläistytöistä puhdistuspalvelualan koulutuksessa. Joensuu: Joensuu University Press.

Laapotti, S., & Peräaho, M. (2011). Ammattiliikenteen kuolonkolarit ja niiden riskitekijät. Trafin julkaisuja 10/2011. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto.

Laitinen, J. (2007). Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle. Työterveyslääkäri 25(4), 53-55.

Laitinen, J., Sallinen, J. & Pirinen, M. (2011). Ravitsemusterapeutti tiimiin edistämään ammattikuljettajien ajoterveyttä. Työterveyslääkäri 29(3), 65-69

Lahikainen, L. & Mäkinen, K. (2012). Luokka erona ja antagonismina. Kulttuurintutkimus 29(1), 3-18.

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 2007/273. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070273 [luettu 24.9.2017]
Laki vähittäiskaupan sekä parturi- ja kampaamoliikkeen aukioloajoista annetun lain kumoamisesta 1618/2015. https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2015/20151618 [luettu 2.10.2018]
Latour, B. (2000). When things strike back: a possible contribution of 'science studies' to the social sciences. British Journal of Sociology, 51(1), 107–123
Latour, B. (2005). Reassembling the social: An introduction to actor-network-theory. Oxford: Oxford University Press.
Lefebvre, H. ([1992] 2004). Rhythmanalysis. Space, time and everyday life. London: Continuum.
Lehto, A-M., & Sutela, H. (2009). Three decades of working conditions – Findings of Finnish quality of work life surveys 1977–2008. Helsinki: Statistics Finland, Multiprint.
Lehtonen, M. (2014). Maa-ilma: materialistisen kulttuuriteorian lähtökohtia. Tampere: Vastapaino.
Lehtonen, T-K. (2008). Aineellinen yhteisö. Helsinki: Tutkijaliitto.
Lempiäinen, K. (2005). Sukupuoli sosiologian tietona. Teoksessa Husu, L. & Rolin, K. (toim.). Tiede, tieto ja sukupuoli. Helsinki: Gaudeamus, s. 200-219.
Lempiäinen, K. (2007). Sukupuolinen toimija: kysymys olemuksesta, roolista ja tavasta. Sosiologia 44(2), 109-120.
Levy, K. E. C. (2015). The contexts of control: Information, power, and truck driving work. The Information Society, 31(2), 160–174.
Levy, K. E. C. (2016). Digital surveillance in the hypermasculine workplace. Feminist Media Studies, 16(2), 361–365.
Liikennejärjestelmä. fi (2018). Kotimaan tavaraliikenne 6.11.2018, http://liikennejarjestelma.fi/palvelutaso/liikennetyypit/kotimaan-tavaraliikenne/ [luettu 6.11.2018]
Liikennetilastollinen vuosikirja. (2014). Helsinki: Tilastokeskus. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/153274/xliivuos_201400_2014_dig.pdf?sequence=1&isAllowed=y [luettu 5.8.2018]
Liimatainen, H., & Nykänen, L. (2016). Impacts of increasing maximum truck weight: case Finland. Transport Research Centre Verne. Tampere. Tampere University of Technology.
Liker, J. K. (1997). Becoming Lean: Experience of U.S. Manufacturers. Portland, OR: Productivity Press.
Lilischkis, S., (2003). More yo-yos, pendulums and nomads: trends of mobile and multi-location work in the information society. STAR (Socio-economic trends assessment for the digital revolution) https://www.slideshare.net/ygourven/enmore-yoyos-pendulums-empirica-star-report [luettu 22.4.2017]
Liljeström, M. (toim.) (2004). Feministinen tietäminen. Keskustelua metodologiasta. Jyväskylä: Vastapaino.

Logistiikkaselvitys 2012. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 11/2012. [luettu 4.5.2018]. https://www.lvm.fi/documents/20181/812084/Julkaisuja+11-2012/e222cafa-70ee-4035-83be-92e6765531f9?version=1.0

Logistiikkaselvitys 2016. Turun kauppakorkeakoulun julkaisuja. Sarja E-1:2016. [luettu 20.5.2018].http://blogit.utu.fi/logistiikkaselvitys/wp-content/uploads/sites/92/2016/11/Logistiikkaselvitys202016.pdf

Loviisan Sanomat, Uutiset (2007). Ennätyspitkä rekkajono ulottui jo Koskenkylään, 23.12.2007. http://www.loviisansanomat.net/lue.php?id=2660 [luettu 10.10.2016]

Luukkonen T., Mäkelä T., Pöllänen M., Kalenoja H., Mäntynen J., Rantala J. (2012). Henkilö- ja tavaraliikenteen kehityskuva 2035. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 36/2012. Helsinki: Liikennevirasto. https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf3/lts_2012-36_henkilo_ja_tavaraliikenteen_web.pdf [luettu 17.8.2018]

LVM. (2013). Kilpailukykyä parannetaan raskaan liikenteen uusilla mitoilla ja massoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö. Tiedote 6.6.2013. https://www.lvm.fi/-/kilpailukykya-parannetaan-raskaan-liikenteen-uusilla-mitoilla-ja-massoilla-790532 [luettu 3.10.2018]

Lämsä, R. (2013). Potilaskertomus. Etnografia potiluudesta sairaalaosaston käytännöissä. Helsinki: Terveyden ja hyvinvoinnin laitos.

Löfgren, O. (1997). ”Att ta plats: rummets och rörelsens pedagogik”. Teoksessa Alsmark, G. (toim.) Skjorta eller själ. Kulturella identiteter i tid och rum. Lund: Studentlitteratur.

Mac an Ghaill, M. (toim.) (1996). Understanding masculinities. Social relations and cultural arenas. Buckingham: Open University Press.

Marcus, G. E. (1995). Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-sited Ethnography. Annual Review of Anthropology 24, 95-115.

Markkola, P., Östman, A-C., & Lamberg, M. (toim.) (2014) Näkymätön sukupuoli. Mieheyden pitkä historia. Tampere: Vastapaino.

Martin, P. Y. (2003). “Said and Done” Versus “Saying and Doing”: Gendering Practices, Practicing Gender at Work. Gender & Society 17(3), 342-366.

Martin, P. Y. (2006). Practicing Gender at Work: Further Thoughts on Reflexivity. Gender, Work and Organization 13(3), 254-276.

Maunu, A. (2014). Yöllä yhdessä – Yökerhot, biletys ja suomalainen sosiaalisuus. Väitöskirja. Helsingin yliopisto, sosiaalitieteiden laitos. Helsinki: Unigrafia.

Messerschmidt, J. W. (2000). Nine Lives: Adolescent masculinities, the body and violence. Boulder, CO: Westview.

Messerschmidt, J. W. (2012). ”Engendering Gendered Knowledge: Assessing the Academic Appropriation of Hegemonic Masculinity.” Men and Masculinities 15, 56-76.

Meyer, K. (2008). Rhythms, Streets, Cities. Teoksessa Goonewardena, K., Kipfer, S., Milgrom, R. & Schmid, C. (toim.) Space, Difference, Everyday Life. Reading Henri Lefebvre. New York: Routledge, 147–160.

McDowell, L. (2003). Redundant masculinities? Employment change and white working-class youth. Oxford: Blackwell.
McNay, L. (1999). Gender, Habitus and the Field: Pierre Bourdieu and the Limits of Reflexivity. Theory, Culture & Society 16 (1), 95-117.
McNay, L. (2004). Agency and experience: gender as a lived relation. The Sociological review 52, 173-190.
Mayer, K. (2008). Rhythms. Streets. Cities. Teoksessa Goonewardena, K. (toim.) Space, Difference, Everyday Life: Reading Henri Lefebvre. New York: Routledge, 147-160.
Mello, J. E. & Hunt, C. S. (2009). Developing a Theoretical Framework for Research into Driver Control Practices in the Trucking Industry. Transportation Journal 48(4), 20-39.
Mellström, U. (1999). Män och deras maskiner. Nora: Nya Doxa.
Mellström, U. (2004). Machines and Masculine Subjectivity: Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences. Men and Masculinities 6(4), 368-382.
Mitler, M. M., Miller, J. C., Lipsitz, J. J., Walsh, J. K. & Wylie C. D. (1997). The sleep of long-haul truck drivers. New England Journal of Medicine 337(11), 755-761.
Moilanen, A., Ylä-Outinen, A. & Ollila, T. (1998). Työkykyä edistävä ja työkyvyttömyyttä ehkäisevä toiminta pientyöpaikoilla. Kuljetusalan loppuraportti. Lappeenranta: Finnish Institute of Occupational Health.
Monteiro, P., & Nicolini, D. (2015). "Recovering Materiality in Institutional Work: Prizes as an Assemblage of Human and Material Entities." Journal of Management Inquiry 24(1), 61–81.
Moore, R. S., LeMay, S., Moore, M. L., Lidell, P., Kinard, B., & McMillen, D. (2005). An investigation of motorists' perceptions of trucks on the highways. Transportation Journal, 44(1), 20–32.
Morgan, D. H. J. (1992). Discovering men. New York: Routledge.
Morgan, D. H. J. (2005). Class and masculinity. In M. S. Kimmel, J. Hearn, & R. W. Connell (Eds.), Handbook of studies on men and masculinities (pp. 165–177). Thousand Oaks: Sage.
Mustosmäki, A., & Anttila, T. (2012). Liukuhihna toimistossa. Teoksessa Pyöriä, P. (toim.) Työhyvinvointi ja organisaation menestys. Helsinki: Gaudeamus, 61-79.
Mäkelä, K. (1985). Kulttuurisen muuntelun yhteisöllinen rakenne Suomessa. Sosiologia 22(4), 247-260.
Nayak, A. (2006). Displaced masculinities: Chavs, youth and class in the postindustrial city. Sociology 40(5), 813-831.
Nehls, E. (2003). Vägval. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus. Etnologiska skrifter 29. Göteborg: Umeå universitet.
Nicolini, D. (2012). Practice theory, work, and organization: an introduction. Oxford: Oxford University Press 2012.

Nieminen, J. (2013). Hegemonisesta maskuliinisuudesta miesten moneuteen. Kriittisen miestutkimuksen mahdollistuminen valtio-opillisessa ajattelussa. Tampere: Tampereen yliopisto.

Niemistö, C., Karjalainen, M., & Hearn, J. (2017). "Pakko painaa pitkää päivää": työn ja muun elämän väliset hämärtyvät rajat tietotyössä. Teoksessa Helander, M., Levä, I. & Saksela-Bergholm, S. (toim.) Työaikakirja. Helsinki: Into, 147-170.

Nixon, D. (2009). I can't put a smiley face on: Working-class masculinity, emotional labour and service work in the new economy. Gender, Work & Organization 16(3), 300–323.

Nummela, I. (2002). Ammattiliikenne ja elinkeinoelämä – tuottavuutta riippuvuussuhteessa. Teoksessa Blomberg, O., Kehittyvä kuljetuselinkeino – keikasta logistiikkaan. Suomen kuorma-autoliikenteen historia IV. Jyväskylä: SKAL Kustannus Oy, 306-319.

Nyland, C. (1990 [1986]). Capitalism and the History of Work-time Thought. Teoksessa Hassard, J. (toim.) The Sociology of Time. London: The Macmillan Press, 130-151.

Näre, L., & Tolonen, T. (2006). Kirkasta teoriaa ja mutaista empiriaa: näkökulmia Bourdieun ajatteluun. Kirja-arvostelu. Sosiologia 43(3), 234-235.

O'Donnell, M. & Sharpe, S. (2000). Uncertain masculinities. Youth, ethnicity and class in contemporary Britain. London & New York: Routledge.

OECD. (1997). Liberalization and structural reform in the freight transport sector in Europe. http://www.oecd.org/tad/envtrade/2387068.pdf. [luettu 4.8.2015]

Ojajärvi, A. (2015). Terve sotilas! Etnografinen tutkimus varusmiesten terveystajusta sosiaalisena ilmiönä. Helsinki: Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura.

Ojala, H. & Pietilä, I. (toim.) (2013). Miehistä puhetta. Miehet, Ikääntyminen ja vanhenemisen kulttuuriset mallit. Tampere: Tampere University Press.

Oldenziel, R. (1999). Making technology masculine: Men, women, and modern machines in America, 1870-1945. Amsterdam: Amsterdam University Press.

Olkkonen, S. (2007). Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto on vakava asia. Työterveyslääkäri 25(4), 12-15.

Olkkonen, S., Ylä-Outinen, A., & Pulkkinen, R.-L. (2003). The national report on working conditions in road transport in Finland. Lappeenranta: Finnish Institute of Occupational Health. http://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_files/ewco/employment/documents/RoadFinland.pdf [luettu 6.11.2015]

Olsen, B. (2010). In Defense of Things: Archaeology and the Ontology of Objects. Lanham: Altamira Press.

Orlikowski, W. J. (2007). "Sociomaterial practices: Exploring technology at work." Organization Studies 28, 1435–1448.

Orlikowski, W. J. & Scott, S. V. (2008). ”Sociomateriality: challenging the separation of technology, work and organization.” Academy of Management Annals 2, 433– 74.

OSH. (2011). Occupational safety and health in the transport sector – An overview, European Agency for Safety and Health at Work. Luxembourg: Publications Office of the European Union. https://osha.europa.eu/en/tools-and-publications/publications/reports/transport-sector_TERO10001ENC [luettu 18.3.2017]

Ouellet, L. J. (1994). Pedal to the metal. The work lives of truckers. Philadelphia: Temple University Press.

Paju, E. (2013). Lasten arjen ainekset: etnografinen tutkimus materiaalisuudesta, ruumiillisuudesta ja toimijuudesta päiväkodissa. Helsinki: Tutkijaliitto.

Palosuo, H., Koskinen, S., Lahelma, E., Prättälä, R., Martelin, T., Ostamo, A., Keskimäki, I., Sihto, S. & Talala, K., Hyvönen, E. & Linnanmäki, E. (toim.) (2007). Terveyden eriarvoisuus Suomessa. Sosioekonomisten terveyserojen muutokset 1980-2005. Sosiaali- ja terveysministeriön julkaisuja 2007:23. Helsinki: Yliopistopaino.

Pantzar, M. (2011). Asiakkaan aika ja talouden rytmiliike. Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiö 2011. Julkaisusarja 2. Julkaisumonistamo Eteläranta Oy http://www5.siba.fi/documents/87219/0/pantzar.pdf/7b2e32a8-3c6e-4995-a54a-abdf80d07f37 [Luettu 14.2.2017]

Pantzar, M. & Shove, E. (2010). Temporal rhythms as outcomes of social practices. A Speculative discussion. Ethnologia Europaea. Journal of European Ethnology 40(1), 19-29. University of Copenhagen: Museum Tusculanum Press.

Parviainen, J. (2006). Meduusan liike: mobiiliajan tiedonmuodostuksen filosofiaa. Helsinki: Gaudeamus.

Parviainen, J., Kinnunen, T. & Kortelainen, I. (toim.) (2016). Ruumiillisuus ja työelämä. Työruumis jälkiteollisessa taloudessa. Tampere: Vastapaino.

Pels, D., Hetherington, K. & Vandenberghe, F. (2002). “Sociality/materiality: the status of the object in social science.” Theory, Culture & Society 19(5/6), special issue, 1-21.

Petersen, A. (1998). Unmasking the masculine: “Men” and “identity” in a sceptical age. London: Sage.

Pickering, A. (1995). The mangle of practice: Time, agency and science. Chicago, IL: University of Chicago Press.

Peltola, M. (2014). Kunnollisia perheitä. Maahanmuutto, sukupolvet ja yhteiskunnallinen asema. Helsinki: Nuorisotutkimusseura/Helsingin yliopisto.

Peoples, J. (2005). Industry Performance Following Reformation of Economic and Social Regulation in the Trucking Industry. Teoksessa Belman, D. & White C. III (toim.): Trucking in the Age of Information. Hampshire, UK: Ashgate, 127-146.

Pettersson, L. (2006). Masculinities in an occupational setting: A gender perspective on resistance toward formal control. Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention, 7(2), 107–125.
Pettersson, L. (2009). Frihet under kontroll. Om kontroll i åkerinäringen. Stockholms: Kriminologiska institutionen, Stockholms universitet.
Piispa, M. (2004). Konginkankaan onnettomuus ja liikenneturvallisuus. Tutkimus neljän sanomalehden kirjoittelusta. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 101/2004. Helsinki: Liikenneturva.
Pohjanen, J. (2002). Mitä kello on?: kello modernissa yhteiskunnassa ja sen sosiologisessa teoriassa. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.
Purhonen, S., Gronow, J., Heikkilä, R., Kahma, N. & Rahkonen, K. (2014). Suomalainen maku: kulttuuripääoma, kulutus ja elämäntyylien sosiaalinen eriytyminen. Helsinki: Gaudeamus.
Pyyhtinen, O. (2014). Välitysten sosiologiaa: sosiaalisista selityksistä sosiaalisen selittämiseen. Sosiologia 51(2), 155-161.
Pääkkönen, H. & Hanifi, R. (2011). Ajankäytön muutokset 2000 –luvulla. Tilastokeskus elinolot 2011. Helsinki: Edita Prima Oy.
Radun, I. (2009). Fatigued driving: prevalence, risk factors and groups, and the law. Department of Psychology Studies 59: 2009. Helsinki: Helsinki University Printing House.
Rahtarit ry. (2015). Rahtarit ry:n säännöt. https://www.rahtarit.fi/yhdistys/saannot [luettu 24.10.2018]
Rajamäki, R. (2014). Ammattimaisen tieliikenteen kuvaus. Trafin julkaisuja 26/2014. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.
Ramazanoglu, C., & Holland, J. (2002). Feminist methodology: challenges and choices. London: Sage.
Rantala, O. (2015). Lomakodin rytmittämä arki. Sosiologia 52(2), 89-103.
Rantala, O., & Valtonen, A. (2014). A Rhythmanalysis of Touristic Sleep in Nature. Annals of Tourism Research 42, 18–30.
Rantalaiho, L., & Heiskanen, T., (toim.) (1997). Gendered practices on working life. Houndrrills: Macmillan.
Reckwitz, A. (2002a). Toward a theory of social practices. A development in culturalist theorizing. European Journal of Social Theory 5(2), 243–263.
Reckwitz, A. (2002b). The Status of the "Material" in Theories of Culture: From "Social Structure" to "Artefacts". Journal for the Theory of Social Behaviour 32(2), 195-217.
Rishel, T. D., Scott, P. J., & Stenger, A. J. (2003). A preliminary look at using satellite communication for collaboration in the supply chain. Transportation Journal, 5(42), 17–30.
Roberts, S. (2013). "Boys will be boys…won't they?": Change and continuities in contemporary young working-class masculinities. Sociology 47(4), 671-686.
Rolin, K. (2005). Tutkimuksen näkökulmasidonnaisuuden paradoksi. Teoksessa Husu, L. & Rolin, K. (toim.) Tiede, tieto ja sukupuoli. Helsinki: Gaudeamus, 97-111.

Roper, M (1994). Masculinity and the British organization man since 1945. Oxford: Oxford University Press.

Roy, D. (1990 [1960]). Time and Job Satisfaction. Teoksessa Hassard, J. (toim.) The Sociology of Time. London: The Macmillan Press, 155-167.

Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (2009). Tutkimushaastattelu ja vuorovaikutus. Teoksessa Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (toim.) Haastattelu, tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. 2. painos. Jyväskylä: Vastapaino, 22-56.

Salanne, I., Keskinen, E., Kärmeniemi, P., Leskinen, T., Olkkonen, S., Hiltunen, L., Mönkkönen, P. (2006). Tiekuljetusten liikenneturvallisuuden, logistiikan, työolojen ja ammatin houkuttelevuuden väliset yhteydet – LOGHO-projekti. Työ ja ihminen, Tutkimusraportti 30, Työterveyslaitos. Helsinki

Salanne, I., & Rantala, J. (2008). Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen. Logistiikkajärjestelmän vaikutukset tiekuljetusten toimintamalleihin, liikenneturvallisuuteen ja alan houkuttelevuuteen sekä kehittymiseen. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 14/2007 Helsinki: Ajoneuvohallintokeskus AKE.

Salanne, I. & Tikkanen, M. (2009). Tiekuljetusten tulevaisuus. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 14/2009. Helsinki: Ajoneuvohallintokeskus AKE.

Salanne, I., Rönkkö, S., Tikkanen, M. & Perttula, P. (2013). Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset. Trafin julkaisuja 22/2013. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Sallinen, M. (2009). Miten tukea maantieliikenteen ammattikuljettajan vireyttä? Työterveyslääkäri 27(4), 32-35.

Salmi, A., Henriksson, L. & Laitinen, J. (2014). Maskuliininen ammatti-identiteetti on huomioitava koulutuksessa ja ohjauksessa. Aikuiskasvatus 3, 224-232.

Salmi, A., Sallinen, J. & Laitinen, J. (2011). Haluaako ammattikuljettaja äijäruokaa Veijon baarista? Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle -hanke haastaa ennakkoluulot. Työterveyslääkäri 29(2), 80-82.

Salmi, A., Sallinen, J., Rahkonen, F., Korkiakangas, E., Kemppainen, S., Nevanperä, N., & Laitinen, J. (2011). Virkeänä ratissa – Käsikirja. Työterveyslaitos Virkeänä ratissa -hanke 2011. Joutsen Median Painotalo Oy. http://www.ttl.fi/partner/virkeana_ratissa/materiaalit/Documents/Virke%C3%A4n%C3%A4%20ratissa%20k%C3%A4sikirja-low.pdf. [luettu 18.10.2013]

Savage, M., Bagnall, G. & Longhurst, B. (2005). Local Habitus and Working-Class Culture. Teoksessa Devine, F., Savage, M., Scott, J. & Crompton, R. (toim.) Rethinking Class.
Culture, Identities & lifestyle. Hampshire & New York: Palgrave Macmillan, 95–122.

Schatzki, T., Knorr-Cetina, K. & Von Savigny, E. (2001). The Practice Turn in Contemporary Theory, London: Routledge.

Schatzki, T. (2001). Introduction. Practice Theory. Teoksessa Schatzki, T., Knorr-Cetina, C. & von Savigny, E. (toim.) The Practice Turn in Contemporary Theory. London: Routledge, 10–23.

Schatzki, T. (2002). The site of the social: A philosophical account of the constitution of social life and change. University Park, PA: Pennsylvania State University Press.

Sewell, G., & Wilkinson, B. (1992). Someone to watch over me: Surveillance, discipline and the just in time labour process. Sociology, 26(2), 271–289.

Shilling, C. (2010). The Body and Social Theory. 3. painos. London: Sage.

Shove, E., Pantzar, M. & Watson, M. (2012). The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes. London: SAGE.

Siltala, J. (1994). Miehen kunnia. Modernin miehen taistelu häpeää vastaan. Helsinki: Otava.

Sipilä, J. & Tiihonen, A. (toim.) (1994). Miestä rakennetaan. Maskuliinisuuksia puretaan. Tampere: Vastapaino.

Skeggs, B. (1997). Formations of class & gender: Becoming respectable. London: Sage.

Skeggs, B. (2004). Class, Self, Culture. London & New York: Routledge.

Sluka, J. A. (2012). "Introduction to Part III fieldwork relations and rapport". Teoksessa Robben, A. C., & Sluka, J. A. (toim.) Ethnographic Fieldwork. An Anthropological Reader. 2. painos, Chichester: Wiley-Blackwell, 137–142.

Spradley, J. P. (1980). Participant Observation. New York: Holt, Rinehart & Winston.

Strati, A. (2007). "Sensible knowledge and practice-based learning." Management Learning 38(1), 61-77.

Sternberg, H., Günter, P., & Holmström, J. (2014). The efficiency potential of ICT in haulier operations. Computers in Industry 65(8), 1161-1168.

Sternberg, H., & Lina, H. (2017). Idenfying root causes of inefficiencies in road haulage: case studies form Sweden, Switzerland and Germany. International Journal of Logistics Research and Applications 20(1), 73-83.

Sternberg, H., Stefansson, G., Westerberg, E., Boije af Gennäs, R., Allenström, E. & Linger Nauska, M. (2013). "Applying a Lean Approach to Identify Waste in Motor Carrier Operations." International Journal of Productivity and Performance Management 62 (1), 47–65.

Sulkunen, P., Alasuutari, P., Nätkin, R. & Kinnunen, M. (1985). Lähiöravintola. Helsinki. Otava.

Sutela, H., & Lehto, A-M. (2014). Työolojen muutokset 1977−2013. Helsinki: Tilastokeskus.

Svabo, C. (2009). "Materiality in a Practice-Based Approach." The Learning Organization 16(5), 360–370.

Tallberg, T. (2009). The Gendered Social Organisation of Defence: The Ethnographic Case Studies in the Finnish Defence Forces. Helsinki: Svenska handelshögskolan.

Tapaninen, U. (2018). Logistiikka ja liikennejärjestelmät. Tallinna: Gaudeamus/Otatieto.
Taylor, P., & Bain, P. (1999). An Assembly Line in the Head: Work and Employee Relations in the Call Centre. Industrial Relations Journal 30(2), 101-117.
Tervo, T. & Neira, W. (2008). Ajoterveyden valvontaa pitää kehittää. Suomen Lääkärilehti 63(20), 1859–1863.
Tiihonen, A. (2002). Ruumiista miestä, tarinasta tulkintaa: oikeita miehiä ja urheilijoita? Jyväskylä: Likes.
Tiili, M-L. (2016). Ammattilaisuuden ankkuripaikat: Kinesteettinen ja kulttuurinen tieto Suomenlahden merivartiostossa. Helsinki: Helsingin yliopisto.
Tiittula, L. & Ruusuvuori, J. (2009). Johdanto. Teoksessa Ruusuvuori, J. & Tiittula, L. (toim.) Haastattelu, tutkimus, tilanteet ja vuorovaikutus. 2. painos. Jyväskylä: Vastapaino, 8-18.
Thompson, E. P. (1967). Time, work-discipline, and industrial capitalism. Past & Present (38), 56-97.
Thompson, P. (1983). The nature of work – An Introduction to Debates on the Labour Process. Hong Kong: Macmillan.
Thorpe, H. (2010). Bourdieu, Gender Reflexivity, and Physical Culture: A Case of Masculinities in the Snowboarding Field. Journal of Sport and Social Issues 34(2), 176-214.
Thrift, N. (1990 [1981]). The Making of a Capitalist Time Consciousness. Teoksessa Hassard, J. (toim.) The Sociology of Time. London: The Macmillan Press, 105-129.
Tolonen, T. (2001). Nuorten kulttuurit koulussa: ääni, tila ja sukupuolten arkiset järjestykset. Helsinki : Gaudeamus/Nuorisotutkimusverkosto.
Tolonen, T. (toim). (2008). Yhteiskuntaluokka ja sukupuoli. Tampere: Vastapaino.
Tolson, A. (1977). The limits of masculinity. London: Tavistock.
Turner, S. (1994). The Social Theory of Practices. Tradition, Tacit Knowledge and Presuppositions. Cambridge: Polity Press.
Työaikalaki 1996/605 http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960605#L6P29 [Luettu 13.2.2014]
Ukkola, S. (2016). Koodattu aika. Ristiriitaisuuksien aikakulttuurit tietotyössä. Rovaniemi: Lapin yliopisto.
Valkonen, J (2011). Palvelutyön taito. Jyväskylä: Vastapaino.
Valkonen, J., Lehtonen, T-K., & Pyyhtinen, O. (2013). Sosiologista materiaalioppia. Sosiologia 50(3), 217-221.
Valtioneuvoston asetus ajoneuvojen käytöstä tiellä annetun asetuksen muuttamisesta 407/2013. https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20130407 [luettu 25.9.2018]
Vidal, M. (2007). Manufacturing empowerment? 'Employee involvement' in the labour process after Fordism. Socio-Economic Review, 5(2), 197–232.

Vihanti, K., Mäkelä, T., Mäntynen, J. & Rauhamäki, H. (2007). Elinkeinoelämän kuljetustarpeiden kehitysnäkymät Keski-Suomessa. Jyväskylä: Keski-Suomen Liitto.

Wadel, C. C. (2015). Participatory Work-Along as an Apprentice—A Qualitative Research Tool in Studying Organizations and Work Practices. Nordic journal of working life studies 5(3a), 85-103.

Wajcman, J. (1991). Feminism confronts technology. Cambridge: Polity.

Walby, S. (1986). Patriarchy at work: patriarchal and capitalist relations in employment. Campridge: Polity Press.

Walby, (1990). Theorizing patriarchy. Oxford: Basil Blackwell.

Walker, C. & Roberts, S. (toim.) (2018). Masculinities, Labour and Neoliberalism: Working-Class Men in International Perspective. Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan/Springer Nature.

Walker, C. (2011). Learning to labour in post-Soviet Russia. Vocational youth in transition. London: Routledge.

Wandel, M., & Roos, G. (2005). "Work, food and physical activity. A qualitative study of coping strategies among men in three occupations." Appetite 44(1), 93-102.

Warren, A. (2016). Crafting masculinities: gender, culture and emotion at work in the surfboard industry. Gender, Place & Culture 23(1), 36-54.

Webster, J. (1990). Office Automation: the labour process and women's work in Britain. Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf

West, C., & Zimmerman, D. H. (1987). Doing gender. Gender and Society, 1, 125–151.

Wetherell, M. & Edley, N. (1999). "Negotiating Hegemonic Masculinity: Imaginary Positions and Psycho-Discursive Practices." Feminism & Psychology 9, 335–56.

Whitehead, S. M. (2002). Men and masculinities: Key themes and new directions. Cambridge, UK: Polity.

Willis, P. (1977). Learning to labour: How working-class kids get working-class jobs. Farnborough: Saxon House.

Willis, P. (1979). Shop-floor culture, masculinity and the wage form. Teoksessa Clarke, J., Critcher, C., & Johnson, R. (toim.) Working Class Culture. Studies in history and theory. London: Hutchinson, 185-198.

Woessner, M. (2009). Rescuing the "Right to the City". City 13(4), 474-475.

Womack, J. P., & Jones, D. T. (2003). Lean Thinking: Banish Waste and Create Wealth in Your Corporation. London: Simon and Schuster.

Wright, T. (2016). Gender and Sexuality in Male-Dominated Occupations. Women Working in Construction and Transport. London: Palgrave Macmillan.

YLE Elävä arkisto. (2007). Matti Esko: Rekkamies. https://yle.fi/aihe/artikkeli/2007/12/26/matti-esko-rekkamies?page=1 [luettu 3.11.2018]

YLE uutiset (2014). "Poliisi leimaa turhaan raskaan kaluston kuljettajia". 6.10.2014. https://yle.fi/uutiset/3-7511230 [luettu 10.10.2016]

Ylijoki, O-H., & Mäntylä, H. (2003). Conflicting Time Perspectives in Academic Work. Time & Society 12(1), 55-78.
Zuboff, S. (1990). Viisaan koneen aikakausi. Uusi tietotekniikka ja yritystoiminta. Oinonen, H. (suom.). Helsinki: Otava.
Åberg, K., & Skaffari, L. (toim.) (2008). Moniääninen mies: maskuliinisuuden kulttuurinen rakentuminen musiikissa. Nykykulttuurin tutkimuskeskuksen julkaisuja. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

I

REKKAMIESTEN TYÖN RYTMIHÄIRIÖT

by

Timo Aho (2015)

Janus 23(3), 300-316

Reproduced with kind permission by Sosiaalipoliittinen yhdistys ja sosiaalityön tutkimuksen seura.

Rekkamiesten työn rytmihäiriöt

Timo Aho: *Tohtorikoulutettava, Yhteiskuntatieteiden ja filosofian laitos, Jyväskylän yliopisto*

timo.a.m.aho@jyu.fi

Janus *vol. 23 (3) 2015, 300–316*

Janus

Tiivistelmä

Artikkelissa tarkastellaan suomalaisten rekkamiesten työn rytmihäiriöitä sekä niiden vaikutusta kuljettajien kokemusten ja toimintamahdollisuuksien muotoutumiseen. Tutkimuksen aineisto kerättiin etnografisin menetelmin, joka tarkoitti osallistumista kymmenen rekkamiehen työreissuille vuoden 2013 aikana. Tarkastelu eroteltiin analyyttisesti kahteen eri vaiheeseen. Aluksi aineistosta tunnistettiin kaksi päärytmiä, työn rytmi ja yhteiskunnan rytmi sekä kaksi työn rytmiä kuvaavaa alarytmiä, logistiikan rytmi ja juridinen rytmi. Analyysin toisessa vaiheessa keskityttiin rytmien välisten jännitteiden tarkasteluun. Tämän artikkelin tarkoituksena on kuvata rytmien ja kuljettajien toimintamahdollisuuksien suhdetta kahdella samanaikaisesti esiintyvällä, mutta toisistaan erotetulla temporaalisella tasolla. Ensiksi huomio kiinnitetään työn ja yhteiskunnan väliseen rytmihäiriöön. Sen jälkeen tarkastelu siirtyy spesifimmin työn rytmin sisälle, jolloin analyysi kohdentuu logistiikan rytmin ja juridisen rytmin välisen suhteen jäsentämiseen kuljettajien kokemusten näkökulmasta.

Johdanto

> […] kaikesta yritetään vetää löysät poijes, nää on niin tiukkaan vedetty kaikki jo. Kuljetusalalla rupee tulee se, että porukka rupee väsyy […] ja kun tää on niinkun ketjuhommaa, niin jos sä tänään myöhästyt niin se kostautuu sitten loppuviikolle. Siinä joudut äkkiä tehdä taas lujaa, että saat ajettua kiinni sitä […] Villissä autossa on taas se oma puolensa…että jos sä et tänään kerkiä, niin huomenna on päivä uus. Että jos et sä tänään kerkee johonkin firmaan purkaa, niin sä purat sen sitten aamulla. Se on niin yksinkertasta, sä sitten vaan nukut ja odotat siellä. Mutta tässä ei oo sitä mahdollisuutta. Tässä on vaan koko ajan mentävä. (Pentti, kenttäkeskustelu 28.4.2013)

Katkelma on ote keräämästäni etnografisesta aineistosta. Istun rekan hytissä ja kuuntelen kun kuljetusalalla pitkään työskennellyt 53-vuotias rahtimies, ”Pentti”, kertoo työuransa vaiheista. Vuosia kestänyt epäsäännöllinen työ Suomen ja Ruotsin välisessä rahdinajossa oli käynyt niin kuluttavaksi, että Pentin oli lopetettava työskentely. Yksityisyrittäjän arki vaihtui muutaman sapattivuoden jälkeen Seinäjoki-Tampere-Lappeenranta –terminaalien välillä suoritettavaan tavarankuljetukseen. Vaihdoksen seurauksena työn luonne muuttui yhtämittaisesta autossa asumisesta ja vuorokausia kestäneestä yksin ajamisesta kahden kuljettajan voimin pyöritettävään säännölliseen kaksivuorotyöhön. Työn organisointimuutosten sekä ajo- ja lepoaikojen valvonnan li-

sääntymisestä huolimatta mies koki edelleen uupumusta. Ajoreitin tiukka aikataulutus oli lisännyt kuljettajien velvoitteita ja saanut työn tuntumaan yhä kontrolloidummalta, kiireisemmältä ja stressaavammalta. Pentti ei uskonut näkevänsä terveitä eläkepäiviä.

Yllä oleva aineistokuvaus kertoo siitä, miten kuljetusalan käytännöt ja niiden tuottamat rytmit vaikuttavat rekkamiesten työn, terveyden ja hyvinvoinnin välisiin suhteisiin. Tiukan aikataulutuksen, kiireen, työn epäsäännöllisyyden sekä pitkien työpäivien tiedetään aiheuttavan kuljettajille väsymystä ja vireystilan laskua (esim. Mitler ym. 1997; Moilanen ym. 1998; Häkkänen 2000; Häkkänen & Summala 2000). Lisäksi työn aikataulut hankaloittavat vireystilaa ylläpitävän ruokavalion, ruokarytmin sekä liikunnan säännöllistä noudattamista (Jack ym. 1998; Kemppainen 2011; Salmi ym. 2011a ja 2011b). Vaikka kuljettajien työn ja levon suhdetta säätelevällä lainsäädännöllä ja sen valvonnalla on saatu karsittua rekkakuskien ylipitkiä työpäiviä, ei sen avulla ole onnistuttu torjumaan kuljettajien kokemaa väsymystä. Asetuksen on todettu vaikeuttavan kuljettajien työn suunnittelua ja siten jopa lisäävän kiireen kokemusta. (Salanne ym. 2013.)

Työn aikataulutuksesta ja kiireestä johtuvat hyvinvointivajeet eivät kuitenkaan kosketa vain rekkamiehiä, sillä aikataulupaineiden aiheuttamat jaksamisen haasteet jäsentävät työntekijöiden kokemuksia työelämästä yleisemminkin (esim. Ylijoki & Mäntylä 2003; Lehto & Sutela 2008, 69–76; Pääkkönen & Hanifi 2011; Hirvonen & Husso 2012). Rekkamiesten kokema väsymys on nostattanut kuitenkin erityistä huolta, sillä raskaalla kalustolla liikkumisen, kiireen ja väsymyksen yhdistelmää pidetään vakavana liikenneturvallisuusriskinä (Radun 2009). Väsymyksen ja liikenneturvallisuusriskien suhde nousee esiin erityisesti kuljettajien työkykyä ja ajoterveyttä koskevassa keskustelussa (Laitinen 2007; Olkkonen 2007; Tervo & Neira 2008; Sallinen 2009; Laitinen ym. 2011), jossa kuljettajien terveydentilan ja elintapojen kohentaminen on kytketty osaksi laajempaa suomalaista liikenneturvallisuuspolitiikkaa (ks. Liikenne- ja viestintäministeriö 2012).

Vaikka rekkamiesten työn ja väsymyksen suhteeseen vaikuttavien olosuhdetekijöiden merkitys on laajalti tunnistettu (esim. Olkkonen ym. 2003; Kärmeniemi ym. 2009), työhyvinvointikysymyksissä on pidättäydytty pääosin yksilöpsykologisissa ja lääketieteellistä otetta hyödyntävissä terveysnäkökulmissa. Näissä asetelmissa tutkimuskohdetta lähestytään yleensä biologian, yksilön mielen, intentioiden ja asenteiden lähtökohdista, jolloin ihmisten toimintaa selittävien käytäntöjen, tapojen ja rutiinien merkitys sivuutetaan (ks. esim. Reckwitz 2002). Lisäksi näkökulmat ohjaavat käytännön toimenpiteitä yksilökeskeisen terveysvalistuksen suuntaan, mikä on osoittautunut rekkamiesten uusien terveystapojen juurruttamisessa varsin tehottomaksi (Pekonen 2010; Kukkonen-Harjula ym. 2013). Rekkamiesten työn ja hyvinvoinnin välisen suhteen ymmärtämiseksi tarvitaan näkökulmaa, jossa kuljettajien toimintaa ja ajattelua muovaavat sosiaaliset, ajalliset ja materiaaliset käytännöt saadaan kytkettyä vahvemmin mukaan analyysiin.

Rekkamiesten työkäytäntöjen etnografinen tarkastelu osoittaa, kuinka kuljettajien toiminta kytkeytyy työn logistisiin, taloudellisiin, lainsäädännöllisiin, teknologisiin, sosiaalisiin ja materiaalisiin ulottuvuuksiin. Tässä artikkelissa keskitytään näiden tekijöiden yhteisvaikutuksesta syntyvien temporaalisuuksien (ajallisuus) ja rytmillisyyksien analysointiin. Tutkimuksessa kysytään, millaisia rytmejä rekkakuskin työtä tekevät (mies)kuljettajat kohtaavat ja toisekseen miten nämä rytmit vaikuttavat kuljettajien ruumiillisten kokemusten ja toimintamahdollisuuksien muotoutumiseen. Tarkasteluani on inspiroinut Henri Lefebvren (2004, alkup. 1992) rytmianalyysi sekä ajan ja rytmien tematiikkaa käsittelevät käytäntöteoreettiset keskustelut (Southerton 2003; Schatzki 2010; Pantzar & Shove 2010; Shove ym. 2012). Suuntauksia yhdistää ajatus, että rytmit syntyvät käytäntöjen ajallisista kytkennöistä sekä niiden välisestä dynamiikasta. Käytäntöjen ja ajallisuuden suhde on kaksisuuntainen ja irrottamaton eli ne samanaikaisesti sekä mahdollistavat että rajoittavat toimintaamme.

Artikkelin aluksi kuvaan rekkamiesten työtä kehystäviä aikarakenteita ja esittelen työni teoreettisia lähtökohtia tarkemmin. Tämän jälkeen etenen aineiston ja analyysitavan esittelyyn. Sen jälkeen siirryn analyysiin, jonka ensimmäisessä osassa tarkastelen rekkamiesten työn temporaalisuutta kahden päärytmin, *yhteiskunnan rytmin* ja *työn rytmin* välistä suhdetta kuvaamalla. Syvennän näiden rytmien välistä tarkastelua työn rytmiin kuuluvien alarytmien, *logistiikan rytmin* ja *juridisen rytmin* kautta. Analyysiluvun toisessa osassa työn temporaalisuutta lähestytään työn rytmin sisältä käsin. Kuvaan työn intensiteetin rakentumista ja sen vaikutusta kuljettajien toimintaan. Lisäksi käsittelen juridisen rytmin ja logistiikan rytmin yhteentörmäyksistä aiheutuvia tilanteita kuljettajien kokemusten näkökulmasta. Pohdin artikkelin lopuksi tulosten relevanssia työn, ajan ja hyvinvoinnin välisten suhteiden kannalta.

Kuljetusala rytmianalyyttisessä kehyksessä

Nykyistä jälkiteollista aikaa leimaa puhe siitä, miten informaatioteknologia irrottaa työn ajan ja paikan määreistä. 24/7-yhteiskunnassa töitä voi tehdä missä ja milloin vain, koska aika-tilalliset tekijät eivät rajoita ihmisten välistä kommunikointia ja yhteydenpitoa. (Esim. Rosa 2003.) Työn ja vapaa-ajan välisen rajan hämärtyminen korostuu kuitenkin vain tietyntyyppisessä työssä, kuten tietotyössä (Julkunen ym. 2004), sillä monissa työtehtävissä työ on edelleen voimakkaasti sidoksissa tiettyyn paikkaan ja muiden aikatauluihin (Pyöriä 2005). Työtehtävistä, työpaikasta, ammattiasemasta ja sukupuolesta riippuen työntekijöillä on myös hyvin eriasteiset mahdollisuudet vaikuttaa työn aikataulutukseen (Lehto & Sutela 2008). Esimerkiksi asiantuntijatehtävissä toimivilla korkeasti koulutetuilla ihmisillä on keskimäärin paremmat mahdollisuudet synkronoida omaan työpäivään erilaisia työtä rytmittäviä asioita kuin matalammassa sosioekonomisessa asemassa olevilla ihmisillä (Breedveld 1998).

Rekkakuskin ammattia on pidetty vapaana ja itsenäisenä, vaikka työ on monenlaisen aika-taloudellisen kontrollin

kyllästämää (Agar 1986; Nehls 2003; Pettersson 2009). Kuljettajan ajotehtävä kytkeytyy logistiseen tavarankuljetusketjuun, jossa tavara pyritään toimittamaan lähettäjältä vastaanottajalle mahdollisimman nopeasti ja kustannustehokkaasti. Kilpailuedun hakeminen on johtanut yritysten kuljetustoimintojen ulkoistamiseen, jonka seurauksena kuljetusyrityksistä on tullut yhä useammin kuljetuspalveluja tarjoavia alihankkijoita. Järjestelyn myötä kuljetusliikkeet eivät ole enää itse vastuussa työn organisoinnista, vaan kuljetusliikkeiden työtä ohjaa joko logistiikkayritys tai kuljetuksen antajayrityksen logistiikkajärjestelmä. Työn ketjuttaminen on lisännyt tiedonkulkuun liittyviä ongelmia ja kiirettä, joka konkretisoituu usein kuljetusvälitysliikkeille, sen alihankkijoille ja viime kädessä kuljettajille. (Salanne & Rantala 2008; Salanne & Tikkanen 2009.)

Asiakaslähtöisyys, kuljetusten läpinäkyvyys sekä erityisesti varastojen vähentäminen ovat ulkoistamisen ohella merkittäviä kuljettajan työhön vaikuttavia logistis-temporaalisia trendejä (Salanne & Rantala 2008, 7–11). Teollisuudessa ja kaupan alan yrityksissä on siirrytty yhä enemmän JIT (*just-in-time*) -toimintaperiaatteen käyttöön, jolloin tavarat toimitetaan kysynnän ohjaamana suoraan tuotantoon tai kaupan hyllyille ja samalla varastot on pyritty poistamaan toimitusketjun jokaisessa vaiheessa (Kallberg ym. 2005). Vaikka kuljetusalalla lisääntyneet teknologiset tietojärjestelmät ovat helpottaneet tavarantoimitusten seurantaa ja hallintaa, niiden käyttöönotto on muuttanut kuljettajien työn luonnetta yhä hektisemmäksi ja kontrolloidummaksi (de Croon ym. 2004). Kuljettajien työn määrä ja intensiteetti lisääntyvät, kun kuljetusten suunnittelijalla on mahdollisuus seurata reaaliaikaisesti ajoneuvon sijaintia, kuormatilan täyttöastetta sekä määrätä ajoneuvolle paluu- ja täydennyskuormia (Kallberg ym. 2005).

Kuljetusalaa säädellään myös lukuisilla direktiiveillä ja asetuksilla, joista kenties merkittävin on Suomessa vuonna 2007 voimaan astunut ajo- ja lepoaika-asetus (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus N:o 561/2006). Asetuksen mukaan kuljettajan vuorokautta koskeva suurin sallittu ajoaika on yhdeksän tuntia. Kuljettaja voi ajaa yhtäjaksoisesti 4,5 tuntia, jonka jälkeen on pidettävä 45 minuutin tauko. Tauon voi jakaa kahteen osaan siten, että ensimmäinen tauko on 15 minuuttia ja toinen 30 minuuttia. Lisäksi asetuksessa määrätään, että yhden viikon suurin sallittu ajoaika on 56 tuntia, ja jokaista viikkoa kohden kuljettajan on pidettävä vähintään 45 tunnin viikkolepo. Kuljettajien vuorokausilevon pituus tulee olla vähintään 11 tuntia, jonka voi lyhentää kahden viikkolevon välisenä aikana enintään kolme kertaa 9 tuntiin. Lastaukset, purkamiset ja odottamiset eivät ole ajoaikaa, mutta ne kuluttavat kokonaistyöaikaa, jonka valvontaan sovelletaan työaikalakia (Työaikalaki 9.8.1996/605; ks. myös Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY). Sen mukaan 30 minuutin tauko on pidettävä viimeistään silloin, kun kokonaistyöaika näyttää 5,5 tuntia ja työpäivä on lopetettava viimeistään 13 tunnin kohdalla.

Edellä kuvatut aikarakenteelliset tekijät muodostavat tämän tutkimuksen *rytmianalyyttisen* kehyksen. Näkökulman rakentamisessa on sovellettu Henri

Lefebvren rytmianalyysia (2004), jossa arjen kokemuksia ja prosesseja hahmotetaan ajallisten ja tilallisten kehysten yhteenkietoutumisen näkökulmasta. Rytmillä Lefebvre tarkoittaa jokapäiväisiin tekemisiimme liittyvää ajallista kestoa, järjestystä, toisteisuutta, tempoa ja intensiteettiä. Rytmit koetaan usein yksilöllisinä ja ruumiillisina, mutta ne ovat sekoittuneet kollektiivisiin, kulttuurisiin ja yhteiskunnallisiin prosesseihin. Tätä sekoittumista Lefebvre jäsentää syklisen ja lineaarisen rytmin kautta. Edellisen hän paikantaa luonnon sykleihin ja kiertokulkuun sekä ihmisen fysiologiseen ruumiiseen ja sen ”luonnollisina” pidettyihin tarpeisiin. Jälkimmäisellä hän viittaa siihen, miten sykliset rytmit ovat irrottamattomasti sidoksissa ajan sosiaalisiin merkityksiin ja käytänteisiin, kuten modernissa yhteiskunnassa muotoutuneeseen tapaan rationalisoida ja hallita ajan kulumista mittaamalla ja kellottamalla eri tekemisiä ja asioita. (Lefebvre 2004, 8; ks. myös Adam 1995.)

Lainsäädännöstä johdettua kellokuria, logistisia työjärjestelyjä, ruuhkia sekä kuormille asetettuja purku- ja lastausaikatauluja voidaan pitää esimerkkeinä rekkakuskien työtä konstituoivista lineaarisista rytmeistä. Niissä aika näyttäytyy normatiivisena ja niukkana hyödykkeenä, joka vaikuttaa kuljettajan työn tekemiseen, paikkaan, rytmiin ja intensiteettiin. Näiden rytmien toisteisuus ja ajoittuminen on sidoksissa myös luonnon sykliseen vuorokausikiertoon, jonka välityksellä ne muovaavat kuljettajien ruumiillisia, yksilöllisiä ja sosiaalisia toimintamahdollisuuksia niin työssä kuin sen ulkopuolisessa elämässä. Yhden työvuoron mittaista aikajaksoa voidaan tarkastella itsenäisenä rytmikiertona, samalla kun näiden rytmikiertojen toistumista on mahdollista analysoida pidemmällä aikajaksolla toistuvina rytmeinä eli sykleinä. Rytmianalyysin tehtäväksi muodostuu tällöin samanaikaisesti vaikuttavien rytmien harmonisuuksien sekä erityisesti niiden epäharmonisuuksien, eli lefebvreläisittäin *rytmihäiriöiden* (arrhythmia) tunnistaminen (Lefebvre 2004, 16–20).

Sovellan tutkimuksessani myös Pantzarin ja Shoven (2010; ks. myös Shove ym. 2012) ajatuksia, joissa korostuu käytäntöjen välisen dynamiikan merkitys rytmien hahmottamisessa. Käytännöillä Pantzar ja Shove tarkoittavat sitä, että käytännöt kilpailevat ajallisista resursseista, luovat siltoja eri tekemisten välille, poissulkevat toisiaan ja edellyttävät joskus asioiden samanaikaista suorittamista. Rekkakuskien työssä käytäntöjen dynamiikka näkyy esimerkiksi siinä, miten kuormien lastaukset ja purkamiset rytmittävät ajamista tai miten terminaaleille saapuvan tavaran rytmi määrittää oman kuorman tekemistä. Hyödynnän edelleen Pantzaria ja Shovea (2010) sekä Schatzkia (2010) painottaen käytäntöjen materiaalisten ja ei-inhimillisten ulottuvuuksien vaikutusta rytmeihin. Tämä tarkoittaa, että analyysissä kiinnitetään huomiota siihen, miten laitteet, säädökset ja materiaaliset ympäristöt muokkaavat kuljettajien suorittamia työn käytäntöjä sekä niiden ajallista kestoa, aika-tilaa, järjestystä ja intensiteettiä.

Etnografinen aineisto ja analyysin eteneminen

Tutkimuksen metodologiset lähtökohdat perustuvat etnografiseen tutkimus-

otteeseen, jossa tutkittavien elämään osallistuminen on keskeinen aineiston ja tiedon tuottamisen tapa (esim. Hammersley & Atkinson 2007). Tässä tutkimuksessa se tarkoitti osallistumista kymmenen eri toimialalla työskentelevän suomalaisrekkamiehen työreissuille vuoden 2013 aikana. Sekundääriaineistona on hyödynnetty myös kuljettajien kanssa käytyjä puhelinkeskusteluja (n=50), jotka liittyivät aineistonkeruureissujen aikatauluista sopimiseen sekä kuljettajien työaikatauluja koskevista muutoksista raportoimiseen. Lisäksi olen kartuttanut aihepiiriä koskevaa ymmärrystäni Rahtarit ry:n jäsenlehden, Rahtihemmot.com –keskustelupalstan ja rekkakuski-isäni kanssa käytyjen keskustelujen avulla.

Tutkimuksen neljä ensimmäistä informanttia rekrytoituivat lumipallomenetelmällä ja loput kuusi valikoituivat Rahtarit –lehdessä[1] julkaisemani tutkimuskutsun välityksellä[2]. Sain kaikkiaan 12 yhteydenottoa, joiden joukossa oli kymmenen miestä ja kaksi naista[3]. Poimin joukosta kuljettajia kotipaikkojemme välisen etäisyyden sekä ajettavan linjan luonteen perusteella. Kaikkiaan osallistuin kymmenen eri rekkamiehen mukana 16 eripituiselle työreissulle, joiden kestot vaihtelivat kuudesta tunnista neljään vuorokauteen. Vietin kuljettajien matkassa yhteensä 330 tuntia. Kuljettajilla oli 15–40 vuoden kokemus erilaisista autonkuljettajan töistä, heidän ikänsä vaihteli 47 ja 62 ikävuoden välillä ja he olivat kaikki perheellisiä.

Osallistuvaa havainnointia hyödyntävä tutkimusmetodi tarkoitti nukkumista ja syömistä rekan hytissä, avustamista kuorman lastaus- ja purkutehtävissä, huoltoasemien ja terminaalien toiminnan seuraamista sekä ajamisen ja työnteon yhteydessä esitettyjä kysymyksiä. Kirjasin kenttävihkoon näkemieni ja kokemieni tapahtumien järjestystä, kestoa, materiaalista ympäristöä sekä ihmisten välisen vuorovaikutuksen sisältöä. Tein merkintöjä siitä, mistä ja milloin lähdimme matkaan sekä kuvasin terminaaleille ja firmoihin saapumista ja siellä tapahtuvaa työjärjestystä. Kolmannelta kenttätyöreissulta lähtien kuljetin matkassani myös nauhuria, johon tallensin rekan hytissä käymäämme keskustelua. Kutsunkin kuljettajien kanssa käytyä sananvaihtoa mieluummin avoimiksi kenttäkeskusteluiksi kuin haastatteluiksi, sillä ne perustuvat enemmän kenttäkokemuksen välityksellä tapahtuneeseen improvisoivaan otteeseen kuin tiukan strukturoituihin kysymyksenasetteluihin (ks. myös Gobo 2008). Vaikka olin miettinyt keskusteltavia teemoja myös etukäteen, niistä kysyminen tuntui luontevimmalta juuri silloin kun harjoitimme kyseistä toimintaa.

Analyysin alkajaisiksi sijoitin tekstitiedostoiksi muokatut kenttämuistiinpanot ja -keskustelut Atlas.ti –analyysiohjelmaan. Aineiston lukemista ja kenttänauhojen uudelleenkuuntelua ohjasi Lefebvren (2004) ajatus siitä, miten rytmit paljastuvat suhteessa toiseen, itselle vieraaseen rytmiin. Aluksi etsin rekkamiesten työn rytmiä rakenteistavia ajallisia kiintopisteitä, jotka muodostuivat kuljettajien töihin lähtemisen ja töistä paluun ajankohtien ympärille. Näiden kiintopisteiden ajallinen väli (sykli) vaihteli kuljettajilla 10 tunnista 4 vuorokauteen, jonka perusteella muodostin kaksi kuljettajakategoriaa: ”reissukuskit” ja ”vuorokuskit”. Edellisillä ei ollut työn luonteen vuoksi mahdolli-

suutta viettää vuorokausilepoa kotona, vaan työ sitoi heitä autoon useammiksi vuorokausiksi kerrallaan. Jälkimmäiset viettivät vuorokausileponsa pääsääntöisesti kotona. Näistä töihin lähdön ja töistä palaamisen ajankohdista muodostui yläkäsite ”työn rytmi”.

Koska vuoro- ja reissukuskien töihin lähdön ja töistä paluun ajankohdat määrittyivät purku- ja lastauspaikkojen aikataulujen, etäisyyksien ja tiheyden mukaan, rakensin koodin ”asiakkaan aika”. Tämän koodin alle listautuivat myös firmojen ja terminaalien omat ajalliset käytänteet, kuten työntekijöiden tauot. Purku- ja lastuspaikkojen tavaramäärästä johtuvaa tilan puutetta, lastauslaitureiden kuntoisuutta ja sijaintia sekä tavarankäsittelyyn kuluvaa aikaa kuvasin koodilla ”ajan materiaalisuus”. Tavaran odottelua, kuormaa koskevia muutoksia, liikenneruuhkia ja kuljettajan ajokaverin reitillä kokemia viivytyksiä koodasin nimellä ”logistiikan häiriö”. Työn sisäistä rytmiä rakentavia osasia yhdistelemällä ja erottelemalla muodostui lopulta kuljettajan työn rytmiä kuvaava alakäsite: ”logistiikan rytmi”. Kuljettajien tauko- ja lepojaksojen ajoittumista, kestoa ja järjestystä tarkastelemalla muodostui toinen työn rytmiä kuvaava alakäsite: ”juridinen rytmi”. Sen perustana ovat lainsäätäjien määrittämät normit siitä milloin, miten usein ja kuinka paljon kuljettajien on lepojaksoa vähintään vietettävä.

”Yhteiskunnan rytmi” konstruoitiin tarkastelemalla sitä, miten kuljettajien töihin lähtemisen ja töistä paluun ajankohdat asettuivat suhteessa perheen, kavereiden ja työkavereiden rytmeihin, yhteiskunnan tarjoamiin palvelurytmeihin sekä kuljetusasiakkaiden rytmeihin. Näiden rytmien koostaminen ”yhteiskunnan rytmiksi” perustui myös siihen, että ne määrittyivät sekä kuljettajien omien kokemusten että suomalaisväestön ajankäyttöä koskevan tutkimustiedon perusteella suomalaisten arkea jäsentäviksi kollektiivisiksi ”yhdeksästä viiteen –rytmeiksi”. (Ks. Pääkkönen & Hanifi 2011.)

Analyysin raportointi on jaettu kahteen tulososioon. Ensimmäisessä tulososiossa jäsennän yhteiskunnan rytmin ja työn rytmin välistä suhdetta reissukuskien ja vuorokuskien erilaisten työaikasyklien kautta. Tulososion toisessa osassa keskityn tarkemmin työn rytmin sisäisen intensiteetin ja pakkotahtisuuden kuvaamiseen. Olen havainnollistanut analyysin seuraamista kenttäkeskustelu ja -muistiinpano sitaateilla, joissa (T) tarkoittaa tutkijaa. Lisäksi olen muuttanut kaikkien kuljettajien nimet tutkittavien anonymiteetin säilyttämiseksi.

Työn rytmin ja yhteiskunnan rytmin kohtaamisia

Kuljettajien työvuorojen ajallisen organisoitumisen voidaan katsoa muovautuvan osana yhteiskunnan *taloudellista rytmiliikettä*, jossa tuotantoa ja erilaisia palveluita kehitetään kuluttajien arjen rytmejä ja ajankäyttöä vastaaviksi kokonaisuuksiksi (Pantzar 2011; myös Ruckenstein ym. 2012). Koska tavaran täytyi olla perillä terminaalien jatkokuljetuksissa kello 03–06 välillä tai suoraan tuotantolaitoksilla, kaupoissa ja firmoissa kello 06–08 välisenä aikana, oli vuorokuskien aloitettava ”päivävuoro” ajotehtävästä riippuen aamukahden ja kuuden välillä. Vastaavasti ”iltavuoron” aloitus ajoittui kello 16–20 väliseen

haarukkaan ja työvuoro lopetettiin kello 02–06 välillä. Reissukuskeilla työskentelyajankohdat vaihtelivat työjakson aikana esimerkiksi siten, että ensimmäisenä vuorokautena työ ajoittui päiväsaikaan, mutta jo seuraavana työaika jakaantui aamuyön ja aamupäivän tunneille ja kolmantena pelkästään yöhön. Tällä tavoin suunniteltu tavarankuljetus mahdollisti sen, että teollisuus sai tuotantoprosessien pyörittämiseen tarvittavia materiaaleja ja kauppa ja yritykset kykenivät tarjoamaan ihmisille tuotteitaan ja palveluitaan parhaaksi katsomaansa kellon- ja vuorokaudenaikaan.

On kuitenkin paradoksaalista, että rekkakuskit osallistuivat työllään yhteiskunnan ”normaalirytmin” uusintamiseen, mutta eivät kyenneet varsinaisesti elämään ja toimimaan tämän ”normaalirytmin” mukaisesti. Vaikka vuorokuskit viettivät vuorokausileponsa päivittäin kotona, heidän työn ja kodin aika-tilallisten piirien välinen rytmi toistui päivästä toiseen ”väärään aikaan väärässä paikassa”: kun muut kuluttivat aikaa perheen ja ystävien parissa, kotiaskareissa, harrasteissa, ravintoloissa tai muissa yhteiskunnan tarjoamissa palveluissa, oli itse oltava töissä tai kotona nukkumassa. Toisaalta kotiympäristön virikkeellisyys häiritsi vuorokuskien päivälepoa ja synnytti kilpailua ajasta. Omasta lepoajasta nipistettiin keskenjääneiden ulkotöiden, kotiaskareiden tai liikuntaharrastusten vuoksi ja nukkumista tahdistettiin perheen ruokailu- tai televisionkatselurytmien mukaan. Suurin osa vuorokuskien työn ulkopuolisista aktiviteeteista oli kuitenkin siirrettävä pidempiin vapaajaksoihin ja erityisesti viikonlopuille. Viikonloppurytmiin kiinnittyminen, kuten omiin tai perheen yhteisiin askareisiin tarttuminen yötyöviikon jäljiltä, oli kuitenkin haasteellista, koska se edellytti nopeaa rytmien kääntämistä. Seuraavassa vuorotyötä tekevän ”Pentin” kanssa käyty kenttäkeskustelu kuvaa vuorokuskien viikonlopun ja viikkolevon aloitus- ja lopetuskohtia työn ja vapaa-ajan välisenä *rytmihäiriönä*, jossa juuri yötyörytmiin tottunut keho piti kääntää viikonloppurytmiin ja tämän rytmin jäljiltä jälleen takaisin (yö)työrytmiin.

> T: mites jaksaks sä tehä vapaa-ajalla sitten mitää muuta ku levätä seuraavaa keikkaa varten?
> -Mulla on omakotitalo niin mun on pakko jaksaa…kyllä välistä on, niin kun eilinen päiväkin oli, niin ei kyllä hommista tuu yhtään mitään. Että kyllä niin rättipuhki oli ton viikon jälkeen. [iltavuoroviikko] Kyllä se sen verran syö siinä, että.. mut toi on kans justiin että eilen illalla sitten, mitä mä, kolmen jälkeen pyörittelin peukaloita ja ihmettelin ku ei mistään meinaa tulla mitään ja tein vaan ne tärkeimmät pois siitä, pistin saunan lämpiämään ja otin kaljaa ja saunoin ja, painuin puoli kymmenen nukkuun […] Nyt rupee huomaan sen, että ikä rupee tekee kans sitä, että tämmösissä lyhkäsessä viikonlopussa ei kerkeä palautua enää. Paljon on ollut justiin sitä, että viikonlopun ollu enemmän tai vähemmän väsyny ni maanantaina rupee oleenkin virtaa, että sitten vois ruveta kotonakin tekee, mutta sitten saakin taas lähtee töihin. (Pentti, kenttäkeskustelu 28.4.2013)

Reissukuskien työrytmi sitoi kuljettajat koko työjakson ajaksi työn, eli käytännössä auton, aika-tilalliseen piiriin ja rajasi heidän mahdollisuuksiaan harjoittaa kodin, perheen, ystävien tai omien har-

rastusten ympärillä tapahtuvaa toimintaa. Moni reissukuski kertoi, kuinka reissutyö oli vaikeuttanut yhteydenpitoa ystäviin ja tuttuihin, saanut lopettamaan omia kuntoilu- ja laihdutusprojekteja sekä erityisesti kiinteisiin kellonaikoihin sidottuja säännöllisiä harrastuksia. Toisaalta reissukuskien pidempisykliset työjaksot takasivat sen, että heidän työn ja kodin aika-tilallisten piirien väliset siirtymät toistuivat väljemmällä tahdilla kuin vuorokuskeilla. Reissukuskien vuorokausia kestäneet työreissut kompensoituivat yleensä useamman päivän tai jopa viikon mittaisilla vapaajaksoilla. Monen reissukuskin sekä aikaisemmin reissutyötä tehneen vuorokuskin mielestä tällainen väljempisyklinen työrytmi oli kehon palautumisen sekä työn ulkopuolisiin rytmeihin kiinnittymisen kannalta parempi kuin kodin ja työn välillä päivittäin tapahtuva epätahtinen sahaaminen. Yötyön ja reissuajon vaihtaminen säännöllisempään päiväajoon tai rekanajon lopettaminen olivat kuitenkin tehokkaimmat keinot perheelle, ystäville ja omille harrastuksille kohdennetun ajan lisäämisessä.

Logistiikan rytmin muutoksista, häiriöistä ja katkoksista johtuen rekkamiesten työn ja vapaa-ajan välinen raja piirtyi epämääräisemmin kuin esimerkiksi tehdastyössä, jossa oman työvuoron alkamisella ja loppumisella on yleensä ennakoitava ja tarkka ajankohta (vrt. Hassard 1989). Kysymys ei ollut kuitenkaan tietotyölle ominaisesta työn ja vapaa-ajan sotkeentumisesta, koska tietotyöläisillä on mahdollisuus itse vaikuttaa oman työpäivän aloitus- ja päättymisajankohtaan (Julkunen ym. 2004). Rekkamiesten työjaksojen aloitus- ja päättymisajankohdat olivat jatkuvasti liikkeessä siten, että reissukuskien oli kotoa lähtiessä mahdotonta tietää tuntien saati edes vuorokausien tarkkuudella, milloin he palaisivat seuraavan kerran kotiin. Oletettu kotiin paluun ajankohta saattoi muuttua kesken reissun useilla tunneilla tai vuorokausilla, koska kuljettajia määrättiin hakemaan täydennyskuormia, jakamaan kuormia tai odottamaan kuormia. Vaikka vuorokuskeilla työjaksojen aloitus- ja päättymisajankohdat heittelivät huomattavasti pienemmässä ajallisessa mittakaavassa, ongelmana oli niiden tiheämpi toistuvuus ja sidoksisuus muiden aikatauluihin. Töiden alkamisajankohta vaihteli päivittäin sen mukaan miten ajokaveri suoriutui keikaltaan ja millä tarkkuudella hän osasi raportoida tapahtuneista ja mahdollisista tulevista viivytyksistä (ks. myös Ouellet 1994, 39-47). Seuraava kenttäkuvaus vuorokuski ”Kassun” reissulta ilmentää hyvin logistiikan rytminheittelyn vaikutusta omiin tekemisiin.

> […] Saavun Lahden linja-autoasemalle klo 6.00. Kassu on vastassa minua ja polttelee tupakkaa. Autossa Kassu sanoo, ettei mun olis tarvinnut tulla kuin vasta 2 tunnin päästä. Hänen ajokaveri soitti, että on vasta Tampereella tulossa, koska kuorman kanssa oli ongelmia. ”Tän kun olis tiennyt aikaisemmin ni ois saanut vielä nukkua”, ajattelen. Kassu tiuskii kiroillen: ”Tää on ku tauti, aina kun jotain suunnittelet ni joku kusee”. Lähdemme läheiselle Teboilille kahville ja tappamaan aikaa. Ajokaveri saapuu terminaalille vasta yhdeksän jälkeen ja pääsemme liikkeelle 9.30. (Kassu, kenttämuistiinpanot 23.4. 2013)

Reissukuskeilla yhteiskunnan rytmin ja työrytmin väliset häiriöt olivat tavallisia myös työkeikan aikana. Yhtenä syy-

nä oli työtä jaksottava juridinen rytmi, joka eteni lineaarisesti tunnistamatta työtilanteissa kuluvan ajan vaihtelua ja sen sidoksisuutta yhteiskunnan (asiakkaiden), logistiikan ja luonnon syklisiin rytmeihin. Juridisen rytmin määrittämien lepojaksojen alkamis- ja päättymisajankohdat vaihtelivat reissukuskeilla päivittäin ja ne olivat aika ajoin pahasti ristiriidassa yhteiskunnan päivätyörytmiä noudattavien firmojen ja asiakkaiden aikataulujen kanssa. Tällaisissa tilanteissa juridisen rytmin pilkuntarkka noudattaminen ja omasta lepoajasta kiinnipitäminen olisi vaikeuttanut käytännön työtä (ks. myös Nehls 2003). Logistiikan ja asiakkaiden rytmissä pysymisen kannalta omat tarpeet oli parempi tahdistaa firmojen aukiolo- ja tavaranvastaanottoaikojen mukaan siten, että ”oikea tauko” aloitettiin vasta työtehtävien hoitamisen jälkeen eikä tismalleen ajopiirturin osoittamalla kellonlyömällä. Seuraava kenttäpäiväkirjan ote reissukuski ”Samin” työkeikalta kuvastaa hyvin tätä *rytmihäiriöllistä* tilannetta.

> Olemme ajaneet koko yön ja tuoneet kuorman kello 10.30 erääseen firmaan. Samalla alkaa 9 tunnin lakisääteinen lepomme. Sami menee etsimään purkajia. Kello 11.30 alamme syömään autossa eineksiä. Samalla joku mies alkaa purkaa kuormaa. Syönnin jälkeen menemme katsomaan kuormatilan yläpuolella olevaa kylmäkonetta, joka reistaili koko matkan. N. klo 14 Sami näyttää minulle firman lepotilat, jonne pääsen nukkumaan. Ihmettelen miksi Sami nukkuu autossa. Hän perustelee, että kaikki syömiset ja muut on lähellä kun nukkuu autossa. Sami herättää minut klo 19. Hän ei päässyt heti nukkumaan autoon, koska sanoi halunneensa valvoa lastausta. Hän kertoo, että usein joutuu olla vähän lastauksessa mukana eikä pääse heti nukkumaan. Sami nukkui vain muutaman tunnin, koska klo 15.30 lastaaja tuli jo kolistelemaan […] Samin mukaan terminaaliväki ei aina tajua, että kuskit ovat ajaneet yön ja heidän pitäisi myös nukkua. (Sami, kenttämuistiinpanot 13.3.2013)

Juridisen rytmin joustamattomuus aiheutti huolta ajo- ja kokonaistyöajan riittävyydestä erityisesti sellaisten vuorokuskien kohdalla, joiden ajoreitin läpiviemisen kesto oli suunniteltu lähelle maksimaalista sallittua ajo- ja kokonaistyöaikaa. Tällöin oli vaarana, että liikenteen tai lastaus- ja purkupaikkojen ruuhkat romuttaisivat aikataulun ja estäisivät kotiin pääsemisen ennen ajo- tai työajan loppumista. Myös reissukuskeilla juridisen rytmin joustamattomuus ilmeni huolena kotiin pääsemisestä, mutta pidempisyklisessä reissutyössä ongelma konkretisoitui vasta työjakson loppupuolella. Juridinen rytmi ei esimerkiksi osannut mukautua tilanteeseen, jossa kolmen vuorokauden työjaksolta kotiin viikonlopuksi palaavalta kuljettajalta ajoaika oli loppumassa vain 50 kilometriä ennen määränpäätä. Juridinen rytmi ei näin ollen tunnistanut ajan sosiaalisia käytäntöjä ja merkityksiä, kuten kuljettajien mahdollisiin lainsäädäntörikkomuksiin johtaneita logistis-organisatorisia syitä, tai sitä missä ja mihin vuorokaudenaikaan tai minä viikonpäivänä ajo- ja kokonaistyöaika täyttyi.

Työn rytmin intensiteetti ja tauon pitämisen pakkorytmisyys

Kuljettajien mukana opin, kuinka merkittävässä asemassa kuormat ja niiden lastaamista ja purkamista koskevat käytännöt olivat työn kuormittavuuden ja sisäisen intensiteetin rakentumisen kannalta. Jokaiseen ajojärjestelijän määräämään tavaranlastaus- ja purkutapahtumaan sisältyi ”ajallinen riski”, koska työtä jaksottava logistiikan rytmi oli altis monenlaisille kuljetusketjuun liittyville katkoksille ja häiriöille. Aikaa tuhrautui purku- ja lastauspaikkojen löytämiseen, terminaalien ja firmojen ruuhkaisuuteen, kuormien odottamiseen, työskentelytilojen ahtauteen ja vaikeakulkuisuuteen, tavaran hankalaan käsiteltävyyteen, lastausvälineiden puutteisiin ja huonokuntoisuuteen, rahtikirjoissa oleviin epäselvyyksiin sekä asiakkaiden taukoihin. Mitä tiheämmin ja toistuvammin kuljettajien täytyi annetun aikatauluraamin puitteissa kuormia purkaa, jakaa ja lastata sitä kiivastempoisemmaksi ja kuormittavammaksi työn sisäinen rytmi muodostui. Harvemman purku- ja lastausvälin vuoksi pidempiä linjoja ajavilla reissukuskeilla työn sisäinen intensiteetti oli yleensä rauhallisempi kuin lyhempiä linjoja, kaupunkiajoa ja tiheämpää purku-lastaus –rytmiä noudattavilla vuorokuskeilla. Seuraava kenttäkeskustelu ilmentää sitä, miten logistiikan rytmiin oli kuitenkin mahdollista raivata ajallista pelivaraa purku- ja lastausrytmiä väljentämällä.

> [...] ja nyt tosiaan ni, nyt saatiin rukattua tätä kevyem…nythän tää tuntuu jo ihan inhimillisemmältä…toi Kouvola jäi tosta pois…ja se helpotti paljon tätä hommaa. Tässä sai kieli vyön alla painaa koko ajan, ku oli kiire Lahteen, että kerkeät vaihtaa kuormaa siellä, sitten Kouvolassa rajallinen määrä laituripaikkoja, täyty keretä sinne ennen ku muut kerkeää, että saat laituripaikan, saat rukin. Jos sä oot myöhässä sä odotat, että sä pääset laituriin sä odotat rukkia, sä et pääse purkaan, niin koko ajan aika kuluu kuluu ja sä jäät koko ajan jälkeen. Sitten ku sieltäkin lähdettiin ni mä monet kerrat juoksemalla kävin pistämässä peräovia kiinni niin, et mä kerkesin ennen toista autoo lähtee, mä kerkesin siittä lähtee, ni se ei päässy mun ohitteni enää, ni mä kerkesin Lappeenrantaan laituriin ensimmäisenä. Mä pääsin purkaa ekana siellä. Mä oisin taas sielläkin odottanu, jos mä oisin sen taakse jäänny. (Pentti, kenttäkeskustelu 23.4.2013)

Juridisen rytmin tehtävänä oli turvata kuljettajille työnvuoron aikana tauko lepoon, ruokailuun ja virkistäytymiseen. Vaikka ajoreitit pyrittiin suunnittelemaan siten, että työpäivää koskevat pakolliset tauot oli mahdollista pitää, oli vuoro- ja reissukuskien jatkuvasti mietittävä taukojen pitämisen ajankohtaa työ- ja ajoajan, huoltoasemien sijainnin, purku- ja lastausaikataulujen sekä näiden välisille etäisyyksille kuluvan ajan näkökulmasta. Tauko pyrittiinkin ajoittamaan tietylle taukopaikalle usein juuri siitä syystä, että se asettui ajoreitille aikataulua vähiten horjuttavalla tavalla. Varsinkin paljon samoja reittejä kierteleville kuljettajille tietyistä baareista ja huoltoasemista muodostui työpäivää rytmittäviä kiintopisteitä, koska niitä suosimalla ajoreitin ajallinen kokonaisrakenne pysyi paremmin ennakoitavissa ja hallittavissa. Suosittuja tauonviettopaikkoja olivat erityisesti purku- ja lastauspaikkojen yhteydessä tai läheisyydessä sijaitsevat ”rahtaribaarit” ja

suurten pääväylien 24h-huoltoasemat, koska niissä ruokailun pystyi hoitamaan heti purun tai lastauksen jälkeen vuorokaudenajasta riippumatta. Juridisen rytmin joustamattomuuden sekä aikataulujen ja ajoreittien kellottamisen vuoksi taukoja oli hyvin vaikeaa synkronisoida muiden kuljettajien rytmeihin, mutta hyvällä tuurilla näissä kantapaikoissa taukoa saattoi viettää joku muukin itselle tuttu kasvo.

Kuljettajat kertoivat toistuvasti siitä, miten lakisääteinen tauko ajoittuu työn mielekkään rytmittymisen kannalta väärään aikaan ja paikkaan. Usein tauko olisi täytynyt viettää juuri ennen purku- tai lastaustehtävien aloittamista, niiden aikana tai siten, ettei ajopiirturissa jäljellä ollut työ- tai ajoaika olisi enää riittänyt lähimmälle taukopaikalle purku- ja lastaustehtävien jälkeen. Säästääkseen ajo- ja työaikaa kuljettajilla oli tapana kääntää digitaalinen ajopiirturi purku- ja lastaustehtävien ajaksi ”tauolle”, jotta oikea tauko pystyttiin viettämään vasta kiireiden helpottamisen jälkeen. Taukojen kääntämisten lisäksi autossa tapahtuva eväiden syöminen oli erityisesti reissukuskien ja epäsäännöllisempiä reittejä ajavien kuljettajien tapa ylittää työn rytmiä määrittäviä aika-materiaalisia tiloja ja yhteiskunnan palvelurytmejä. Varsinkin kaupunkien ja pienempien maanteiden varsilla sijaitsevat taukopaikat olivat hankalasti saavutettavissa, koska niiden parkkialueet olivat joko liian ahtaita isokokoiselle kalustolle, ne olivat täynnä tai ne eivät olleet auki yöaikaan. Eväät mahdollistivat sen, ettei taukoa tarvinnut sovittaa juridisen rytmin mukaan tiettyyn aikaan tietylle huoltoasemalle, vaan tauko voitiin viettää terminaalin tai tehtaan pihassa eväsleipiä syöden ja kahvia juoden. Näillä työn pakkorytmin ylittämistavoilla tauot ja lepohetket yritettiin sovittaa sellaisiin aikoihin ja paikkoihin, joissa ne eivät ainakaan lisäisi aikapaineen tunnetta.

Rekkamiesten tauon pitämisen logiikkaa ei voida kuitenkaan pelkästään selittää työn rytmihäiriöillä tai niiden tahdistamisen tarpeilla. Aikataulun salliessakaan ”ylimääräisiä” taukoja ei juuri vietetty, koska ne lykkäsivät kotiin pääsemistä ja kuluttivat kuljettajien ajoreitiltään keräämää ajallista puskuria. Aikataulupaineen minimoimiseksi ”ylimääräistä aikaa” oli parempi varastoida logistiikan rytmin ailahtelevuudesta aiheutuvan aikahävikin varalle kuin kuluttaa aikaa baareissa istuskeluun. Lisäksi tauko haluttiin kokea ”ansaittuna”, tapahtumaperustaisesti ja kellonajasta riippumatta, eli työvaiheet haluttiin saattaa sellaiseen pisteeseen, jossa tauko erotteli aidosti erilaatuisia työjaksoja ja –tehtäviä toisistaan.

Johtopäätökset

Olen hyödyntänyt Lefebvren (2004) rytmianalyysia rekkamiesten työn *rytmihäiriöiden* tunnistamisessa sekä kuvannut niiden vaikutusta kuljettajien hyvinvointiin. Tutkimus osoittaa, kuinka rekkamiesten työn rytmihäiriöt vaikuttavat kuljettajien hyvinvoinnillisten kokemusten ja toimintamahdollisuuksien muotoutumiseen kahdella samanaikaisesti esiintyvällä temporaalisella ulottuvuudella. Työn ja yhteiskunnan välisellä aikaulottuvuudella rytmihäiriö ilmeni sekä vaikeutena osallistua yhteiskunnan ”normaalirytmiä” noudattaviin käytänteisiin että toisaalta kuljettajien pyrkimyksinä synkronoida oma työ-

rytmi paremmin yhteiskunnan rytmiä vastaavaksi. Tämä tapahtui luovuttamalla omaa (lepo)aikaa perheenjäsenten rytmien mukaisiin käytäntöihin sekä sovittamalla omia tekemisiä logistiikan, asiakkaiden ja lainsäädännön määrittämiin aikaraameihin. Työaikaan liittyvällä sisäisellä ulottuvuudella hyvinvointiin vaikuttavat rytmihäiriöt liittyivät puolestaan logistiikan rytmin intensiteettiin ja ennalta-arvaamattomuuteen sekä juridisen rytmin joustamattomuuteen. Rytmihäiriöitä ylitettiin ajopiirturin ja taukojen kääntämisellä sekä eväiden syömisellä, mutta niiden pysyvämpi korjaaminen edellytti yleensä ajallisiin rakenteisiin vaikuttamista, kuten ajoreitin uudelleenorganisointia, työtehtävän vaihtamista tai rekanajon lopettamista kokonaan.

Eddy Nehls (2003) osoitti tutkimuksessaan, kuinka pitkiä reittejä ajavien kuljettajien vapaa-aika, perhe-elämä ja muut sosiaaliset suhteet oli järjestettävä työn vaatimien aikataulujen mukaan. Tämän tutkimuksen perusteella yhteiskunnan ja työn väliset rytmihäiriöt eivät koskettaneet kuitenkaan vain reissukuskeja, vaan myös yötyötä tekeviä vuorokuskeja. Reissukuskeilla työn ja yhteiskunnan väliset rytmihäiriöt olivat jaksottaisia ja vaihtelivat työsyklin sisällä, kun taas yötyöjaksoa tekevillä vuorokuskeilla rytmien välinen häiriötila jatkui usein koko työviikon ajan. Syynä oli nimenomaan tiheäsyklinen yötyö, joka teki työn ulkopuoliseen elämään tarttumisesta vaikeaa. Vaikka reissukuskien oli työjakson aikana mahdotonta osallistua yhteiskunnan ”normaalirytmin” mukaisiin vapaa-ajan toimintoihin, oli reissukuskeilla työjakson sisällä kuitenkin myös ajanjaksoja, jolloin työtä tehtiin yhteiskunnan päivätyörytmin mukaisesti. Rytmihäiriöt alkoivat tällöin vasta työtehtävien jälkeisellä, autoon sidotulla lepo- ja ”vapaajaksolla”.

Tutkimus tukee aikaisemman tutkimuksen (Salanne ym. 2013) havaintoa siitä, kuinka lainsäädännön joustamattomuus hankaloittaa kuljettajien työnaikaisen toiminnan ja työn ulkopuolisen elämän rytmittämistä. Juridinen rytmi ei tunnista yhteiskunnan, logistiikan eikä syklisten rytmien dynaamisia ja laadullisia ulottuvuuksia, vaan noudattaa lineaarisen ja mekaanisen ajan hahmottamisen ideaa, jossa ajankulun tapahtumaperustaisuus, syklisyys, subjektiivisuus, sosiaalisuus ja kontekstisuus häivytetään (Adam 1995; Lefebvre 2004). Juridisella rytmillä ja sen toteutumista valvovalla digitaalisella ajopiirturilla työstä ja siihen liittyvistä tapahtumista halutaan tehdä standardisoituja, vertailukelpoisia ja numeeriseen muotoon jäsentyviä, vaikka kuljettajien kokemuksissa numeerisesti samanmittaiset ajanjaksot voivat tilanteesta riippuen tuntua lyhyiltä, pitkiltä, raskailta, kevyiltä, stressaavilta tai palauttavilta. Esimerkiksi odottamiseen kuluvan ajan subjektiivinen merkitys riippuu siitä missä odottaa, mitä odottaa ja onko odottamisen kesto tai sen loppumisen ajankohta etukäteen tiedossa. Rekkakuskin työssä odottaminen aiheuttaa tulevaisuuteen suuntautunutta aikapaineen tunnetta, koska odottamisen seurauksena syntyvään kiireeseen on odottamisen aikana vaikeaa itse vaikuttaa.

Lefebvren rytmianalyysi on tutkimusta väljästi kehystävä teoreettinen raami, jonka hyöty tulee esiin erityisesti silloin kun halutaan tarkastella aikatilan kautta jäsentyviä valtakysymyksiä (Edensor 2010). Vaikka vallan tarkas-

telu ei ollutkaan tämän tutkimuksen eksplisiittisenä lähtökohtana, aikarakenteiden ja yksilötoimijan suhdetta koskevat jännitteet sekä eri ajallisuuksien arvottamiseen liittyvät teemat ovat analyysissani vahvasti läsnä. Tutkimus herättää kysymyksiä esimerkiksi siitä, miten aikaa arvotetaan, kenen aika on arvokasta ja miksi se on arvokasta. Kuka määrittää rytmin ja kuka joustaa? Rekkakuskin aikapositiosta katsottuna tavaranlähettäjät, asiakkaat, kuljetusyritykset ja lainsäätäjät elävät kaikki omaa rytmiään ja haluavat osansa kuljettajan ajasta. Kuljettajan omaehtoisen työrytmin luominen on hyvin vaikeaa jo pelkästään siksi, että tarjolla on hyvin vähän aitoja vaihtoehtoja ulkoapäin tulevien rytmien yhteensovittamiseksi. Aikataulussa pysyäkseen ja rytmihäiriöitä tasoittaakseen kuljettajien on usein ”pakko” odottaa, kiirehtiä, viettää tauko tietyssä kohdassa, kääntää taukoja ja joskus jopa luopua niistä. Kuvatunkaltaisten aikakehysten ja rytmien yhteentörmäysten jäljittämiseksi etnografisten menetelmien yhdistäminen rytmianalyysiin on mielestäni oiva ja miltei välttämätön strategia, koska etnografisen kenttätyön avulla rytmejä voi todellakin nähdä, kokea, tuntea, kuulla ja jopa haistaa (Lefebvre 2004, 19–31).

Vaikka rekkamiesten työn, terveyden ja hyvinvoinnin välinen yhteys on tuotu esiin monissa tutkimuksissa, on kuljettajien hyvinvointia muotoilevien työkäytäntöjen analyysi jäänyt varsin löyhäksi. Tämä tutkimus vahvistaa käsitystä siitä, ettei yksilöiden käyttäytymistä, asenteita ja mielipiteitä kartoittavilla terveys- ja elintapatutkimuksilla kyetä tavoittamaan sitä monimuotoista ympäristöä, jossa rekkamiesten väsymykseen ja hyvinvointiin vaikuttavat käytännöt kehittyvät ja uusiutuvat. Sen lisäksi, että tämä tutkimus tuo näiden erityiskysymysten jäsentämiseen ajan ja rytmien näkökulman, yrittää tutkimus yleisemmällä tasolla muistuttaa erilaisten aika-tilojen ja rytmien vaikutuksesta ihmisten elämälle ja todellisuudelle. Ajan organisoitumisen kysymys on merkittävä sosiaalista järjestystä koskettava kysymys ja myös siksi tärkeä hyvinvointiin liittyvä kysymys.

Viitteet

[1] Rahtarit on Rahtarit ry:n kuusi kertaa vuodessa ilmestyvä jäsenlehti. Yhdistyksen tarkoituksena on toimia yhdistävänä, kouluttavana, auttavana sekä virkistävänä elimenä kaikkien kuljetus- ja logistiikka-alalla toimivien kesken. Yhdistys ilmoittaa toimivansa epäpoliittisena ja ulkopuolella ammattijärjestöllisestä toiminnasta. Jäsenmäärä oli vuoden 2011 lopussa 27390 henkilöä.

[2] Tutkimuskutsussa kerroin olevani kiinnostunut kuljettajien työstä ja sen vaikutuksesta muuhun elämään sekä hyvinvointiin laajemmin. Lisäksi ilmoitin, että haluan osallistua työreissuille, koska minua kiinnosti nähdä millaista rekkakuskien työ on käytännössä. Motivoin kuljettajia sillä, että he pääsevät avoimesti kertomaan työn eri puolista.

[3] Artikkeli on osa väitöskirjatutkimusta, jonka muissa artikkelissa käsitellään työn, terveyden ja maskuliinisuuksien suhdetta. Tarkastelu on rajattu tarkoituksellisesti vain miehiin, koska maskuliinisuuksien ja miesten välisten erojen tutkimus on ollut erittäin vähäistä edellä mainituissa teemoissa.

Kirjallisuus

Adam, Barbara (1995) Timewatch. The social analysis of time. Cambridge: Polity Press.

Agar, Michael H. (1986) Independents Declared. The Dilemmas of Independent Trucking. Washington: Smithsonian Ins-

titution Press.
Breedveld, Koen (1998) The Double Myth of Flexibilization: Trends in Scattered Work Hours, and Differences in Time-Sovereignty. Time & Society 7 (1),129–143.
de Croon, Einar M. & Kuijer, P.Paul F.M. & Broersen, Jake P. J. & Frings-Dresen, Monique H. W. (2004) Information technology and road transport industry: how does IT affect the lorry driver? Applied Ergonomics 35, 313–320.
Edensor, Tim (2010) Introduction. Thinking about Rhythm and Space. Teoksessa Tim Edensor (toim.) Geographies of Rhythm. Nature, Place, Mobilities and Bodies. Surrey: Ashgate, 1–18.
Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006. http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0008.02/DOC_1&format=PDF Luettu 14.2.2013
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY. http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0015&from=FI Luettu 14.5.2013
Gobo, Giampietro (2008) Doing Ethnography. London: SAGE.
Hammersley, Martin & Atkinson, Paul (2007) Ethnography: principles in practice. London: Routledge.
Hassard, John (1989) Time and industrial sociology. Teoksessa Paul Blyton & John Harrard & Stephen Hill & Ken Starkey. Time, Work and Organization. London: Routledge, 13-34.
Hirvonen, Helena & Husso, Marita (2012) Hoivatyön ajalliset kehykset ja rytmiristiriidat. Työelämän tutkimus 10 (2), 3-17.
Häkkänen, Helinä (2000) Professional driving, driver fatigue and traffic safety. Helsingin yliopisto tutkimuksia, liikennetutkimusyksikkö. Helsinki: University of Helsinki.
Häkkänen, Helinä & Summala, Heikki (2000) Sleepiness at work among commercial truck drivers. Sleep 23 (1), 49-57.
Jack, Frances R. & Piacentini, Maria G. & Schröder, Monika J.A. (1998) Perception and Role of Fruit in the Workday Diets of Scottish Lorry Drivers. Appetite (30), 139–149.
Julkunen, Raija & Nätti, Jouko & Anttila, Timo (2004) Tietotyön työajat. Työ ja ihminen 18 (3) 159–168.
Kallberg, Harri & Kalenoja, Hanna & Rantala, Jarkko (2005) Tietotekniikka muuttaa liikennettä. Liikenteen telematiikka ja älykäs liikenne. Teoksessa Antti Kasvio & Tommi Inkinen & Hanna Liikala (toim.) Tietoyhteiskunta – Myytit ja todellisuus. Tampere: Tampereen Yliopistopaino, 229–253.
Kemppainen, Susanna (2011) Nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä ruokatottumuksistaan – onko äijäruokakulttuuria enää olemassa? Pro gradu –tutkielma. Lääketieteen laitos, Terveystieteiden tiedekunta. Itä-Suomen yliopisto.
Kukkonen-Harjula, Katriina & Puhkala, Jatta & Mansikkamäki, Kirsi & Kärmeniemi, Paula & Aittasalo, Minna & Partinen Markku & Hublin Christer & Sallinen Mikael & Olkkonen Seppo & Fogelholm Mikael (2013) Metrimieshankkeen ensimmäisiä tuloksia. Rahtarit (1), 32-33.
Kärmeniemi, Paula & Laitinen, Jaana & Latvala, Jari & Olkkonen, Seppo & Sainio, Markku & Ylä- Outinen, Aira (2009) Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Helsinki: Työterveyslaitos.
Laitinen, Jaana (2007) Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle. Työterveyslääkäri 25(4), 53-55.
Laitinen, Jaana & Sallinen, Jarmo & Pirinen, Markku (2011) Ravitsemusterapeutti tiimiin edistämään ammattikuljettajien ajoterveyttä. Työterveyslääkäri 29(3), 65-69.
Lefebvre, Henri ([1992] 2004) Rhythmanalysis. Space, time and everyday life. London: Continuum.
Lehto, Anna-Maija & Sutela, Hanna (2008) Työolojen kolme vuosikymmentä. Työolotutkimusten tuloksia 1977–2008. Helsinki: Tilastokeskus.
Liikenne- ja viestintäministeriö (2012) Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Ohjelmia ja strategioita 1/2012. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DL

FE-15604.pdf&title=Tavoitteet%20todeksi.%20Tieliikenteen%20turvallisuussuunnitelma%20vuoteen%202014 Luettu 5.8.2014

Mitler, Merrill M. & Miller, James C. & Lipsitz, Jefrey J. & Walsh James K. & Wylie C. Dennis (1997) The sleep of long-haul truck drivers. New England Journal of Medicine 337 (11), 755–761.

Moilanen A., Ylä-Outinen A. & Ollila T. (1998) Työkykyä edistävä ja työkyvyttömyyttä ehkäisevä toiminta pientyöpaikoilla (Promoting Workplace Health and Counteracting Disability in SMEs in Finland). Kuljetusalan loppuraportti (Final Report Transport Sector). Lappeenranta: Finnish Institute of Occupational Health.

Nehls, Eddy (2003) Vägvel. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus. Etnologiska skrifter 29. Göteborg: Umeå universitet. Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige 41.

Olkkonen, Seppo & Ylä-Outinen, Aira & Pulkkinen, Riia-Liisa (2003) The national report on working conditions in road transport in Finland. Lappeenranta. Finnish Institute of Occupational Health. http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoymparisto/sivut/default.aspx Luettu 6.10.2012.

Olkkonen, Seppo (2007) Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto on vakava asia. Työterveyslääkäri 25 (4), 12–15.

Ouellet, Lawrence J. (1994) Pedal to the metal. The work lives of truckers. Philadelphia: Temple University Press.

Pantzar, Mika (2011) Asiakkaan aika ja talouden rytmiliike. Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiö 2011, Julkaisusarja 2. http://www5.siba.fi/documents/87219/0/pantzar.pdf/7b2e32a8-3c6e-4995-a54a-abdf80d07f37 Luettu 14.2.2014.

Pantzar, Mika & Shove, Elisabeth (2010) Temporal rhythms as outcomes of social practices. A Speculative discussion. Ethnologia Europaea. Journal of European Ethnology 40 (1), 19–29.

Pekonen, Heidi (2010) Miehet ratin takana. Tutkielma ammattikuljettajien terveyskäyttäytymisestä ja elintavoista vuonna 2010. Pro gradu –tutkielma, kulttuuriantropologia. Oulun yliopisto.

Pettersson, Lotta (2009) Frihet under kontroll. Om kontroll i åkerinäringen. Kriminologiska institutionen. Stockholms universitet.

Pyöriä, Pasi (2005) Työelämän muutos tietoyhteiskunnassa. Teoksessa Antti Kasvio, Tommi Inkinen & Hanna Liikala (toim.) Tietoyhteiskunta – Myytit ja todellisuus. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy, 155–172.

Pääkkönen, Hannu & Hanifi, Riitta (2011) Ajankäytön muutokset 2000 –luvulla. Tilastokeskus elinolot 2011. Helsinki: Edita Prima Oy.

Radun, Igor (2009) Fatigued driving: prevalence, risk factors and groups, and the law. Department of Psychology Studies 59: 2009. Helsinki: Helsinki University Printing House.

Reckwitz, Anders (2002) Toward a theory of social practices: a development in culturalist theorizing. European Journal of Social Theory 5 (2), 243–263.

Rosa, Hartmut (2003) Social Acceleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society. Constellations (10), 1–33.

Ruckenstein, Minna & Pantzar, Mika & Repo, Petteri (2012) Rhythm-based Service Economy. Research proposal 4.5.2012. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus.

Salanne, Ilkka & Rantala, Jarkko (2008) Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen. Logistiikkajärjestelmän vaikutukset tiekuljetusten toimintamalleihin, liikenneturvallisuuteen ja alan houkuttelevuuteen sekä kehittymiseen. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 14/2007. Helsinki: Ajoneuvohallintokeskus AKE.

Salanne, Ilkka & Tikkanen, Marko (2009) Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 14/2009. Helsinki: Ajoneuvohallintokeskus AKE.

Salanne, Ilkka & Rönkkö, Sanni & Tikkanen, Marko & Perttula, Pia (2013) Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset. Trafin julkaisuja 22/2013. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

Sallinen, Mikael (2009) Miten tukea maantieliikenteen ammattikuljettajan vireyttä? Työterveyslääkäri 27 (4), 32–35.

Salmi, Anne & Sallinen, Jarmo & Laitinen, Jaana (2011a) Haluaako ammattikuljettaja äijäruokaa Veijon baarista? Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle -hanke haastaa ennakkoluulot. Työterveyslääkäri 29 (2), 80–82.

Salmi, Anne & Sallinen, Jarmo & Rahkonen, Fanni & Korkiakangas, Eveliina & Kemppainen, Susanna, Nevanperä, Nina & Laitinen, Jaana (2011b) Virkeänä ratissa – Käsikirja. Helsinki: Työterveyslaitos.

Schatzki, Theodore (2010) Materiality and Social Life. Nature and Culture 5 (2), 123–149.

Shove, Elisabeth & Pantzar, Mika & Watson, Matt (2012) The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes. London: SAGE.

Southerton, Dale (2003) ”Squeezing Time” - Allocating practices, coordinating networks and scheduling society. Time & Society 12(1), 5–25.

Tervo, Timo & Neira, Waldir (2008) Ajoterveyden valvontaa pitää kehittää. Suomen Lääkärilehti 63 (20), 1859–1863.

Työaikalaki 9.8.1996/605 http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960605#L6P29 Luettu 13.2.2014.

Ylijoki, Oili-Helena & Mäntylä, Hans (2003) Conflicting Time Perspectives in Academic Work. Time & Society 12 (1), 55–78.

II

DRIVING THROUGH NEOLIBERALISM: FINNISH TRUCK DRIVERS CONSTRUCTING RESPECTABLE MALE WORKERS SUBJECTIVITIES

by

Timo Aho (2018)

In Walker, C. & Roberts, S. (eds). Masculinity, Labour and Neoliberalism: Working-Class Men in International Perspective, 289-310

Reproduced with kind permission by Palgrave Macmillan.

Driving through neoliberalism: Finnish truck drivers constructing respectable male worker subjectivities

Introduction

This chapter analyzes how Finnish male truck drivers (re)produce themselves as respectable male workers in the face of the recent economic, technological and institutional transformations touching the European haulage sector. Departing from the economic deregulation and neo-taylorist work process control that characterizes truck drivers' working conditions within the modern hauling industry, the chapter examines how these neoliberal tendencies challenge truckers' autonomy, occupational image, practical knowledge, and ability to earn, which have all traditionally been essential for truck drivers' occupational identity and its class-based, gendered construction in the US, Sweden and also in Finland (Bergholm 1999; Ouellet 1994; Nehls 2003; Pettersson 2006; Levy 2016). In the context of neoliberal restructuring of work and organizational settings (Crowley & Hodson 2014), this study asks to what extent trucking in Finland can be perceived as a particular kind of blue-collar occupation offering resources for gender construction not available in manufacturing or (other) service sector work, as Lawrence Ouellet (1994) has described male truckers' work in the US.

While Finland has traditionally had a relatively strong consent towards the Nordic welfare state model, neoliberal doctrines such as deregulation of financial markets, global competition, new public management (NPM) procedures and competitiveness policy began to influence the Finnish economy and working life back in the 1980s (Patomäki 2007: 55-68). In regard to the development of Finnish working life during the past 30 years (Lehto & Sutela 2009), different work organization models aimed at increasing flexibility as well as leadership methods emphasizing local arrangements and competition were introduced across various occupational sectors. Performance in the workplace and organizations became assessed more by their productivity and profitability, which intensified the competition between employees, work groups and departments. While technological advancements have created new jobs, requirements and competencies, uncertainty among workers has increased and many fear losing their jobs (Lehto & Sutela 2009: 141-2).

The trucking industry, as a link between complex manufacturing and global distribution chains, provides a powerful case through which to investigate how an intensified neoliberal economy

fashions the experiences of men working in a male-dominated blue-collar occupation in Finland. Drawing on ethnographic data, the study argues that unlike Ouellet (1994) who has portrayed trucking as work that allows men to demonstrate heroic working-class masculinity based on independence, mobility and motorists' admiration, Finnish truckers experience that their independence and value in the work process has become challenged and they are being occupationally stigmatized. In the face of neoliberal degradation, however, Finnish truckers are able to mobilise a narrative of respectable working-class masculinity that is based on valorizing their practical experience, manual skills, professional capacities and a role as a hard-working wage-earner. It seems that unlike working-class women who strive away from the stigmatized working-class femininity into recognized middle-class qualities (Skeggs 1997), Finnish male truckers are able to draw from archetypal blue-collar masculinity in order to construct their own sense of respect.

The haulage sector in the context of neoliberal tendencies

At the beginning of the 20th Century the transportation system in Europe and the US rested mainly on horses and trains, but due to improvements in infrastructure and automobile technology as well as the expansion of mass consumption, road freight transportation developed rapidly in both regions after World War II (Belzer 2000: 22-3; Vahrenkamp 2011). In Europe, purchasing a truck and entering into the road haulage industry was an opportunity for employment, and investment capital remained low as army lorries could be used to begin business (OECD 1997: 16). While the haulage business was subjected to the need for permits and driving licenses from the beginning, more extensive regulation and supervision practices were needed to prevent the unintended effects of fierce competition, such as conspiring between hauliers, bankruptcies, unreliable service, road damages, accidents and disturbance to residents (OECD 1997: 16-7; Blomberg 1996: 94-108).

Until the last quarter of the 20th century trucking in Europe and the US remained an institutionally regulated business directed by the public trust (OECD 1997; Belzer 2000:77; 2002: 375). Competition in the haulage sector, however, was intensified by the global expansion of markets and by systematic economic deregulation (Gentry et. al. 1997; OECD 1997; Belzer 2000; Hilal 2008), which started to gain favour in the US and Europe as a part of broader worldwide liberalization processes from the 1970s onwards (Harvey 2005). The pursuit of economic growth, cost-efficiency and flexible services by reducing entry barriers, collective rate-making and

abandoning quotas and fixed tariffs worsened the hauliers' and truckers' conditions in both regions: the great numbers of subcontracted, self-employed and unskilled hauliers who entered the market decreased hauling rates and forced haulage companies and their employees to operate on more squeezed time margins set by large-scale shipping and consignment companies. As a consequence, traffic safety worsened, hauliers received lower profits, hundreds went bankrupt, turnover rates increased while drivers' unpaid work increased, their work-life balance suffered, and earnings declined by nearly 30 per cent (Belzer 2000; 2002; Hilal 2008; also Belman & Monaco 2001). These undesired effects of the competition and impaired image of the sector, in turn, led to the enactment of a patchwork of social and safety regulations concerning drivers' formal qualifications, working and driving time, as well as equipment standards and certifications (Belzer 2000; Salanne & Rantala 2008; EC 2014).

Another effect of the intensified global capitalism is that industries and companies now operate in an extremely hectic and competitive global environment, which has pushed them to rationalize their businesses by enacting neo-taylorist principles and methods: logistic services have been outsourced and many companies have moved into a lean manufacturing process accompanied with Just-In-Time management (JIT) in order to optimize their effectiveness and save inventory and storage costs (Sewell & Wilkinson 1992; Belzer 2002: 380-2; Vidal 2007). The logistic process where goods are delivered at the moment a company needs them requires a precise coordination of information flows and tasks between actors within a supply chain, which is conducted by the extensive use of information and communication technology (ICT) (Belzer 2002; Kallberg et. al. 2005). As a result of ICT, the interconnection of trucking companies to large-scale forwarding agencies, manufacturing, sales and supply chains is becoming more transparent, which increases their receptiveness to the pressures of the various business domains, as well as the influences of the whole distribution chain (Belzer 2002). While ICT –assisted real time delivery process has improved the collaboration and productivity of the supply chain (Hubbard 2003; Rishel et. al 2003), it has pushed truckers to drive more hours without receiving additional compensation (Belman & Monaco 2001) and made truckers' work more heavily pressurised, service orientated and controlled (Belzer 2002; de Groon 2004; Salanne & Rantala, 2008; OSH 2011: 19-20). Levy (2015), for instance, has shown how the abstracted and aggregated data streams of the electronic fleet management systems allow dispatchers to quantitatively assess truck drivers work performances across new metrics and to challenge truckers' accounts of local and biophysical conditions.

The intensification of truckers' labour is not solely caused by economic pressure, but the difficulty of synchronizing economically-driven logistic rhythms with institutionally-driven juridical rhythm (driving time regulation[1]) (Aho 2015). Juridical rhythm, in particular, has become an extra burden for truckers because its rigidity contradicts the logic of highly receptive logistic rhythm that calls for constant adaptation and readiness for quick temporal changes. Juridical rhythm not only hinders truckers' ability to get their work done, but also stigmatizes them, as has happened in Sweden where the police's and the state's constant gazing has generated 'an underdog identity' for truckers (Nehls 2003; Pettersson 2009). In this regard, Lotta Pettersson (2009) claims that truckers are governed more by the state and associated control apparatus today than by their employers. Belzer (2000; 2002), in contrast, asserts that unprecedented growth of institutional control over hauliers and truckers is a paradoxical result of the replacement of institutional regulation with market regulation.

Work, class and respectable masculinity

The fact that 90 per cent of Finnish truckers are male (Olkkonen et. al. 2003), means that observing truckers' occupational performances is very much about observing 'men's practices' (Hearn 2004). Working as a male trucker is not just doing the work *per se*, it is also a conduct where gendered meanings, practices and expectations are created, reproduced and challenged (West & Zimmerman 1987). But the way gender works cannot be fully understood without considering class, and *vice versa* (see Connell 2005: 75-6). In the modern industrial era, as David Morgan (2005: 172) points out, relations between work, masculinities and class were recognizable, because class was conceptualized through occupations and a (male) person's position in the production process. A respectable working-class masculinity, in this respect, was performed traditionally through (paid) work, breadwinning and by such occupational characteristics as manual skills, physical strength, enduring hardships, the ability to control machinery and tools, independence and resistance against authorities (Tolson 1977; Willis 1977; Cockburn 1983; Collinson 1992; Morgan 1992; Collinson & Hearn 1996). While trucking has shared these qualities, it has also provided a sense of exclusivity, stemming from the mobility, variegated rhythm and freedom afforded by maneuvering a valuable

[1] Regulation (EC) 561/2006 set the maximum driving hours and minimum rest periods for truckers and makes the onboard digital tachograph compulsory for all new vehicles registered in the EU from May 2006. The regulation restricts the truckers' driving time within a 24-hour period to a maximum of nine hours while the daily rest period shall be at least 11 hours. Breaks should be taken after four and a half hours at the latest and they must be at least 45 minutes long (Europa 2013: 26-7).

vehicle and cargo away from an employer's direct supervision, which, as Ouellet (1994) argues, has distinguished truckers from their peers and the average wage-earner.

In the post-industrial era, however, the identification of class-based masculinities is becoming more complicated, as economic re-structuring blurs the clear-cut boundaries of production relations and occupations (Morgan 2005: 173-4). Recent studies suggest that men, especially in blue-collar occupations, face clashes between their gendered selves and their surroundings, as market transformations, global competition, technological innovations, environmental concerns and new regulative practices change labour markets and re-organise work and its embodied requirements (McDowell 2003; Dolby et. al 2004; Nixon 2009; Filteau 2014). While some men are more reluctant to adopt new occupational practices and skills, others begin to redefine their masculinity through these new practices and requirements. In the Nordic agricultural industry, for example, technological innovations and new regulations have unsettled the picture of a 'tough man' who controls the nature by his brute bodily strength to a more 'business-like masculinity', favouring rational economic decision-making (Brandth & Haugen 2000).

Instead of perceiving class merely as a pregiven objective category derived causally from society's economic or occupational structure, class in this study is understood also as a mode of cultural differentiation (Bourdieu 1984; Skeggs 1997). Class, as Bourdieu (1984) and Skeggs (1997) perceive it, refers to a person's position in an economic process, but it is also a culturally formed classifying process, lived experience, and constellation of capitals accumulated in different overlapped societal fields during a person's lifetime. The notion that class is manifested in and through a person's embodied *habitus* (Bourdieu 1984) is important for this study, because the concept of habitus enables us to see, in Darren Nixon's (2009: 319) words, 'how classed and gendered dispositions to act or think in particular ways are internalized in the unconscious and manifest themselves in embodied social practices'. Nixon (2009) thus explains that low-educated unemployed men in northern England are reluctant to apply for entry-level jobs in the service sector because such work requires (emotional) skills, dispositions and demeanours which are antitethical to these men's working-class masculine habitus.

In line with Nixon, gender and class are understood as culturally and materially formed structures, intertwined together in a person's habitus, which unconsciously generate the practices, routines and dispositions of an actor within a given social field (Bourdieu 1984; Skeggs 1997). The 'field' in

which truckers engage in this study is perceived as an occupational site within the haulage sector influenced by the broader intersecting field of the economy. By the gendered and classed structure of the occupational site itself (see Adkins & Skeggs 2004) certain occupational resources, performances and competencies are regarded as more valuable than others for constructing oneself as a recognized worker and as a man. Within the limits of one's gendered habitus, a truck driver tries to apply his resources to the degree that feels natural to him and valued in the occupational site in which he participates. In the face of economic, legislational and technological transformations, however, skills and practices once regarded as valuable may lose their potential as a gendered resource, which may cause dissonance and conflict between a truck drivers' habitus and the field he operates in (Bourdieu & Wacquant 1992: 95-140). Truckers can resist changes, adapt to them, or try to change the relative weight of the valued capitals and resources of the 'game' in order to maintain their positions (Bourdieu & Wacquant 1992: 98-100). By using the concept of habitus I try to map out if truck driving still invites men to reproduce practices, skills and dispositions favourable to their working-class habitus.

Research design and analysis

This study is based on ethnographic methodology, which is understood as an intense participation in the life of the informants in order to produce a plausible cultural description of the phenomenon (Hammersley & Atkinson 2008). The data was gathered during the years between 2012 and 2016 by riding along on assignments with 10 Finnish male truck drivers who work in different fields of operation in Finland. On the whole, I conducted eighteen different trips with the truckers, varying from six hours to four days and the total time spent on the road with the drivers was around 350 hours. The informants in this study are highly experienced male truckers, having been involved in trucking for periods of fifteen to thirty-five years. They all have spouses and (grown) children, and are aged between 45 and 62 years. Two of the drivers were classified as owner-operators, but the rest carried an employee's status. None of the informants had acquired any other formal education for driving a heavy truck besides the appropriate driving licence, because their enrollment into the sector took place in an era when other formal qualifications were not required in Finland.

The analysis is based on two intertwined data sets. The first data set was produced by taking notes at different work-related arenas such as loading sites, terminals, harbours, gas stations and especially in the truck cabin. I observed and wrote down how driving and other work practices were

performed, what was involved in these practices, how the informants reacted to the events occuring in traffic and how they commented on their actions in relation to other truckers and motorists. The second data set consists of open-ended field discussions conducted whilst driving, which were also tape-recorded and transcribed verbatim. The tapes are relatively long, five to eight hours each, because the recorder was kept on constantly while in the cabin. This enabled me to recall events and discussions and situate them while reading my notes. In practice, the field discussions and observations were produced and utilized together. I was, for example, able to experience how technological surveillance worked in practice, but also discuss these observations with the drivers on the spot and take the conversations as my 'interview frame' for the next field trip.

The objective in the analysis was to identify how a respectable male worker was constructed by the truckers, and what might challenge this construction. While the informants were not purposively picked for their experience or age, their relatively 'old' age and long-term experience on the road directed my attention to the historical (temporal) dimension in their accounts. By applying the concept of habitus as my theoretical-methodological lens, I found that a significant contrast between the accounts describing present work practices and the accounts describing work practices in the past emerged quite systematically while discussing regulations and digital tachographs, or when the drivers were using work-related ICT applications. By evaluating these accounts further against work process theory and masculinity studies, I figured that respectability as a male worker was structured by the question of how he could maintain himself as valuable in the work process. These findings are presented in the first section of the analysis.

In the second section of the analysis, I extended my reading outside the work process as such to examine accounts where the truckers expressed their concerns about the haulage sector's professional image. The idea of paying attention to these accounts was directed by the contradictory picture made by Ouellet (1994) and Nehls (2003) in previous studies. While Ouellet's truckers appear to see themselves as iconic working-class heroes whose self-image is constitued partly by the admiration of motorists' and thus a sense of highway superiority, Nehls' truckers see themselves more as providers as well as 'criminals' and 'underdogs' who are constantly gazed by the police. I found that Finnish truckers' experience of being in the middle of negative attention and unprofessional practices, generated a counter-narrative that not only valorizes their practical knowledge, but also their role as a man who has earned his wage by extremely hard work. The

second section of the analysis describes how truckers defend themselves and their respectability by exploiting and valorizing the occupational resources they have.

Maintaining one's occupational value in the work process

In industrial capitalism, timekeeping has been a central way to discipline workers' performances and rationalize human value upon time in the taylorist work process (Braverman 1974; Blyton et. al. 1989; Thompson 1969; Hassard 1989). While the time and space control of 'traditional' factory work has typically been used as a point of comparison with truckers to highlight the autonomous and mobile nature of trucking (Ouellet 1994; Nehls 2003: 68-9), extension of technological monitoring systems and devices into trucking industry challenge this experience. Being 'unreachable' is no longer possible, because hauliers have pushed to have technological tracking systems, on-board computers, telematics and cell phones in constant daily use in order to enhance logistic efficiency, productivity, flexibility and responsiveness to their customers' demands, as described in previous studies (Belzer 2002; Hubbard 2003; Levy 2015; Kallberg et. al. 2005).

My own material provides further confirmation of these developments. Signals of driving computers, laptops and cell phones in the truck cabin activated the informants' habitus (Bourdieu 1990: 54) and many started to recall 'the old times' in the 1980s and 1990s by explaining how the instructions for the assignments were given face to face at the transport coordinator's office. In a time before the advent of Global Positioning System (GPS) and when cell phones and other electronic receivers were scarce, employers, shippers, consignees and transport coordinators were unable to monitor the truckers' progress on the road and additional instructions for the next assignment were typically received after the delivery by using a phone booth or the unloading site's landline telephone (see also Ouellet 1994: 29). Comparing to the past, the truckers explained how their location could now be tracked by GPS, and the driving computers in their trucks enabled the employers and management to monitor practices concerning driving behaviour, such as fuel consumption, steady driving, breaking and routing. Updated information from loadings and unloadings was received in real time via cell phones and laptops while in many companies the drivers were also obliged to mark the starting and ending times of the loadings and unloadings into the product management system so that shippers, consignees and transport coordinators could follow how quickly goods proceeded within the supply chain. Despite the fact that technology-

driven monitoring has enhanced the truckers' possibilities to communicate with other actors in the supply chain (de Croon et.al. 2004; Kallberg et.al. 2005), this neoliberal rationale of optimizing economic performance by applying ICT-based JIT-management made the truckers' work more transparent and controlled, which is distinct from former occupational practices:

> […] I mean, well, companies do not have stocks as they had before, the stocks are on the wheels today. That's the reason for the insane rush […] At the beginning of the 90's, when I started to drive heavy vehicles…well, it was totally different, from a different world. Oh, it was so relaxed and peaceful and a nice way to work. [T.A: at the beginning of the 90's?] Yeah. You could drive in peace and there were no phones, not this kind of e-mails (tapping a laptop). When you got an assignment, well, of course you knew at the same moment where you were going to be empty. And if there were any changes you were asked to call from the last unloading place after unloading. Then we phoned and asked what next? (laughing) You could just drive and whistle in peace and nobody knew where you where. (Kari, 49, field discussion)

The frictional relationship between the neoliberal shift in the haulage sector's operational environment and truckers (gendered) habitus (Bourdieu & Wacquant 1992: 39, 95-140) was structured by the question of how to maintain one's value and autonomy in the work process (see also Levy 2015: 167-8; cf. Burawoy 1985). Nehls (2003) argues that a trucker who is being entrusted on the road alone with a valuable cargo and an expensive truck signals the employer's trust, which he defines as a hegemonic ideal in Swedish male truckers' gendered working culture. Pettersson (2006: 116) similarly asserts that the capability to overcome challenges and solve practical problems on the road is an essential part of the construction of hegemonic masculinity among Swedish truckers. In this respect, my informants' experience of being valued at work was fostered by the idea of being unreachable because it emphasized the ideals and qualities presented by Nehls and Pettersson. It seems, as Levy (2015: 167) also points out, that the non-existence of technological monitoring and tracking systems allowed truckers to feel that they had almost exclusive possession and control of the information concerning the delivery proceeding, shipment location, speed and the rhythm of driving. Drivers, for instance, could sit on information, lie about locations and explain delays by referring to traffic jams and changing weather conditions. While ICT-based surveillance has not managed to invalidate truckers' 'hidden' knowledge, discretion and autonomy completely as expected in traditional taylorist deskilling processes (Braverman 1974; cf.

Burawoy 1985), the adoption of neo-taylorist principles has generated the feeling that formerly truckers had more power over their work than today and felt less accountable for their time and actions, because the shipping and consigment companies, employers and dispatchers had to rely upon truckers and their word.

In truck drivers' gendered working culture(s), there has traditionally been a particular salience around one's ability to drive and endure fatigue (Blomberg 1996; Levy 2016; Ouellet 1994: 134-6). Ouellet (1994), for instance, claims that truckers in the US brag about how many kilometres and hours they have driven without pauses, how little they have slept and how quickly they have accomplished assignments because hard effort not only increases their (economic) worth in the eyes of their employers but also among their counterparts. I found similar practices in my data, but they were attached either to assignments 'in the past', in the 1980s and in the 1990s when regulations were looser and supervised by the old-fashioned paper disc tachograph, or they were sustained by truckers whose company had not yet adopted digital tachographs. Despite the fact that the rules in principle were the same regardless of the tachograph one was using, paper disc tachograph provided more leeway to rhythm driving under pre-given un/loading schedules because the machine cannot recognize overruns of several minutes and it enables the covering of one's tracks by forging and hiding discs. While the informants rarely profit directly themselves from giving up their statutory breaks, the ability to respond to rapidly changing logistic rhythms affirmed the truckers' feeling that their embodied potential has an indispensable role not only for their employers' economic success, but also for the functioning of the whole trade and industry which is dependent on quick and flexible hauling services (see also Eastman et. al. 2013).

> A year ago, I did one pretty tough assignment and broke the law…well, because I understand that there are certain shipments which are in a real hurry. I was heading to Helsinki for loading when I received a call telling me to forget that loading and go to 'City' [a town in Finland, name changed], there is a company which manufacturers rollers for the paper industry. I had to pick up a roller and deliver it to 'Lake' [Northern Sweden, name changed], because there was a paper machine that needed a new roller to replace a broken one. And actually we got a much better rate for that delivery, because, well, it is understandable that if a paper mill is shut down for two days, it will cause a tremendous loss. So they asked me when I would be in 'Lake'? I counted a moment and replied that 20 hours and I will surely be there. 'You won't take a break at all?', they asked. 'Didn't you say that the roller is in a hurry', I

> replied. […] I pushed myself and just got by, changing the paper discs after they filled up…without a wink of sleep. The guys (in 'Lake') where totally baffled, you can't be here yet!? I am, take it off. (Kari, 49, field discussion)

It also seems that especially the drivers using the old-fashioned tachographs felt they were 'expected' to cheat a little for the reason that they 'could'. The drivers' consent towards driving more than permitted while confronting the new tightened surveillance environment was unsurprising in a sense that they had already internalized the effects of economic deregulation that favour 'the survival of the fittest' mentality as a desirable way of conducting trucking (see Belzer 2000). Due to the paper disc tachograph, their habitus could still continue to produce some of the old familiar practices which reasserted their sense of one's usefulness compared to the truckers who had switched over to the digital tachograph. While digital tachograph users often express their relief for being restricted to no longer drive endlessly, they felt that the tightened regulations alongside the accuracy of the digital machine ignored their embodied experience and hampered their chance to use their bodily potential in full for the appropriate purposes, such as advancing a delivery. Regulations that make you interrupt driving while a delivery is in a hurry and when you still have energy, oppose the economic rationale of trucking and the practical sense of 'the game' (Bourdieu 1990) which has typically enabled truckers to control their work and bodily limits within broader temporal boundaries.

> […] It sometimes feels a bit funny…I mean, how could it be possible that the most important thing about the work is when you take your break?! [T.A: Do you mean that it is too regulated or you think that you can freely…] That's exactly the point, I mean, it is too regulated from the outside. For example, when you are hungry, when you are able to go take a crap, when you should feel tired and so on….the pause must always be in your mind, now you must take it, no matter how keen you are to continue […] It is good that the regulations exist, so that one is not driving these rigs exhausted, but it gets too regulation-based. There is no room for common sense, it's starting to work against its purposes. (Veikko, 47, field discussion)

Interestingly, truckers who had switched to digital tachographs also made numerous references to the hours driven and lack of sleep in the 1980s and 1990s similar to 'Kari' earlier, which implies that the persistence of endurance driving as a sign of a valuable and respectable worker was deeply-rooted in the truckers' habitus and occupational identity. By bringing up their past experiences and embodied effort in the present (Bourdieu 1990: 54), the truckers reproduce themselves as a hard and

valuable male worker in the context where the focus of pacing work for the sake of delivery has shifted more in the direction of pacing work for the regulations themselves (see also Pettersson 2009; Aho 2015). Criticism towards the impracticality of the law can also be seen as an attempt by drivers to distance themselves from the middle-class, 'white-collar' masculinity represented by bureaucrats who, as Pettersson (2006) argues, while designing and enacting the regulations, lack practical sense.

Defending oneself against occupational degradation

Ouellet (1994: 171) argues that truckers in the US feel that getting support from motorists means that their work is regarded as skilled and notable, because truckers tend to be 'predisposed to interpret responses by their audiences as indications of respect'. In this study Finnish truckers acknowledge that driving a massive vehicle commands attention, but unlike Ouellet's truckers, the informants feel that the size and visibility of their trucks places them under constant suspicion, as happened to their colleagues in Sweden (see Nehls 2003; Pettersson 2009). Many of the informants felt that they were an easy target for the police, motorists and media, because substantial damage resulted often when trucks were involved in accidents on the road, while some complained that the mere existence of trucks was enough to generate a hostile attitude against truckers who were always blocking motorists' and other road users' path with their enormous vehicles (cf. Moore et. al. 2005). Becoming misrecognized on their 'home turf' by people who lacked practical experience of driving big rigs was an affront to a trucker's identity as a 'professional driver' because the road was the site in which truck drivers' hard-earned (driving) competence should come into its own. Instead of taking on this occupational stigma, truckers redressed such misrecognitions by mobilising a heroic narrative in which they valorized their traffic skills as superior to those of motorists (see also Ouellet 1994: 155-179). Confronting dangers on the road and overcoming risks caused by motorists affirmed the truck drivers' sense of their skills and bravery.

> Heavy vehicles themselves have only a minor role in accidents, something always occurs before (an accident) which causes that accident. The general perception, though, is that the heavy vehicle is the guilty party […] let's say that from the Konginkangas[2] incident onwards, there has been talk about 'killer trucks'. [T.A: Hmm..] And you take it to heart, because once

[2] The collision of a truck and a bus in 2004 led to death of 23 people, which is the most disastrous road accident in Finland.

> there was the saying 'big but well-mannered' attached to trucks' rear bumpers. […] That time has passed. We are being pressurised so heavily in traffic and every day we have to assess risky situations in traffic, which are caused by someone else. […] Motorists can't recognize their behaviour while shuttling on the road. It becomes extremely visible from the bus driver's or heavy truck driver's viewpoint what is going on around the vehicle. (Pete, 62, field discussion)

As this example illustrates, then, turning to practical knowledge was common especially in situations where someone outside truckers occupational position questioned their performance. While truckers' tendency to defend occupational respect by valorizing and exploiting practical knowledge is not surprising given that practical knowledge has been identified as a constitutive part of truckers' occupational identity (Nehls 2003; Pettersson 2009; 2006) it was interesting also how the value of practical knowledge was protected. Many asserted how access to recognized trucking competence can only be achieved by years of practical involvement in trucking (see also Nehls 2003, 52-53), which typically followed a certain age-related trajectory in the drivers' accounts: as young rookies many had begun their careers at the 'bottom' by driving a delivery truck before getting more responsible assignments and bigger vehicles to handle. The point here is that by presenting the achievement of their practical knowledge as an arduous, hierarchical and long-lasting process, my truckers not only valorize their competence by the fact of being a 'trucker', but also simultaneously distinguish themselves from those who cannot be recognized professionals (yet). The truckers' occupational habitus uniformly positioned age as central to the acquisition of practical knowledge by classifying younger drivers as incompetent because of their presumed inexperience:

> A guy who is 20 or 25 cannot have such driving experience…he has not yet reached the point when he can feel the behaviour of the vehicle in his bones. Driving big rigs comes from the backbone. I have always said that even I have had to learn to drive on a slippery road every autumn over the past 50 years. And while there are discussions about labour shortage and many insist that you have to give youngsters a chance, the path there used to be one in which you work your way up from journeyman to driver, from a single lorry driver to a semi-trailer combination driver, and then proceed to drive heavy full-trailer combinations, but that path does not exist anymore. There is a guy around 20 who got his driving license for heavy full-trailer combinations and they give him a half million euro truck and say go and drive. Well, then what we saw in Lahti [a city in Finland] happens […] a completely inexperienced driver

> crashed his truck loaded full of sulfuric acid into an apartment building wall. (Pete, 62, field discussion)

Some of my informants complained that reducing the entry barriers had tempted incompetent amateurs and dishonest hauliers to enter the sector and experiment with trucking as a subsidiary trade without any serious intention to stay and develop their competence and business operations in a professional direction. These accounts can be seen to reflect the situation in the US after deregulation when experienced truckers exited the industry and were replaced by less experienced drivers who appeared to have weaker safety records and were more likely to make mistakes that led to accidents on the road (Belzer 2002: 392). By setting a high standard for entry and approved competence, my experienced truckers attempted to protect their occupational expertise and the sector's reputation from the deskilling engendered by the open-door policy of the neoliberal era, positioning themselves as 'true professionals' against the unskilled charlatans apparently making their way into the trade.

> Liberating the licence was the very last straw[3]. They should not have done it, it was a shock for this sector. Licenses should have remained means-tested at all times. We had a guy who operated as a subcontractor for us, and goddammit, he cannot even reverse! He was a metal worker all his life and then he gets an inheritance from his dad and decides to start a haulage company, and the poor guy can't even reverse his truck […] There has been such a motley group of people and hauliers [since deregulation] […] (Pentti, 53, field discussion)

While it was important to get symbolic approval for one's experience and hard-earned practical knowledge, many felt that is should also be recognised financially. Unsurprisingly most truckers emphasized the importance of money, and many of my informants mentioned having rejected jobs that paid below the minimum level collectively agreed by unions[4]. Truckers tend to be relatively satisfied with payment practices in their present job, but their numerous references to illegal practices in certain sub-sectors and hauling companies such as tax avoidance, price dumping and employees' exploitation, imply that getting decent compensation was not straightforward, as has been found in studies elsewhere (Belzer 2000; Belman & Monaco 2001; Hilal 2008). By insisting on their ability to avoid exploitative jobs, the informants positioned themselves as honest men who are not willing to sell their labour on the cheap and be party to illegal practices in the sector.

[3] In 1991 means-tested licence system was replaced by applicability discretion
[4] Bilateral agreement between an employees' organisation and an employer's organisation

Accounts imply, however, that taking this position would have been much more difficult without having years of experience from different assignments and without being a Finn. In this respect, the neoliberal principle that favours unrestricted movement and competition of labour, goods, services and capital (Harvey 2005), keeps haulage rates low and gives the haulage companies a constant incentive to hire the most defenceless labour, such as young, inexperienced, and foreign (Eastern European) drivers.

> [T.A: how about the pay, is the collective agreement followed here?] Yes. [T.A: I have understood that the collective agreement is not followed within semi-trailer traffic?] No. They can't pay, hauling is so low-priced there. They try to cop out at every payment…it's a totally wild segment. And that's why they often hire youngsters, they've got poor wages and they cannot fight for their rights and don't dare to insist on their rights […] [T.A:Yeah, I got the picture that they don't follow the collective agreement]. And while I have been looking through different vacancies and heard about the pay…oh phew, they are not for me [T.A: Is it that youngsters more often apply for jobs on the semi-trailer sector?] It depends on what you manage to get at the beginning of your career. If you don't have connections, you have to take what is offered and acquire experience somewhere. Without experience it's difficult to find anything. (Pentti, 53, field discussion)

> […] They operate with poor rates, the guys in semi-pulling traffic, I mean…that's the reason why the sector is mostly occupied by Russians (Antti, 51, field discussion)

It became clear, however, that many of the experienced truckers were ready to endure relatively extensive hardships as long as the compensation remained agreeable. This finding was interesting in relation to Ouellet (1994:199-224), who claims that the wage is a major motivator only for truckers he called 'workers', while the truckers he labeled 'super truckers' are primarily attracted by qualities like adventure, variety and fancy equipment. While 'the adventurous nature' of trucking had attracted my informants especially at a younger age, and some mentioned the fascinating cities and villages they had driven through, trucking as a glamorous lifestyle or 'adventure' was strongly rejected. Instead, many pointed to the rugged daily routines and rhythms of trucking: working frequently by night, enduring fatigue, waiting for hours to get loaded and unloaded, constrained social and personal facilities on the road and an inability to participate in 'normal' daily leisure pursuits and social activities (see Aho 2015; Belzer 2000). By stressing the difficulty and unconventional rhythm of trucking, informants emphasised that the earnings from the road had not

come without sacrifices and a substantial effort, which reinforced their sense of themselves as particular (male) wage-earners.

> Earning money has always been a motivator for doing this, although it means that you can barely have a life outside work. But I chose this job and I have been doing this for so long that it is difficult to think of [other] options.[…] [T.A:..not driving for fun?] No, no. The money, but it's kind of a pity that you have to work crazy hours for your wage at this job, it would be nice if you got the same money for 200 hours (a month). (Kari, 49, field discussion)

It seems that wage forms an important signal of respect for my truckers because it compensates harsh work and the men's alienating experiences within the capitalist system (see Tolson 1977; Willis 1977). In this respect, my informants are close to Ouellet's 'workers', who despise 'super truckers' for giving their time and effort to their employers without getting decent compensation (1994: 206-7). But while it seems that the truckers acknowledge their value, their accounts also remind of the situation in the US after economic deregulation, which reduced hourly wages so much that the only option to earn a living was to extend the working hours intensely (Belzer 2000: 8-9).

Conclusions

This study broadens the discussion of truckers' gendered working culture by illustrating how Finnish male truck drivers' position as a respectable male worker is constructed in the context of recent economic, technological and institutional transitions. Based on my findings, I agree with Ouellet (1994), Nehls (2003), Pettersson (2006) and Levy (2016), who all suggest that maintaining authority over one's own work is a vital basis of truck drivers' masculinity. In line with Levy (2015), however, the study shows that technology-based economic and institutional surveillance narrows truckers' autonomy, which not only hinders their ability to retain exclusive control over their work procedures, but also devalues their hard-earned practical knowledge. Restricting drivers from exploiting this embodied competence in full is experienced as a limitation on truckers' ability to perform their position as a respectable worker and as a man. This study, then, challenges and updates Ouellet's study, which sees trucking as an attractive and special kind of blue-collar work based on its autonomous nature. While the mobility of trucking ensures that truck drivers cannot easily be subjected to taylorist-fordist forms of control similar to those operating in factories, mines or construction sites, the case of Finnish truckers nevertheless concurs with Levy (2015) and Belzer

(2000, 2002) in finding that contemporary trucking in Europe, as in the US, is becoming an extremely rationalized business affected by a combination of global competition and neo-taylorist control. An unreachable trucker, whose performance has a huge impact on companies' economic success, is at odds with organizations' neoliberal rationale that pursues economic effectiveness by calculating, quantifying and measuring workers' performances.

The analysis also revealed that truckers in Finland, as in Sweden (Nehls 2003; Pettersson 2009), tend to feel themselves less celebrated and recognized than their counterparts in the US. A striking finding, however, was that despite the experience of decreasing autonomy, the intensified work pace, occupational stigma and fierce competition, Finnish truckers were able to sustain their sense of respect by creating a defense that valorized their practical experience, manual skills, embodied effort and hard-earned wage. This finding comes close to Nixon's (2009) in the sense that in both cases a male workers' habitus continues to produce quite traditional working-class practices and dispositions in order to sustain a respectable male worker subjectivity. These results of the study also carry relevance in relation to Skeggs' (1997: 74) assertion that working-class men can use class as a positive source of identity, in contrast to working-class woman, for whom class is experienced more as a source of exclusion. While working-class women in Skeggs' study have to work on themselves continually in order to live up the standards established by the middle classes (Skeggs 1997: 67; 74-95), experienced male truckers in this study were not uncertain about themselves for a moment. Unlike Skeggs' women, who seek acceptance through criteria set by someone else, male truckers rejected assessments that came from outside of their socio-economic position and, by contrast, evaluated themselves and their colleagues through the standards they set by themselves. Despite the fact that economic restructuring has undermined some components of traditional forms of working-class masculinity (e.g. McDowell 2003; Dolby et. al 2004), this study has shown that masculine codes surrounding manual skills, physical effort and a hard-earned wage, where they are available, still provide a language for making onself as a respectable male worker.

References

Aho, T. (2015) Rekkamiesten työn rytmihäiriöt [Rhythm conflicts of truck drivers work] *Janus* 23(3), pp. 44-67.

Adkins, L. & Skeggs, B. (2004) *Feminism after Bourdieu*, (Oxford: Blackwell Publishing).

Belman, D. L. & Monaco, K. A. (2001) 'The Effects of Deregulation, De-Unionization, Technology, and Human Capital on the Work and Work Lives of Truck Drivers', *Industrial and Labor Relations Review* 54(2a), pp. 502-524.

Belzer, M. H. (2000) *Sweatshops on Wheels. Winners and Losers in Trucking Deregulation* (New York: Oxford University Press).

Belzer, M. H. (2002) 'Technological Innovation and the Trucking Industry: Information Revolution and the Effect on the Work Process', *Journal of Labour Research* 23(3), pp. 375-395.

Bergholm, T. (1999) 'Automies – Yksinäinen susi vai lauman jäsen' ['Driverman – A lone wolf or a member of crowd'] In Parikka, Raimo (ed.) *Suomalaisen työn historiaa. Korvesta konttoriin* [History of Finnish work. From woods to office] (Finnish Literature Society reports 730: Hämeenlinna) pp. 371-394.

Blomberg, O. (1996) Maanteiden tavaraliikenne – talouselämän perusedellytys. Suomen kuorma-autoliikenteen historia I [Road freight transportation: the principle of economic life. The history of Finnish road transport sector I] (Forssan Kirjapaino Oy).

Blyton, P. & Hassard, J. & Hill, S. & Starkey, K. (1989) *Time, work and organisation* (London: Routledge).

Bourdieu, P. (1984) *Distinction. A social critique of the judgement of taste* (Cambridge: Harvard University Press).

Bourdieu, P. (1990) *The Logic of Practice* (Stanford, California: Stanford University Press).

Bourdieu, P. & Wacquant, L. J. D. (1992) *An Invitation to Reflexive Sociology* (Oxford: Polity Press).

Brandth, B. & Haugen, M. S. (2000) From lumberjack to business manager: masculinity in the Norwegian forestry press. *Journal of Rural Studies* 16(3), pp. 343-355.

Braverman, H. (1974) *Labor and Monopoly Capital: The Degradation of Work in the Twentieth Century* (New York: Monthly Review Press).

Burawoy, M. (1985) *The politics of production* (London: Verso).

Cockburn, C. (1983) *Brothers: Male Dominance and Technological Change,* (London: Pluto Press).

Collinson, D. L. (1992) *Managing the shopfloor: Subjectivity, Masculinity and Workplace Culture* (Berlin: Walter de Gruyter).

Collinson, D. & Hearn, J. (1996) 'Men' at 'work': multiple masculinities/multiple workplaces. In Mac an Ghail, M (ed.) *Understanding Masculinities. Social relations and cultural arenas*, (Buckingham: Open University Press), pp. 61-76.

Connell, R. (2005) *Masculinities*, 2nd edition, (Cambridge: Polity).

de Croon, E. M. & Kuijer, P.Paul F.M. & Broersen, Jake P. J. & Frings-Dresen, Monique H. W. (2004) 'Information technology and road transport industry: how does IT affect the lorry driver?' *Applied Ergonomics* 35(4), pp. 313-320.

Crowley, M. & Hodson, R. (2014) 'Neoliberalism at Work'. *Social Currents* 1(1) pp. 91–108.

Dolby, N. & Dimitriadis, G. & Willis, P. (eds) (2004) *Learning to Labour in New Times* (London: RoutledgeFalmer).

Eastman, J.T & Danaher, W. F. & Schrock, D. (2013) Gendering Truck Driving Songs: The Cultural Masculinization of an Occupation, *Sociological Spectrum* 33(5) pp. 416-432.

Europa (2013) *Social and working conditions of road transport hauliers* (European Parliament), http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET%282013%29495855_EN.pdf, date accessed 23 september 2015.

Europa (2006) *Regulation (EC) No 561/2006 of the European Parliament and of the Council,* http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32006R0561&qid=1453140703301, date accessed 11 june 2015

European Comission (2014) *Report from the comission to the European Parliament and the council: On the State of the Union Road Transport Market*, http://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/com%282014%29-222_en.pdf , date accessed 22 september 2015

Filteau, Matthew R. (2014) Who Are Those Guys? Constructing the Oilfield's New Dominant Masculinity. *Men and Masculinities* 17(4), pp. 1-21.

Gentry, J. J. & Semeijin, J. & Vellenga, D. B. (1997) 'The Future of Road Haulage in the New European Union – 1995 and Beyond', *Logistics and Transportation Review* 31(2), pp. 145-160.

Hammersley, M. & Atkinson, P. (2008) *Ethnography: principles in practice* (London: Routledge).

Harvey, D. (2005) *A Brief History of Neoliberalism* (New York: Oxford University Press).

Hassard, J. (1989) 'Time and organization' In Blyton, P & Hassard, J & Hill, S & Starkey, K (eds.) *Time, work and organisation* (London: Routledge), pp. 13-34.

Hearn, J. (2004) 'From Hegemonic Masculinity to the Hegemony of Men', *Feminist Theory*, 5(1), pp. 49-72.

Hilal, N. (2008) Unintended effects of deregulation in the European Union: The case of road freight transport. *Sociologie du travail* 50, Supplement 1, pp. 19–29.

Hubbard, T. N. (2003) 'Information, Decisions, and Productivity: On-Board Computers and Capacity Utilization in Trucking', *The American Economic Review* 93(4), pp. 1328-1353.

Kallberg, H. & Kalenoja, H. & Rantala, J. (2005) Tietotekniikka muuttaa liikennettä: Liikenteen telematiikka ja älykäs liikenne [Information technology change transportation: Telematics of the transportation and intelligence transport] In Kasvio, A. & Inkinen, T. & Liikala, H. (eds.) Tietoyhteiskunta – Myytit ja todellisuus [Information society: Myths and reality] (Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print), pp. 229-253.

Lehto, A-M. & Sutela, H. (2009) *Three decades of working conditions – Findings of Finnish Quality of Work Life Surveys 1977–2008*. Statistics Finland (Helsinki: Multiprint).

Levy, K. E. C. (2015) The Contexts of Control: Information, Power, and Truck-Driving Work, *The Information Society* 31(2), pp. 160-174.

Levy, K. E. C. (2016) Digital surveillance in the hypermasculine workplace, *Feminist Media Studies* 16(2), pp. 361-365.

McDowell, L. (2003) *Redundant Masculinities? Employment Change and White Working Class Youth*. (Oxford: Blackwell)

Moore, R.S. & LeMay, S. & Moore, M.L. & Lidell, P. & Kinard, B. & McMillen, D. (2005) An Investigation of Motorists' Perceptions of Trucks on the Highways. *Transportation Journal* 44(1) (Winter 2005), pp. 20-32.

Morgan, D. H. J. (1992) *Discovering Men*, (New York: Routledge).

Morgan, D. H. J (2005) ’Class and Masculinity’ In Kimmel, M. S. & Hearn, J & Connell, R.W. *Handbook of Studies on Men and Masculinities* (Thousand Oaks: Sage), pp. 165-177.

Nehls, E. (2003) *Vägvel. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus*. Etnologiska skrifter 29. (Göteborg: Umeå universitet. Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige 41).

Nixon, D. (2009) ”I Can’t Put a Smiley Face On”: Working-Class Masculinity, Emotional Labour and Service Work in the ”New Economy”, *Gender, Work & Organization*, Vol. 16(3), pp. 300-323.

OECD (1997) *Liberalization and structural reform in the freight transport sector in Europe,* http://www.oecd.org/tad/envtrade/2387068.pdf, data accessed 04 august 2015.

Olkkonen, S. & Ylä-Outinen, A. & Pulkkinen, R-L. (2003) *The national report on working conditions in road transport in Finland*, (Lappeenranta: Finnish Institute of Occupational Health), http://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_files/ewco/employment/documents/RoadFinland.pdf, date accessed 06 march 2015

OSH (2011) *Occupational safety and health in the transport sector – an overview*. European Agency for Safety and Health at Work. (Luxembourg: Publications Office of the European Union).

Ouellet, L. J. (1994) *Pedal to the metal. The work lives of truckers* (Philadelphia: Temple University Press)

Patomäki, H. (2007) Uusliberalismi Suomessa. 3. painos. [Neoliberalism in Finland 3rd edition] (Vantaa: Dark Oy).

Pettersson, L. (2006) 'Masculinities in an Occupational Setting: a Gender Perspective on Resistance toward Formal Control', *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention* 7(2), pp. 107-125.

Pettersson, L. (2009) *Frihet under kontroll. Om kontroll i åkerinäringen*. Kriminologiska institutionen. Stockholms universitet.

Rishel, T.D & Scott, P.J. & Stenger, A.J. (2003) A Preliminary Look at Using Satellite Communication for Collaboration in the Supply Chain. *Transportation Journal* (Fall 2003) (42)5, pp.17-30.

Salanne, I. & Rantala, J. (2008) *Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen: Logistiikkajärjestelmän vaikutukset tiekuljetusten toimintamalleihin, liikenneturvallisuuteen ja alan houkuttelevuuteen sekä kehittymiseen* [Logistics System, Road Transport Safety and Development of the Industry: The affects of logistic system-level factors to

the traffic safety of road transportation and the attractiveness and development of the road transportation industry] (Helsinki: AKE)

Sewell, G. & B. Wilkinson (1992) Someone to watch over me: surveillance, discipline and the just in time labour process. *Sociology* 26(2) pp. 271-289.

Skeggs, B. (1997) *Formations of Class & Gender: Becoming Respectable* (London: Sage)

Thompson, E. P. (1969) 'Time, Work-Discipline, and Industiral Capitalism' *Past & Present* No. 38, pp. 56-97.

Tolson, A. (1977) *The Limits of Masculinity* (London: Tavistock).

Vahrenkamp, R. (2011) The limits of railway transportation in a mass consumption society: Germany, 1900-1938. *Journal of Transport History*, 32(1) pp. 1-16.

Vidal, M. (2007) Manufacturing empowerment? 'Employee involvement' in the labour process after Fordism. *Socio-Economic Review* 5(2) pp. 197–232.

West, C. & Zimmerman, D. H. (1987) 'Doing gender', *Gender and Society*, 1, pp. 125–151.

Willis, P (1977) *Learning to Labour: How Working Class Kids Get Working Class Jobs*, (Farnoborough: Saxon House).

III

LOADING UP THE TRUCK IS A FORM OF ART – SOCIOMATERIAL ARTEFACTS IN CONSTRUCTING OCCUPATIONAL MASCULINITIES AMONG FINNISH MALE TRUCK DRIVERS

by

Timo Aho

NORMA. International Journal for Masculinity Studies

In referee process.