

**”SE MUA ENITEN KIINNOSTI, ET EI PUHUTA JUST PELKÄSTÄ  
KUNTOILUSTA, VAAN ELÄMÄNTAVASTA”**

**Kuljetusalan ammattilaisten työssä jaksaminen elämäntapamuutosinterventiossa**

Ninni-Janette Kovalainen

Terveyskasvatuksen pro gradu -tutkielma

Liikuntatieteellinen tiedekunta

Jyväskylän yliopisto

Syksy 2020

## TIIVISTELMÄ

Kovalainen, N-J. 2020. ”Se mua eniten kiinnosti, et ei puhuta just pelkästä kuntoilusta, vaan elämäntavasta” Kuljetusalan ammattilaisten työssä jaksaminen elämäntapamuutosinterventiossa. Liikuntatieteellinen tiedekunta, Jyväskylän yliopisto, Terveyskasvatuksen pro gradu -tutkielma, 63 s., 7 liitettä.

Kuljetusalan ammattilaiset, eli yhdistelmäajoneuvoa- tai linja-autoa kuljettavat altistuvat työsssänsä useille terveyttä ja työssä jaksamista kuormittaville tekijöille. Vuorotyö, pitkät työpäivät, fyysinen inaktiivisuus, eristäytyneisyys sekä työn aiheuttama kiire ja aikapaineet altistavat kuljettajat useille terveysongelmille, kuten sydän- ja verisuonisairauksille, tuki- ja liikuntaelämisen ongelmille, metaboliselle oireyhtymälle, diabetekselle sekä psyykkisille ongelmille. Terveysongelmat saattavat taas itsessään lisätä kuljettajien kolaririskiä. Kuljettajien työympäristöt eivät tue juurikaan terveellisten elämäntapojen, kuten terveellisen ja säännöllisen ruokavalion tai fyysisen aktiivisuuden noudattamista.

Tämän laadullisen Pro gradu – tutkielman tarkoituksena oli tutkia ammattikuljettajien kokemuksia työssä jaksamisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä elämäntapamuutosinterventioon osallistumisen merkityksellisyyttä työssä jaksamisen näkökulmasta. Tutkielmassa selvitettiin kuljettajien itsellensä asettamia tavoitteita, intervention aikana kohtamia muutosesteistä ja muutosta edistäviä tekijöitä sekä tulevaisuuden tavoitteita. Tutkielma on osa laajempaa Liikkuva Työpaikka 2019 -tutkimuspilottia. Tämän tutkielman aineisto koostui yhdeksälle (n=9) kuljetusalan ammattilaiselle toteutetuista yksilöhaastatteluista, jotka toteutettiin intervention alussa maaliskuussa 2019 ja sen jälkeen elokuussa 2019. Haastatteluissa kartoitettiin muun muassa kuljettajien kokemuksia heidän työssä jaksamisesta sekä interventioon osallistumisen merkityksistä. Haastatteluista saatu aineisto litteroitiin ja analysoitiin sisällönanalyysin keinoin.

Kuljettajien työssä jaksamista edistävät tekijät liittyivät työn sosiaalisiin suhteisiin, työstä nauttimiseen sekä työn tuomiin onnistumisen kokemuksiin. Työssä jaksamista estävät tekijät liittyivät työaikojen haasteellisuuteen, työn fyysiseen ja psyykkiseen raskauteen, muutosten aiheuttamaan epätietoisuuteen sekä ongelmiin työyhteisön ilmapiirissä. Motivaatiotekijät osallistumisen taustalla liittyivät aikaisemmin omattuihin terveellisempiin elämäntapoihin, fyysisen kunnan heikkenemiseen sekä kokemuksiin elämäntapamuutosten tarpeellisuudesta. Asetetut tavoitteet muutoksille koskivat painon pudottamista, ruokavalion- ja oman olotilan parantamista, liikunnan kipinän löytämistä, nukkumaan oppimista sekä toimintakyvyn kohentamista. Esteitä muutoksille asettivat kuljettajien työajat ja työympäristö, sosiaalisen tuen puute sekä epäonnistumisen kokemukset. Onnistumista kuljettajilla edistivät kokemukset minäpystyvyyden tunteen kehittämisestä, sosiaalisen tuen tärkeys, pienet onnistumiset sekä muutoksen kokonaisvaltaisuus. Muutosten avulla kuljettajat paransivat omaa työssä jaksamistaan sekä fyysistä ja yleistä hyvinvointia. Tulevaisuuden tavoitteena kuljettajilla oli jatkaa elämäntapamuutosten toteuttamista sekä jo saavutettujen tulosten ylläpitämistä.

Tulosten perusteella voidaan todeta, että kuljettajat kohtaavat työsssänsä useita jaksamista estäviä sekä edistäviä tekijöitä. Elämäntapamuutoksiin tähtäävällä interventiolla on mahdollista auttaa kuljettajia jaksamaan paremmin työsssänsä, korostamalla pienten onnistumisten tärkeyttä sekä pyrkimällä saamaan muutokset osaksi arjen rutiineja. Tutkielman tulokset auttavat kehittämään kuljettajille suunnatuista terveyden edistämisen interventioista tehokkaampia, keskittymällä kuljettajille merkityksellisiin tekijöihin. Tulevaisuudessa tarvitaan lisää tutkimusta kuljetusalan organisaatiotason terveyden edistämisen interventioista.

Asiasanat: ammattikuljettaja, yhdistelmäajoneuvonkuljettaja, rekkakuski, linja-autonkuljettaja, kokemukset, haastattelu, elämäntapamuutos, interventio

## ABSTRACT

Kovalainen, N-J. 2020. "It appealed me the most, that you don't just talk about exercise, but a lifestyle" Professional drivers coping at work in relation to lifestyle intervention. Faculty of Sport and Health Sciences, University of Jyväskylä, Master's thesis, 63pp. 7 appendices.

Professional drivers, including truck and bus drivers, are exposed to various stress factors because of their work, which can cause many different health problems. Shift work, long working days, physical inactivity, isolation and busy work schedules expose drivers to different health problems, like cardiovascular diseases, musculoskeletal disorders, metabolic syndrome, diabetes and psychological disorders. These health problems can increase the risk of road accidents. It is almost impossible for drivers to maintain healthy lifestyle, such as healthy, regular diet and physical activity because of their work environment.

The purpose of this qualitative study was to find out how professional drivers describe factors that affects their experiences regarding to coping at work and their perceptions participating in a lifestyle change intervention. Study focused on their goal setting, factors that inhibit and promote their success within the lifestyle changes and their goals for the future. This study is a part of a larger Liikkuva Työpaikka 2019 -intervention pilot study. The study data consisted of semi-structured interviews implemented to nine professional drivers (n=9). These interviews were carried out twice; at the beginning of the lifestyle intervention in March 2019, and the end of the intervention in August 2019. Interview consisted questions about how drivers feels about the intervention and their coping at work etc. The data from the interviews was transcribed and analyzed with content analysis.

The results of the study showed that social relationships, work that is enjoyable and gives you experiences of success, are factors that promotes drivers coping at work. Challenging work schedules, physical and psychological stress factors inhibited drivers' experiences coping at work. Their declined physical health and interest about the intervention were motivators for participating the lifestyle change intervention. Drivers goals were related to losing weight, improve their diet and overall well-being, finding the joy of physical exercise, learn how to sleep and improve their ability to function. Work schedules and environment, the lack of social support and experiences of failure were factors that inhibited driver's lifestyle changes. Growing experience of self-efficacy, importance of social support and even small successful changes promoted driver's lifestyle changes and they were able to improve their well-being and coping at work. For future goals drivers wanted to continue and maintain these healthy lifestyle changes.

Based on these results, drivers face multiple obstacles that endangers their coping at work. There are also many positive factors that promotes their coping at work. Lifestyle change interventions could help drivers to manage better in their work through little successes. Making these lifestyle changes fit for driver's busy schedule and daily routine could help. These results help developing more effective health promotion interventions to professional drivers, focusing on these factors in this study's results. In the future, more study should be made especially focusing these organizational problems that drivers face daily.

Key words: Professional driver, truck driver, bus driver, experiences, interview, lifestyle change, intervention

# SISÄLLYS

## TIIVISTELMÄ

|   |    |
|---|----|
| 1 JOHDANTO.....   | 1  |
| 2 AMMATTIKULJETTAJIEN TYÖHYVINVOINTI.....                   | 3  |
| 2.1 Kuljetustyön kuormitustekijät .....                     | 4  |
| 2.1.1 Psyykkiset kuormitustekijät.....                      | 5  |
| 2.1.2 Fyysiset kuormitustekijät.....                        | 7  |
| 2.1.3 Kognitiiviset ja sosiaaliset kuormitustekijät.....    | 9  |
| 2.2 Kuljettajien elämäntavat .....                          | 10 |
| 2.3 Kuljettajien työhön liittyvä terveys .....              | 12 |
| 2.3.1 Fyysiset terveysongelmat .....                        | 13 |
| 2.3.2 Psyykkiset terveysongelmat .....                      | 15 |
| 2.3.3 Tapaturmat.....                                       | 16 |
| 3 TERVEYDEN JA TYÖHYVINVOINNIN EDISTÄMINEN KULJETUSALALLA . | 17 |
| 3.1 Terveyden edistämisen interventiot.....                 | 17 |
| 3.1.1 Muutoksia edistävät tekijät.....                      | 19 |
| 3.1.2 Muutosta estävät tekijät .....                        | 21 |
| 4 TUTKIMUKSEN TARKOITUS JA TUTKIMUSKYSYMYKSET .....         | 24 |
| 5 AINEISTON KERUU JA ANALYYSI .....                         | 25 |
| 5.1 Intervention kuvaus .....                               | 25 |
| 5.2 Tutkittavien rekrytointi ja aineiston keruu .....       | 27 |
| 5.3 Aineiston analysointi .....                             | 28 |
| 6 TULOKSET .....  | 31 |

|  |    |
|--|----|
| 6.1 Työssä jaksamiseen vaikuttavat tekijät.....            | 31 |
| 6.1.1 Edistävät tekijät .....                              | 31 |
| 6.1.2 Estävät tekijät .....                                | 35 |
| 6.2 Motivaatiotekijät interventioon osallistumiselle ..... | 39 |
| 6.3 Tavoitteet elämäntapamuutokselle/interventiolle.....   | 40 |
| 6.3.1 Elämäntapamuutosta estävät tekijät.....              | 41 |
| 6.3.2 Elämäntapamuutosta edistävät tekijät .....           | 44 |
| 6.4 Intervention aikana tehdyt elämäntapamuutokset .....   | 48 |
| 6.5 Tulevaisuuden tavoitteet.....                          | 50 |
| 7 POHDINTA.....  | 52 |
| 7.1 Tutkielman tulosten tarkastelua.....                   | 52 |
| 7.2 Tutkimuksen luotettavuus ja eettisyys.....             | 55 |
| 7.3 Johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset .....        | 57 |
| LÄHTEET .....  | 59 |
| LIITTEET   |    |

# 1 JOHDANTO

Maantiekuljetusala Suomessa työllistää noin 100 000 henkilöä. Linja-autoliikenteen yrityksiä Suomessa on 800, kun taas tavaraliikenteen yrityksiä löytyy noin 10 000 (Autoliikenteen työnantajaliitto RY 2020b). Ammattikuljettajien, kuten jakelu- ja linja-autokuljettajien työ on itsenäistä ja työajat ovat usein epäsäännölliset (Kärmeniemi ym. 2012). Kuljettajien elämäntyyli on huomattavasti passiivisempi verrattuna muuhun väestöön ja stressin kokemukset ovat väistämätön osa heidän työtään (Gill & Wijk 2004). Kuljettajien terveyteen, työturvallisuuteen sekä ergonomiaan vaikuttavat useat eri tekijät, kuten työn kuormitustekijät, omaksutut elämäntavat, osaaminen ja työtehtävät (Kärmeniemi ym. 2012). Stressaavat työolosuhteet ovat puolestaan yhteydessä kuljettajien elämäntapoihin ja tätä kautta heidän terveyteen (Tse ym. 2006; Useche ym. 2018). Kuljetustyö altistaa työntekijät sairastumisille (Kärmeniemi ym. 2009, 3; Tse ym. 2006) ja tapaturmille (Kärmeniemi ym. 2009, 3). Kuljettajien terveys vaikuttaa suoraan myös muiden tiellä liikkuvien kuljettajien turvallisuuteen (Ng ym. 2015).

Tutkimustiedon vähäisyys ammattikuljettajille toteutetuista terveyden edistämisen interventioista on yllättävää, sillä ammattikuljettajat kuuluvat terveytensä osalta riskiryhmään (Ng ym. 2015). Systemaattisen tiedonhaun perusteella (liite 1, liite 2) aikaisempaa tutkimusta on tehty vähän liittyen ammattikuljettajien kokemuksiin terveyden edistämisen interventioista ja niihin osallistumisesta. Tiedonhaun perusteella ammattikuljettajat tunnistavat työssään esiintyviä kuormitustekijöitä ja niiden vaikutuksia epäterveellisille elämäntavoille (Emdad ym. 1998; Das ym. 2014; McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014; Boejingaa ym. 2016; Greenfield ym. 2016; Caddick ym. 2017; Varela-Mato ym. 2018; Gorczynski ym. 2019; Mullane ym. 2019; Jeehee ym. 2020). Kuljettajien kokemusten mukaan terveyden edistämisen interventioilla ei ole mahdollista vaikuttaa työssä esiintyviin kuormitustekijöihin (McDonough ym. 2014; Varela-Mato ym. 2018; Jeehee ym. 2020). Toisaalta kuljettajat eivät aina koe olevansa terveytensä osalta riskissä (Boejingaa ym. 2016; Caddick ym. 2017), tai he eivät ole juurikaan kiinnostuneita huolehtimaan omasta terveydestään (Gorczynski ym. 2019; Jeehee ym. 2020).

Monilla kuljettajilla ei ole tarpeeksi tietoa fyysisestä aktiivisuudesta tai ruokavalion terveellisyydestä oman terveytensä edistämiseksi (McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014; Boeijinga ym. 2016; Gorczynski ym. 2019). Osa ammattikuljettajista oli kuitenkin innokkaita ja sitoutuneita osallistumaan terveyden edistämisen interventioihin (Greenfield ym. 2016; Varela-Mato ym. 2018; Jeehee ym. 2020). Interventioiden tärkeimmäksi tekijäksi he kokivat sen, että ne tulisi räätälöidä sopimaan juuri kuljetusalan työn esteisiin (McDonough ym. 2014; Varela-Mato ym. 2018; Gorczynski ym. 2019).

Työn kuormitustekijöiden paljous sekä kuljettajien sairastavuus tekee heidän työpaikoistaan korvaamattomia terveyden edistämisen interventioiden tapahtumapaikkoja (Lemke & Apostolopoulos 2015). Ammattikuljettajille toteutettujen terveyden edistämisen interventioiden vähäisyyden vuoksi, interventioihin osallistumisen kokemuksista kaivataan lisää tutkimusta. Näin voidaan edistää paremmin kyseisen kohderyhmän terveyttä ja työhyvinvointia, keskittymällä heille merkityksellisiin tekijöihin. Tutkielmassa linja-autonkuljettajia, yhdistelmäajoneuvonkuljettajia ja rekkakuskeja kutsutaan nimillä ammattikuljettajat, kuljettajat tai kuskit. Yhdistelmäajoneuvonkuljettajat tunnetaan monesti nimellä rekkakuskit (Autoliikenteen työnantajaliitto Ry 2020a). Tämän tutkielman tarkoituksena oli tutkia ammattikuljettajien kokemuksia työssä jaksamiseen vaikuttavista tekijöistä sekä elämäntapamuutosinterventioon osallistumisen merkityksellisyyttä työssä jaksamisen näkökulmasta. Tutkielmassa selvitettiin kuljettajien itsellensä asettamia tavoitteita, intervention aikana kohtamia muutosesteitä ja muutosta edistäviä tekijöitä sekä tulevaisuuden tavoitteita.

## 2 AMMATTIKULJETTAJIEN TYÖHYVINVOINTI

Rekkakuskit sekä linja-autonkuljettajat altistuvat negatiivisille työympäristöille, jotka saattavat johtaa terveyden riskitekijöiden kehittymiseen ja tätä kautta terveysongelmiin (Crizzle ym. 2017). Työssä esiintyvät kuormitustekijät aiheuttavat ongelmia kuljettajien fyysiselle (Tse ym. 2006; Garbarino ym. 2018) sekä psyykkiselle terveydelle ja hyvinvoinnille (Tse ym. 2006). Kuljettajien riski sairastua on suurempi kuin muulla väestöllä (Kärmeniemi ym. 2009, 26-27). Kuljettajat raportoivat useammin fyysisiä sekä psyykkisiä ongelmia verrattuna muuhun väestöön (Garbarino ym. 2018). Elämäntavat kotona sekä töissä ovat erottamattomasti yhteydessä linja-autonkuljettajien fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Heidän sairastavuutensa on tulosta heidän tekemästään työstään (Tse ym. 2006). Rekkakuskit ovat työnsä puolesta haavoittuvaisia useille terveysriskeille, sekä terveydenhuollon näkökulmasta alihoidettu ryhmä (Garbarino ym. 2018). Kuljettajien sairastuvuus vaikuttaa koko organisaation menestykseen työntekijöiden poissaolojen, vaihtuvuuden sekä tapaturmien vuoksi (Tse ym. 2006).

Sosiaali- ja terveysministeriön (2005) mukaan työhyvinvointi koostuu työntekijän henkilökohtaisesta fyysisestä, henkisestä ja psyykkisestä sekä sosiaalisesta kunnosta. Hyvinvoiva työntekijä selviytyy työtehtävistään (Sosiaali- ja terveysministeriö 2005). Fyysinen, psyykinen ja sosiaalinen työhyvinvointi ovat vuorovaikutuksessa toistensa kanssa, eli näitä ei tule tarkastella yksittäin irrallisina osina (Virolainen 2012, 11). Fyysinen työhyvinvointi käsittää työn fyysiset olosuhteet, kuten työn fyysisen kuormituksen sekä ergonomian. Työpaikan fyysisen ympäristön ominaisuudet, kuten vallitseva lämpötila ja melu, kuuluvat tähän kategoriaan (Virolainen 2012, 17). Psyykkiseen työhyvinvointiin sisältyy työn aiheuttamat paineet, työilmapiiri sekä työn stressaavuus. Työssä koettava kiire on yksi merkittävimmistä tekijöistä psyykkisen kuormituksen taustalla (Virolainen 2012, 18). Sosiaalisella työhyvinvoinnilla viitataan työyhteisön väliseen sosiaaliseen kanssakäymiseen. Työyhteisön jäsenillä tulisi olla kokemus siitä, että työpaikalla voi keskustella ilman huolia (Virolainen 2012, 24). Yksi työn keskeisistä voimavaroista onkin toimivassa työilmapiirissa ja ihmissuhteissa (Vartia 2013, 79).



Työhyvinvointiin vaikuttaa työyhteisön ja sen toimivuuden lisäksi (Sosiaali- ja terveysministeriö 2005; Virolainen 2012, 12; Manka & Manka 2016; 76) vallitseva työympäristö (Sosiaali- ja terveysministeriö 2005; Virolainen 2012, 12) sekä itse työn tekeminen (Virolainen 2012, 12). Työhyvinvointi on riippuvainen työntekijän henkilökohtaisista elämäntavoista ja terveydestä (Virolainen 2012, 12) sekä työn ulkopuolisesta elämästä. Tähän sisältyvät läheiset ihmissuhteet sekä perhe (Sosiaali- ja terveysministeriö 2005; Virolainen 2012, 12). Työhyvinvointi koostuu yksilöiden henkilökohtaisen elämän sekä työhön liittyvien tekijöiden onnistuneesta yhteensovittamisesta (Puttonen ym. 2016, 6).

Työ, jota voidaan toteuttaa turvallisesti, terveellisesti ja tuottavasti, tukee työhyvinvointia (Työterveyslaitos 2020b). Organisaation tulee olla hyvin johdettu (Manka & Manka 2016, 76; Työterveyslaitos 2020b) sekä tavoitteellinen. Työntekijällä tulisi olla työssään vaikuttamismahdollisuuksia, joka näkyy työn hallinnan kokemuksina (Manka & Manka 2016, 76). Työhyvinvointi ei ole pelkästään työnantajan vastuulla, vaan sen tulisi kehittyä työnantajan ja työntekijän yhteistyössä (Työterveyslaitos 2020b). Johtamisen tulisi olla osallistavaa ja kannustavaa, jonka lisäksi työyhteisössä tulisi vallita avoimen vuorovaikutuksen ilmapiiri (Manka & Manka 2016; 76).

## **2.1 Kuljetustyön kuormitustekijät**

Työhyvinvointi ei ole pysyvä tila. Se vaihtelee ja muuttuu erilaisten kuormittavien- sekä voimavaratekijöiden vaikutuksesta (Puttonen ym. 2016, 6). Ammattikuljettajat kuuluvat terveytensä puolesta riskiryhmään (Das ym. 2014; Greenfield ym. 2016), sillä heidän työssään on monia terveyttä vahingoittavia kuormitustekijöitä (Das ym. 2014). Jopa kolmasosa ammattikuljettajista kärsii suuresta työkuormituksesta (Useche ym. 2018). Kuljetusalalla esiintyvät kuormitustekijät voidaan luokitella psyykkisiin, fyysisiin sekä kognitiivisiin kuormitustekijöihin (kuvio 1) (Kärmeniemi ym. 2009, 16).

| <b>Kuormitustekijät</b>  |   |   |
|--|---|---|
| <b>Psyykkiset</b>  | <b>Fyysiset</b>   | <b>Kognitiiviset</b>  |
| Työn organisointi ja työvuorot<br>-pitkät/jaetut työvuorot sekä työsidonnaisuus<br>-aikataulpaineet ja kiire<br>Väkivalta<br>Muun liikenteen seuraaminen | Tuki- ja liikuntaelimestön kuormitus<br>- huono ergonomia<br>- istumatyö ja siitä seuraava lihasjännitys<br>- toistuvat kierto liikkeet ja toistoliikkeet<br>Sydän- ja verenkiertoelimestön kuormitus<br>- rahtitavaroiden/taakkojen lastaus<br>- olosuhteiden puutteet | Monien asioiden (liikenne, tekniset laitteet) yhtäaikainen seuraaminen<br>Alentunut vireystila, univaje |

KUVIO 1. Ammattikuljettajien työssä kohtaamat kuormitustekijät (Mukailtu Kärmeniemi ym. 2009, 16).

Työssä esiintyvät kuormitustekijät voivat olla joko määrällisiä tai laadullisia. Määrälliset kuormitustekijät liittyvät työhön, jossa kuormitusta on liikaa. Liian suuret aikapaineet ja kiire (Virolainen 2012, 32), suuret työmäärät tai liian kova työtahti aiheuttavat määrällistä kuormitusta (Mauno ym. 2017). Laadullinen kuormitus liittyy siihen, että työn tekemiseen vaaditaan jatkuvaa tarkkaavaisuutta tai työtehtävät koetaan liian vaativaksi (Virolainen 2012, 32). Laadullista kuormitusta saattaa ilmetä, jos työn tekemiseen vaaditaan paljon taitoja tai ponnistelua (Mauno ym. 2017). Työ on tavoitteellista toimintaa, jolloin työntekijän tulee vastata hänelle esitettyihin vaatimuksiin ponnisteluina. Työn vaatimukset ja kuormitustekijät voivat kuormittaa työntekijöitä, ja näin vaikuttaa haitallisesti heidän hyvinvointiinsa (Mauno ym. 2017).

### 2.1.1 Psyykkiset kuormitustekijät

Psyykkistä kuormitusta ammattikuljettajilla aiheuttavat erilaiset työn organisointiin liittyvät tekijät (Työterveyslaitos 2020a). Näitä ovat pitkät työvuorot (Emdad ym. 1998; McDonough ym. 2014; Greenfield ym. 2016; Caddick ym. 2017; Crizzle ym. 2017; Gorczynski ym. 2019; Työterveyslaitos 2020a), työvuorojen ja työviikkojen epäsäännöllisyys (Emdad ym. 1998; Kärmeniemi ym. 2009; 26-27; McDonough ym. 2014; Boeijinga ym. 2016; Jeehee ym. 2020)

sekä työn pitkät sidonnaisuusajat (Työterveyslaitos 2020a). Kuljettajien työ sisältää monesti yötoita (Kärmeniemi ym. 2009, 26-27; Työterveyslaitos 2020a) tai vuorotyön tekemistä (Crizzle ym. 2017; Jeehee ym. 2020). Työlle ominaista on työn kova tahti, tiukat aikataulut, aikapaineet sekä kiire (Dhar 2008; Kärmeniemi ym. 2009, 25; McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016; Greenfield ym. 2016; Gorczynski ym. 2019; Hege ym. 2019; Jeehee ym. 2020; Työterveyslaitos 2020a). Kuljetusalan työn tehokkuusvaatimusten kasvaminen näkyy työvuorojen pituuden, työaikojen epäsäännöllisyyden, yötoiden sekä työn kiireen jatkuvana lisääntymisenä (Kärmeniemi ym. 2009, 14).

Pitkät työvuorot yhdistettynä lyhyisiin taukoihin heijastuvat kuljettajilla rutiinin, ajan, energian sekä motivaation puutteeseen (Passey ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016). Nämä estävät kuljettajien terveellisten elämäntapojen omaksumista ja ylläpitämistä (Boeijingaa ym. 2016; Greenfield ym. 2016; Caddick ym. 2017; Jeehee ym. 2020; Työterveyslaitos 2020a). Haasteita on fyysisen aktiivisuuden (Chung & Wong 2011; McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014) sekä säännöllisen ja ravitsevan ruokailun toteuttamisessa työpäivän aikana (Apostolopoulos ym. 2011; Chung & Wong 2011; Passey ym. 2014; Jeehee ym. 2020). Kuljettajilla ei ole tauoillansa aikaa ostaa ja valmistaa terveellistä ruokaa (Passey ym. 2014). Ajan puutteen vuoksi kuljettajille on tyypillistä napostella pitkin työpäivää (Apostolopoulos ym. 2011; Boeijingaa ym. 2016), ja syödä kunnon aterian vasta työvuoron päätyttyä (Apostolopoulos ym. 2011).

Pitkät työvuorot rajoittavat kuljettajien mahdollisuuksia vierailta terveydenhuollon ammattilaisten luona (Greenfield ym. 2016). Työ vie aikaa perhe-elämältä (McDonough ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016) sekä muilta arkisilta asioilta, kuten kokkaamiselta tai kuntosalille menemiseltä (Boeijingaa ym. 2016). Työaikoihin liittyvät haasteet vähentävät kuljettajien terveyden edistämisen interventioihin osallistumista ja sitoutumista (McDonough ym. 2014; Mullane ym. 2019; Jeehee ym. 2020). Työn aiheuttamien kiireiden vuoksi kuljettajilla ei ole aikaa etsiä tietoa omaan terveyteen ja sen edistämiseen liittyen (Gorczynski ym. 2019). Pitkän työvuoron jälkeen vietetään aikaa mieluummin perheen kanssa (Boeijingaa ym. 2016).

Kuljettajien työ sisältää ajamisen lisäksi tekniikan hallintaa, rahtien käsittelyä ja kuljetusta sekä asiakaspalvelua (Kärmeniemi ym. 2009, 14). Asiakkaiden kanssa työskennellessä on olemassa uhka väkivaltaiselle käyttäytymiselle (Kärmeniemi ym. 2009, 3; Crizzle ym. 2017; Työterveyslaitos 2020a). Matkustajien kohtaaminen saattaa luoda kuljettajille paineita ja stressiä (Emdad ym. 1998; Jeehee ym. 2020). Matkustajat saattavat moittia kuljettajia tai käyttää heihin kielellistä väkivaltaa (Jeehee ym. 2020). Lipunmyynti asiakkaille saatetaan kokea myös raskaana (Emdad ym. 1998). Kuljettajille psyykkistä kuormitusta aiheuttavat muut tiellä liikkuvat autoilijat (Boejingaa ym. 2016; Työterveyslaitos 2020a), ruuhkat (Emdad ym. 1998; McDonough ym. 2014; Boejingaa ym. 2016) sekä rahdin tai kuorman odottaminen (McDonough ym. 2014; Boejingaa ym. 2016).

### **2.1.2 Fyysiset kuormitustekijät**

Fyysisen työympäristön kuormittavuus on yksi tyypillinen työhyvinvoinnin taustalla vaikuttava tekijä (Virolainen 2012, 32). Ammattikuljettajat altistuvat useille fyysisille kuormitustekijöille työssängsä (Useche ym. 2018; Työterveyslaitos 2020a). Näitä ovat melu, värinä, vaihtelevat lämpötilat (Kärmeniemi ym. 2009, 3; Crizzle ym. 2017; Työterveyslaitos 2020a), erilaiset saasteet ja pakokaasut (Dhar 2008; Crizzle ym. 2017; Työterveyslaitos 2020a), kaluston rapistuva kunto (Dhar 2008), kuljetushyttien puutteellinen ergonomia (Työterveyslaitos 2020a) sekä pitkittyneet istumisjaksot (Chung & Wong 2011; Das ym. 2014; Naug ym. 2016; Mullane ym. 2019; Työterveyslaitos 2020a).

Fyysisen työkuormituksen ollessa rutiininomaista, saattavat jotkin kehon osat rasittua toisia enemmän. Istumatyössä fyysinen kuormitus liittyy siihen, että kuormitus on hyvin yksipuolista, ja pitkällä aikavälillä rasittaa koko kehoa (Virolainen 2012, 17). Kuljettajat istuvat keskimäärin yhdeksän tuntia työpäiviensä aikana (Chung & Wong 2011). Kuljettajien työn passiivinen luonne tekee hankalaksi terveellisten elämäntapojen ylläpitämisen (Naug ym. 2016). Kuljettajat kokevat istumatyön olevan suurin este fyysiselle aktiivisuudelle (McDonough ym. 2014). Vaikka muissakin ammateissa raportoidaan pitkiä istumisjaksoja, niin ammattikuljettajat ovat monesti pakotettuja istumaan penkillään. He eivät välttämättä pysty pitämään taukoja

seisaaltaan (Naug ym. 2016). Rekkakuskeilla ei ole toteuttamiskelpoista aktiivista toimintaa työpäiviensä aikana (Das ym. 2014).

Kuljettajien työympäristöjen tarjoamat mahdollisuudet terveyttä edistäviin valintoihin, kuten terveellisen ruokavalion (Apostolopoulos ym. 2011) tai fyysisen aktiivisuuden omaksumiselle ovat erittäin heikot (McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014; Apostolopoulos ym. 2016; Boeijinga ym. 2016; Caddick ym. 2017). Kuljettajien pääasialliset työympäristöt koostuvat rekkaterminalleista, varastotiloista, pysähdyspaikoista, valtateiden pysähdyspaikoista sekä kuljetushyhteistä (Apostolopoulos ym. 2011; Apostolopoulos ym. 2012; Apostolopoulos ym. 2016). Itse rekassa tai sen kuljetushytissä ei ole tilaa kuntoilulle (Passey ym. 2014). Fyysistä aktiivisuutta rajoittavat kuntosalijäsenyyksien kalliit maksut (Passey ym. 2014; Apostolopoulos ym. 2016), rekkojen huonot parkkeerausmahdollisuudet (Passey ym. 2014) sekä liikuntapaikkojen ja varusteiden puuttuminen (Boeijinga ym. 2016). Kuljettajilla ei usein ole mahdollisuutta päästä suihkuun kuntoilun jälkeen töissä ollessaan (Passey ym. 2014; Boeijinga ym. 2016).

Kuljettajien terveellisen ruokavalion noudattamista töissä estää ruoan hinnoittelu (Passey ym. 2014), saatavuus (Apostolopoulos ym. 2016) sekä parkkeeraamisongelmat (Apostolopoulos ym. 2011; Passey ym. 2014). Parkkeeraamisessa huolta aiheuttavat mahdolliset parkkisakot haettaessa ruokaa tauon aikana (McDonough ym. 2014). Kauppojen pihassa ei välttämättä ole rekoille tarkoitettuja parkkipaikkoja, jolloin vaihtoehdoksi kuljettajille jää syödä rekkapysäkeillä olevissa ravintoloissa (Apostolopoulos ym. 2011). Näissä ravintoloissa ei tarjota juurikaan terveellisiä ruokailuvaihtoehtoja (Apostolopoulos ym. 2011; McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014), kuten hedelmiä ja vihanneksia (McDonough ym. 2014). Ruoka on monesti epäterveellistä, pitkälle prosessoitua (Apostolopoulos ym. 2016), suolaista (McDonough ym. 2014), rasvaista ja kaloripitoista (McDonough ym. 2014; Apostolopoulos ym. 2016). Vaikka kuskit tunnistavat terveellisiä ruokavaihtoehtoja, niin heidän mielestään terveellinen ruoka ei ole niin täyttävää kuin epäterveellisemmät vaihtoehdot (Passey ym. 2014). Kuljettajien ruokavalintoja terveellisyyden sijasta ohjaa halu nauttia elämästä (Boeijinga ym. 2016). Kuljettajien ruokavalinnat pohjautuvat enemmän ruoan laatuun, makuun ja hintaan, eikä niinkään epäterveelliseen ruokaan liittyviin terveystriskeihin (Gill & Wijk 2004).

Kuljettajilla on mahdollista ruokailla säännöllisesti tuomalla omat eväät töihin. Näin voidaan samalla vähentää napostelun mahdollisuuksia (Boeijingaa ym. 2016). Omien eväiden tai terveellisen ruoan varastointi itse rekoissa on hankalaa (Passey ym. 2014). Kaikista ajoneuvoissa ei ole mahdollisuutta jääkaappiin (Apostolopoulos ym. 2011; Passey ym. 2014). Tämän lisäksi rekkojen ajamisesta aiheutuva värinä saattaa vahingoittaa tuoreita hedelmiä ja vihanneksia (Passey ym. 2014).

### **2.1.3 Kognitiiviset ja sosiaaliset kuormitustekijät**

Kognitiivista kuormitusta kuljetusalan töissä aiheuttaa se, että kuljettajien tulee jatkuvasti olla valppaana (Emdad ym. 1998; Boeijingaa ym. 2016). Kuljettajille asetetut tavoitteet saattavat johtaa siihen, että he työskentelevät uupuneena, aikarajoitteiden painostamana (McDonough ym. 2014). Kuskit eivät monesti ehdi nukkua tarpeeksi ennen työvuoroansa (Greenfield ym. 2016). Linja-autonkuljettajien kohtaamat uniongelmät johtuvat suureksi osaksi heidän työstänsä (Jeehee ym. 2020). Epäsäännöllinen unirytmii (Passey ym. 2014) sekä väsymys estävät kuljettajia sitoutumasta fyysiseen aktiivisuuteen (McDonough ym. 2014). Kaksi kolmasosaa kuljettajista on kokenut väsymystä töissä useammin kuin kerran. Kuljettajat eivät itse välttämättä tunnista väsymyksen tuomia riskejä ajamiselle (Kärmeniemi ym. 2009, 18).

Kognitiivista kuormitusta kuljettajille aiheuttaa se, että heidän tulee pystyä seuraamaan monia erilaisia teknisiä laitteita sekä liikennettä samanaikaisesti. Tämänkaltainen huomiokyvyn jakaminen, yhdistettynä vireystilan mahdolliseen alenemiseen, vaikuttaa suuresti kuljettajien kognitiiviseen suorituskyykyyn (Työterveyslaitos 2020a). Huomiokyky jakautuu kuljettajien yrittäessä pitää itsensä valppaana, rikkoakseen monotonista työtänsä, välttääkseen tylsistymistä tai väsymystä, sekä saadakseen sosiaalista vuorovaikutusta. Näitä ovat ruoan tai juoman nauttiminen, takin pois ottaminen, tuolin säätäminen, puhelimen tai rekassa olevien teknisten laitteiden käyttäminen (Iseland ym. 2018). Kuljettajien työssä korostuu ajamisen lisäksi yhä enemmän tekniikan osaaminen sekä tavaroiden hallinta (Työterveyslaitos 2020a). Huomiota jakavat toimet lisäävät kuljettajien kolariin joutumisen riskiä (Iseland ym. 2018). Rekan ajaminen saatetaan kokea tänä päivänä tylsistyttäväksi, sillä nykyajan rekat ajavat melkein pä itse itseään (Iseland ym. 2018).

Ammattikuljettajien sosiaalinen työympäristö luo suuren haasteen heidän terveydelleen sekä terveyden edistämisen toimille (Boeijingaa ym. 2016). Kuljetustyön sosiaaliset rakenteet rajoittavat kuljettajien terveellistä elämää ja terveellisten elämäntapojen noudattamisen mahdollisuuksia (Caddick ym. 2017). Kuljetusalan työtä voidaan kuvailla itsenäiseksi sekä vastuulliseksi (Työterveyslaitos 2020a). Kuljetusalan työ on eristäytynyttä ja liikkuvaa. Kuljettajien tulee suoriutua työtehtävistä monesti yksin, ilman apua tai sosiaalista tukea. Tämä on huolestuttavaa turvallisuusnäkökulmasta (McDonough ym. 2014). Kuljettajat kuvaavat työolojaan yksinäiseksi (McDonough ym. 2014; Greenfield ym. 2016), sillä heidän työpaikkansa on yksin tienpäällä (McDonough ym. 2014). Kuljettajien työn nopea tahti, vaativuus sekä kuormitustekijöiden paljous hankaloittavat kollegojen kanssa kommunikointia (Dhar 2008).

## **2.2 Kuljettajien elämäntavat**

Ammattikuljettajat ovat omaksuneet muihin ammatteihin verrattuna huomattavasti enemmän epäterveellisiä elämäntapoja. Epäterveelliset elämäntavat aiheuttavat kuljettajille suhteettoman paljon terveysongelmia (Hege ym. 2019). Terveyskäyttämisen näkökulmasta kuljettajien suurimmat ongelmat liittyvät epäsäännölliseen ja epäterveelliseen ruokavalioon, tupakointiin sekä fyysisen aktiivisuuden vähäisyyteen (Kärmeniemi ym. 2009, 17). Kuljettajien riskiä kroonisille kansansairauksille lisää epäterveellisten elämäntapojen lisäksi heidän vallitseva sosiaaliluokka sekä miesvaltainen ala (Kärmeniemi ym. 2009, 14).

Rekkakuskit ovat hyväksyneet epäterveelliset elämäntapansa osaksi heidän ammattiansa (Greenfield ym. 2016; Varela-Mato ym. 2018) vaikka he tiedostavat elämäntapojensa mahdolliset negatiiviset terveysseuraukset (Greenfield ym. 2016). Ammattikuljettajilla näyttäisi olevan yhtenevä ymmärrys siitä, että he kuuluvat terveytensä osalta riskiryhmään (Gill & Wijk 2004). Kuljettajat arvostavat terveyttä, mutta elämäntapojen muuttaminen terveellisemmäksi on ristiriidassa miellyttävän elämäntyylin kanssa (Boeijingaa ym. 2016). Kuljettajat ovat monesti vastahakoisia elämäntapamuutoksille (Varela-Mato ym. 2018). He eivät aina ole kiinnostuneita huolehtimaan terveydestään (Gorzynski ym. 2019), huolimatta

terveyden jatkuvasta fyysisestä ja psyykkisestä heikkenemisestä. Kiinnostuksen puute liittyy lähinnä ajan puutteeseen (Jeehee ym. 2020).

Ammattikuljettajat tunnistavat, että heidän epäterveelliset elämäntapansa liittyvät pitkälti ruokavalion yksipuolisuuteen sekä liikunnan riittämättömyyteen (Greenfieldin ym. 2016). Monet rekkakuskit haluaisivat osata syödä terveellisemmin ja liikkua enemmän (Boejingaa ym. 2016). Kuskeilta ei monesti löydy tarvittavaa tietoa terveellisen ruokailun, kehonpainon (Passey ym. 2014) tai fyysisen aktiivisuuden ylläpitämiseen (Passey ym. 2014; Gorczynski ym. 2019). Kuljettajat eivät tunnista fyysisen aktiivisuuden vaikutuksia terveydelle (Gorczynski ym. 2019). Kuljettajat olettavat, että fyysisen aktiivisuuden tulisi olla urheilua, kuten kuntosalilla käymistä, pyöräilyä tai juoksua (Boejingaa ym. 2016). Terveellisen ruokavalion osalta kuljettajat tunnistavat terveellisiä ruokavaihtoehtoja, mutta heillä ei ole tietoa asianmukaisesta energiansaannista (Passey ym. 2014). Kuskien kumppanit vaikuttavat suuresti kuljettajien ruokailutottumuksiin, sillä kumppanit monesti valmistavat ruuat ja päättävät annoksien koot, töihin evääksi (Boejingaa ym. 2016). Huonot ruokailutottumukset yhdistettynä istumatyöhön johtavat painon nousemiseen, mutta kuljettajat eivät tiedäneet, kuinka tilannetta voitaisiin muuttaa (McDonough ym. 2014).

Kuskit kuvailevat olevansa fyysisesti aktiivisia ja pitävänsä huolta terveydestään (Gorczynski ym. 2019). Tällä he viittaavat siihen, että auto parkkeerataan hieman kauemmas työpaikasta (Caddick ym. 2017) tai käydään pienillä kävelylenkeillä (Gorczynski ym. 2019). Rekkakuskit kuvailevat olevansa terveyden näkökulmasta keskiverto miehiä. Näin he suojelevat henkilökohtaista, maskuliinista terveyden tilaansa ja oikeuttavat itselleen epäterveellisiä elämäntapoja (Caddick ym. 2017). Epäterveellisiä elämäntapoja oikeutetaan vertaamalla omaa terveyttään huonommassa kunnossa oleviin kollegoihin (Boejingaa ym. 2016). Kuljettajien kokemusten mukaan he elävät terveellisemmin silloin, kun eivät ole töissä (Passey ym. 2014).

Rekkakuskeilla tyypillisin fyysisen aktiivisuuden harjoitusmuoto on käveleminen. Se on mukavaa sekä helppo saada sopimaan työn aikatauluihin (Passey ym. 2014). Rahtia tai asiakasta odotellessa sekä tauoilla on mahdollista käydä kävelyllä (Boejingaa ym. 2016; Varela-Mato ym. 2018). Osa linja-autonkuljettajista pyrkii ylläpitämään terveyttä vapaa-ajallansa pelaamalla



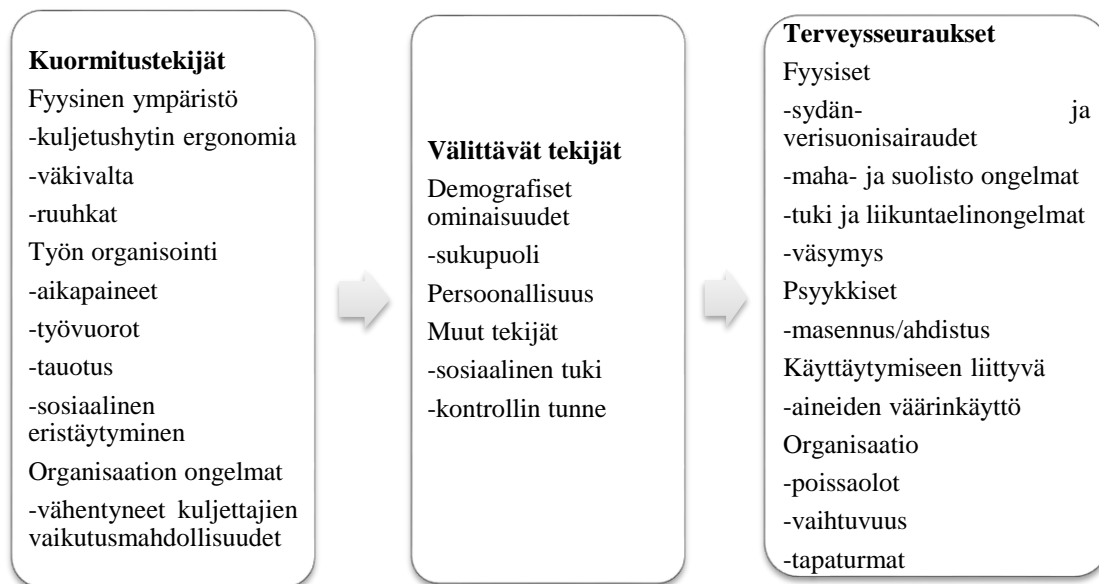
jalkapalloa (Jeehee ym. 2020), kuntoilemalla (Boejingaa ym. 2016; Jeehee ym. 2020), menemällä työmatkat pyörällä, vähentämällä autolla ajamista, valitsemalla rappuset hissien sijasta sekä touhuamalla perheen kanssa (Boejingaa ym. 2016). Kuljettajat ovat onnistuneet yhdistämään fyysistä aktiivisuutta töihinsä, ottamalla mukaan polkupyörän (Passey ym. 2014; Boejingaa ym. 2016) tai käsipainot. Muutamat kuljettajat ajelevat koiriensa kanssa, joita he kävelyttivät säännöllisesti työnsä lomassa (Passey ym. 2014). Kuljettajien perhe vaikuttaa heidän vapaa-ajan liikunnan mahdollisuuksiin. Puolisot eivät pakosti ilahdu, jos kuski haluaisi heti pitkän työpäivän tai viikon jälkeen lähteä esimerkiksi lenkille kotiin päästyään (Boejingaa ym. 2016).

### **2.3 Kuljettajien työhön liittyvä terveys**

Ammattikuljettajien työolosuhteet ovat erottamattomasti yhteydessä heidän terveyteen ja elämäntapoihin (Tse ym. 2006; McDonough ym. 2014; Apostolopoulos ym. 2016; Garbarino ym. 2018; Useche ym. 2018; Hege ym. 2019). Työolosuhteet vaikuttavat kokonaisvaltaisesti kuljettajien fyysiseen- sekä psyykkiseen terveyteen (Gorczyński ym. 2019; Jeehee ym. 2020), sekä työturvallisuuteen (Gorczyński ym. 2019). Vanhemmilla kuskeilla korostuu useammin fyysisen terveyden ongelmat, kun taas nuoremmat kokevat useammin mielenterveyden ongelmia liittyen heidän työhönsä (Boejingaa ym. 2016). Iäkkäämmät linja-autonkuljettajat ovat monesti kiinnostuneempia omasta terveydestään kuin nuoremmat (Jeehee ym. 2020). Etenkin yli 50-vuotiaat kuskit puhuvat heidän fyysisen kuntosensa heikkenemisestä, kuten kivuista, sairauksista ja vaivoista. Nämä ovat saaneet heidät ajattelemaan elämäntapojen muuttamista terveellisemmäksi (Boejingaa ym. 2016).

Työn kuormitustekijät hankaloittavat terveellisten elämäntapojen omaksumista ja ylläpitämistä, jotka johtavat kuljettajien suurempaan sairastavuuteen (Kärmeniemi ym. 2009, 4; Apostolopoulos ym. 2016). Työn kuormitustekijät vaikuttavat kuljettajien terveyden lisäksi onnettomuuksien lisääntymiseen (Crizzle ym. 2017). Kuljettajien kohtaamat terveysongelmat vaikuttavat kaikkien tielläliikkujien turvallisuuteen (Garbarino ym. 2018). Kuljettajien riskit sairastavuuden sekä onnettomuuksien lisääntymiselle näkyvät edelleen suurempina terveydenhuollon kustannuksina (Crizzle ym. 2017).

Rekkakuskit kokevat terveellisten elämäntapojen omaksumisen ja ylläpitämisen vaikeaksi työn kuormitustekijöiden näkökulmasta (Caddick ym. 2017). Ammattikuljettajien terveysriskit pahenevat heidän työssä esiintyvien kuormitustekijöiden vuoksi (McDonough ym. 2014). Työn kuormitustekijät saattavat johtaa kuljettajien terveysongelmiin, kuten sydän- ja verisuonisairauksiin erilaisten välittävien tekijöiden kautta (kuvio 2) (Tse ym. 2006).



KUVIO. 2. Linja-autonkuljettajien työn kuormitustekijät, niitä välittävät tekijät sekä mahdolliset terveysseuraukset (Mukaiitu Tse ym. 2006)

### 2.3.1 Fyysiset terveysongelmat

Osa rekkakuskeista kokee olevansa terveitä, sillä he selviytyvät töistä (Passey ym. 2014; Gorczynski ym. 2019), sekä pystyvät liikkumaan ilman kipuja. Toisaalta taas kuskien keskuudessa raportoidaan vakavia terveysongelmia (Gorczynski ym. 2019). Rekkakuskit määrittävät monesti terveyttään heidän terveysongelmiensa kautta (Boeijingaa ym. 2016). Ammattikuljettajilla on ammattinsa takia kohonnut riski sairastua erilaisiin sairauksiin (Sendall ym 2018; Mullane ym. 2019), vaikka itse kuljettajien keskuudessa on epäselvää, mitkä tekijät työssä tähän vaikuttavat (Mullane ym. 2019).

Kuljetushyttien puutteellinen ergonomia yhdistettynä pitkäaikaiseen istumiseen lisää kuljettajien lihasjännitteitä (Työterveyslaitos 2020a). Istumatyön takia kuljettajilla havaitaan

paljon tuki- ja liikuntaelimestön kipuilua (Mullane ym. 2019) kuten selkävaivoja (Chung & Wong 2011; Boeijingaa ym. 2016) sekä niska-, polvi- ja hartiakipuilua (Boeijingaa ym. 2016). Erilaiset fyysiset kierto- ja toistoliikkeet kuormittavat kuljettajien tuki- ja liikuntaelimestöä. Lastausalueiden olosuhteiden puutteet ja rahtitavaroiden lastaus rasittavat kuljettajien sydän- ja verenkiertoelimestöä (Työterveyslaitos 2020a).

Ammattikuljettajien altistuminen monille työn kuormitustekijöille johtaa terveyden riskitekijöiden kehittymiseen (Crizzle ym. 2017; Hege ym. 2019; Jeehee ym. 2020). Kuljettajilla yleisiä terveyden riskitekijöitä ovat muun muassa liikalihavuus tai ylipaino (Kärmeniemi ym. 2009, 15; Dabrh ym. 2014; Apostolopoulos ym. 2016; Boeijingaa ym. 2016; Greenfield ym. 2016; Mabry ym. 2016; Naug ym. 2016; Crizzle ym. 2017; Hege ym. 2017), kohonnut verenpaine (Dabrh ym. 2014; Crizzle ym. 2017; Krishnamoorthy ym. 2020), univaikeudet ja unenpuute (Kärmeniemi ym. 2009, 17; Dabrh ym. 2014; Crizzle ym. 2017; Garbarino ym. 2018), väsymys (Kärmeniemi ym. 2009, 15; Boeijingaa ym. 2016), epäterveellinen ruokavalio (Crizzle ym. 2017; Mullane ym. 2019), ruoansulatus ongelmat (Jeehee ym. 2020), tupakointi ja stressi (Crizzle ym. 2017) sekä liikunnan vähäisyys (Kärmeniemi ym. 2009, 15; Crizzle ym. 2017; Mullane ym. 2019).

Terveyden riskitekijät aiheuttavat kuljettajille monia terveysongelmia (Greenfield ym. 2016; Crizzle ym. 2017; Hege ym. 2019; Jeehee ym. 2020), kuten sydän- ja verisuonisairauksia (Tse ym. 2006; Kärmeniemi ym. 2009, 15; Boeijingaa ym. 2016; Greenfield ym. 2016; Mabry ym. 2016; Naug ym. 2016; Crizzle ym. 2017; Hege ym. 2017; Mullane ym. 2019), sydän- ja aineenvaihdunnansairauksia (Hege ym. 2017), metabolista oireyhtymää (Tse ym. 2006; Mabry ym. 2016; Naug ym. 2016), tuki- ja liikuntaelimestön ongelmia (Tse ym. 2006; Chung & Wong 2011; Boeijingaa ym. 2016; Crizzle ym. 2017; Mullane ym. 2019), uniapneaa (Kärmeniemi ym. 2009, 15; Crizzle ym. 2017; Greenfield ym. 2016; Garbarino ym. 2018; Jeehee ym. 2020), diabetesta (Dabrh ym. 2014; Greenfield ym. 2016; Naug ym. 2016; Mullane ym. 2019), tyypin 2 diabetesta (Kärmeniemi ym. 2009, 26-26), psyykkisiä häiriöitä (Tse ym. 2006; Crizzle ym. 2017) sekä fyysisen- ja psyykkisen stressin yleistymistä (Kärmeniemi ym. 2009, 15; Greenfield ym. 2016; Mullane ym. 2019).

### 2.3.2 Psyykkiset terveysongelmat

Vuorotyötä tekevät linja-autonkuljettajat kokevat usein psyykkisiä haasteita ja ahdinkoa (Jeehee ym. 2020). Pitkät työvuorot ja epäsäännölliset viikot johtavat kuljettajien uupumiseen (Emdad ym. 1998; McDonough ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016; Caddick ym. 2017; Gorczynski ym. 2019; Jeehee ym. 2020). Rekkakuskit kuvailevat työpäiviä todella pitkiksi ja henkisesti uuvuttaviksi, ei niinkään fyysisesti vaativaksi (Caddick ym. 2017). Uupuminen vähentää kuljettajien keskittymiskykyä, lisää heidän univaikeuksiaan ja ruoansulatusongelmia (Jeehee ym. 2020) sekä aiheuttaa epäterveellisten elämäntapojen omaksumista (Emdad ym. 1998). Kuljettajien korkeat stressitasot ja alhainen unenlaatu lisäävät todennäköisyyttä mielenterveyden häiriön diagnoosiin (Hege ym. 2019).

Psyykkiset ongelmat, kuten masennus, ahdistuneisuus (Tse ym. 2006; Garbarino ym. 2018), henkinen kuormittuminen (Kärmeniemi ym. 2009; 25), posttraumaattinen stressi (Tse ym. 2006), yksinäisyys sekä aineidenkäytönongelmat ovat ammattikuljettajilla melko yleisiä (Garbarino ym. 2018). Konfliktitilanteet matkustajien kanssa saattavat aiheuttavaa kuljettajille psyykkistä kuormitusta (Jeehee ym. 2020). Matkustajien antama kritiikki voi aiheuttaa kuljettajille stressiä, mikä taas edelleen vaikuttaa esimerkiksi linja-auton kuljettamiseen (Jeehee ym. 2020). Ammattikuljettajat myöntävät stressin olevan jokapäiväinen osa heidän työtänsä (Gill & Wijk 2004; Dhar 2008), ja he hyväksyvät sen erottamattomana osana heidän ammattiaan (Gill & Wijk 2004). Myös psyykkinen väsymys on kuskien mielestä hyväksytyä osa työtä (McDonough ym. 2014). Psyykkiset ongelmat ovat ammattikuljettajilla monesti aliraportoituja, sillä kuljettajilla on pelko ajolupiansa menettämisestä (Garbarino ym. 2018). Linja-autonkuljettajien kohtaamat psyykkiset ongelmat ovat esteenä terveellisten rutiinien aikaansaamiselle. Psyykkiset ongelmat haittaavat työntekoa (Jeehee ym. 2020).

### 2.3.3 Tapaturmat

Ajoneuvoa kuljettaessa on olemassa aina riski liikennetapaturmille (Työterveyslaitos 2020a). Kuljettajien terveys on kriittinen tekijä, joka vaikuttaa heidän ajosuoritukseensa (Chung & Wong 2011). Terveystekijät altistavat kuljettajat liikenneonnettomuuksien lisääntymiselle (Crizzle ym. 2017). Useat kuljettajat kärsivät työssään jokapäiväisestä stressistä, joka vaikuttaa negatiivisesti heidän työsuoritukseensa (Useche ym. 2017; Davidović ym. 2018). Väsymys- ja vireystilaongelmat aiheuttavat riskin liikenneturvallisuudelle (Kärmeniemi ym. 2009, 18). Pitkät työvuorot heijastuvat kuljettajien uupumukseen ja uneliaisuuteen (Chung & Wong 2011), kun taas huono unenlaatu vaikuttaa ajosuoritukseen ja lisää onnettomuuksien riskiä (Davidović ym. 2018). Ammattikuljettajat aiheuttavat suuremman riskin liikenneturvallisuudelle verrattuna yksityisautoilijoihin, sillä he ajavat huomattavasti muita enemmän säässä kuin säässä (Kärmeniemi ym. 2009, 3).

Ajoaika, työvuoron pituus ja vuorokauden aika, kokonaistyöajan kesto, uni, fyysiset aktiviteetit ja ravinto vaikuttavat kaikki kuljettajien koettuun väsymykseen (Kärmeniemi ym. 2009, 18). Väsymys aiheuttaa säännöllisiä virheitä ajamisen aikana, sillä liikkeiden tarkkuus on vähentynyt ja reaktioaika on pidempi (Davidović ym. 2018). Unettomuudesta kärsivillä rekkakuskeilla on kaksinkertainen riski liikenneonnettomuuksiin, sekä kolminkertainen riski läheltä piti tilanteisiin (Garbarino ym. 2018). Monilla ylipainoisilla kuljettajilla esiintyy uniapneaa, joka vaikuttaa heidän vireyteensä (Kärmeniemi ym. 2009, 18). Joidenkin terveysongelmien, kuten liikalihavuuden, erilaisten unihäiriöiden (Dabrh ym. 2014; Crizzle ym. 2017), hoitamattoman diabeteksen (Dabrh ym. 2014) sekä uupumuksen ja sydän- ja verisuonisairauksien (Crizzle ym. 2017) on todettu olevan yhteydessä lisääntyneeseen kolaririsktiin (Dabrh ym. 2014; Crizzle ym. 2017). Ammattikuljettajien työuupumus ja vähäinen sosiaalinen tuki on yhteydessä heidän työsuoritukseensa sekä riskialttiiseen ajamiseen (Useche ym. 2017). Kuljettajat ovat kehittäneet tekniikoita pysyäkseen valveutuneena ja välttääkseen uneliaisuutta työpäivän aikana. Keinoja väsymyksen välttämiseen on ikkunan aukaiseminen, tupakointi, kahvin tai energiajuomien juonti, rekan ympärillä käveleminen tai ottamalla 5 minuutin nokosia (McDonough ym. 2014).

### **3 TERVEYDEN JA TYÖHYVINVOINNIN EDISTÄMINEN KULJETUSALALLA**

Terveyden edistämisen interventiot tähtäävät usein edistämään ammattikuljettajien elämäntapoja yksilötasolla, vaikka ammatti on täynnä työn organisointiin liittyviä kuormittavia käytänteitä (Hege ym. 2019). Interventioiden tulisi keskittyä kuljettajien yksilöllisten terveysongelmien sijasta enemmän työn sosiaaliseen ja kulttuuriseen rakenteeseen (Caddick ym. 2017). Monet interventiot kuskien terveyden edistämiseksi ovat olleet puutteellisia, eivätkä ne ole tuottaneet pysyviä tuloksia (Lemke & Apostolopoulos 2015). Kuljettajille suunnatut terveyden edistämisen interventiot sisältävät monesti useita erilaisia menetelmiä. Näistä yleisimpiä ovat yksilöllinen neuvonta, terveyden arviointi ja palautteen anto, koulutukselliset materiaalit sekä kuljettajille räätälöity ohjelma (Ng ym. 2015).

#### **3.1 Terveyden edistämisen interventiot**

Terveyden edistämisen interventioiden kehittämiseksi on selvitetty kuljettajien kokemuksia työhön liittyvistä elämäntavoista ja terveydestä (McDonough ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016), ammatin tuomista terveysriskeistä (McDonough ym. 2014) sekä työn kuormitustekijöistä (Mullane ym. 2019). Kuljettajien kokemuksia on selvitetty liittyen heidän ruokavalioonsa, fyysiseen aktiivisuuteen sekä terveydenhuoltoon pääsystä (Passey ym. 2014). Terveyttä mittaavien apuvälineiden hyödyllisyyttä, kuten erilaisten mobiilisovellusten käyttöä, on tutkittu kuljettajilta osana mahdollista terveyden edistämisen interventiota (Greenfield ym. 2016). Interventioiden kehittämiseksi on pyritty ymmärtämään kuljettajien kohtaamia haasteita matkalla kohti terveellisempiä elämäntapoja (Boeijingaa ym. 2016) sekä sitä, minkälaista terveyden edistämiseen liittyvän tiedon tulisi olla (Gorczynski ym. 2019).

Ammattikuljettajien painon pudottamiseksi ja fyysisen aktiivisuuden lisäämiseksi on hyödynnetty yksilöllistä terveysneuvontaa (Emdad ym. 1998). Kuljettajien fyysistä aktiivisuutta on pyritty edistämään tarkkailemalla ja palkitsemalla liikutuista minuuteista (Das ym. 2014). Rekkakuskeille suunnatulla strukturoidulla terveyden edistämisen interventiolla (Structured Health Intervention for Truckers = SHIFT) (Caddick ym. 2017; Varela-Mato ym. 2018), on tähdätty kuljettajien painon pudottamiseen (Wipfli ym. 2013). Tarkoitus on edistää

kuljettajien aktiivisuutta, vähentää heidän istumistaan sekä parantaa ruokavaliota yksilöllisen terveysneuvonnan avulla (Gorczynski ym. 2019). Tuki- ja liikuntaelimestön kipujen ehkäisemiseksi linja-autonkuljettajille toteutettiin venyttelyharjoituksia sisältävä interventio (Jeehee ym. 2020). Sosiaalisessa mediassa toteutetun intervention tarkoituksena oli viestiä kuljettajille erilaisista terveyden edistämisen teemoista, liittyen fyysiseen aktiivisuuteen sekä ravitsemukseen. Tällä pyrittiin parantamaan kuljettajien tietoisuutta heidän terveydestänsä sekä terveystietoisuudesta (Sendall ym. 2018).

Vuoden mittaisella ruokavalion ja fyysisen aktiivisuuden edistämiseen keskittyvällä elämäntapaohjauksella on mahdollista muuttaa kuljettajien ruokavaliota terveellisemmäksi ja säännöllisemmäksi, sekä lisätä heidän fyysistä aktiivisuuttansa (Puhkala ym. 2016). Kolmen vuoden pituisella ruokavalion parannuksiin tähtäävällä monimenetelmällisellä interventiolla voidaan parantaa kuljettajien ruokavalion tasapainoa. Kuljettajat osasivat valita terveellisempiä vaihtoehtoja, huomioiden rasvan, kalorien, hiilihydraattien sekä proteiinin saannin (Gill & Wijk 2004). Kolmen kuukauden monimenetelmällisellä painonpudotusinterventiolla on mahdollista lisätä kuljettajien kasvisten ja hedelmien syöntiä, kuntoilua sekä auttaa heitä painon pudotuksessa (Olson ym. 2016).

Terveyden arviointiin perustuvalla interventiolla, joka tähtää liikunnan lisäämiseen ja ruokavalion parannuksiin, on mahdollista parantaa kuljettajien liikuntatottumuksia, lisätä maksimaalista hapenottokykyä, sekä tukea parempien ruokavalintojen tekemistä (Hedberg ym. 1998). Kolmen kuukauden koulutuksellisella interventiolla on mahdollista lisätä koko työyhteisön tietoisuutta kuljetusalan työn kuormitustekijöistä ja näiden kanssa elämisestä. Jo pienillä käyttäytymisen muutoksilla, kuten liikkumalla taukojen aikana, voidaan lieventää metabolisen oireyhtymän riskejä (Naug ym. 2016). Terveystilan tutkimuksella voi olla mahdollista auttaa kuljettajia parantamaan hapenottokykyään sekä kolesterolin kokonaisarvoa sekä vähentää stressin ja yksinäisyyden kokemuksia (Hedberg ym. 1998). Monimenetelmällisissä interventiotutkimuksissa on löydetty positiivisia vaikutuksia useisiin terveystekijöihin, kuten parantuneeseen painoainekseen ja kehon rasvaprosenttiin sekä terveystietoisuuteen, kuten ruokavalion ja fyysisen aktiivisuuden parannuksiin (Ng ym. 2015). Terveystietoisuuttaan pohjautuvalla interventiolla voidaan parantaa kuljettajien elämäntapoja. Kuljettajat kävelivät enemmän töissä ja työajan ulkopuolella, onnistuivat

pienentämään annoskokojansa ja valmistivat terveellisempää ruokaa. Kuljettajat olivat onnellisia pienistä onnistuneista elämäntapamuutoksista (Varela-Mato ym. 2018).

### **3.1.1 Muutoksia edistävät tekijät**

Terveyden edistämisen interventioiden suhteen ammattikuljettajat ovat melko vastaanottavaisia. Heidän asenteensa interventioita kohtaan ovat pääosin positiivisia (Hedberg ym. 1998; Gill & Wijk ym. 2004; Varela-Mato ym. 2018), etenkin kuljettajilla, joilla ei ole aikaisempaa kokemusta interventioihin osallistumisesta (Jeehee ym. 2020). Kuljettajat ovat innokkaita saamaan tietoa oman terveytensä ja hyvinvointinsa edistämisestä (Greenfield ym. 2016). Kuljettajat haluavat tietää, kuinka he voivat välttää työn kuormitustekijöiden negatiivisia vaikutuksia heidän terveydelleen (Das ym. 2014). Suuret osallistumisprosentit kertovat interventioiden hyväksynnästä (Puhkala ym. 2016).

Kuljettajat ovat motivoituneita elämäntapamuutosten toteuttamiselle heidän huonontuneen terveytensä takia (Das ym. 2014; Jeehee ym. 2020). Fyysisen aktiivisuuden ylläpitämistä kuljettajilla motivoi sairauksien ehkäiseminen, parantunut vireystaso ja hyvinvointi, perheen ja ystävien kanssa vietetty aika (Puhkala ym. 2016) sekä askelmittareiden käyttö (Naug ym. 2016). Mobiilisovellukset koettiin hyödyllisiksi sairauksien ehkäisemisen näkökulmasta (Greenfield ym. 2016). Kuljettajat haluavat oppia, kuinka he voivat vähentää työhön liittyvää stressiä ja väsymystä sekä saada apua painonhallintaan (Das ym. 2014). Minäpystyvyyden kehittyminen intervention lopussa, eli usko omaan tekemiseen, auttaa kuljettajia elämäntapamuutoksen onnistumisessa (Hedberg ym. 1998).

Kuljettajat arvostavat terveysneuvonnan helppoa saatavuutta sekä sen yksilöllisyyttä (Jeehee ym. 2020). Tuen ja käytännönläheisten vinkkien saaminen auttaa kuljettajia integroimaan muutokset osaksi heidän jokapäiväistä elämäänsä (Varela-Mato ym. 2018). Ammattikuljettajien elämäntapamuutosten toteuttamista, kuten terveellisen ruokavalion noudattamista sekä fyysisen aktiivisuuden tavoitteisiin pääsyä edistää perheeltä ja ystäviltä (Hedberg ym. 1998; Puhkala ym. 2016), kollegoilta (Varela-Mato ym. 2018) sekä interventioon osallistuneilta ammattilaisilta saatu tuki (Gill & Wijk 2004; Varela-Mato ym. 2018; Jeehee ym.



2020). Terveellisen ruokavalion noudattamista kuljettajilla tukee laadukkaat pysähdyspaikat ajoreittien varsilla (Puhkala ym. 2016). Kasvokkain sekä puhelimitse tapahtuva terveysneuvonta on koettu sopivaksi kuljetusalan kontekstin huomioiden (Puhkala ym. 2016).

Terveyden edistämisen interventiolla on mahdollista muovata kuljettajien näkemyksiä työn olosuhteista. Kuljettajat osaavat hyödyntää tehokkaammin ennen ahtaaksi koettuja työtiloja, esimerkiksi venyttelyyn, ja pystyvät toteuttamaan harjoitteita lyhyessä ajassa (Jeehee ym. 2020). Vastuskuminauhujen käyttö taukojen aikana koettiin positiiviseksi, sillä harjoitukset on mahdollista toteuttaa kuljetushytissä (Varela-Mato ym. 2018). Ammattikuljettajien mielestä hygieniatilojen saatavuuden parantaminen töissä edistäisi heidän fyysistä aktiivisuuttansa. Työympäristössä voisi olla paremmat kuntoiluvälineet, jotka rohkaisisivat terveyden edistämiseen entisestään. Ruoka-automaatteihin kaivattiin lisää terveellisiä vaihtoehtoja, joka edistäisivät heidän positiivista terveyttensä (Naug ym. 2016).

Vaikka ammattikuljettajien työ on itsenäistä, niin he ovat onnistuneet löytämään pienet mahdollisuudet ympärillään. Ammattikuljettajat kokevat rekkojen pysähdyspaikat muunakin kuin pelkästään ruokailumahdollisuutena, sillä pysähdyspaikoilla he tapaavat kollegoja (Gill & Wijk 2004). Kuljettajat haluavat sisällyttää kollegojen kanssa huumoria työpäiväänsä. Huumorin koetaan kompensoivan työssä koettuja kuormitustekijöitä (Dhar 2008).

Kuljettajat toivovat terveyden edistämisen interventioiden huomioivan kuljetusalan työolosuhteet (Gorczynski ym. 2019). Terveyden edistämisen tulee olla kuljettajille yksilöllisesti räätälöityä, huomioiden heidän erityistarpeensa (Varela-Mato ym. 2018; Gorczynski ym. 2019), kuten epäsäännölliset työvuorot (McDonough ym. 2014). Elämäntapamuutokset tulisi toteuttaa kokonaisvaltaisesti pitkällä aikavälillä. Tämä auttaa lisäämään kuljettajien tietoisuutta työn kuormitustekijöistä ja siihen liittyvistä terveysongelmista sekä auttaa heitä omaksumaankin elämäntapamuutokset osaksi päivittäisiä rutiineja (Varela-Mato ym. 2018). Linja-autonkuljettajat toivovat, että interventioissa korostettaisiin fyysisen-, sekä mielenterveyden edistämistä (Jeehee ym. 2020). Kuljettajat toivovat yksinkertaista, rutiininomaista ja helposti seurattavaa tietoa terveytensä edistämisestä (Gorczynski ym. 2019). Kuljettajat toivovat parannusta työn ergonomiaan sekä

yleiseen ilmapiiriin. Työvuorojen ollessa lyhyempiä ja säännöllisempiä, sekä taukojen ollessa pidempiä, voitaisiin vähentää kuljettajien kokemia aikapaineita. Kuljettajat toivovat myös enemmän vaikutusmahdollisuuksia työhönsä (Emdad ym. 1998).

### **3.1.2 Muutosta estävät tekijät**

Suurimmat esteet elämäntapamuutosten toteuttamiselle, kuten fyysisen aktiivisuuden lisäämiselle ja ruokavalion parannuksille, liittyvät kuljettajien epäsäännöllisiin työvuoroihin sekä vaikeuteen päästä vanhoista tavoista eroon (Hedberg ym. 1998), huonoihin sääolosuhteisiin, pimeyteen, seuranpuutteeseen ja väsymykseen (Puhkala ym. 2016). Ammattikuljettajille toteutetuissa interventioissa ei monesti huomioida rekkakuskiensa epäterveellisen käyttäytymisen taustalla vaikuttavia tekijöitä, kuten pitkiä työvuoroja (Ng ym. 2015). Motivaation puute, aikataulujen yhteensopimattomuus sekä suuret elämän muutokset saattavat johtaa interventioista poisjättäytymiselle (Puhkala ym. 2016). Kuljettajat saattavat kokea fyysisten harjoitteiden vievän aikaa levolta (Varela-Mato ym. 2018). Elämäntapamuutoksen myötä lisääntynyt fyysinen aktiivisuus saattaa aiheuttaa kuljettajille tuki- ja liikuntaelimestön kipuiluja. Nämä estävät kuljettajia saavuttamasta itselleen asettamia tavoitteita (Puhkala ym. 2016). Fyysiseen aktiivisuuteen osallistumista kuljettajilla rajoittaa kiire, tiedon puute liikunnan terveysvaikutuksista (Gorczynski ym. 2019), sekä se, että he kokevat, ettei heidän työnantajiaan kiinnosta heidän terveyden edistäminen (Greenfield ym. 2016; Gorczynski ym. 2019).

Kuljettajat eivät voi vaikuttaa työympäristöönsä, joka haittaa heidän aikataulujansa, kotielämää, sekä vaikeuttaa sosiaalisten suhteiden sekä säännöllisten taukojen pitämistä (Dhar 2008). Linja-autonkuljettajilla terveyden edistämistä estävät epäsäännölliset ruokailuajat ja ajan puute, vuorotyön aiheuttamat psyykkiset haasteet sekä tietoisuuden puute kuinka terveyttä tulisi edistää (Jeehee ym. 2020). Vaikka kuljettajat haluavat olla terveempiä, niin heillä ei monesti ole ollut mahdollisuuksia, eli aikaa, rahaa tai vaivaa tähän (Passey ym. 2014). Kuljettajat toivovat pystyvänsä parantamaan elintapojansa, mutta heidän käsityksensä terveellisistä elämäntavoista, sekä alttius vähätellä heitä koskevia terveysriskejä, haastavat tätä (Boeijinga ym. 2016). Vaikka kuljettajat ovat jokseenkin tietoisia tarpeestaan terveyden edistämisen

toimille, niin ajanpuute nähtiin suurimmaksi syyksi, miksi terveyttä laiminlyödään (Jeehee ym. 2020).

Vaikka ammattikuljettajat ovat tietoisia kuljetustyön aiheuttamista riskeistä koskien kroonista sairastavuutta, he kokevat, että muutoksen aikaansaaminen terveellisempien elämäntapojen suuntaan on vaikeaa (McDonough ym. 2014). Kuljettajat epäilevät voiko interventioilla muuttaa tai vaikuttaa kuljetustyön käytänteisiin niin, että työ mahdollistaisi terveellisempien elämäntapojen ylläpitämisen (Varela-Mato ym. 2018; Jeehee ym. 2020). Kuskiensa mukaan työympäristön asettamat esteet elämäntapamuutoksille, etenkin työtunnit, ovat suurin syy heidän epäterveellisiin elämäntapoihinsa (Varela-Mato ym. 2018). Kuljetusalan työkuultuuri on kuljettajien mielestä sellainen, ettei heillä ole tarpeeksi tietoa fyysisestä aktiivisuudesta tai sen terveysvaikutuksista (Gorzynski ym. 2019). Kuljettajista etenkin vanhemman sukupolven edustajat ovat hyväksyneet sen, etteivät rekkakuskit heidän mielestään voi elää terveellisesti (McDonough ym. 2014). Kuljettajat kokevat, ettei heitä edustavat yhtiöt ole kiinnostuneet heidän terveydestään, vaan pelkäävät heidän työsuorituksista (Gorzynski ym. 2019). Vaikka kuljettajat pelkäävät työhön liittyvää sairastavuutta niin he ajattelevat, ettei ole heidän velvollisuutensa huolehtia terveytensä edistämisestä (Passey ym. 2014). Kuljettajien mielestä heitä edustavien yhtiöiden tulisi olla suuremmissa roolissa terveystiedon levittämisessä, pitääkseen yllä työntekijöidensä tuottavuutta (Gorzynski ym. 2019).

Kuljettajat kokevat, ettei sosiaalinen media ole paras toteutuspaikka terveyden edistämisen interventiolle. Kuljettajien mukaan he eivät ole sopivan ikäisiä, eivätkä osaa käyttää sosiaalista mediaa. Sosiaalista mediaa he käyttävät työn ulkopuolisiin tarkoituksiin. Myös älylaitteiden kalliit hinnat koettiin esteeksi (Sendall ym. 2018). Terveyttä mittaavien mobiilisovellusten käyttö herättää kuljettajissa epäilyksiä (Greenfield ym. 2016). Jos kuskeille tarjotaan terveyden edistämiseen liittyvää tietoa, he saattavat kokea tiedon tuputtamisen uhkaavan heidän toimivaltaa ja autonomian tunnetta (Gorzynski ym. 2019). Hyvinkin suunniteltu, yksilölähtöinen terveysneuvontatuokio saatetaan kokea saarnaamisena (Varela-Mato ym. 2018).

Vaikka kuljettajien osallistuminen interventioihin on ollut hyvällä tasolla, niin interventiot itsessään ovat monesti epäjohdonmukaisia (Lemke & Apostolopoulos 2015).

Interventiotutkimukset, jotka on luokiteltu laadultaan heikoimmiksi, on havaittu enemmän positiivisia löydöksiä, kuin laadukkaissa tutkimuksissa. Lisäksi tutkimukset, joissa seuranta on ollut lyhyempi, on löytynyt enemmän positiivisia muutoksia kuin niissä, jossa seuranta aika on ollut pidempi (Ng ym. 2015). Monet ammattikuljettajille toteutetut terveyden edistämisen interventiot eivät ole olleet tarpeeksi kokonaisvaltaisia. Interventioiden välillä on havaittu suurta vaihtelevuutta niiden menetelmissä, resursseissa sekä itse toteutuksessa (Lemke & Apostolopoulos 2015). Tyypillisesti interventiot sisältävät useita erilaisia menetelmiä, jolloin niiden tehokkuudesta on vaikea tehdä arvioita. Ei voida sanoa, mitkä menetelmät tai niiden yhdistelmät saavat positiivisia muutoksia aikaan (Ng ym. 2015). Ammattikuljettajille suunnatut terveyden edistämisen interventiot ovat monesti liian lyhytkestoisia, ja näin ollen riittämättömiä edistämään kuljettajien terveyttä pysyvästi (Lemke & Apostolopoulos 2015).

#### 4 TUTKIMUKSEN TARKOITUS JA TUTKIMUSKYSYMYKSET

Tämän Pro Gradu tutkielman tarkoituksena oli tutkia ammattikuljettajien kokemuksia työssä jaksamisesta ja siihen vaikuttavista tekijöistä sekä elämäntapamuutosinterventioon osallistumisen merkityksellisyyttä työssä jaksamisen näkökulmasta. Tutkielmassa selvitettiin kuljettajien itsellensä asettamia tavoitteita, intervention aikana kohtaamia muutosesteitä ja muutosta edistäviä tekijöitä sekä tulevaisuuden tavoitteita. Tutkimuskysymykset ovat:

1. Minkälaisia kokemuksia kuljettajilla on heidän työssä jaksamiseen vaikuttavista tekijöistä?
2. Mitkä tekijät motivoivat kuljettajia osallistumaan elämäntapamuutosinterventioon?
3. Minkälaisia tavoitteita kuljettajat asettivat itselleen (koskien elämäntapamuutosta)?
  - a. Minkälaiset tekijät estivät kuljettajien elämäntapamuutosten onnistumista?
  - b. Minkälaiset tekijät edistivät kuljettajien elämäntapamuutosten onnistumista?
4. Minkälaisia elämäntapamuutoksia kuljettajat tekivät intervention aikana?
5. Minkälaiset ovat tulevaisuuden tavoitteet intervention jälkeen?

## 5 AINEISTON KERUU JA ANALYYSI

### 5.1 Intervention kuvaus

Tämä Pro gradu tutkielma toteutettiin osana Kunnossa Kaiken Ikää -ohjelman, Auto- ja kuljetusalan työntekijäliiton sekä Autoliikenteen työnantajaliiton toteuttamaa Liikkuva Työpaikka- 2019 interventiopilottia. Ammattikuljettajille toteutettiin yhdeksän kuukautta kestävä elämäntapamuutosinterventio, jonka tavoitteena oli vahvistaa kuljetusalan ammattilaisten työkykyä, fyysistä kuntoa sekä terveyttä lisääviä toimintatapoja. Intervention tarkoituksena oli lähteä liikkeelle osallistujien omista yksilöllisistä lähtökohdista. Tavoitteena oli löytää jokaiselle tutkittavalle intervention aikana omaan arkeen sopivia keinoja kunnon ja elämäntapojen edistämisen osalta, joita olisi mahdollista jatkaa myös intervention päätyttyä.

Interventio koostui yksilöllisestä- sekä ryhmässä toteuttavasta terveysneuvonnasta. Terveysneuvonnan teemat liittyivät fyysiseen aktiivisuuteen, painonhallintaan, ravintoon sekä lepoon. Yksilöllistä terveysneuvontaa oli mahdollista saada etänä koko interventiojakson ajan ja ryhmätapaamiset oli aikataulutettu etukäteen. Intervention terveysneuvonnasta vastasi Päijät-Hämeen liikunta ja urheilu RY:stä tuleva liikunta- ja ravitsemusammattilainen. Ryhmätapaamisissa tutkittaville suoritettiin lääkärintarkastukset sekä fyysisen kunnon alku- ja seurantamittaukset. Ryhmätapaamisissa tutkittavat pääsivät testaamaan ja tutustumaan erilaisiin liikuntalajeihin. Tapaamisten aikana osallistujille räätälöitiin henkilökohtainen elämäntapamuutosohjelma liikunnan ja ruokavalion osalta. Elämäntapamuutosten tueksi kuljettajat pääsivät hyödyntämään terveyttä mittaavia apuvälineitä. Näitä olivat aktiivisuutta ja unenlaatua mittaava Oura-sormus sekä fyysisen aktiivisuuden seurantaan tarkoitettu polarin aktiivisuusranneke. Tutkittaville perustettiin yhteinen Whatsapp-ryhmä vertaistukea varten. Intervention aikataulut ja sisällöt on kuvattu tarkemmin taulukossa 1.

TAULUKKO 1. Elämäntapamuutosintervention aikataulut ja sisällöt.

| Intervention aikataulut |   | Ryhmäkokoontumisen sisältö   | Pro Gradu - haastattelut                       |
|-------------------------|---|--|--|
| Tammikuu 2019           | Yhteinen aloitustapaaminen 23.01.2019<br>Terveysneuvonta #1 | Alkumittaukset (lääkärintarkastus, fyysinen kunto, taustakysely)   |  |
| Helmikuu 2019           | Terveysneuvonta #2  |  |  |
| Maaliskuu 2019          | Ryhmäkokoontuminen #1<br>Terveysneuvonta #3<br>Video #1     | Kuntosali<br>Vesiliikunta<br>Oura-sormukset  | Intervention alussa tehtyt haastattelut (n=9)  |
| Huhtikuu 2019           | Liikuntaneuvonta #4<br>Video #2                             |  |  |
| Toukokuu 2019           | Ryhmäkokoontuminen #2<br>Terveysneuvonta #5<br>Video #3     | Frisbee-golf   |  |
| Kesäkuu 2019            | Terveysneuvonta #6<br>Video #4                              |  |  |
| Heinäkuu 2019           | Video #5  |  |  |
| Elokuu 2019             | Ryhmäkokoontuminen #3<br>Terveysneuvonta #7<br>Video #6     | Sauvakävely<br>Kahvakuula<br>Polar-kellot<br>Loppumittaukset (lääkärintarkastus, fyysinen kunto, taustakysely) | Intervention jälkeen tehtyt haastattelut (n=9) |
| Syyskuu 2019            | Linja-autopäivät Vierumäellä 28.9.2019                      |  |  |

\*Video (Lyhyet katsaukset kuljettajien edistymisestä jaksolla) \*Terveysneuvonta (Yksilöllisesti etänä liikuntaneuvojen kanssa. Teemat liittyen liikuntaan, ravitsemukseen, uneen, palautumiseen, arjenhallintaan, hyvinvointiin ja jaksamiseen). \*Alku- ja loppumittaukset (Mitattu fyysinen kunto (mm. käden puristusvoima), itsearvioitu työkyky ja uupumus, veriarvojen muutokset)

## 5.2 Tutkittavien rekrytointi ja aineiston keruu

Elämäntapamuutosinterventioon osallistuneilta tutkittavilta (n=11) pyydettiin erillinen kirjallinen suostumus pro gradu -tutkielmaan osallistumisesta maaliskuussa 2019 yhteisen ryhmätapaamispäivän ohessa. Tutkittaville esiteltiin tutkielman tarkoitus, jonka lisäksi korostettiin, että osallistuminen on täysin vapaaehtoista. Halutessaan osallistua tutkielmaan, kuljettajat allekirjoittivat suostumuslomakkeet (liite 3), jotka palautettiin tutkijalle. Tutkittavat saivat pitää itsellään toisen kappaleen suostumuslomakkeesta mahdollisia kysymyksiä ja yhteydenottoja varten. Kaksi interventioon osallistunutta tutkittavaa eivät työskennelleet ammattikuljettajan tehtävissä intervention aikana, joten lopullisen tutkielman aineiston muodosti yhdeksän (n=9) kuljetusalan ammattilaista. Tutkittavista kaksi oli naisia ja loput miehiä. He olivat iältään 36–53-vuotiaita. Kuusi heistä ajoi ammatikseen linja-autoa, ja loput kolme toimivat yhdistelmäajoneuvonkuljettajina. Kolme tutkittavaa työskenteli lisäksi luottamushenkilön tehtävissä.

Tutkielman aineisto koostuu tutkittaville toteutetuista yksilöhaastatteluista. Aineisto kerättiin osana intervention ryhmätapaamispäiviä. Yksilöhaastattelut toteutettiin tutkittaville intervention alussa sekä intervention jälkeen. Intervention alussa tehdyt haastattelut toteutettiin osana ryhmätapaamispäivää maaliskuussa 2019 Vierumäellä, ja intervention jälkeen haastattelut suoritettiin intervention päätyttyä elokuussa 2019 Pajulahdessa. Tutkittaville toteutettiin ennen yksilöhaastatteluja myös lyhyt mielen hyvinvoinnin kysely (Warwick-Edinburgh mental well-being scale, liite 4), mutta aineisto jätettiin pois analyyseistä tutkimuskysymysten tarkennuttua.

Yksilöhaastatteluihin tutkittavat kutsuttiin yksitellen. Haastattelut toteutettiin rauhallisessa tilassa kahden kesken. Muut tutkittavat jatkoivat normaalisti ryhmätapaamisen muun ohjelman parissa. Haastatteluihin oli varattu aikaa 15 minuuttia per haastattelu. Haastattelut nauhoitettiin nauhurilla litterointia varten. Jokaisen haastattelun alussa selvitettiin, oliko tutkittavalla vielä jotain kysyttävää tutkielmasta tai sen tarkoituksesta. Intervention alussa tehtyjen haastatteluiden runko on esitelty liitteessä 5 ja intervention lopussa käytetty haastattelurunko on liitteessä 6. Haastatteluissa käytetyt rungot suunniteltiin Warwick-Edinburgh mental well-being scale -



positiivisen mielenterveyden mittarissa (Appelqvist-Schmidlechner ym. 2016) esiintyviä teemoja mukaillen tutkijan toimesta. Haastattelurunko oli ainoastaan tutkijan nähtävillä haastattelun aikana. Kaikki haastattelut litteroitiin sanatarkasti. Litteroitua aineistoa tuli kaikista haastatteluista yhteensä 125 sivua, fontilla Times New Roman, rivivälillä 1.5.

### **5.3 Aineiston analysointi**

Aineiston analysointi tehtiin Tuomen ja Sarajärven (2018) esittelemän aineistolähtöisen sisällönanalyysin mukaisesti. Sisällönanalyysi mahdollistaa aineistosta nousevan tutkittavan ilmiön selkeän kuvauksen, sillä sen avulla aineisto saadaan tiivistettyä selkeään muotoon ilman informaation katoamista. Analyysiprosessi selkeyttää tutkittavaa aineistoa, mikä mahdollistaa luotettavampien johtopäätösten tekemisen tutkittavasta ilmiöstä (Tuomi & Sarajärvi 2018, 91).

Aineiston koostuessa kahdessa eri aikapisteessä toteutetuista haastatteluista, analysointiin molemmat haastattelukerrat omina kokonaisuuksinaan. Aineiston analysointi aloitettiin perehtymällä tarkasti litteroituun aineistoon, eli lukemalla auki kirjoitetut haastattelut useita kertoja alusta loppuun. Tämänkaltainen aineistoon perehtyminen auttaa saamaan kattavan kuvan koko aineistosta. Aineistoon perehtymisen jälkeen sisällönanalyysia jatkettiin keskittymällä aina yhteen haastatteluun kerrallaan, etsimällä haastattelusta tutkimuskysymysten mukaisia merkitysyksiköitä. Merkitysyksiköt ovat tutkimuskysymyksiin liittyviä sanoja, lauseita tai ajatuskokonaisuuksia. Merkitysyksiköt merkattiin jokaiseen litteroituun haastatteluun juoksevilla numeroinnilla. Intervention alussa tehdyt haastattelut numeroitiin ensin numeroin 1.1-1.9 ja intervention lopussa tehdyt haastattelut 2.1-2.9. Tämän jälkeen yksittäisistä haastatteluista löydetty merkitysyksiköt merkattiin tekstiin juoksevin numeroin esimerkiksi 1.1.1 ja 1.1.2.

Kun tutkimuskysymysten mukaiset merkitysyksiköt oli tunnistettu ja merkattu jokaiseen haastatteluun, kirjattiin ne ylös Wordiin. Tämän jälkeen merkitysyksiköt eli alkuperäiset ilmaukset pelkistettiin tiiviimpään ja hallittavampaan muotoon wordissa. Seuraavaksi pelkistettyjä ilmauksia verrattiin toisiinsa, etsien niiden väliltä samankaltaisuuksia ja erilaisuuksia. Vertailu pelkistettyjen ilmausten välillä tehtiin intervention alussa ja lopussa

tehtyihin haastatteluihin erikseen, jotta voidaan tarkastella haastatteluiden välillä tapahtuvia mahdollisia muutoksia. Vertailun perusteella pelkistetyt ilmaukset luokiteltiin useisiin, toisistaan eroaviin kokonaisuuksiin, eli alaluokkiin. Seuraavaksi alaluokkia vertailtiin keskenään. Samankaltaisuuksien ja erilaisuuksien avulla muodostettiin kuvaavampia yläluokkia, jonka jälkeen yläluokista koottiin ja yhdistettiin entistä laajemmat teemakokonaisuudet tutkimuskysymysten mukaisesti. Taulukossa 2 on esimerkki sisällönanalyysin etenemisestä.

TAULUKKO 2. Esimerkki sisällönanalyysin etenemisestä

| Alkuperäinen ilmaus   | Pelkistetty ilmaus  | Alaluokka                                    | Yläluokka   | Teema  |
|---|---|--|---|--|
| <i>"Ja sit se, että kun on vuorotyö, meil on liikennettä 24/7. Nii tota pystyy silleen, vaihtaa ne, rytmimuutokset on niinku semmoset mikä on aika iso osa tähän juttuun. Et kymmenen vuotta sitte se oli paljon helpompaa ku nykyään."</i> | Vuorotyö ja työvuorojen epäsäännöllisyys aiheuttaa haasteita työssä | <b>Epäsäännöllinen vuorotyö on haastavaa</b> | <b>Työvuorot kuljetusalalla koetaan haasteellisiksi</b> | <b>Kokemukset työssä jaksamista heikentävistä tekijöistä</b> |
| <i>"Se on vielä epäsäännöllistä kolmivuorotyötä, katkeamatonta vuorotyötä. Et se voi alkaa aamulla 3.30 tai se voi alkaa kuudelta tai seitemältä tai yheksältä. Joka päivä niinku eriaikaan päättyy"</i>                                    | Epäsäännöllinen kolmivuorotyö koetaan haasteelliseksi               |  |   |  |
| <i>"Joo elikkä siis, pitkät työpäivät.. (haasteena)"</i>  | Kuljettajan työssä pitkät työpäivät haastavia                       |  |   |  |
| <i>"Toki se (kuljetustyö) tuo sit sen huononpuolen, että sit ei kyllä olla kotonakaan. Vapaa-aika on sit viikonloppuisin. Se on huono puoli siinä."</i>   | Kuljetustyössä haasteena se, että se vie kaiken vapaa-ajan          |  |   |  |
| <i>"Ööö, no talvi on ainakin semmonen haaste. Se tuo liikenteen kannalta, ja sitte tonne kaluston kannalta että. Ei oo talvella kaikista mukavinta hommaa."</i>   | Talvi ja talvikelit ovat työssä haasteita                           | <b>Talvikelit koetaan haastaviksi</b>        | <b>Ympäristön aiheuttamat haasteet työlle</b>           |  |

|  |  |                                   |  |
|--|--|-----------------------------------|--|
| <i>"Tietysti välillä ku kattoo aamulla ulos ja siellä on, semmonen peilikirkas jää on tiellä, ni sitte vähän vähän on semmonen veetutus päällä."</i> | Jäiset tiet aiheuttavat haasteita kuljetustyössä                   |                                   |  |
| <i>"Siellä on jonkinasteinen uskovainen tää tiemestari, et tiet on herran haltuun, et, et et. Et se on ikävä kyllä näin."</i>                        | Tienhoidossa on havaittu puutteita joka on haastavaa työn kannalta | <b>Tienhoito on puutteellista</b> |  |
| <i>"Sit tietysti omat haasteesa tekee niinko tommoset tota, tiehoidot ja kaikki tämmösseet."</i>   | Tienhoito aiheuttaa haasteita kuljetustyössä                       |                                   |  |

Lopulliseen analyysikehykseen (liite 7) päädyttiin monen vaiheen kautta. Analyysiprosessissa palattiin useaan otteeseen aikaisempiin vaiheisiin, sekä tutkimuskysymyksiin, samalla tarkentaen ja tehden muutoksia. Sisällönanalyysin normaali eteneminen vaatii myös palaamista aikaisempiin analyysiin vaiheisiin, mikä parantaa analyysin luotettavuutta. Merkitysyksiköitä molempien haastatteluiden analyyseistä löytyi yhteensä 1072 kappaletta. Intervention alussa tehdyistä haastatteluista nousi sisällönanalyysin pohjalta yhteensä 52 alaluokkaa, jotka luokiteltiin 8 yläluokkaan ja nämä edelleen kolmeen eri teemaan. Intervention jälkeen tehdyistä haastatteluista nousi sisällönanalyysin pohjalta 57 alaluokkaa, jotka luokiteltiin 15 yläluokkaan, ja näistä muodostettiin kuusi teemakokonaisuutta.

## 6 TULOKSET

### 6.1 Työssä jaksamiseen vaikuttavat tekijät

Ammattikuljettajien kokemukset työssä jaksamiseen vaikuttavista tekijöistä jakautuivat työssä jaksamista edistäviin sekä sitä estäviin tekijöihin.

#### 6.1.1 Edistävät tekijät

Kuljettajien työssä jaksamista edistivät kuljetustyön tarjoamat voimavarat. Työn nähtiin olevan pääosin sosiaalinen tapahtuma. Kuljettajien mukaan työkavereiden kanssa jo muutaman minuutin ”löpän heitto” riitti parantamaan työssä viihtymisen kokemuksia, mutta myös asiakaskohtaamiset koettiin pääosin positiivisina sosiaalisina tapahtumina. Kuljettajat kokivat voimavaraksi sen, että itse työnteko, eli ajaminen on jo hyvin automatisoitunutta ja tuli selkärangasta. Työhön keskittyminen ei vaatinut kuljettajilta suuria ponnisteluja. Kuljettajien työssä koettiin harvoin olevan sellaisia tekijöitä, jotka häiritsisivät työhön keskittymistä.

*”..mut saat olla ihmisten kanssa tekemisissä, se ei oo ykstoikkosta, joka päivä on erilainen. Vaikka samaa reittiä ajasit kaks päivää, nii se ei oo koskaan samanlainen. Ihmiset vaihtuu, ihmiset juttelee, toiset juttelee enemmän ja toiset vähemmän” (Haastattelu 9)*

*”Ei niinku yleensä, niinkun ei oo mitään sellasta, mikä häiritsis mun työtä.” (Haastattelu 1)*

Työssä jaksamisen voimavaroiksi kuljettajat mainitsivat vapaa-ajan tärkeyden. Kuljettajat kokivat saavansa energiaa työntekemiseen erilaisista vapaa-ajan tekemisistä ja harrastuksista, kuten metsätöistä tai kalastuksesta, tai mahdollisuudesta osallistua vapaa-ajan tapahtumiin. Tärkeää jaksamisen kannalta oli se, että itse työstä ja työnteosta nautittiin. Kuljettajien mukaan työhön oli monesti ryhdytty juuri siitä syystä, että kuljetusalan työt, eli ajaminen on mukavaa puuhaa. Kuljettajat pitivät työnsä perustehtävästä, eli ajamisesta. Työstä saatavat onnistumiset sekä haasteista selviämisen kokemukset koettiin tärkeinä työssä jaksamista tukevinä tekijöinä.

Työpäiviin saatiin energiaa siitä, kun työtehtävät onnistuvat ja kaikki asiat sujuvat töissä juuri niin kuin pitääkin. Tätä vahvisti edelleen esimiehiltä saatu positiivinen palaute onnistuneesta suorituksesta. Luottamusmiestehtävissä työskentelevät kuljettajat kokivat luottamuspuolen tuovan positiivisessa mielessä haasteita työhön, ja etenkin näistä haasteista selviytyminen ja sen myötä saatavat onnistumisen kokemukset koettiin jaksamista tukevaksi.

*”..ja paljon sit ko on niinko vapaat viikonloput, nii sit pystyy niiku osallistuu kaikkii systeemeihin mitä sit onkaa aina, ni ne auttaa sit jaksaa siinä arjessa ihan sit eritavalla.”*  
(Haastattelu 4)

*”..et mä tykkään työstä itsessään, siis jos sitä on tehny melekeen 20 vuotta kaikkine huonoine puolineen, nii se tota että, siinä on jotain.”* (Haastattelu 3)

*”Just se tyytyväisyys silleen et, tarpeeks niit haasteita, koska se luottari puoli tuo sitä. No sit taas se tuo myöskin sit niitä onnistumisia, vaik niis onkin sit myös stressitekijöitä ja kaikkee mutta..”* (Haastattelu 8)

Kuljettajien työssä jaksamista edistivät kuljetustyön helppous sekä vapaus. Etenkin yhdistelmäajoneuvojen kuljettajat kokivat kuljetusalan merkitsevän heille enemmän elämäntapaa kuin työtä, jolla he monesti viittasivat juuri työn tuomaan vapauden tunteeseen. Kuljetusalan töihin ryhdyttiin monesti verenperinnön myötä, ja työn tekemiseen viitattiin tapana elää. Kokemukset työn helppoudesta ja sen tuomasta vapaudesta liittyivät myös siihen, että ajamisen koettiin olevan yksinkertaista ja työt sujuvat helposti omalla painollaan. Linja-autonkuljettajat eivät ajatelleet työpäiviään ratin takana tylsiksi. Työpäivien välillä koettiin olevan eroja esimerkiksi reittien, asiakkaiden ja päivän kulun suhteen. Tämä työn tarjoama vapaus ja vaihtelevuus koettiin antoisana.

*”Ei pelekästään, siihen kuljettajan tehtävään niin, siinä pärjää ihan, voi jättää aivot narikkaa. Ei tarvii ajatella mitään.”* (Haastattelu 1)

*”No sanotaan et se vapaus. Ei tarvii niinkun, ei tarvii, ei oo se pomo tossa selän takana koko ajan kyttäämässä. Sen takiihan tähän on lähettykin, että saa kulkee tuolla vaan omana itsenään ja noin pois päin.” (Haastattelu 5)*

Kuljettajien työssä jaksamista edistivät heidän läheiset ihmissuhteensa. Puolisot, lapset tai muu kotiväki auttoivat kuljettajia jaksamaan töissä. Se, että työpäivän jälkeen pääsi esimerkiksi jutustelemaan puolison tai ystävien kanssa mieltä askarruttavista asioista, antoi energiaa myös työpäiviin. Elämäntapamuutosintervention alkutaipaleella kuljettajat huomasivat ruokarytmin tärkeyden työssä jaksamisen kannalta. Kuljettajat kokivat, että säännöllinen syöminen, kuten aamupalasta huolehtiminen tai välipalojen mukana kuljettaminen töissä, auttoi jaksamaan työpäivän alusta loppuun.

*”Kotona sitten vaimon kanssa keskustelut kaiken näköisistä.. Ja ystävät vapaa-ajalla. Niistä saa hyvin paljon voimaa.” (Haastattelu 9)*

*”Nyt on parantunut oikeesti se että, mä oon ruennut syömään sitä aamupalaa. Yritän jotain edes syödä, vaik mä meen sillon neljän aikaan töihin aamulla. Mutta tota, sit mul on jotain siin, niinkun ennen niin sanottuu lounastaukoo, niin sit mul on jotain välipalaa siinä. Että jos sitten.. Ja mulla on eväät töissä, että tota.. Nii, mun mielest aika hyvin.” (Haastattelu 8)*

Työssä jaksamisen voimavaroiksi kuljettajat kokivat myös työn tarjoamat itsenäisyyden kokemukset. Heidän mukaansa työhön on lähdetty juuri siitä syystä, että tien päällä saa kulkea aivan omana itsenään, eivätkä esimiehet ole jatkuvasti selän takana hiillostamassa. Myös liikkuminen sekä riittävä uni ja lepo edisti työssä jaksamista. Jo heti intervention alkutaipaleella kuljettajat pohtivat, että liikunnan lisääminen auttaisi heitä jaksamaan töissä paremmin. Myös riittävän levon ja unen saaminen vapaa-aikana toi jaksamista työpäiviin.

*”No kyllähän sitä ittensä kans pärjää. Ei siinä. Meillä ei semmosia oo siis niinkun että, kun se on sillai niin itsenäistä hommaa, silleen ja. Ei oo niinku työnantaja hengittämässä.” (Haastattelu 3)*

*”Ja se et, välillä on oikee lazy day että, kuha vaan v\*\*\*\* saa möljöttää sängyssä. Olla, että ei oo pakko just nyt nousta et mä nyt, jos mua vielä torkututtaa niin mä vedän. Niin niistä saa niinku voimaa.” (Haastattelu 1)*

Kuljettajien taidot, jotka auttavat heitä pärjäämään kuljetustyössä, olivat tärkeitä työssä jaksamista edistäviä tekijöitä. Näitä taitoja olivat ylpeys omasta työstä, sosiaaliset taidot sekä rauhallisuus. Kuljettajat kokivat, että työtehtävien tekeminen parhaalla mahdollisella tavalla auttaa heitä jaksamaan. Sosiaalisten taitojen tärkeydessä korostui asiakaspalvelutilanteista selviäminen. Ulospäinsuuntautuneisuus nähtiin kuljettajien tärkeänä ominaisuutena työssä pärjäämisen kannalta, ja monet olivatkin sitä mieltä, että asiakaspalvelu heiltä sujuu leikiten. Kuljettajien työn hektisyyden takia myös rauhallisuus nähtiin tärkeänä taitona.

*”Ei oo sitä asennetta että jalka kojelaualla ajellaan, puukengät kolisee, et et.. Työ tehhään työnä ja se tehhää nii hyvin kun se pystyy tekemään.” (Haastattelu 1)*

*”No, pitää nyt jonkun asteinen asiakaspalvelu hyvä olla, siis sitä et pärjää muitten ihmisten kans, koska kuitenkin on tos asiakas.” (Haastattelu 3)*

*”Kaikist ei yksinkertaisesti siihen ole. Ja varsinkin tosa niiku paikallisliikentees, se on hirveen hektistä. Se on aivan erilaist ko, niiko edes niinko kaukoliikenne, saatika sit tilausliikenne, et et.” (Haastattelu 4)*

Kuljettajien kokemukset työtyytyväisyydestä edistivät työssä jaksamista. Tämä näkyi esimerkiksi siinä, että kokemusten mukaan asiat olivat toimineet työpaikalla hyvin ja työtehtäviin annettiin selkeät ohjeet. Intervention jälkeen työssä jaksamista edistäväksi tekijäksi kuljettajat mainitsivat lisäksi sen, että työn kautta oli mahdollista kehittää omia minäpystyvyyden kokemuksia. Tärkeää töissä oli, että omalla positiivisella asennoitumisella pystyi vaikuttamaan paljon omaan kokemukseen myös työn mukavuudesta. Esimerkiksi jos töissä ilmenee jokin mieltä painava asia, niin omalla positiivisella asennoitumisella voi päivästä tehdä kuitenkin onnistuneen. Myös kuljetustyön tarjoamat kehitysmahdollisuudet, kuten erilaiset koulutukset koettiin minäpystyvyyttä vahvistaviksi tekijöiksi.

*”Sillee ihan niinku siis semmost ihan, et ehkä se et ku on ite vähän niinko silleen paremmal ja positiivisemmal fiiliksel, ni sit se vaan niinko taittuu vähän kivemmin et. Et välis ain niinku asiat rassaakin mut mut tota.. Silleen niinku vähän positiivisempi siihen et..” (Haastattelu 4)*

*”Jos vaikka lähtis sitte vaikka ajojärjestelijä.. Sais oppisopimuksella paikan nii sais niinku rahat rullais kokoajan ja tota sitä myöten sais siitä koulutuksen. Ku mä oon kuitenkin ajojärjestelijänä ollut mutta mullei oo koskaan niinku, mä en oo koulua koskaan käyny siihen. Että tota niinii.. Melkeen kolmevuotta istunu jakojärjestelijänä kiitolinjas mut ku tota, koskaan ei oo koulunpenkillä istua sitä asiaa vielä. Että sielhän tulee niinkun monia semmosia asioita sitte tulee siellä koulunpenkillä mitkä sä oot tavallaan soveltanu jo tuolla näin, mutta se että sit tulee se tavallaan tietopohja sieltä.” (Haastattelu 5)*

### **6.1.2 Estävät tekijät**

Kuljettajien työssä jaksamista estävät tekijät liittyivät kuljetustyössä kohdattuihin kuormitustekijöihin. Työ koettiin fyysisesti raskaaksi, mikä saattoi johtua kuljettajien sen hetkisestä heikosta kunnosta. Heikossa fyysisessä kunnossa kuljettajien oli hankala jaksaa työn fyysisten haasteiden, kuten *roklan vetämisen parissa*, tai yleensäkin *ajamisessa, koska se on monesti kuoppaista ja tärisevää*. Työyhteisöt saatettiin kokea epätasa-arvoisiksi ja sekaviksi. Työyhteisössä vallitsevan epämukavan ilmapiirin koettiin estävän työssä jaksamista. Vaikkakin kuljettajat nauttivat pääosin työstään, niin aina työ ei kuitenkaan tuntunut mielekkäältä. Työn mielekkyyteen saattoivat vaikuttaa työnjohdolliset tekijät, tai oma leipääntyminen kuljettajan työhön.

*”Ku se on niinkun kuitenkin fyysisesti kuluttavaa, ku sitä päivän mittaa et pysty sanomaan ja sit just jos joudut toho johonkin jakoautoon, niin sä hypit pompit kokoajan ja..” (Haastattelu 5)*

*”Kytävä (työilmapiiri). Kukaa ei tieä mitä tapahtuu seuraavaks, tai niiko sillee et. Vähän semmoinen kyräilevä, kytätään toisten tekemisii ja näin sit nii, se on vähän.. Vähän sit epämiellyttävää tai oikestas aika paljonki.” (Haastattelu 4)*



Työssä jaksamista esti työn aiheuttama psyykkinen raskaus ja kuormittavuus. Psyykkinen kuormittavuus saattoi näkyä kuljettajien masentuneisuutena ja työuupumuksena. Työssä tapahtuvat mahdolliset muutokset, kuten YT-neuvottelut tai kilpailutukset aiheuttivat kuljettajille epätietoisuutta tulevaisuudesta. Tämä epätietoisuus loi työyhteisöön negatiivista ilmapiiriä. Tietämättömyys työn tulevaisuudesta ja mahdollisista irtisanomisista loi kuljettajille painetta sekä aiheutti uniongelmia. Intervention jälkeen työssä jaksaminen koettiin haasteelliseksi myös siitä syystä, että kuljettajien kokemukset työn mielekkyydestä olivat heikentyneet. Työpäivistä kyllä selvittiin, mutta työn mielekkyyden kanssa joutui käymään sisäistä taistelua. Työ koettiin myös fyysisesti raskaaksi sekä passiiviseksi.

*”No huonosti, aika paljon on sairaslomia ja niinku nykyaikana ja sit on masennusta ja semmosta. Huonommin koko ajan.. Senkin takia se alan vaihtaminen kiinnostais. Joko alan tai sitte ammatin.” (Haastattelu 2)*

*Nykyään maailman tilanne on mikä on, että sitä voi niinku kilpailutuksella joutua johonkin ja muuta ni.. Täytyy siinä mielessä toivoo, et oltais ainakin, pystyis ainakin mahdollisimman pitkään pysymään että niinku..” (Haastattelu 7)*

Kuljetustyö vaatii jatkuvaa keskittymistä, joka esti kuljettajien työssä jaksamisen kokemuksia. Kuljettajat joutuvat ajamaan muun liikenteen seassa ja vaihtelevissa keliolosuhteissa, jolloin ei ole aikaa antaa ajatusten harhailla. Keskittymisen tulee säilyä ajamisessa sekä muun liikenteen huomioimisessa, joka koettiin uuvuttavaksi. Vaikka kuljetustyössä nautittiin asiakaspalvelusta ja sosiaalisesta kanssakäymisestä, niin välillä asiakaskohtaukset koettiin haastaviksi. Myös kuljettajien itse itselleen asettamat korkeat vaatimukset omalle työlleen ja sen tulokselle saattoivat kuormittaa heitä.

*”Oooo, noo on, sanotaan niinkun justii nää syyspimeet, pimeydet, vesisateet, kaikki niinkun vaikuttaa siihen et sun täytyy olla tosi virkeänä siinä ja.. Et saa niiku herpaantua ollenkaan että..” (Haastattelu 9)*

*”Siis se on periaatteessa suht helppoa hommaa, mutta se, että sit just se, että jos sen vie tänne tasolle just niinku meikäläinen. Et kaiken pitää tehdä jotain vähän muka paremmin, niin saahan siinä sitten itelleen kaiken maailman haasteita aikaiseksi että.” (Haastattelu 3)*

Työn sosiaalisten suhteiden vähenemisen koettiin vähentävän työssä jaksamista. Etenkin yhdistelmäajoneuvojen kuljettajien työ kuvattiin melko yksinäiseksi, ja aikaisempiin vuosiin verrattuna heidän vähäisetkin fyysiset kontaktinsa työkavereihin olivat vähentyneet. Myös työn passiivisuus koettiin kuormittavaksi, sillä työ on suurimmaksi osaksi paikoillaan ratin takana istumista. Niin yhdistelmäajoneuvojen- kuin linja-autojenkuljettajat kokivat työruokailun toteuttamisen haasteellisena kylmätilojen puutteen vuoksi. Ruokailua oli myös hankala sovittaa tiukkoihin työaikatauluihin sopivaksi. Työssä jaksamista haastoi ongelmat kaluston kanssa. Autoissa saattoi olla ongelmia lämmityksen tai tuuletusjärjestelmien kanssa, jotka haittasivat työskentelyä.

*”Parinkymmenen vuoden aikana, meitä oli ennen paljon enemmän, tietysti ku oli suomalaisia enemmän, nii meitä oli enemmän. Enemmän oli kavereita ja enemmän menttiin porukoil. Nykyään ne vähät kaverit, työkaverit, nii ollaan puhelimella yhteydessä, aika vähän tekemisessä loppupeleis, niinku fyysisesti. Se on aika yksinäistä.” (Haastattelu 3)*

*”Että kyl siin päivässä toki istumista tulee, että se on tietysti, ku mekin ajetaan huomattavastiki alemmalla tieverkolla.” (Haastattelu 7)*

Työssä jaksamista estävät tekijät liittyivät kuljetusalan työaikojen haasteellisuuteen. Kuljettajat kokivat epäsäännöllisen vuorotyön sekä pitkien työpäivien rasittavan työssä jaksamistaan. Epäsäännöllinen vuorotyö koettiin haasteeksi töistä palautumisen kannalta, mutta myöskin siitä syystä, että työpäivät saattoivat alkaa joka päivä eri kellon aikaan. Kropan ja mielen oli vaikea sopeutua jatkuvasti tämänkaltaisiin muutoksiin. Pitkät työpäivät taas veivät kuljettajien mielestä aivan liian paljon aikaa muulta arkiselta elämältä. Työpäivät saattoivat venyä jopa 15 tunnin mittaisiksi, joka aiheutti sen, että useilla kuljettajilla vapaa-aikaa jäi monesti pelkästään viikonlopuille. Kuljettajien mukaan kotona ei työpäivän jälkeen ehtinyt tehdä juuri muuta, kun laittaa ruokaa tai pestä pyykkiä, kun olikin jo aika mennä levolle seuraavaa työpäivää varten.

Kuljetuspuolen työt veivät suuren osan kuljettajien arjesta, jolloin perheelle ja vapaa-ajalle ei jäänyt riittävästi aikaa.

*”Sit tietysti, jos haluis pärjätä hyvin nii sit pitäis olla joku semmonen, kuka pystyy nukkumaan sillai että mihin vuorokauden aikaan tahansa. Ku ne alkaa ja päättyy joka päivä eriaikaan niin, se ois vähän niinku se, se on niinku hankalaa. Et jos nyt jotku väittää et tää kellojen siirtely kaks kertaa vuodessa on hankalaa, nii teeppä sitä joka päivä ni. Se on niinku se haaste tässä mejän työssä.” (Haastattelu 2)*

*”Että pahimmillaan se on sitä, että lähetään maanantaina ja ollaan lauantai aamuna kotona.. Toki se tuo sit sen huonon puolen, että sit ei kyllä olla kotonakaan. Vapaa-aika on sit viikonloppusin. Se on huono puoli siinä.” (Haastattelu 3)*

Työaikojen osalta kuormitusta aiheutti, että linja-autonkuljettajilla töissä pidettävien taukojen välit venyivät monesti liian pitkiksi. Heidän mukaansa autoa sai kuljettaa parhaimmillaan viisi ja puolituntia yhtäjaksoisesti, ilman taukoja. Haasteeksi koettiin myös tietämättömyys tulevista työvuoroista. Tulevia työvuoroja ei välttämättä tiedetty ennen kuin vasta edellisenä iltana ennen työpäivää. Kuljettajilla oli epävarmuutta siitä, jatkuvatko heidän kuljetuspuolen työnsä vielä tulevaisuudessa, joka luonnollisesti näkyi siinä, että töissäkään ei pakosti ollut sitä energiaa mitä pitäisi olla. Kuljettajat kokivat, ettei heillä ole vaikutusmahdollisuuksia koskien työvuorosuunnittelua. Haasteita työssä jaksamiselle aiheuttivat myös töissä koettu kiire, joka monesti johtui tiukasta aikataulutuksesta.

*”Niiku siis toi ajoaika, minkä sä saat vetää ilman taukoo, nii on viis ja puol tuntii. Siis sillee niinku, siis sä niinku, siit ku sä lähdet, ni sä saat vetää viis ja puol tuntii sillai et ei sul oo niinku mitään taukoo.” (Haastattelu 4)*

*”Niin, mä parhaimmas tapauksessa viel sunnutain, viel tiennyt et mitä mä huomen, maanataina teen. Että ja kuitenkin se pitäis tietää jo kaks viikkoa aikaisemmin. Nii siitä voit kuvitella, että miks mä sanon että sekava, kun sä et tiedä edellisenä päivänäkään vielä, että mitä sä teet virallisesti että..” (Haastattelu 5)*

Työssä jaksamista estävät tekijät liittyivät kuljettajista riippumattomiin, ympäristöön liittyviin tekijöihin. Näistä haasteellisimmaksi kuljettajat kokivat talviolosuhteet. Talvikelit aiheuttivat ylimääräistä stressiä teiden liukkauden takia, jolloin myös työhön keskittyminen vaati huomattavasti enemmän huomiota kuin esimerkiksi kesäkeleillä ajaessa. Talvi aiheutti myös omat haasteensa kalustolle. Talvikelien lisäksi myös tienhoidon puutteellisuus koettiin haasteena. Teiden puutteellinen kunto vaikutti muun muassa ajomukavuuteen.

*”Kelit, talvikelit on kaikista pahimpia sanotaan. Et just esmes, liukkaat kun tulee, ja iso auto niin.. Siinä on haastetta. Et siinä pystyy arvioimaan ne etäisyydet toiseen autoon, et huomioida se, että sul on pysäkki kohta, et onko siel joku tulossa kyytiin. Ennakoida justii tämmöset kaikki talviliukkailla, että se on aika.. Semmonen haaste siinä on kaikista suurin loppujen lopuks mun mielestä.” (Haastattelu 9)*

## **6.2 Motivaatiotekijät interventioon osallistumiselle**

Interventioon kuljettajia motivoi osallistumaan halu päästä takaisin jo aikaisemmin omattuun kuntoon, kuten pienempään kehonpainoon tai aktiivisempaan elämäntyyliin. Kuljettajia motivoi se, että he tiesivät pystyvänsä tähän uusilla elämäntapamuutoksilla. Aikaisemmin elämässä vastaan tulleet ongelmat, esimerkiksi painon kanssa jojoilusta, kannusti nyt kuljettajia muuttamaan elämäntapojansa kokonaisvaltaisesti. Kuljettajat kokivat intervention hyödyllisenä ja toimivana tapana lähteä muuttamaan elämäntapojansa terveellisemmäksi.

*”Tota niinii, matka on kuitenkin pitkä siinä suhtees että.. Ja ittehän voi sanoo, että niin kun näin, että kerran jo pienempänä olleena, niinii onhan, siihen tietää, että sinne voi päästä. Mutta se vaatii vaan paljon töitä..” (Haastattelu 5)*

Interventioon osallistumiseen kuljettajia motivoi myös heidän tämänhetkinen huonoksi koettu fyysinen kunto, ja halu saada tähän parannusta aikaiseksi. Kuljettajat olivat yksinkertaisesti kyllästyneet esimerkiksi sääntillisiin kuntokuureihin, ja odottivatkin ohjelmalta kokonaisvaltaista elämäntapamuutosta, pelkkien dieettien ja kuntokuurien sijasta. Interventioon osallistumista perusteltiin myös sillä, että ohjelmasta haettiin apua ja helpotusta

olemassa oleviin kipuihin tai sairauksiin; esimerkiksi keinoja kuinka liikkua olemassa olevien sairauksien kanssa. Kuljettajien mukaan tyytymättömyys itseensä sekä lähipiirin huoli kuljettajan kunnosta olivat motivaatiotekijöitä, jotka kannustivat ottamaan osaa interventioon.

*”Se nyt on oikeestaan se suurin, mikä on ollu, että ois niinkun yleiskuntoo vähän alaspäin, että räpsähtänyt aika pahasti vuosien mittaan. Et lähinnä juuri painon nousua tullut, niin alkanut liikkuminen mennä hankalaks, ja sitten ku se liikkuminen on hankalaa, niin siinä on reitti. Lähinnä se vetreys on niinku se toinen, et sitäkun saa kohalleen.” (Haastattelu 7)*

*”Se mua eniten kiinnosti tässä, se et tuo niinku, ei puhuta niinku just pelkästä kuntoilusta, vaan ihan niinku elämäntapa. Et koitetaan niinku kattoo syömiset ja kaikki, et se. Et sen pohjalta.” (Haastattelu 3)*

### **6.3 Tavoitteet elämäntapamuutokselle/interventiolle**

Kuljettajien itse asettamat tavoitteet interventiolle liittyivät painon pudottamiseen sekä ruokavalion muuttamiseen terveellisemmäksi. Kuljettajat olivat painon pudottamisen suhteen realistisia, eli he eivät halunneet lähteä kiihkoilemaan painon pudottamisen kanssa. Painon pudottaminen ei ollut aina ensisijaisena tavoitteena, vaan tavoite saattoi olla epäsuora; he pyrkivät liikunnan ja ruokavalion parannusten kautta saamaan myös painoa putoamaan. Ruokavalion terveellisyyden tavoittelemisen tarkoitti monesti sitä, että toiveena kuljettajilla oli saavuttaa terveellisempi ja monipuolisempi ruokavalio nykyiseen verrattuna sekä löytää säännöllisempi ruokailurytmi arkeensa.

*”Eee, no, jos nyt painon sais alle sadan vaikka ”naurua”. Se ois ihan riittävä sit. En oo sillai asettanu sitä mitenkään tavoitteeks, mutta kyllähän se pitäis lähteä putoomaan, jos liikkuu ja syö terveellisesti..” (Haastattelu 2)*

*”No sanotaan näin, että en mä oikeestaan tavoitteita oo silleen ajatellu niin tarkasti. Mutta se, että niinku periaatteessa se rutiini. Että se tois, taas tulis tää niinku tässä keskusteltiin tästä ruokarytmistä ja muusta tämmösestä, kun ne on ihan niinkun, ööööö, hukassa. Vois sanoo nääin*

*että. Niin tota niinii, nii mä tiedän kyl mitä ne on, ja mitä suunnilleen saa syödä, mutta kun se että, no nyt varsinkin kuun yksinään elelee nii et sä viitti rueta mitään hirveetä safkaa rueta vääntämään.” (Haastattelu 5)*

Oman yleisen olotilan parantamisen tavoitteet liittyivät siihen, että kuljettajat halusivat voida hyvin. Toiveena oli, että intervention elämäntapamuutosten myötä he saisivat itselleen enemmän hyvää oloa, tai että voisivat paremmin. Interventiolle asetetut tavoitteet koskivat myös liikunnan kipinän löytämisestä. Kuljettajat toivoivat pystyvänsä palata aikaisemman harrastamansa urheilulajin pariin, tai siihen, että intervention avulla löytyisi uusi liikuntaharrastus, jonka parissa voisi jatkossa viettää aikaa. Myös toimintakyvyn kohentaminen sekä nukkumaan opettelu olivat tavoitteina. Toimintakyvyn osalta kuljettajat tavoittelivat sitä, että he voisivat touhuta lastensa kanssa jatkossakin tai että toimintakyky kantaisi eläkeikään asti. Kuljettajat toivoivat elämäntapamuutosten avulla jatkossa nukkuvansa paremmin, tai siihen, että oppisivat nukkumaan paremmin ja tätä kautta saisivat energiatasojansa lisättyä. Tavoitteeksi kuljettajat nimesivät myös sairauksien ennaltaehkäiseminen elämäntapamuutosten avulla.

*”Ööö, löytäisin semmosen liikuntamuodon mistä, mikä niinku mistä mä tykkäisin oikeesti todella. Mitä vois sit jatkaa niinku loppuelämän. Muutaki ku kävely ja uinti.” (Haastattelu 8)*

*”Kyl mä siis sanon, et jos mä pääsen tonne 90 kiloon suurinpiirtein painon kans niin sillen mä oon silleen toimintakykyinen. Ja se et ois vähä semmonen vähän köykäisempi olo pystyis niinku tekee ja touhuumaan, et ei ois aina niin väsynyt. Semmonen on niinku.” (Haastattelu 3)*

### **6.3.1 Elämäntapamuutosta estävät tekijät**

Elämäntapamuutosten toteuttamista kuljettajilla esti työaikoihin liittyvät haasteet. Kuljettajat kokivat, että suurin osa vapaa-ajasta menee työstä palautumiseen. Työn asettamat sidonnaisuusajat estivät elämäntapojen muuttamista terveellisemmiksi. Kuljettajien mukaan työpäivän jälkeinen olo oli monesti todella väsynyt, eikä energia ja aika riittänyt juuri muuhun kuin suihkussa käymiseen tai ruoan laittoon. Työpäivän jälkeen päiväunet auttoivat jaksamaan

läpi arjen peruskareiden, mutta energiaa tai aikaa ei juuri muuhun harrastamiseen usein löytynyt. Työpäivän jälkeinen aika kotona meni pääosin siihen, että piti valmistautua nukkumaan, jotta seuraavana päivänä jaksaa mennä virkeänä taas töihin. Työaikojen epäsäännöllisyys yhdistettynä pitkiin työvuoroihin esti muutosten toteuttamista. Työt saattoivat alkaa joka päivä eri kellonaikaan, ja työvuorot olivat pitkiä kokonaisuudessaan. Kuljettajat kokivat etenkin kesäajan todella kiireiseksi töissä, joka rajoitti myös osaltansa muutosten toteuttamista. Luottamusmiesasemassa työskentelevät kuljettajat mainitsivat työviikkojen venyvän erilaisten kokousten ja tapaamisten takia. Monet kuljettajat toivoivat myös konkreettisesti enemmän vapaa-aikaa, jotta heillä olisi myös enemmän aikaa panostaa elämäntapamuutoksiin.

*”Ja sit ku se päivän pituus on niin pitkä, niin ei siinä enää sitte kyllä.. Ku sä seuraavana aamuna taas jo lähet jo samaan aikaan, nii ei sulla oo niinkun, tavallaan sulla on se, ku sä kotia pääset, ni sulla alkaa se lepo, sun pitäis olla niinku saman tien sängyssä jo että tota.. Mut ethän sä siihen työpäivän jälkeen menee vähintään parituntia ennen kun siihen pysähtyy sitte se tavallaan niinkun rauhottuu se kokonaisuus siinä että. Niinii se on niinkun hankala siinä hommassa.” (Haastattelu 5)*

Kuljettajat kokivat työruokailun toteuttamisen haasteelliseksi. Töissä oli hankala kuljettaa mukana omia eväitä, koska autoista harvoin löytyi asianmukaisia kylmätiloja. Muutamat kuljettajat mainitsivat myös, etteivät he uskalla syödä töissä lämmintä ateriaa, sillä se saattaa väsyttää. Kuljettajien työajat ja pitkät taukojen välit, etenkin linja-auton kuljettajilla, estivät säännöllisen ruokailurytmin ylläpitämistä. Kuljettajat toivoivat myös enemmän sosiaalista tukea muutosprojektille. Osa kuljettajista mainitsi, etteivät he viitsi lähteä kuntosalille yksin. Kuljettajat kokivat, etteivät he saaneet puolisoita innostumaan muutosprojektista. Puoliso saattoi olla kuljettajan tekemiä elämäntapamuutoksia vastaan.

*”No tietysti se että, jos pitäis syödä silleen 2-3 tunnin välein niin, se ei oikeen onnistu tossa, tossa linja-autoo ajaessa, että tota noin.. Että se on vaan se ennen töitä ja ruokatunnil ja töitten jälkeen. Lähinnä.” (Haastattelu 6)*

*”Ja sit oli se, että ei tää, ei sinne kuntosalille, se yksinään meneminen, se on jotenkin.. Mä en niinku sinne pääse. Et siin pitää sit olla joku, niinku pari jätkää mukana tai jotain että. Et se on silleen että. Yksinään se on vähän.. Mä en tiä mikä siinä on. Mä en viitti millään mennä yksinään sinne.” (Haastattelu 5)*

Esteenä elämäntapamuutosten toteuttamiselle kuljettajat mainitsivat myös oman viitsimättömyyden tai jaksamisen puutteen. Kuljettajat eivät viitsineet kokata terveellisiä ruokia pelkästään itselleen. Työpäivän jälkeen oli helpompi ostaa kaupasta jotain helppoa ja nopeaa syötävää. Kuljettajat epäilivät, riittääkö heidän jaksamisensa ja voimavaransa elämäntapamuutosten toteuttamisen parissa. Myös intervention tapaamisten vähyys koettiin haasteellisena. Kuljettajat olisivat pitäneet siitä, että tapaamisia olisi ollut useammin, jotta ryhmä pysyisi tiiviimpänä. Intervention tapaamisia toivottiin myös tulevaisuudelle, joka tukisi myös muutosten jatkamista tulevaisuudessa. Esteenä elämäntapamuutosten toteuttamiselle olivat myös vallitsevat keliolosuhteet, sillä kesähelteillä liikkuminen koettiin tukalaksi.

*”Tässä nyt on vähän lipsunutkin välillä, että se on niinkun.. Se on aika haasteellista. Ja sitte se just, että niinkun sanotaan, että moni sanoo, että ruokaa ja kaikkee muuta niin tota, se kun yksinään asuu niin, ei sitä niinku meinaa viittää mitää rueta hirveitä.. Että sitte kauppas käy ni ostaa jotain ja sen syö että.. Sit jos aina vaan jaksaa miettii sen et pitäis ostaa niinku sitä terveellist ruokaa siihen että.. Mut harvemmin sitte tulee, nyt on varsinkin kun on tos töis niin väsyneenä kun tuut kotia nii sä otat jotain siitä kaupasta et jotain saat naamariin ja se on siinä että..” (Haastattelu 5)*

*”Säätila toki joskus on heittäny, että kesälläki oli ongelma helteitten aikaan, että ei helteillä oikeestaan tullu tehtyä mitään, ei niinku pystyny.” (Haastattelu 7).*

Elämäntapamuutosten toteuttamista estävät tekijät liittyivät myös ennalta-arvaamattomiin vastoinkäymisiin. Epäonnistumisen kokemukset muutosten toteuttamisessa, ja tästä seurannut pettymys omaan suoritukseensa koettiin esteeksi. Epäonnistumisen kokemukset liittyivät kuljettajilla monesti siihen, ettei itse itselle ohjelman alussa asetettuja tavoitteita ollut saavutettu niin tehokkaasti, kuin olisi haluttu. Toisaalta myös intervention alun nopean edistymisen



jälkeen tapahtuneet takapakit saattoivat aiheuttaa kuljettajilla epäonnistumisen kokemuksia, etenkin verrattuna muiden osallistujien ”parempiin” suorituksiin. Myös odottamattomat sairastumiset, loukkaantumiset sekä kipuilut intervention aikana estivät muutosten toteuttamista. Erilaiset kulumat ja välilevyn pullistumat tai muut fyysiset rajoitteet estivät toteuttamasta tietynlaista liikuntaa. Lihakset saattoivat olla niin jumissa, että rauhallinen kävelykin tuotti ongelmia.

*”Ööö, sinänsä jossitella vois, et jos ois ollu kunnossa niin mikä ois tilanne nyt. Että öö, oon ollu pettyny itteeni, mutta samalla sitte muuttanu nyt sitä pettymystä harmistukseks, että en oo niin pettyny, koska tää on ollu nyt tällästä mihin en oo pystyny itte vaikuttamaan juurikaan yhtään. Että, no jos en ois ajanu sillä kelkalla, jos en ois ottanu sitä rokotusta, mikä ois tilanne nyt?” (Haastattelu 1)*

*”Toi sano toi fyssarikin, että nyt kannattaa miettii sit mitä niinkun liikuntaa tekee ja noin pois päin. Kun on kulumaa noin rajusti siellä että. Et tuota niinii. Ja sitte se että, kivun lievitystä vaan että se on niinkun ihan kaiken AA ja OO, että ensinnäkin nyt pitäis saada niinkun, mulla on noi pakara kautta lonkkalihakset niin kivikovat, ku se niitä sillon torstaina kokeili. Sano että näähän on kun on niinkun kivee kokeilis että tota ninii, pitäis saada ekana ne niinkun auki hierotettuu auki, ja sitten vasta päästä niinkun sit siihen kaikkeen muuhun että.” (Haastattelu 5)*

### **6.3.2 Elämäntapamuutosta edistävät tekijät**

Vaikka kuljettajat kohtasivat monia esteitä elämäntapamuutosten toteuttamisessa, he onnistuivat kääntämään useat näistä myös voitoksi. He kokivat minäpystyvyyden tunteen rakentuneen sekä vahvistuneen intervention aikana. Minäpystyvyyden rakentuminen näkyi kuljettajilla sen kautta, että he huomasivat pystyvänsä järjestämään muutoksille aikaa. Aika käytettiin tehokkaammin, esimerkiksi yhdistämällä lasten liikunta oman liikuntahetken kanssa, pyöräilemällä töihin tai kuljettamalla lenkkivarusteet töihin ja hoitamalla lenkit työn taukojen aikana. Tähän he eivät ennen uskoneet pystyvänsä. Osa kuljettajista huomasi, että heille sopii paremmin liikkua ennen töitä, jolloin työpäivän päätteeksi ei enää tarvinnut lähteä väsyneenä

lenkille. Minäpystyvyyden rakentuminen näkyi myös siinä, että kuljettajat olivat huomanneet sovittavansa elämäntapamuutokset omaan arkeen sopivaksi. Elämäntapamuutokset eivät ole koko elämää rajoittavia muutoksia, vaan arjessa pysytään ruodussa ja sovitussa ruokavaliossa, mutta esimerkiksi viikonloppuna voi ottaa luvan kanssa hieman rennommin.

*”Et ku tosiaan, niinku mä sanoin, et ku mä keskityin siihen eka, et mitä mä en voi tehdä, ja sit nyt kun hoksasin, et miten niinku ne asiat, et mitä mä voin niinku tehdä. Et just sen, et sit pysty niinku just ton ajan käyttää niinko aina, tai välis just, jos mul on lyhempikin tauko, ni mä saatan niinku syödä esimerkiks tosi nopeesti ja lähtee sit vaiks puolentunnin kävelyl niinko kaupungil tai jotain siinä.” (Haastattelu 4)*

Merkityksellisenä koettiin oivallus, että jo pienillä muutoksilla saatiin onnistumisen kokemuksia. Kuljettajien mukaan esimerkiksi pienet muutokset ruokailussa tai liikuntatottumuksissa olivat tuottaneet näkyviä tuloksia, jotka taas motivoivat jatkamaan eteenpäin. Kuljettajille tärkeää oli myös selviytyminen sairauksista ja loukkaantumisista. Tämä näkyi siinä, että kuljettajat kokivat muutosten tuoneen helpotusta esimerkiksi kipuihin, mutta myös siinä, että sairastumisen jälkeen liikunta tuntuikin entistäkin paremmalta. Tämä toi myös lisää voimaa jatkaa muutosten toteuttamista.

*”Se, että nyt tietysti justiin se, että pienellä onnistumisella saadaan paljon aikaseksi. Se niinkun sanotaan, että mullakin lähti periaatteessa, se paino rupes putoomaan ihan sillä, että pikkusen katto mitä syö. Vähän katto sitä syömistä, sillä jo pääsee hyvin alkuun, ja siitä se on lähtenyt sitte. Tullu tää liikkuminen, kun on ruennu paino putoo, on jaksanu liikkua ja mentäs nyt sit samaa rataa..” (Haastattelu 9)*

Elämäntapamuutosten onnistumista kuljettajilla edisti se, että he osasivat arvostaa omaa suoritustansa ja muutosmatkaansa. Onnistumisen kokemukset liittyivät siihen, että intervention avulla elämäntavat oli onnistuttu muuttamaan sellaisiksi, ettei heillä ollut enää mielenkiintoa palata entiseen elämäntyyliinsä. Kuljettajien motivaatio elämäntapamuutosten tekemiselle oli kasvanut intervention aikana, mikä myös edesauttoi muutosten onnistumista. Kuljettajat hoksasivat, ettei kukaan tule heiltä viemään ylimääräisiä kiloja pois, vaan heidän tulee itse

nähdä vaivaa saavuttaakseen tavoitteensa. Kuljettajien muutosmatkan aikana näkyi myös se, että kuljettajat olivat huomanneet aluksi ehkä pakonomaisten muutosten toteuttamisen siirtyneen heille jo elämäntavoiksi. Jo omaksuttuja elämäntapamuutoksia ei tehty enää vain intervention takia, vaan tehdyt muutokset olivat muovautuneet osaksi kuljettajien omaa arkea.

*”No kyl lähinnä tosiaan se, et kyl tää niinku kannattaa jokaisen, joka on vähänkään niinku... Kannattas.. Mutta se, että mikään ei niinkun tuu, ei niinku, ei kukaan tuu sulta viemään sulta niitä kiloja ja viemään sitä niinku, opet, niinku sillä lailla niinku tekemään. Et itte se pitää nähdä se vaiva, ja sitte taas se, että sä näät sen vaivan ni siihen pitää myös olla halu.”*  
(Haastattelu 3)

*”Ja se oli niinkun hirveen hirveen mukava tunne sitte se, että niinku, vaikei.. Vaik niinku anto periaatteessa et nyt ei niiin nii, ehkä siinä on sit sillain että se mitä se ajaa, ja koko idea on se, et niist tulis niinkun oikeesti tapoja, ja siis sillain nii sielt niinku nostaa päätään.”*  
(Haastattelu 3)

Elämäntapamuutosten onnistumista kuljettajilla edistivät heidän sosiaaliset voimavaransa. Nämä muodostuivat kuljettajien lähipiiristä, kuten ystävistä, työkavereista, perheestä sekä puolisoista, mutta tärkeäksi koettiin myöskin interventioryhmältä saatu tuki. Lähipiirin tuki ilmeni siinä, että kuljettajien perheenjäsenet olivat lähteneet elämäntapamuutosten toteuttamiseen innoissaan mukaan, ja myös muutkin perheenjäsenet olivat onnistuneet pudottamaan painoa. Positiivista palautetta ja tukea kuljettajat kokivat saaneensa myös työkavereiltaan, jotka olivat kiinnostuneita elämäntapamuutoksista ja kuljettajien muuttuneista olomuodoista. Tärkeäksi interventioon osallistuneet kuljettajat kokivat onnistumisen taustalla myös toisilleen antamansa tuen. Heille muodostui toisistaan tärkeitä tukipilareita, niin ryhmätapaamisten, kuin myös ryhmän yhteisen whatsapp-keskustelun myötä. Sosiaalista tukea jaettiin kuljettajien kesken moninaisin keinoin; heidän mielestään oli mukava seurata toisten kuljettajien etenemistä, sekä tukea ja tsemppata toisiaan, mutta myös heittää huumoria hyvän porukan kesken.

*”Puolisoltahan nyt on tukea tullu, se mikä nyt on niin ”v\*\*un läski lähe lenkille” (naurahdus). Mut tuota. Mut mut, tai sit jos otetaa herkkua, oon ottamassa kaapissa, nii, ehän tämä, tai se on ottamassa esimerkiksi jäätelöä jälkiruuaks, niin ”ethän sinä syö tätä pullukka, ethän”, nojooo, en.” (Haastattelu 1).*

*”Tää ryhmä, ryhmä ja ryhmän tuki. Se on ollu kyl kaikista paras.” (Haastattelu 6)*

Muutosten toteuttamista kuljettajilla edistivät ja helpottivat intervention tarjoamat apuvälineet. Apuvälineet, joita kuljettajat pääsivät hyödyntämään, olivat unta mittaava Oura-sormus sekä fyysistä aktiivisuutta seuraava Polarin aktiivisuuskello. Näiden avulla kuljettajat pystyivät seuraamaan paremmin unen laatuaan, mutta myös omaa päivittäistä aktiivisuuttaan. Tämä oli kuljettajille herättävä tekijä, sillä apuvälineiden avulla he näkivät konkreettisesti, miten esimerkiksi stressaava päivä vaikutti myös heidän yöuniinsa. Muutosten toteuttamista edistivät myös kuljettajien ymmärryksen kasvaminen elämäntapamuutosten kokonaisvaltaisuudesta; he ymmärsivät itsekkin paremmin ravinnon, liikunnan sekä unen yhteisvaikutuksista. Kuljettajille tärkeä havainto oli se, että uni, ravinto sekä liikunta ovat toisistaan erottamaton kokonaisuus hyvinvoinnin takaamiseksi. Myös konkreettisten muutosten huomaaminen itsessä, kuten vaatteiden suureneminen ja liikkuvuuden lisääntyminen koettiin edistävän muutosten onnistumista.

*”No siis, se on se liikunnan ja ravinnon tärkeys. Ja tietysti sit se unikin, mut tota toi, se et, melkeen niinkun tota, ööö, ne unet monest niinku korjaantuu sit just sen liikunnan ja sen ravinnon avulla et et, se niinko, ku ne kaikki on niinko kohillaan niin, niin oikeesti tota se korvien väli on paljon siedettävämmäs tilas.” (Haastattelu 4)*

*”Vanhalla autolla kun mä ajelin, ni mä yhtä äkkiä huomasin, tossa mä jollotin jossain menemään, sit tota noinni, sit rupesin siinä niinku korjaa asentoo tällee, yhtä äkkii huomasin että mä saan niinku jalan kojelaudalle tällälaila niinku. Jos tossa moottoritiellä ku menee ni sielt näkyy kuskeilla polvi kun monet ajaa tälleen jalka koelaudalla, Mä olin yhtä äkkiä että hetkinen mitä h\*\*vettiä.” (Haastattelu 3)*

#### 6.4 Intervention aikana tehdyt elämäntapamuutokset

Intervention aikana toteutetut muutokset toivat kuljettajille voimaa ja jaksamista työhön. Kuljettajien mielestä heidän työssä jaksamisensa oli merkittävästi parantunut aikaisempaan verrattuna, sillä työpäivät eivät tuntuneet enää niin raskailta ja väsyttäviltä kuin ennen. Töissä kuljettajilla oli huomattavasti virkeämpi olo, ja työn haasteiden parissa selvittiin paremmin. Tämä näkyi myös siinä, että työpäivän jälkeen kuljettajien olo ei ollut läheskään niin väsynyt kuin aikaisemmin. Elämäntapamuutokset olivat yllättävän helposti pystytty yhdistämään osaksi työn arkea, niin ravinnon, kun liikunnankin osalta. Intervention aikana oli opittu, ettei työpäivästä selviä pelkästään esimerkiksi leivän voimalla, vaan tarkoin valituista eväistä saa voimaa ja energiaa koko työpäivän ajaksi. Liikunnan lisääminen oli onnistunut ajamalla työmatkat polkupyörällä, tai harrastamalla liikuntaa ennen työpäivää. Elämäntapamuutokset olivat auttaneet myös kohentamaan työpäivän aikaista mielialaa sekä yleistä työssä viihtyvyyttä. Kuljettajat mainitsivat, että töihin lähteminen ei tunnu enää niin vastahakoiselta kuin esimerkiksi puoli vuotta takaperin. Töihin lähdettiin nykyään hyvillä mielin.

*”Kyl toi meidän työ on niin flegmaattista että, ennen sitä ku rasittaa itteensä, nii sit se on mukavampi istuskella koko loppupäivä, et se on niinku..” (Haastattelu 2)*

*”Että ei oo, siis, ei tuu semmosta väsymispiikkiä, kun syö vähän kevyemmin töissä. Että tota.. Se on, se on niinkun ainakin se semmonen, noo, hyvä asia. Ravinnon suhteen. Ja tota noin, kyllähän se liikunta lisää virkeyttä, virkeyttä siinä, et sama niinku unikin.” (Haastattelu 6)*

Elämäntapamuutoksillaan kuljettajat olivat onnistuneet kohentamaan fyysistä kuntoaan. Aikaisemmin raskaaksi koetut fyysiset suoritteet eivät tuntuneet enää yhtä raskailta ja keho koettiin vetreämmäksi. Kuljettajille tärkeää oli liikunnan tuoma hyvä olo. Liikunnan avulla he pystyivät purkamaan stressiä, mutta myös pudottamaan painoa; liikunta auttoi niin korvien väliin kuin kroppaankin. Liikuntasuorituksen jälkeinen hyvä olotila motivoi jatkamaan liikkumista myös jatkossakin. Toteuttamiensa muutosten avulla kuljettajat onnistuivat myös pudottamaan painoaan. Painon putoaminen toi kuljettajille hyvää oloa. Kuljettajat olivat lisänneet liikkumistaan huomattavasti aikaisempaan verrattuna.

*”Sen fyysisyyden myötä, siis sillai ku tekee ja touhuu, ni tietysti on hyvä mieli. Kun niinkun se, roppa toimii ja sä pystyt touhuumaan, ni siit tulee hyvä mieli.” (Haastattelu 3)*

*”No, tota toi, miinus 7 kiloo, ni se on keventäny nii kehoo ku mieltä.” (Haastattelu 4)*

Intervention aikana tehdyt muutokset näkyivät kuljettajilla myös heidän yleisen hyvinvointinsa paranemisena. He kokivat yleisen jaksamisensa parantuneen huomasti aikaisempaan verrattuna. Kuljettajat olivat saaneet arkeensa enemmän energiaa, joka näkyi siinä, ettei työpäivän jälkeen enää tarvinnut mennä sohvalle lepäämään. Kuljettajat löysivät keinoja hallita stressiä sekä huomasivat levon tärkeyden jaksamiselleen. Intervention kautta oli saatu apua sekä keinoja hallita nukkumisongelmia, jotka auttoivat voimaan entistä paremmin. Interventio auttoi kuljettajia saamaan kiinni kadonneesta arkirytmistä, kuten säännöllisemmästä ruokailu- sekä liikuntarytmistä.

*”Joo siis sillain just, että tän väsymyksen asiat on paremmin, että ku liikkuu, nii sit vaikka vähän jääki ne unet vähiin, nii sitte jaksaa paljon paremmin. Että nyt oli se aika maksimaalinen kyllä, ku se kolmetuntii jäi, niin se nyt oli vähän.. Mutta siis oon huomannu et jaksaa paremmin.” (Haastattelu 2)*

*”Tota, en mä oo pystyny sitä stressiä vähentämään ollenkaan, et se on ehkä ihan luonteesta kiinni, mutta ja elämäntilanteesta mutta mut.. Niinkun saanu ainakin niinkun avaimii siihen että, ja niinkun työkaluja miten sen kans pystyy elämään.” (Haastattelu 8)*

Kuljettajat onnistuivat muuttamaan ruokavalioitansa terveellisemmäksi. Ruokavalio oli aikaisempaan verrattuna kevyempi, sekä ruokailun rytmittäminen sekä säännöllinen syöminen olivat onnistuneet. Terveellisten ruokavalintojen tekeminen oli kuljettajille aikaisempaan verrattuna helpompaa. He tunnistivat, että terveelliseen ruokavalioon sisältyy paikka myös satunnaiselle herkuttelulle. Kuljettajat olivat onnistuneet myös hillitsemään mielitekojansa herkkuruokien suhteen.

*”Osaa niinku sitte niit vähän parempii valintoi sen ruuan kans, ja sit huomannu just sen välipalan tärkeyden. Et se täytyy niinku siin päiväl syödä, et muuten sit menee ilta ihan vihkoon tota. Et se on kyl niinku tosi tärkee.” (Haastattelu 4)*

*”Käytii sitte ostaa matkaeväitä, niin mä siitä, ostettiin ipanoiden kanssa, jokainen sai pienen pussin karkkia. Et kyl mä edelleenkin syön karkkia, mut en mä niinku vedä sitä kiloo. Et se ja, sit se, että mä saatan olla niinkun kaks viikkoo syömättä karkkia ihan ettei, eiei eikä tunnu missään. Alkuun oli, sillon ku tää alko, niin nii kyl mää purin hammasta karkkihyllyn vieressä et, ei p\*\*\*kele, mut se on jäänyt.” (Haastattelu 3)*

## **6.5 Tulevaisuuden tavoitteet**

Kuljettajat huomasivat, että tärkein oppi tulevaisuuteen on se, etteivät mahdollisuudet elämäntapamuutoksille lopu intervention jälkeen. Vaikka kuljettajat eivät saavuttaneet kaikkia itsellensä asettamia tavoitteita intervention aikana, niin he aikoivat jatkaa elämäntapamuutosten toteuttamista myös tulevaisuudessa. Monella kuljettajalla oli ollut kiireinen työkesä takana ja rauhallisempi syksy mahdollistaisi paremmin muutosten toteuttamisen. Kuljettajat pitivät merkityksellisenä tulevaisuuden kannalta myös jo intervention aikana saavutettujen muutosten, kuten pudotetun painon ylläpitämisen. Kuljettajat toivoivat pystyvänsä ylläpitämään heidän elämäntapamuutoksilla saavuttamaansa fyysistä kuntoa. Jo saavutetut muutokset motivoivat kuljettajia jatkamaan muutosten ylläpitämistä myös tulevaisuudessa intervention päätyttyä.

*”Nojoo, pikkasen tos nyt omat tavoitteet ois laittanu et mihin aatteli pystyvänsä, niin on kyllä jäljessä niissä, mutta sanotaan et ihan tyytyväinen että tähänki asti on päässy tulemaan että.. Ei oo siinä mielessä valittamista. Ja nyt varmaan syksyn tullen vähän ehkä helpottaaki toi homma taas. Ainakin ton lopun pystyy tsemppaan sit jatkossa, mutta tietää ainakin että mihinkä päin lähtee rakentamaan tota nyt sitte muutenkin, että eihän tää nyt niinku lopu tuohon syyskuun loppuun suoraan että..” (Haastattelu 7)*

Tulevaisuudessa kuljettajat toivoivat pystyvänsä vielä lisäämään hyvinvointiansa. Tärkeimpänä esille nousi energiatasojen lisääminen entisestään. Kuljettajat toivoivat tulevaisuudessa vielä enemmän aikaa levolle ja unelle, jotta jaksavat jatkossakin päivän askareiden sekä harrastusten parissa. Myös tavoitteet liikunnan lisäämisestä koettiin merkityksellisinä. Kuljettajat olivat miettineet mitä monipuolisempia keinoja lisätä arkista aktiivisuutta. Liikunnan yhdistäminen esimerkiksi puolison aikatauluihin sopivaksi motivoi liikkumaan enemmän, mutta myös liikunnallisuuden yhdistäminen työhön, kuten venyttely ja verryttely työn tauoilla olivat tulevaisuuden suunnitelmissa. Kuljettajat mainitsivat, että myös ruokavalion osalta on tulevaisuudessa varaa kehittää kokonaisuutta terveellisempään suuntaan. Ruokavaliota tulisi muokata jatkossa vielä entistä monipuolisempaan suuntaan. Kuljettajat toivoivat pystyvänsä ylläpitämään työkykyänsä myös tulevaisuudessa, jotta rattia voisi pyöritellä terveenä eläkeikään saakka.

*”Liikuntaa voi edelleenkin vielä vähän lisätä. Et se on, et jos aikaa tulee, niin sit sitä on helpompi lisätäkin. Ja se on taas niinkun, ruokkii taas, kun kunto paranee, niin aina tulee enemmän mieltä tehäkki. silleen.” (Haastattelu 3)*

*”..et varmaan pitäis sitä painoo pudottaa ja liikkuu ja olla sillai, ja sitte ku ennen vanhaan tota ni tuli aina vedetty jalat tohon ratin päälle ja maattuu siinä linja-auton istuimella, ku jäi seittemän minuuttii päätepysäkille nii, nyt pitää vähän, aatellu et pitää niinku aina nousta ylös ja oikeesti rueta niinku venyttämään ja vääntämään.” (Haastattelu 2)*



## 7 POHDINTA

### 7.1 Tutkielman tulosten tarkastelua

Ammattikuljettajien kokemukset työssä jaksamiseen vaikuttavista tekijöistä jakautuivat jaksamista edistäviin ja estäviin tekijöihin. Kuljettajilla oli työssään useita työssä jaksamista edistäviä tekijöitä, jotka liittyivät kuljetustyön tarjoamiin voimavaroihin. Jaksamista työssä tuki etenkin työn tarjoamien sosiaalisten suhteiden tärkeys, työstä nauttiminen sekä työstä saatavat onnistumisen kokemukset. Kokemukset työssä jaksamista estävistä tekijöistä liittyivät useimmiten työaikojen haasteellisuuteen. Kuljetustyössä esiintyvien kuormitustekijöiden paljous, kuten työn fyysinen ja psyykkinen raskaus, muutosten aiheuttama epätietoisuus sekä ongelmat työyhteisön ilmapiirissä koettiin esteeksi työssä jaksamiselle. Elämäntapamuutosinterventioon osallistumista kuljettajilla motivoi heidän halunsa voida paremmin. Motivaatiotekijät liittyivät aikaisemmin omattuihin terveellisempiin elämäntapoihin, fyysisen kunnon heikkenemiseen sekä kokemuksiin elämäntapamuutosten tarpeellisuudesta.

Kuljettajien elämäntapamuutokselle asettamat tavoitteet liittyivät painon pudottamiseen, ruokavalion- ja oman olotilan parantamiseen, liikunnan kipinän löytämiseen, nukkumaan oppimiseen sekä toimintakyvyn kohentamiseen. Elämäntapamuutoksia kuljettajilla estivät työajan ja työympäristön asettamat esteet, sosiaalisen tuen puute sekä pettymyksen ja epäonnistumisen kokemukset. Elämäntapamuutosten onnistumista kuljettajilla edistivät kokemukset minäpystyvyyden tunteiden vahvistumisesta intervention aikana, sosiaalisen tuen tärkeys, oman motivaation kasvaminen ja apuvälineiden tuoma turva. Kuljettajat huomasivat pienten muutosten tärkeyden onnistuneen elämäntapamuutoksen taustalla. Onnistuneet elämäntapamuutokset paransivat kuljettajien työssä jaksamista, fyysistä ja yleistä hyvinvointia sekä auttoi heitä tekemään terveellisempiä valintoja ruoan suhteen. Tulevaisuuden tavoitteena kuljettajilla oli jatkaa elämäntapamuutosten toteuttamista sekä jo saavutettujen tulosten ylläpitämistä. Tavoitteena oli pyrkiä omaksumaan elämäntapamuutokset osaksi jokapäiväistä elämää, jatkaa intervention osoittamalla terveellisillä elämäntavoilla sekä lisätä hyvinvoinnin kokemuksia entisestään.

Kokemukset työssä jaksamista edistävästä tekijöistä olivat pysyneet hyvin samankaltaisina intervention aikana. Työn sosiaaliset suhteet koettiin työssä jaksamista edistäviksi tekijöiksi niin intervention alussa kuin lopussakin, mikä voi kertoa siitä, että työn sosiaaliset suhteet ovat suuressa osassa kuljettajien hyvinvoinnin kokemusten taustalla. Aikaisemman tutkimuksen mukaan, kuljettajat ovat yhtäältä kuvanneet työolojaan melko yksinäisiksi (McDonough ym. 2014; Greenfield ym. 2016). Toisaalta tässä tutkielmassa monet kuljettajat tuntuivat nauttivan työn tarjoamasta vapaudesta ja itsenäisyyden kokemuksista, eivätkä kokeneet työn itsenäistä luonnetta niinkään yksinäisyyden kokemuksina. Sosiaalisten suhteiden tärkeys työssä kuitenkin näkyy siinä, että kuljettajien kokemusten mukaan pienetkin hetket työkavereiden kanssa koettiin voimaannuttavana, mikä on myös havaittu aikaisemmassa kirjallisuudessa (Gill & Wijk 2004; Dhar 2008).

Tässä tutkielmassa työssä jaksamista estävät kuormitustekijät liittyivät suurelta osin työ fyysiseen ja psyykkiseen raskauteen sekä työaikojen haasteellisuuteen. Myös aikaisempien tutkimusten mukaan pitkät työpäivät (Emdad ym. 1998; Hedberg ym. 1998; McDonough ym. 2014; Greenfield ym. 2016; Caddick ym. 2017; Gorczynski ym. 2019) sekä työvuorojen epäsäännöllisyys (Emdad ym. 1998; McDonough ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016; Jeehee ym. 2020) on koettu yhtenä suurena kuljetustyön kuormitustekijänä. Pitkät työpäivät aiheuttavat kuljettajille uupumuksen kokemuksia (Emdad ym. 1998; McDonough ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016; Caddick ym. 2017; Gorczynski ym. 2019; Jeehee ym. 2020), jota myös tämän tutkielman tulokset tukevat. Kuljettajien kokemusten mukaan suuri osa vapaa-ajasta menee työstä palautumiseen, mikä estää elämäntapamuutosten toteuttamista. Pitkät työpäivät sekä työruokailun toteuttamisen vaikeus koettiin esteeksi muutoksille. Aikaisempi tutkimus osoittaa myös, että pitkät työpäivät estävät elämäntapamuutoksiin sitoutumista (McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016; Greenfield ym. 2016; Caddick ym. 2017; Varela-Mato ym. 2018; Gorczynski ym. 2019; Jeehee ym. 2020), sekä vaikeuttaa terveellisen ruokavalion omaksumista (McDonough ym. 2014; Passey ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016).

Tekijät, jotka motivoivat kuljettajia osallistumaan interventioon liittyivät heidän toiveeseen voida paremmin. Huomio oman fyysisen kunnon heikkenemisestä oli yksi tekijöistä, joka motivoi kuljettajia parantamaan elämäntapojansa. Heikentynyt fyysinen kunto on nähty aikaisemman tutkimuksen perusteella tekijänä, joka on saanut kuljettajat ajattelemaan

elämäntapojensa muuttamista terveellisemmäksi (Boeijingaa ym. 2016). Kuljettajien omat tavoitteet elämäntapamuutokselle olivat hyvin konkreettisia. He toivoivat pystyvänsä pudottaa painoa, parantaa ruokavaliotansa sekä lisätä liikuntaa ja näiden kautta myös parantaa yleistä hyvinvointiaan. Tavoitteet heijastivat kuljettajien kiinnostusta omien elämäntapojen parantamiseen. Myös aikaisemman kirjallisuuden kuljettajat ovat innokkaita oppimaan ja saamaan lisää tietoa heidän terveydestään ja hyvinvoinnistaan (Das ym. 2014; Greenfield ym. 2016) ja he haluavat oppia, kuinka vähentää työstä aiheutuvaa stressiä ja parantaa omaa viireystasoansa (Das ym. 2014; Mullane ym. 2019).

Kuljettajien elämäntapamuutosten onnistumista estivät pettymyksen ja epäonnistumisen kokemukset. Myös sairastumiset, loukkaantumiset ja kivut estivät kuljettaja omaksumasta terveellisempiä elämäntapoja. Lisääntyneestä fyysisestä aktiivisuudesta johtuneet kivut ja loukkaantumiset ovat aikaisemman tutkimuksen perusteella muutosten toteuttamisen ja interventioon sitoutumisen esteitä (Puhkala ym. 2016). Tämän tutkielman perusteella kuljettajien onnistuneiden elämäntapamuutosten taustalla heijastuu kokemus vastoinkäymisistä selviämisestä. Loukkaantumisista ja epäonnistumisen kokemuksista oli toivuttu, ja kuljettajien motivaatio elämäntapamuutokseen oli kasvanut sekä minäpystyvyyden kokemukset lisääntyneet. Onnistuneita muutoksia kuljettajilla tuki lisäksi heidän sosiaaliset voimavaransa, eli heidän lähipiiriltänsä ja interventioryhmältä saatu tuki. Hedbergin ym. (1998) tutkimuksen tulokset osoittavat samaan suuntaan, sillä kuljettajien mielestä paras tuki elämäntapamuutokselle, eli säännöllisen terveystyöskäytymisen omaksumiselle liittyi intervention keskivaiheella perheeltä ja ystäviltä saatuun tukeen, ja intervention loppupuolella minäpystyvyyden kehittymiseen, eli uskoon omasta tekemisestä (Hedberg ym. 1998).

Minäpystyvyyden kokemukset näkyivät siinä, että kuljettajat huomasivat pystyvänsä vaikuttaa omaan hyvinvointiinsa pienilläkin muutoksilla. Muutosten sovittaminen osaksi työtä ja arkea oli myös onnistunut. Myös aikaisemman kirjallisuuden perusteella kuljettajat ovat onnistuneet sisällyttämään fyysistä aktiivisuutta työpäiviinsä (Passey ym. 2014; Boeijingaa ym. 2016; Varela-Mato ym. 2018), sekä noudattamaan terveellisempää ruokavaliota tuomalla omaat eväät töihin (Boeijingaa ym. 2016). Muutosten onnistumista helpotti myös apuvälineiden, kuten unta mittaavan oura-sormuksen sekä fyysistä aktiivisuutta seuraavan polar-kellon koettiin auttavan muutosten toteuttamisessa. Erilaisten terveyttä mittaavien apuvälineiden on koettu olevan

hyödyllisiä elämäntapamuutoksien tukena myös aikaisemmassa tutkimuksessa (Greenfield ym. 2016).

Elämäntapamuutosinterventiolla koettiin olevan monia positiivisia vaikutuksia, jotka tuovat voimaa työn arkeen; työssä jaksamisen kokemukset olivat lisääntyneet, liikunnasta osattiin nauttia, oma yleinen hyvinvointi ja jaksaminen olivat parantuneet, myös ruokavalio oli muuttunut terveellisempään suuntaan. Tulevaisuuden osalta kuljettajat olivat hyvin myönteisiä, mietittäessä elämäntapamuutosten parissa jatkamista. He näkivät tulevaisuuden mahdollisuutena jatkaa intervention osoittamalla tiellä, ylläpitäen ja hakien edelleen parannusta omiin elämäntapoihin, ja tätä kautta myös hyvinvointiin.

## **7.2 Tutkimuksen luotettavuus ja eettisyys**

Ammattikuljettajien terveyden edistämisen interventioita ja niiden tehokkuutta on tutkittu vain vähän (Ng ym. 2015), ja näin ollen tutkittua tietoa kuljettajien kokemuksista terveyden edistämisen interventioihin osallistumisesta on tutkittu vähän. Tutkimusten vähäisyys liittyen ammattikuljettajien kokemuksiin elämäntapamuutosinterventioihin osallistumisesta havaittiin systemaattisessa tiedonhaussa. Tästä syystä tiedonhaussa (liite 1) käytettyjä termejä tai lausekkeita ei rajattu nykyistä enempää, jotta tiedonhausta saatiin mahdollisimman kattava, ja että se kuvastaisi monipuolisesti ammattikuljettajien kokemuksia liittyen heidän terveytensä edistämiseen. Tiedonhaun perusteella löytyneiden kvalitatiivisten tutkimusten laatua arvioitiin Kmet ym. (2004) mukaisella kriteeristöllä, jonka mukaan tutkimukset olivat suurimmaksi osaksi laadultaan hyviä.

Tutkielmassa on pyritty koko prosessin ajan noudattamaan Tutkimuseettisen neuvottelukunnan (2012) asettamia hyvän tieteellisen käytännön periaatteita, ja nämä periaatteet on huomioitu tutkielman jokaista vaihetta työstäessä. Itse tutkielman aineistonkeruu, analysointi sekä tulosten raportointi vaati erityistä huomiota, sillä haastatteluihin perustuva aineisto voi tuottaa hyvin arkaluontoista, tutkittavien kannalta tunnistettavaa tietoa. Aineistoa käsiteltäessä pidettiin koko ajan mielessä tutkittavien anonymiteetin säilyttäminen, joka luvattiin myös tutkittaville heidän täyttämässään suostumuslomakkeessa (liite 3). Anonymiteetin suojaamiseksi autenttiset

lainaukset käytiin läpi arvioiden niiden tunnistettavuutta. Lainauksista poistettiin kaikki mahdolliset tunnistettavat kontekstuaaliset tekijät. Lomakkeessa korostettiin myös tutkielmaan osallistumisen vapaaehtoisuutta sekä mahdollisuutta keskeyttää osallistuminen missä vaiheessa prosessia tahansa. Kerätty aineisto säilytettiin tietoturvallisesti, ja se tuhottiin tutkielman valmistuttua.

Ennen aineiston tuhoamista haastatteluista saatu litteroitu aineisto ja sen analysointi toteutettiin aineistolähtöisen sisällönanalyysin mukaisesti. Analyysin luotettavuutta lisää se, ettei tutkija ollut ennen analyysin tekoa vielä toteuttanut tutkielman teoriataustana toimivaa systemaattista tiedonhakua, jolloin voidaan olettaa, että analyysin perusteella nousseet ilmiöt ovat nousseet aineiston pohjalta. Tutkijalla ei ollut aikaisempaa ennakkotietoa ammattikuljettajista tai heidän työstään ja terveyden edistämisestä, lukuun ottamatta Liikkuva Työpaikka -intervention ohjelman sisältöjä ja tavoitteita. Tarkoin ja avoimesti kuvattu analyysiprosessi vahvistaa myös itse analyysin luotettavuutta, mahdollistaen sen toistettavuuden esimerkiksi toisen tutkijan toimesta. Luotettavuutta olisi entisestään lisännyt toisen, tutkielman ulkopuolisen tutkijan tekemä analyysi, joka olisi toiminut vertailukohtana.

Tutkielman tulosten luotettavuuteen saattaa myös vaikuttaa se, etteivät intervention alussa toteutetut haastattelut sijoittuneet aivan intervention alkuun. Ensimmäiset haastattelut toteutettiin, kun interventio oli ollut jo noin kaksi kuukautta käynnissä, mikä saattaa vääristää tuloksia. Tulosten luotettavuutta saattaa heikentää myös se, että Liikkuva työpaikka -interventioon osallistuneet tutkittavat osallistuivat interventioon omasta tahdostaan. Tämä saattaa taas kertoa siitä, että interventioon osallistuneilla on jo alun perin ollut kiinnostusta koskien elämäntapamuutoksia, joka taas saattaa vaikuttaa tämän tutkielman tuloksiin. Tutkielman tulokset olivat kuitenkin jossain määrin yhdensuuntaisia aikaisemman tutkimuskirjallisuuden kanssa, joka lisää tulosten luotettavuutta. Kahden eri aikapisteessä toteutettujen haastatteluiden vertaaminen toisiinsa saattaa myös vääristää tuloksia, sillä haastattelu rungot eivät olleet aivan identtisiä. Tutkielmassa ei ollut intervention päättymisen jälkeistä seuranta, joten tuloksien pysyvyydestä ei voi tehdä päätelmiä.

Tutkielman luotettavuutta sen sijaan taas lisää se, että tutkittavien joukossa oli sekä miehiä, että naisia, vaikka kuljetusala tyypillisesti on melko miesvaltainen ala (Kärmeniemi ym. 2009, 14). Tutkittavat työskentelivät erilaisissa kuljetusalan yrityksissä ja organisaatioissa ympäri Suomen, mikä antaa monipuolisen kuvan kuljetusalan työntekijöistä. Tutkittavien suhteellisen pienestä määrästä (n=9) sekä tutkielman laadullisen otteen takia, ei tutkimuksen tuloksia ole kuitenkaan tarkoitus yleistää ammattikuljettajiin. Tutkittavien luottamus tutkijaa kohtaan oli todennäköisesti tutkielman teon aikana lisääntynyt, sillä yksilöhaastatteluiden kesto oli huomattavasti pidempi intervention lopulla tehdyissä haastatteluissa. Tutkittavat saattoivat olla luottavaisempia tutkijaa kohtaan ja pystyivät näin puhumaan avoimemmin kokemuksistaan.

Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta voidaan Kasilan (2018) mukaan, joka viittaa Milesiin ym. (2014) arvioida luotettavuuden arviointikriteerien mukaan. Kriteerejä ovat tutkimuksen vahvistettavuus, tarkastelun kestävyys, tutkimuksen uskottavuus, siirrettävyys, soveltaminen ja hyödyntäminen (Kasila 2018). Tämän tutkielman vahvistettavuutta ja siirrettävyyttä lisää aineiston rikas kuvaus useiden alkuperäislainausten avulla. Rikkaat alkuperäislainaukset mahdollistavat varmistumisen siitä, että tutkimustulokset ovat tutkimuskohteen mukaisia. Tutkielman tarkastelun kestävyyttä eli varmuutta kuvaa se, että aineiston keräämisessä eli haastatteluissa noudatettiin samanlaista kyselyrunkoa, siitä poikkeamatta. Tutkimuksen tulosten uskottavuutta lisää se, että analyysiprosessi on kuvattu läpinäkyvästi ja ettei tutkittavia ole itse valittu. Toisaalta tulosten uskottavuutta voisi edelleen lisätä toisen tutkijan toimesta tehty analyysi. Näin voitaisiin katsoa, onko tutkijoiden välillä yksimielisyyttä analyysistä. Tutkielman tulosten siirrettävyyttä muihin konteksteihin heikentää tutkielman pieni aineisto (n=9). Toisaalta yhtenevät tutkimustulokset aikaisemman kirjallisuuden kanssa viittaavat siihen, että tulokset voivat olla samankaltaisia myös eri kulttuurien välillä.

### **7.3 Johtopäätökset ja jatkotutkimusehdotukset**

Tutkielman tarkoituksena oli kuvata, kuinka ammattikuljettajat kuvaavat työssä jaksamiseensa vaikuttavia tekijöitä, interventioon osallistumisen merkityksellisyyttä, elämäntapamuutoksille asettamia tavoitteita, intervention aikana kohtaamia muutosesteitä, muutosta edistäviä tekijöitä sekä tulevaisuuden tavoitteita.

Tutkielman johtopäätöksenä voidaan todeta:

- Ammattikuljettajille merkityksellistä oli heidän oivalluksensa, että jo pienillä elämäntapamuutoksilla saadaan onnistumisen kokemuksia.
  - o Pienten muutosten kautta saatavat onnistumisen kokemukset lisäävät motivaatiota muutosten jatkamiselle.
- Ammattikuljettajien elämäntapamuutosten toteuttamista helpottaa niiden saaminen osaksi arjen rutiinia.
  - o Muutokset tulisi integroida selkeästi osaksi kuljettajien kiireistä arkea.
- Ammattikuljettajat huomasivat, että terveellisillä elämäntavoilla, kuten liikkumalla ja syömällä terveellisesti voidaan parantaa kokonaisvaltaista hyvinvointia.
  - o Terveelliset elämäntavat tukevat toinen toisiaan ja auttavat lisäämään työssä jaksamisen kokemuksia.

Pilottitutkimus antaa osviittaa, minkälaisia elämäntapamuutosinterventiota voitaisiin tulevaisuudessa toteuttaa isoimmille ryhmille. Ammattikuljettajille suunnatuista elämäntapamuutosinterventiosta kaivataan tulevaisuudessa lisää tutkimusta. Interventiassa voitaisiin jatkossa keskittyä myös huomioimaan työn organisaatiotason haasteita, ja näihin vaikutusmahdollisuuksia. Tutkielman tulokset osoittivat, että kuljettajat kokevat useita työn organisointiin, mutta myös työn yleisiin olosuhteisiin liittyviä tekijöitä, jotka estävät heitä omaksumasta terveellisempiä elämäntapoja. Organisaatiotasolle suuntautuvaa tutkimusta kaivataan, sillä työn organisoinnin esteisiin ei pystytä yksilön käyttäytymiseen pohjautuvalla elämäntapamuutosinterventiolla vaikuttamaan. Interventioon osallistuminen kuitenkin osoitti, että kuljettajilla on myös mahdollista sovittaa terveelliset elämäntavat osaksi heidän kiireistä ja hektistä arkeansa. Tulevaisuuden interventiotutkimuksissa tärkeää olisi myös suuremmat otokoot sekä intervention päättymisen jälkeinen seuranta-aika, jolloin voitaisiin tehdä yleistettävämpiä päätelmiä.

## LÄHTEET

- Apostolopoulos, Y., Lemke, M., Sönmez, A. & Hege, A. 2016. The Obesogenic Environment of Commercial Trucking: A Worksite Environmental Audit and Implications for Systems-Based Interventions. *American Journal of Health Education* 47 (2), 85–93.
- Apostolopoulos, Y., Shattel, M.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.
- Apostolopoulos, Y., Sönmez, S., Shattel, M., Haldeman, L., Strack, R. & Jones, V. 2011. Barriers to Truck Drivers' Healthy Eating: Environmental Influences and Health Promotion Strategies. *Journal of Workplace Behavioral Health* 26 (2), 122–143.
- Appelqvist-Schmidlechner, K., Tuisku, K., Tamminen, N., Nordling, E. & Solin, P. 2016. Mitä on positiivinen mielenterveys ja kuinka sitä mitataan? *Suomen Lääkärilehti* 24. 1759–1764.
- Autoliikenteen työnantajaliitto Ry 2020a. Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja. Viitattu 23.09.2020. <http://www.kuljetusala.com/fin/ammattit/tavaraliikenne/yhdistelmaajoneuvonkuljettaja>
- Autoliikenteen työnantajaliitto Ry 2020b. Suomi elää pyörillä. Viitattu 23.09.2020. <https://alt.fi/suomi-elaa-pyorilla/>
- Boeijinga, A., Hoekenb, H. & Sandersa, J. 2016. Health promotion in the trucking setting: Understanding Dutch truck drivers' road to healthy lifestyle changes. *Work* 55 (2), 385–397.
- Caddick, N., Varela-Mato, V., Nimmo, M.A., Clemes, S., Yates, T. & King, J.A. 2017. Understanding the health of lorry drivers in context: A critical discourse analysis. *Health* 21 (1), 38–56.
- Chung, Y-S. & Wong, J.T. 2011. Developing effective professional bus driver health programs: An investigation of self-rated health. *Accident Analysis & Prevention* 43 (6), 2093–2103.
- Crizzle, A.M., Bigelow, P., Adams, D., Gooderham, S., Myers, A.M. & Thiffault, P. 2017. Health and wellness of long-haul truck and bus drivers: A systematic literature review and directions for future research. *Journal of Transport & Health* 7, 90–109.



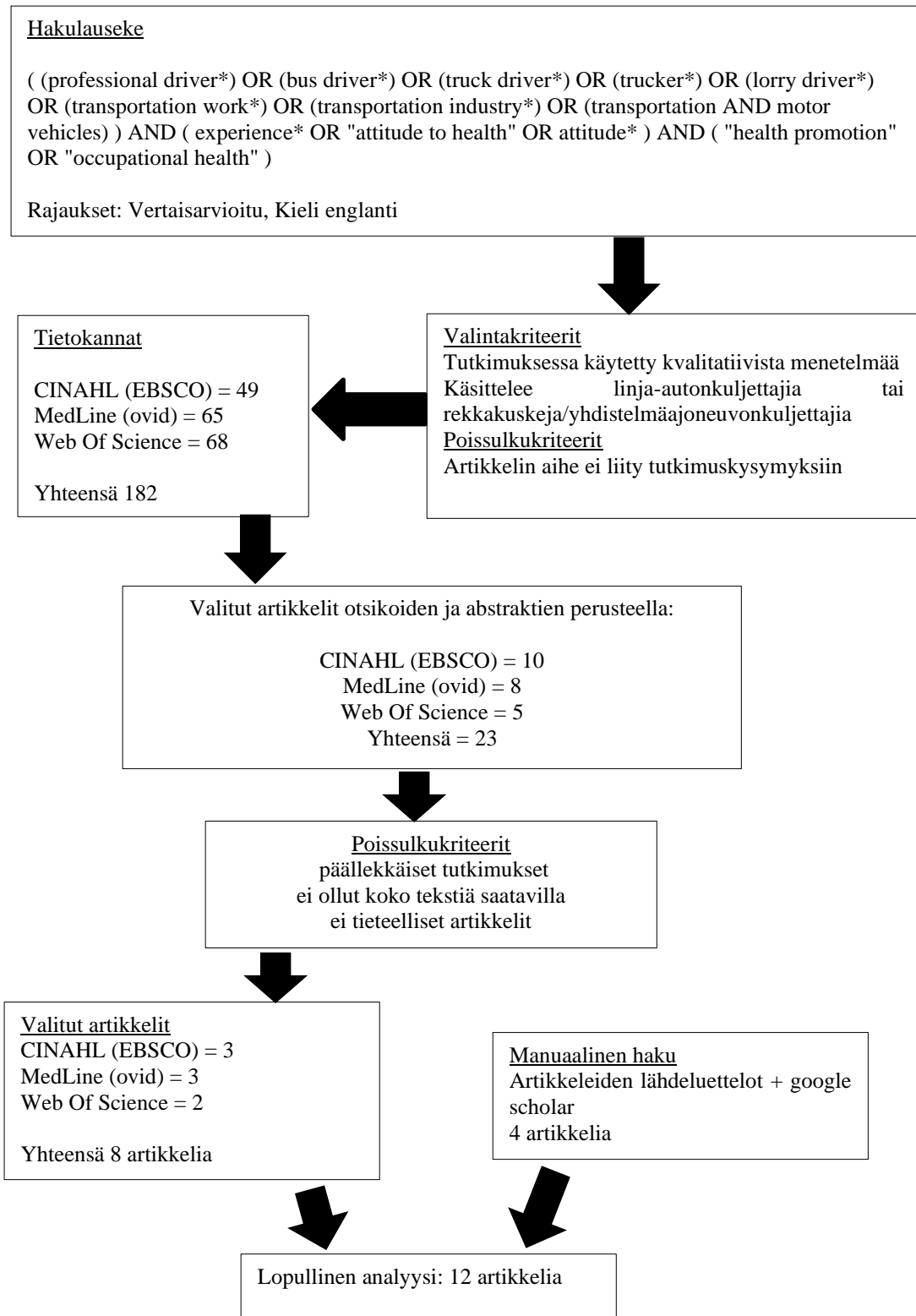
- Dabr, A.M.A., Firwana, B., Cowl, C.T., Steinkraus, L.W., Prokop, L.J. & Murad, M.H. 2014. Health assessment of commercial drivers: a meta-narrative systematic review. *BMJ Open* 4 (3): doi: 10.1136/bmjopen-2013-003434.
- Das, B.M., Petruzzello, S.J. & Ryan, K.E. 2014. Development of a Logic Model for a Physical Activity – Based Employee Wellness Program for Mass Transit Workers. *Preventing Chronic Disease* 11: doi: 10.5888/pcd11.140124.
- Davidović, J., Pešić, D. & Antić, B. 2018. Professional drivers' fatigue as a problem of the modern era. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 55, 199-209.
- Dhar, R.J. 2008. Quality of Work Life: A Study of Municipal Corporation Bus Drivers. *International Journal of Indian Culture and Business Management* 1 (5), 251–273.
- Emdad, R., Belkic, K., Theorell, T. & Cizinsky, S. 1998. What Prevents Professional Drivers from Following Physicians' Cardiologic Advice? *Psychotherapy And Psychosomatics* 67, 226–240.
- Garbarino, S., Guglielmi, O., Sannita, W.G., Magnavita, N. & Lanteri, P. 2018. Sleep and Mental Health in Truck Drivers: Descriptive Review of the Current Evidence and Proposal of Strategies for Primary Prevention. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 15 (9): doi:10.3390/ijerph15091852.
- Gill, P.E. & Wijk, K. 2004. Case study of a healthy eating intervention for Swedish lorry drivers. *Health Education Research* 19 (3), 306–315.
- Gorczyński, P.F., Edmunds, S. & Lowry, R. 2019. Enhancing physical activity knowledge exchange strategies for Canadian long-haul truck drivers. *International Journal of Workplace Health Management* 13 (2), 139–152.
- Greenfield, R., Busink, E., Wong, C.P., Riboli-Sasco, E., Greenfield, G., Majeed, A., Car, J. & Wark, P.A. 2016. Truck drivers' perceptions on wearable devices and health promotion: a qualitative study. *BMC Public Health* 16: doi 10.1186/s12889-016-3323-3.
- Hedberg, G. E., Wikström-Frisén, L. & Janlert, U. 1998. Comparison between two programmes for reducing the levels of risk indicators of heart diseases among male professional drivers. *Occupational and Environmental Medicine* 55, 554–561.
- Hege, A., Lemke, M.K., Apostolopoulos, Y., Perko, M., Sönmez, S. & Strack, R. 2017. US long-haul truck driver work organization and the association with cardiometabolic disease risk. *Archives of Environmental & Occupational Health* 72 (5), 303–310.

- Hege, A., Lemke, M.K., Apostolopoulos, Y. & Sönmez, S. 2019. The Impact of Work Organization, Job Stress, and Sleep on the Health Behaviors and Outcomes of U.S. Long-Haul Truck Drivers. *Health Education & Behavior* 46 (4), 626–636.
- Iseland, T., Johansson, E., Skoog, S. & Dåderman, A.M. 2018. An exploratory study of long-haul truck drivers' secondary tasks and reasons for performing them. *Accident Analysis and Prevention* 117, 154–163.
- Jeehee, P., Lee, M., Ock, M., Park, G., Yang, D., Park, J. & Kim, Y. 2020. Bus Workers' Experiences with and Perceptions of a Health Promotion Program: A Qualitative Study Using a Focus Group Discussion. *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17 (6): doi: 10.3390/ijerph17061992.
- Kasila, K. 2018. LTKS004 Kvalitatiivisten tutkimusmenetelmien syventäminen. 1 Luento, 31.10.2018. Jyväskylän yliopisto. Luentomateriaalit.
- Kmet, L.M., Lee, R.C. & Cook, L.S. 2004. Standard Quality Assessment Criteria for Evaluating Primary Research Papers from a Variety of Fields. Alberta Heritage Foundation for Medical Research.
- Krishnamoorthy, Y., Sarveswaran, G. & Sakthivel, M. 2020. Prevalence of hypertension among professional drivers: Evidence from 2000 to 2017—A systematic review and meta-analysis. *Journal of Postgraduate Medicine* 66 (2), 81–89.
- Kärmeniemi, P., Laitinen, J., Latvala, J., Olkkonen, S., Sainio, M. & Ylä-Outinen, A. 2009. Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Työterveyslaitos. Helsinki: Painotalo tt-urex Oy.
- Kärmeniemi, P., Reiman, A., Nyberg, M., Lindström, K., Nevala, N. & Väyrynen, S. 2012. Ammattikuljettajan työhyvinvointi – turvallinen ja ergonominen työpäivä. Työterveyslaitos. Viitattu 03.05.2020 ISBN 978-952-261-250-2.
- Lemke, M. & Apostolopoulos, Y. 2015. Health and Wellness Programs for Commercial Motor-Vehicle Drivers: Organizational Assessment and New Research Directions. *Workplace Health & Safety* 63 (2), 71–80.
- Mabry, J.E., Hosig, K., Hanowski, R., Zedalis, D., Gregg, J. & Herbert, W.G. 2016. Prevalence of metabolic syndrome in commercial truck drivers: A review. *Journal of Transport & Health* 3 (3), 413–421.
- Manka, M-L. & Manka, M. 2016. Työhyvinvointi. Helsinki: Talentum Pro.

- Mauno, S., Huhtala, M. & Kinnunen, U. 2017. Työn laadulliset kuormitustekijät. Teoksessa A. Mäkikangas, S. Mauno & T. Feldt (toim.) *Tykkää työstä: työhyvinvoinnin psykologiset perusteet*. Jyväskylä: PS-Kustannus.
- McDonough, B., Howard, M., Angeles, R., Dolovich, L., Marzanek-Lefebvre, F., Riva, J.J. & Laryea, S. 2014. Lone workers attitudes towards their health: views of Ontario truck drivers and their managers. *BMC Research Notes* 7 (1): doi:10.1186/1756-0500-7-297.
- Mullane, S.L., Connolly, D. & Buman, M.P. 2019. The Perceived Value of Reducing Sedentary Behavior in the Truck Driving Population. *Frontiers in Public Health* 7: doi: 10.3389/fpubh.2019.00214.
- Naug, H.L., Colson, N.J., Kundur, A., Kumar, A.S., Tucakovic, L., Roberts, M. & Singh I. 2016. Occupational Health and Metabolic Risk Factors: A Pilot Intervention for Transport Workers. *International Journal of Occupational Medicine and Environmental Health* 29 (4), 573–584.
- Ng, M.K., Yousufa, B., Bifelowa, P.L. & Eerda, D. van. 2015. Effectiveness of health promotion programmes for truck drivers: A systematic review. *Health Education Journal* 74 (3), 270–286.
- Olson, R., Wipfli, B., Thompson, S.V., Elliot, D.L., Anger, W.K., Bodner, T., Hammer, L.B. & Perrin, N.A. 2016. Weight Control Intervention for Truck Drivers: The SHIFT Randomized Controlled Trial, United States. *American Journal of Public Health* 106 (9), 1698–1706.
- Passey, D., Robbins, R., Hegmann, K., Ott, U., Thiese, M., Garg, A., Kinney, A. & Murtaugh, M. 2014. Long haul truck drivers' views on the barriers and facilitators to healthy eating and physical activity: A qualitative study. *International Journal of Workplace Health Management* 7, 121–135.
- Puhkala, J., Kukkonen-Harjula, K., Aittasalo, M., Mansikkamäki, K., Partinen, M., Hublin, C., Kärmeniemi, P., Sallinen, M., Olkkonen, S., Tokola, K., Ojala, A., Nygård, C-H. & Fogelholm, M. 2016. Lifestyle counseling in overweight truck and bus drivers - Effects on dietary patterns and physical activity. *Preventive Medicine Reports* 4, 435–440.
- Sendall, M.C., McCosker, L.K., Crane, P., Rowland, B., Fleming, M. & Biggs, H.C. 2018. Using Facebook for Health Promotion in “Hard-to-Reach” Truck Drivers: Qualitative Analysis. *Journal Of Medical Internet Research* 20 (11): doi:10.2196/jmir.9689.

- Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskus 2005. Työhyvinvointitutkimus Suomessa ja sen painoalueet terveyden ja turvallisuuden näkökulmasta. Sosiaali- ja terveystieteiden tutkimuskeskuksen selvityksiä 2005:25. Viitattu 05.05.2020. ISBN 952-00-1779-8.
- Tse, J.L.M., Flin, R. & Mearns, K. 2006. Bus driver well-being review: 50 years of research. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 9 (2), 89–114.
- Tuomi, J. & Sarajarvi, A. 2018. Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Kustannusosakeyhtiö Tammi.
- Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2012. Hyvä tieteellinen käytäntö ja sen loukkausepäilyjen käsitteleminen Suomessa. Viitattu 09.10.2020. ISBN 978-952-5995-07-7
- Työterveyslaitos 2020a. Maantieliikenne. Viitattu 22.09.2020.  
<https://www.ttl.fi/maantieliikenne/>
- Työterveyslaitos 2020b. Työhyvinvointi. Viitattu 25.9.2020.  
<https://www.ttl.fi/tyoyhteiso/tyohyvinvointi/>
- Useche, S.A., Ortiz, V.G. & Cendales, B.E. 2017. Stress-related psychosocial factors at work, fatigue, and risky driving behavior in bus rapid transport (BRT) drivers. *Accident Analysis and Prevention* 104, 106–114.
- Useche, S.A., Cendales, B., Montoro, L. & Esteban, C. 2018. Work stress and health problems of professional drivers: a hazardous formula for their safety outcomes. *PeerJ* 6: doi:10.7717/peerj.6249.
- Varela-Mato, V., Caddick, N., King, J.A., Yates, T., Stensel, D.J., Nimmo, M.A. & Clemes, S.A. 2018. A Structured Health Intervention for Truckers (SHIFT) - A Process Evaluation of a Pilot Health Intervention in a Transport Company. *Journal of Occupational and Environmental Medicine* 60 (4), 377–385.
- Wipfli, B., Olson, R. & Koren, M. 2010. Weight Loss Maintenance Among SHIFT Pilot Study Participants 30-Months Post-Intervention. *Journal of Occupational and Environmental Medicine* 55 (1), 1–3.

## Liite 1. Systemaattisen tiedonhaun kuvaus



Liite 2. Systemaattisen tiedonhaun perusteella löydetty tutkimukset

| Viite            | Maa/osallistujat                               | Tutkimuksen tarkoitus   | Aineiston keruu/metodit                           | Tutkimuksen tulos   | Laadun arviointi |
|------------------|--|---|---|---|------------------|
| Boeijinga 2016   | ym. Alankomaat n=20<br>Rekkakuskit             | Kuljettajien näkemykset terveydestä ja elämäntapateemoista. Ymmärtää haasteita, joita he kohtaavat matkalla terveellisempään elämään              | Teemahaastattelut kasvotusten, havainnointi (n=7) | Kuljettajat haluavat parantaa elämäntapojaan, mutta heidän mielikuvansa terveellisestä elämästä on epäselkeitä. Usein he vähättelevät omia terveysriskejä. Esteet töissä ja vapaa-ajalla estää aikomuksen muuttumisen elämäntapamuutokseksi.  | **               |
| Caddick ym. 2017 | UK n=24 rekkakuskaa                            | Ymmärtää rekkakuskiin terveysongelmia laajemmasta sosiaalisesta ja kulttuurisesta kontekstista (osallistuneet SHIFT interventioon)                | Kohderyhmät, haastattelut, havainnointi           | Dominantti diskurssi sekä subjektipositio muovaavat kuljettajien terveyden ja elämäntapojen rakentumista. Sosiaaliset rakenteet rajoittivat kuljettajien terveellistä elämää. Kuljettajat omaksuivat ”keskiverto miehen” aseman, jolla he suojelevat henk.kohtaista ja maskuliinista terveysstatustansa → tällä oikeutettiin terveellisten elämäntapojen hylkääminen, jotka koettiin myös epäolennaisina huomioiden työn asettamat rajoitteet | **               |
| Das ym. 2014     | n=31 bussikuskit + muu kuljetusalan henkilöstö | Kehittää fyys. aktiivisuuden looginen malli perustuen kuljetusalan työntekijöille suunnattuun hyvinvointi ohjelmaan (osallistuneet interventioon) | Kohderyhmille syvähaastattelut                    | Muutokset kognitiivisissa prosesseissa (mielenkiinto terveyttä kohtaan kasvanut, ymmärrys fyys.akt. hyödyistä, ongelmanratkaisutaitojen kehittyminen ylittää esteet fyys.aktiivisuudelle, fyys. aktiivisuuden tietoisuuden lisääminen jokapäiväisessä elämässä), käyttäytymisessä (sos. tuen hyödyntäminen fyys. aktiivisuuden ylläpitämisessä), fyysisessä sekä psyykkisessä terveydessä.  | *                |
| Emdad ym. 1998   | Ruotsi n=69<br>Ammattikuljettajat              | Kuljettajien näkemyksiä siitä, kuinka parantaa omaa terveyttä, työympäristöä sekä kuljetusalan haasteet (osallistuneet interventioon)             | Avoimet kysymykset                                | Tärkeintä olisi keskittyä työympäristön muutoksiin: työpäivät ovat epäsäännöllisiä ja liian pitkiä. Myös työn ergonomiset tekijät ja aikapaineet.   | *                |

| Viite               | Maa/osallistujat                             | Tutkimuksen tarkoitus   | Aineiston keruu/menetelmät         | Tutkimuksen tulos  | Laadun arviointi |
|---------------------|--|---|------------------------------------|--|------------------|
| Gorczynski ym. 2019 | Kanada<br>n=12<br>Rekkakuskit                | Minkälaisia esteitä kuljettajilla on vastaanottaa ja noudattaa fyys. aktiivisuuteen liittyvää tietoa ja kuinka tämä tieto tulisi heille tarjota, jotta esteistä päästäisiin yli | Teemahaastattelut                  | Työympäristössä vallitsee kulttuuri, jossa ei tiedetä fyys.aktiivisuuden tärkeydestä ja sen vaikutuksesta terveyteen. Kiire, stressi ja väsymys ovat esteitä sitoutumiselle. Tieto liian yleistä, jotta voisi tehdä muutoksia. Henkilökohtainen ja saatavissa oleva tieto tulisi tarjota monin keinoin työnantajan toimesta (liittyen työterveyteen) | **               |
| Greenfield ym. 2016 | UK<br>n=34<br>Rekkakuskit                    | Kuljettajien kokemukset terveysteknologisten laitteiden käytöstä (yksilön terveyskäyttämisen/fyys. aktiivisuuden seuranta) osana terveyden edistämisen ohjelmaa                 | Kohderyhmille teemahaastattelut    | Tietoisuus elintapojen epäterveellisyydestä ja vaikutuksista, halu muuttaa elintapoja. Kokemus että epäterv. elintavat väistämätön osa ammattia, muutos aikomukset ei linjassa työn kanssa. Halukkuus kuitenkin hyödyntää teknologiaa sairauksien ehkäisyssä   | **               |
| Jeehee ym. 2020     | Etelä-Korea<br>n=9<br>Linja-autonkuljettajat | Kuljettajien kokemukset, näkemykset ja osallistumisen syyt interventioon. Arvioida myös ohjelman vahvuudet/heikkoudet (osallistuneet interventioon)                             | Teemoitetut kohderyhmä keskustelut | Neljä teemaa: haasteet linja-autonkuljettajien terveydenhoidolle, positiiviset kokemukset terveyden edistämisen ohjelmasta, tyytyväisyys ja muutokset ohjelmaan osallistumisen jälkeen, terveyden edistämisen ohjelman ehdotetut parannukset   | **               |
| McDonough ym. 2014  | Kanada<br>n=16 kuljettajaa<br>n=10 johtajaa  | Kuljettajien ja heidän johtajien kokemukset elämäntapoihin liittyvistä ongelmista, terveydestä ja sairauksien riskitekijöistä   | Teemahaastattelut                  | Pääteemat liittyivät stressiin, työpaikkaan, kommunikointiin, elämäntapoihin, ajamisen kulttuuriin, perheeseen ja huoleen uupumuksesta. Tutkittavat tietoisia ammatin terveysriskeistä mutta heillä on haasteita luoda ammatista enemmän terveellisiä elämäntapoja tukeva.   | *                |

| Viite                | Maa/osallistujat                              | Tutkimuksen tarkoitus   | Aineiston keruu/metodit   | Tutkimuksen tulos   | Laadun arviointi |
|----------------------|---|---|---|---|------------------|
| Mullane 2019         | ym. USA<br>n=7 rekkakuskia<br>n=3 johtajaa    | Tutkia kokemuksia istumisesta terveyden riskitekijänä rekkakuskeilla  | Kohderyhmät, teemahaastattelut  | Kuljettajat ja johtajat eivät koe istumista niin suurena riskitekijänä; heidän mielestään ruokavalio ja liikunta on tärkeämmässä roolissa terveyden kannalta  | *                |
| Passey ym. 2014      | USA<br>n=30 rekkakuskia                       | Kuljettajien näkemykset ruokavaliosta, fyysisestä aktiivisuudesta ja terveydenhoitoon pääsystä (intervention kehittämisen tueksi)                       | Kohderyhmä keskustelut (8-10 kuljettajaa/keskustelu)                                | Kuljettajat toivovat parempaa terveyttä, mutta tietoisuus on esteenä: tietävät terveellisistä ruokavaihtoehdoista, mutta ei tietoa riittävästä energian saannista tai terveellisestä painosta. Työ aiheuttaa monia haasteita terveelliselle ruokailulle ja fyysiselle aktiivisuudelle. Kuljettajat ehdottivat keinoja parantaa ruokavaliotaan sekä fyys. aktiivisuutta. | **               |
| Sendall ym. 2018     | Australia<br>n=30 rekkakuskia<br>n=5 johtajaa | Arvioida sosiaalisessa mediassa toteutetun intervention toimivuutta rekkakuskeilla (kuljettajien mielipiteet, sitoutuminen, tyytyväisyys interventioon) | Teemahaastattelut, kohderyhmä keskustelut, havainnointi                             | Johtajat tyytyväisiä intervention. Kuljettajat eivät kovin sitoutuneita interventioon, koska: kokivat olevansa väärän ikäisiä/ei taitoja käyttää somea, älypuhelimet ovat kalliita, somen käyttöä ei liity työhön sekä työpaikoilla on ”ei facebookia” käytäntöjä   | **               |
| Varela-Mato ym. 2018 | UK<br>n=16<br>Rekkakuskit<br>n=4<br>Johtajat  | Selvittää kuljettajien kokemuksia strukturoidusta terveysinterventiosta rekkakuskeille (SHIFT) ja sen kelpoisuudesta (osallistuneet interventioon)      | Raporttihaastattelut, kohderyhmät, yksilöhaastattelut, havainnointi ja reflektointi | Interventio koettiin merkityksellisenä ja kuljettajat hyväksyivät sen. Intervention avulla he saivat tietoa liittyen juuri heidän terveyteensä ja tarpeisiin, pitkälle kantavia vinkkejä ja tekniikoita, joka auttoi heitä tiedostamaan terveysongelmia ja tekemään muutoksia arkeen  | **               |

Laadun arviointi Kmet ym. 2004. \*\*hyvä laatu \*heikompi laatu

\*pisteet  $\leq 0.75$  / 1 (pisteet 0,55-0,75)

\*\*pisteet  $> 0.75$  / 1 (pisteet 0,75-0,95)



### Liite 3. Suostumuslomake

Hei kuljetusalan ammattilaiset!

Suoritan Jyväskylän yliopistossa terveystieteiden maisterivaiheen opintoja Liikuntatieteellisessä tiedekunnassa, ja tällä hetkellä olen kirjoittamassa Pro Gradu – tutkielmaani osana Liikkuva työpaikka 2019 – pilottia. Tutkielmani tarkoitus on tuottaa uutta tietoa teidän kuljetusalan ammattilaisten psyykkisen, eli mielen hyvinvoinnin kokemuksista suhteessa tekemäänne työhönne sekä Liikkuva työpaikka –elintapaohjaukseen.

Graduani varten toteutan lyhyen kyselyn sekä yksilöhaastattelut liittyen mielen hyvinvointiin. Kysely sekä haastattelut toteutetaan kaksi kertaa; elintapaohjauksen alussa, sekä sen päätyttyä. Kyselyn täyttämiseen menee n. 5 minuuttia, ja tämä toimii pohjana hyvinvoinnin kokemuksille. Yksilöhaastatteluilla pyrin syventämään tietoa teidän hyvinvoinnin kokemuksista. Molemmat näistä toteutetaan yhteisten tapaamispäivien yhteydessä maaliskuussa, sekä ohjauksen päätyttyä elo-syyskuussa. Haastattelun kesto on noin 15 minuuttia per haastateltava, ja haastattelut nauhoitetaan tulosten raportointia varten. Gradussani hyödynnetään myös muuta Liikkuva työpaikka – pilotin aikana kerättyä aineistoa hyvinvoinnin kokonaiskuvan saavuttamiseksi.

Tutkielmaani hyödynnettäviä aineistoja ja tuloksia käsitellään koko prosessin ajan luottamuksellisesti, ja kerätyt aineistot hävitetään raportoinnin valmistuttua tietoturvallisesti ja asianmukaisesti. Tulokset raportoidaan siten, ettei osallistujien henkilöllisyyttä voida missään vaiheessa niistä tunnistaa. Tutkielmaan osallistuminen on vapaaehtoista, ja osallistumisesta voi kieltäytyä missä tahansa vaiheessa. Vastaan mielelläni myös mahdollisiin lisäkysymyksiin. Kiitos yhteistyöstä!

Suostumus osallistumisesta

Aika ja paikka: \_\_\_\_\_

Allekirjoitus: \_\_\_\_\_

Nimenselvennys: \_\_\_\_\_

Keväisin terveisin Ninni Kovalainen (Terveystieteiden kandidaatti),

[ninni.j.kovalainen@student.jyu.fi](mailto:ninni.j.kovalainen@student.jyu.fi)

Liite 4. Mielenhyvinvoinnin kysely

**The Warwick-Edinburgh Mental Well-being Scale (WEMWBS)**

**Alla on esitetty joitakin väittämiä tunteista ja ajatuksista. Merkitse jokaisen väittämän kohdalla rasti siihen ruutuun, mikä parhaiten kuvaa kokemuksiasi viimeisen kahden viikon aikana.**

| <b>VÄITTÄMÄT</b>   | <b>En koskaan</b> | <b>Harvoin</b> | <b>Silloin tällöin</b> | <b>Usein</b> | <b>Koko ajan</b> |
|--|-------------------|----------------|------------------------|--------------|------------------|
| Olen tuntenut itseni toiveikkaaksi tulevaisuuden suhteen | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen tuntenut itseni hyödylliseksi                       | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen tuntenut itseni rentoutuneeksi                      | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen ollut kiinnostunut muista ihmisistä                 | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Minulla on ollut paljon energiaa                         | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen käsitellyt ongelmia hyvin                           | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen ajatellut selkeästi                                 | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen ollut tyytyväinen itseeni                           | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen tuntenut läheisyyttä toisiin ihmisiin               | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen tuntenut oloni itsevarmaksi                         | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen kyennyt tekemään omia päätöksiä asioista            | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Minusta on tuntunut, että minua rakastetaan              | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen ollut kiinnostunut uusista asioista                 | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |
| Olen ollut hyvällä tuulella                              | 1                 | 2              | 3                      | 4            | 5                |

“Warwick Edinburgh Mental Well-Being Scale (WEMWBS)

© NHS Health Scotland, University of Warwick and University of Edinburgh, 2006,

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, 2015, all rights reserved.”

Liite 5. Haastattelurunko 1.

LIIKKUVA TYÖPAIKKA 2019 - KULJETUSALAN AMMATTILAISTEN  
NÄKEMYKSIÄ/KOKEMUKSIA (HAASTATTELUT: 15MIN / HENKILÖ!)

---

Nimi

Ikä

**Ammatti**

Oletko töissä tällä hetkellä?

Kuvaile (lyhyesti) työtäsi? (*Minkälaista työtä on? Esim. tyypillinen työpäivä?*)

Kuinka monta vuotta olet ollut kuljetusalalla töissä?

Kuinka kauan nykyisessä työssä?

Mitä ajoneuvoa kuljetat tällä hetkellä?

Minkälaisia työvuoroja teet? *Vuorotyötä?*

Miten olet päättänyt kuljetusalan töihin?

**Liikkuva työpaikka - ohjelma**

Miksi päätit lähteä Liikkuva työpaikka -ohjelmaan mukaan?

Minkälaisia odotuksia sinulla on tälle elintapamuutos -ohjelmalle? (*Mitä odostat ohjelmalta?*)

Minkälaisia tavoitteita sinulla on elintapamuutosta koskien?

**Positiivinen mielenterveys töissä**

Minkälaisella mielellä lähdet yleensä töihin? (*Minkälainen fiilis on yleensä töihin lähtiessä?*)

Mistä asioista erityisesti pidät tai nautit työssäsi? (*Mitkä asiat saavat sinut hyvälle tuulelle töissä?*)

**Hyvä toimintakyky (energisyys, selkeä ajattelu, itsensä hyväksyminen, itsensä kehittäminen, pystyvyys, autonomia)**

Mitkä/minkälaiset taidot ovat sinun mielestä OLENNAISIA, että onnistut/pärjääät kuljetusalan töissä?

Minkälaisia haasteita tässä sinun työssäsi on? (*Onko työssä tullut vastaan haastavia tilanteita?*)

Miten selviät haastavista työtilanteista? (*Minkälaisilla keinoilla olet selvinnyt?*)

Mistä saat voimaa/energiaa työpäivään? (*Onko jotain tiettyjä asioita jotka auttavat sinua jaksamaan töissä?*)

Pystytkö yleensä keskittymään työhösi?

Mitkä tekijät tai asiat vaikuttavat tähän työhön keskittymiseen?

**Tyydyttävät sosiaaliset suhteet** (läheisyys/kiinnostus muihin ihmisiin)

Kuvaile työyhteisöäsi missä työskentelet (työkaverit/esimiehet)?

Minkälainen ilmapiiri työyhteisössä on?

**Positiiviset tunteet** (toiveikkuus, rentoutuminen, ilo)

Mikä sinulle on tärkeintä työssäsi? (*Mikä motivoi?*)

Mitä toivoisit/haluaisit työltäsi tulevaisuudessa?

*Oletko tyytyväinen tähän tämän hetkiseen elämäntilanteesi?*

*Onko vielä jotain aiheeseen liittyviä ajatuksia mitä haluat sanoa?*

**KIITOS HAASTATTELUSTA JA AJASTASI!**

Liite 6. Haastattelurunko 2.

LIIKKUVA TYÖPAIKKA 2019 - KULJETUSALAN AMMATTILAISTEN  
NÄKEMYKSIÄ/KOKEMUKSIA/MERKITYKSIÄ (HAASTATTELUT: 15MIN/HLÖ)

---

**Nimi**

**Ikä**

**Ammatti**

Oletko töissä tällä hetkellä?

Samassa työssä kuin maaliskuussa?

Jos eri, mitä kuljettaa, minkälaista työvuoroa?

Minkälaiset fiilikset / tuntemukset / tunnelmat nyt kun elintapamuutosohjelma on tulossa tiensä päähän?

Mikä sinulle oli merkittävintä elintapamuutosohjelmassa?

Ovatko ohjelmalle asetetut odotukset / tavoitteet täyttyneet?

Oletko pystynyt tekemään sellaisia valintoja ja muutoksia, joita olet halunnutkin tehdä?

Kuinka olet pystynyt toteuttamaan elintapamuutosta työympäristössä?

Entä kotona?

Onko ollut joitain tekijöitä, jotka olisivat rajoittaneet töissä/kotona elintapamuutoksen toteuttamista?

Kuinka sinun perhe/ystävät/kollegat ovat reagoineet tähän sinun elintapamuutokseen?

Oletko saanut tukea/kannustusta perheeltä, ystäviltä, kollegoilta?

Minkälaisia tavoitteita olet asettanut itsellesi jatkoa ajatellen?

**Mielenhyvinvointi + työ/vapaa-aika**

Minkälaisella mielellä nykyään lähdet töihin?

Mistä asioista nykyään nautit työssäsi / Minkälaiset asiat saavat sinut nykyään hyvälle tuulelle töissä?

**Hyvä toimintakyky (energisyys, selkeä ajattelu, itsensä hyväksyminen, itsensä kehittäminen, pystyvyys, autonomia)**

Mistä saat voimaa/energiaa nykyään työpäivään / Minkälaiset asiat auttavat nykyään jaksamaan töissä?

Viime kerralla puhuttiin työn haasteista.. Miten koet selviäväsi nykyään näiden työn haasteiden parissa?

Oletko havainnut jonkinlaisia muutoksia kokemassasi mielialassa työpäivien aikana? (Miten jaksat henkisesti töissä?)

Minkälainen mieli sinulla on nykyään työpäivän jälkeen?

Onko energiaa vapaa-ajan harrastuksille/toimille?

Koetko jaksavasi paremmin kuin ennen?

Mihin asioihin olet tyytyväinen tällä hetkellä työssäsi/vapaa-ajallasi?

Onko jotain missä haluaisit vielä kehittyä työssäsi?

**Tyydyttävät sosiaaliset suhteet (läheisyys/kiinnostus muihin ihmisiin)**

Puhuttiin viimeksi työyhteisöstäsi/työilmapiiristä.. Minkälainen merkitys tällä työyhteisöllä/työilmapiirillä on sinun mielialaasi töissä?

**Yleistä**

Miten elintapamuutosohjelma on vaikuttanut (mielen) hyvinvointiisi työssä?

Minkälainen merkitys ravinnolla, liikunnalla ja levolla on tällä hetkellä työssä jaksamiseesi/(mielen) hyvinvointiisi?

**Positiiviset tunteet (toiveikkuus, rentoutuminen, ilo)**

Minkälaisia tavoitteita sinulla on tulevaisuudelle töissä/yleisesti?

Oletko tyytyväinen tähän tämänhetkiseen elämäntilanteesi töissä/yleisesti?

Mitä sinulle jäi tästä elintapamuutosohjelmasta päällimmäisenä mieleen/kotiin viemiseksi tulevaisuutta ajatellen?

Mikä oli hyvää/huonoa/kehitysideoita?

Voisitko suositella elintapamuutosohjelmaa muillekin kollegoille?

Miten aiot jatkaa tästä eteenpäin?

*Onko vielä jotain aiheeseen liittyviä ajatuksia mitä haluat sanoa?*

**KIITOS HAASTATTELUSTA JA AJASTASI!**

## Liite 7. Sisällönanalyysien analyysikehykset

### 1. haastatteluiden analyysikehys

#### **TYÖSSÄ JAKSAMISTA EDISTÄVÄT TEKIJÄT**

##### **Jaksamisen voimavarat kuljetustyössä**

Työn sosiaalisista suhteista voimaa työpäiviin  
Töihin keskittyminen ei vaadi suuria ponnisteluja

Vapaa-ajan tekemisestä voimaa työpäiviin

Kuljettajan työstä nauttiminen

Työn onnistumisen kokemuksista ja haasteista voimaa työpäiviin

Työ on helppoa

Työssä nautitaan sen tuomasta vapaudesta

Läheisistä ihmissuhteista voimaa työpäiviin

Oikeanlaisesta ruokarytmistä voimaa työpäiviin

Työ on itsenäistä

Liikkumisesta voimaa työpäiviin

Unesta ja levosta voimaa työpäiviin

##### **Tärkeimmät taidot kuljettajan työssä pärjäämiseksi**

Töiden tekeminen kunnialla

Sosiaaliset taidot tärkeitä työssä

Töissä täytyy olla rauhallinen

##### **Kuljettajan työssä tärkeintä kuljettajille**

Työtä tehdään rahan takia

Työssä on tärkeää viihtyä

#### **TYÖSSÄ JAKSAMISTA ESTÄVÄT TEKIJÄT**

##### **Kuljetustyön kuormitustekijät**

Työ on fyysisesti raskasta

Työyhteisössä vallitsee epämurkava ilmapiiri

Työ ei tunnu aina mielekkäältä

Työ on psyykkisesti raskasta

YT-neuvottelut sekä kilpailutukset aiheuttavat epätietoisuutta

Töissä pitää olla jatkuvasti hereillä ja keskittyneenä

Epätyytyväisyys työhyvinvoinnin tasoon

Asiakkaat koetaan haastaviksi

Itseltään vaaditaan liikaa töissä

Työn sosiaaliset suhteet ovat vähentyneet

Työ on passiivista

Työruokailun toteuttaminen haasteellista

Kaluston toimivuus aiheuttaa haasteita

##### **Työajat kuljetusalalla koetaan haasteellisiksi**

Epäsäännöllinen vuorotyö haastavaa

Työpäivät pitkiä & vievät suuren osan arjen ajasta

Taukovälit venyvät liian pitkiksi

Ei vaikutusmahdollisuuksia koskien työvuoroja

Töissä on koko ajan kiire

Tietämättömyys tulevista työvuoroista

##### **Ympäristön aiheuttamat haasteet kuljetustyölle**

Talvikelit koetaan haastaviksi

Tienhoito on puutteellista

#### **INTERVENTIOON OSALLISTUMISEN MERKITYKSET JA TAVOITTEET**

##### **Omaehtaiset tavoitteet interventiolle**

Painon pudottaminen

Ruokavalion parantaminen

Oman olotilan parantaminen

Liikunnan kipinän löytäminen

Toimintakyvyn kohentaminen

Nukkumaan opetteleminen

Sairauksien ehkäiseminen

##### **Motivaatiotekijät interventioon osallistumiselle**

Aikaisempi liikunnallisuus sekä kevyempi paino motivaattorina

Interventio koettiin hyödylliseksi itselle

Oma fyysinen kunto on heikentynyt

Halu saada elämäntapamuutos aikaan

Interventiosta helpotusta kipuihin ja sairauksiin

Tyytymättömyys itseensä ja omaan oloonsa

Lähipiiri huolissaan tutkittavan kunnosta

### 2. haastatteluiden analyysikehys

#### **ESTEET ELÄMÄNTAPAMUUTOSTEN TOTEUTTAMISELLE**

##### **Muutosten käytännön toteuttamista hankaloittavat tekijät**

Vapaa-aika menee työstä palautumiseen

Työn sidonnaisuusajat esteenä muutoksille

Työruokailun toteuttaminen haasteellista



Sosiaalisen tuen puute muutosten toteuttamiselle

Epävarmuus omasta tulevaisuuden jaksamisesta

Intervention tapaamisten vähyys haasteena

Kelit haasteena muutosten toteuttamiselle

**Vastoinkäymiset muutosten toteuttamisessa**

Epäonnistumisen kokemukset muutoksia toteuttaessa ja pettymys omaan suoritukseensa

Sairastumiset ja loukkaantumiset esteenä

Minäpystyvyyden kyseenalaistaminen muutoksia toteuttaessa

Kivut esteenä muutoksille

**ELÄMÄNTAPAMUUTOSTA EDISTÄVÄT TEKIJÄT**

**Kohdattujen vastoinkäymisten kääntäminen voitoksi**

Minäpystyvyyden tunteiden vahvistuminen

Pienillä askelilla kohti muutoksen onnistumista

Selviytyminen sairauksista ja loukkaantumisista

Tyytyväisyys omaan muutossuoritukseen

Oman motivaation kehittyminen

Muutosten muuttuminen elämäntavoiksi

**Sosiaaliset voimavarat muutosten tukena**

Lähipiiristä tukea muutoksille

Interventioryhmältä tukea muutoksille

**Muutosten toteuttamista helpottavat ja motivoivat tekijät**

Apuvälineistä (oura+polarkello) apua muutosten toteuttamiseen

Ymmärrys unen, ravinnon ja liikunnan yhteisvaikutuksista

Konkreettisten muutosten huomaaminen itsessä

**INTERVENTION AVULLA TEHDYT ELÄMÄNTAPAMUUTOKSET**

**Muutoksista voimaa työhön**

Työssä jaksaminen on parantunut entiseen verrattuna

Muutosten yhdistäminen osaksi työn arkea on onnistunut

Viihtyvyys töissä on parantunut

**Fyysisyyden positiiviset muutokset kuljettajilla**

Liikunta tuo hyvää oloa

Paino on pudonnut

Fyysinen kunto on parantunut

Liikkuminen on lisääntynyt

**Positiiviset muutokset omassa yleisessä hyvinvoinnissa**

Oma jaksaminen on parantunut

Stressinhallinnan keinojen löytäminen

Levon merkityksen huomaaminen

Säännöllisen elämänrytmin löytäminen

**Ruokavalion positiiviset muutokset**

Ruokavalio muuttunut terveellisemmäksi

Mielitekojen hillitseminen on onnistunut

**TULEVAISUUDEN TAVOITTEET INTERVENTION JÄLKEEN**

**Tavoitteena saada intervention muutokset elämäntavoiksi**

Mahdollisuudet muutoksille myös intervention loputtua

Jo saavutettujen muutosten ylläpitäminen

Jo tapahtuneet muutokset motivaattorina tulevaisuuden muutosten jatkamiselle

**Kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin lisääminen tavoitteena**

Tavoitteena energiatasojen parantaminen

Tavoitteena liikunnan lisääminen entisestään

Tavoitteena ruokavalion parannukset

Tavoitteena työkyvyn ylläpitäminen

Tavoitteena painon pudottaminen

**TYÖSSÄ JAKSAMISTA EDISTÄVÄT TEKIJÄT**

**Jaksamisen voimavarat kuljetustyössä**

Työn sosiaalisista suhteista voimaa työpäiviin

Työhön tyytyväisyys edistää jaksamista

Työn onnistumisen kokemuksista ja haasteista voimaa työpäiviin

Työ on itsenäistä

Vapaa-ajan tekemisistä voimaa työpäiviin

Uusi kalusto motivaattorina työssä jaksamiselle

**Minäpystyvyyden kokemusten kertyminen kuljetustyössä**

Omalla positiivisella asennoitumisella voi vaikuttaa mielialaan

Työn koulutusmahdollisuudet motivoivat

**TYÖSSÄ JAKSAMISTA ESTÄVÄT TEKIJÄT**

**Kuljetustyön kuormitustekijät**

YT-neuvottelut sekä kilpailutukset aiheuttavat epätietoisuutta

Työn sosiaaliset suhteet ovat vähentyneet

Työ ei tunnu aina mielekkäältä

Työ on fyysisesti raskasta

Työ on passiivista

**Työaikojen haasteellisuus ja työn epävarmuus**

Epävarmuus tulevaisuuden töiden jatkumisesta

Työt vievät suuren osan arjen ajasta