

**This is a self-archived version of an original article. This version may differ from the original in pagination and typographic details.**

**Author(s):** Aho, Timo

**Title:** Rekkamiesten työn rytmihäiriöt

**Year:** 2015

**Version:** Published version

**Copyright:** ©  Sosiaalipoliittinen yhdistys, 2015

**Rights:** In Copyright

**Rights url:** <http://rightsstatements.org/page/InC/1.0/?language=en>

**Please cite the original version:**

Aho, T. (2015). Rekkamiesten työn rytmihäiriöt. Janus : sosiaalipolitiikan ja sosiaalityön tutkimuksen aikakauslehti, 23(3), 300-316.

# REKKAMIESTEN TYÖN RYTMIHÄIRIÖT

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

*timo.a.m.aho@jyu.fi*

*Janus* vol. 23 (3) 2015, 300–316

Janus

## Tiivistelmä

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

## JOHDANTO

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

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

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

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

Työn aikataulutuksesta ja kiireestä johtuvat hyvinvointivajeet eivät kuitenkaan kosketa vain rekkamiehiä, sillä aikataulupaineiden aiheuttamat jaksamisen haasteet jäsentävät työntekijöiden kokemuksia työelämästä yleisemminkin (esim. Ylijoki & Mäntylä 2003; Lehto & Sutela 2008, 69–76; Pääkkönen & Hanifi 2011; Hirvonen & Husso 2012). Rekkamiesten kokema väsymys

on nostattanut kuitenkin erityistä huolta, sillä raskaalla kalustolla liikkumisen, kiireen ja väsymyksen yhdistelmää pidetään vakavana liikenneturvallisuusriskinä (Radun 2009). Väsymyksen ja liikenneturvallisuusriskien suhde nousee esiin erityisesti kuljettajien työkykyä ja ajoterveyttä koskevassa keskustelussa (Laitinen 2007; Olkkonen 2007; Tervo & Neira 2008; Sallinen 2009; Laitinen ym. 2011), jossa kuljettajien terveydentilan ja elintapojen kohentaminen on kytketty osaksi laajempaa suomalaista liikenneturvallisuuspolitiikkaa (ks. Liikenne- ja viestintäministeriö 2012).

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

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

Artikkelin aluksi kuvaan rekkamiesten työtä kehystäviä aikarakenteita ja esittelen työni teoreettisia lähtökohdita tarkemmin. Tämän jälkeen etenen aineiston ja analyysitavan esittelyyn. Sen jälkeen siirryn analyysiin, jonka ensimmäisessä osassa tarkastelen rekkamiesten työn temporaalisuutta kahden päärytmin, *yhteiskunnan rytmin* ja *työn rytmin* välistä suhdetta kuvaamalla. Syvennän näiden rytmien välistä tarkastelua työn rytmiin kuuluvien alarytmien, *logistiikan rytmin* ja *juridisen rytmin* kautta. Analyysiluvun toisessa osassa työn temporaalisuutta lähestytään työn

rytmin sisältä käsin. Kuvaan työn intensiteetin rakentumista ja sen vaikutusta kuljettajien toimintaan. Lisäksi käsitelen juridisen rytmin ja logistiikan rytmin yhteentörmäyksistä aiheutuvia tilanteita kuljettajien kokemusten näkökulmasta. Pohdin artikkelin lopuksi tulosten relevanssia työn, ajan ja hyvinvoinnin välisten suhteiden kannalta.

#### KULJETUSALA RYTMIANALYYTTISESSÄ KEHYKSESSÄ

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

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

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

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

määrä ja intensiteetti lisääntyvät, kun kuljetusten suunnittelijalla on mahdollisuus seurata reaaliaikaisesti ajoneuvon sijaintia, kuormatilan täyttöastetta sekä määrätä ajoneuvolle paluu- ja täydennyskuormia (Kallberg ym. 2005).

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

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

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

Lainsäädännöstä johdettua kellokuria, logistisia työjärjestelyjä, ruuhkia sekä kuormille asetettuja purku- ja lastausaikatauluja voidaan pitää esimerkkeinä rekkakuskien työtä konstituovista lineaarisista rytmeistä. Niissä aika näyttäytyy normatiivisena ja niukkana hyödykkeenä, joka vaikuttaa kuljettajan työn tekemiseen, paikkaan, rytmiin ja intensiteettiin. Näiden rytmien toisteisuus ja ajoittuminen on sidoksissa myös luonnon sykliseen vuorokausikiertoon, jonka välityksellä ne muovaavat kuljettajien ruumiillisia, yksilöllisiä ja sosiaalisia toimintamahdollisuuksia niin työssä kuin sen ulkopuolisessa elämässä. Yhden työvuoron mittaista aikajaksoa voidaan tarkastella itsenäi-

senä rytmikiertona, samalla kun näiden rytmikiertojen toistumista on mahdollista analysoida pidemmällä aikajaksolla toistuvina rytmeinä eli sykleinä. Rytmianalyysin tehtäväksi muodostuu tällöin samanaikaisesti vaikuttavien rytmien harmonisuuksien sekä erityisesti niiden epäharmonisuuksien, eli lefebvre-läisittäin *rytmihäiriöiden* (arrhythmia) tunnistaminen (Lefebvre 2004, 16–20).

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

#### ETNOGRAFINEN AINEISTO JA ANALYYSIN ETENEMINEN

Tutkimuksen metodologiset lähtökohdat perustuvat etnografiseen tutkimus-

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

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

Osallistuvaa havainnointia hyödyntävä tutkimusmetodi tarkoitti nukkumista ja syömistä rekan hytissä, avustamista kuorman lastaus- ja purkutehtävissä, huoltoasemien ja terminaalien toimin-

nan seuraamista sekä ajamisen ja työnteon yhteydessä esitettyjä kysymyksiä. Kirjasin kenttävihkoon näkemieni ja kokemieni tapahtumien järjestystä, kestoja, materiaalista ympäristöstä sekä ihmisten välisen vuorovaikutuksen sisältöä. Tein merkintöjä siitä, mistä ja milloin lähdimme matkaan sekä kuvaan terminaalille ja firmoihin saapumista ja siellä tapahtuvaa työjärjestystä. Kolmannelta kenttätyöreissulta lähtien kuljetin matkassani myös nauhuria, johon tallensin rekan hytissä käymäämme keskustelua. Kutsunkin kuljettajien kanssa käytyä sananvaihtoa mieluummin avoimiksi kenttäkeskusteluiksi kuin haastatteluiksi, sillä ne perustuvat enemmän kenttäkokemuksen välityksellä tapahtuneeseen improvisoivaan otteeseen kuin tiukan strukturoituihin kysymyksenasetteluihin (ks. myös Gobo 2008). Vaikka olin miettinyt keskusteltavia teemoja myös etukäteen, niistä kysyminen tuntui luontevimmalta juuri silloin kun harjoitimme kyseistä toimintaa.

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

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

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

”Yhteiskunnan rytmi” konstruointiin tarkastelemalla sitä, miten kuljettajien töihin lähtemisen ja töistä paluun ajankohdat asettuivat suhteessa perheen, kavereiden ja työkavereiden rytmeihin, yhteiskunnan tarjoamiin palvelurytmeihin sekä kuljetusasiakkaiden

rytmeihin. Näiden rytmien koostaminen ”yhteiskunnan rytmiksi” perustui myös siihen, että ne määrittyivät sekä kuljettajien omien kokemusten että suomalaisväestön ajankäyttöä koskevan tutkimustiedon perusteella suomalaisen arkea jäsentäväksi kollektiiviseksi ”yhdeksästä viiteen –rytmeiksi”. (Ks. Pääkkönen & Hanifi 2011.)

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

#### TYÖN RYTMIN JA YHTEISKUNNAN RYTMIN KOHTAAMISIA

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



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

On kuitenkin paradoksaalista, että rekkakuskit osallistuivat työllään yhteiskunnan ”normaalirytmien” uusintamiseen, mutta eivät kyenneet varsinaisesti elämään ja toimimaan tämän ”normaalirytmien” mukaisesti. Vaikka vuorokuskit viettivät vuorokausileponsa päivittäin kotona, heidän työn ja kodin aika-tilallisten piirien välinen rytmi toistui päivästä toiseen ”väärään aikaan väärässä paikassa”: kun muut kuluttivat aikaa perheen ja ystävien parissa, kotiaskareissa, harrasteissa, ravintoloissa tai muissa yhteiskunnan tarjoamissa palveluissa, oli itse oltava töissä tai kotona nukkumassa. Toisaalta kotiympäristön virikkeellisyys häiritsi vuorokuskiensa päivälepoa ja synnytti kilpailua ajasta. Omasta lepoajasta nipistettiin keskenjääneiden ulkotöiden, kotiaskareiden tai liikuntaharrastusten vuoksi ja nukkumista tahdistettiin perheen ruokailu- tai televisionkatselurytmien mukaan. Suurin osa vuorokuskiensa työn ulkopuolisista aktiviteeteista oli kuitenkin siirrettävä pidempiin vapaajaksoihin ja erityisesti viikonlopuille. Viikonloppurytmiin kiinnittyminen, kuten omiin tai perheen yhteisiin askareisiin

tarttuminen yötyöviikon jäljiltä, oli kuitenkin haasteellista, koska se edellytti nopeaa rytmien kääntämistä. Seuraavassa vuorotyötä tekevän ”Pentin” kanssa käyty kenttäkeskustelu kuvaa vuorokuskiensa viikonlopun ja viikko-levon aloitus- ja lopetuskohtia työn ja vapaa-ajan välisenä *rytmihäiriönä*, jossa juuri yötyörytmiin tottunut keho piti kääntää viikonloppurytmiin ja tämän rytmin jäljiltä jälleen takaisin (yö)työrytmiin.

T: mites jaksaks sä tehdä vapaa-ajalla sitten mitää muuta ku levätä seuraavaa keikkaa varten?

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

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

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

Logistiikan rytmin muutoksista, häiriöistä ja katkoksista johtuen rekkamiesten työn ja vapaa-ajan välinen raja piirtyi epämääräisemmin kuin esimerkiksi tehdastyössä, jossa oman työvuoron alkamisella ja loppumisella on yleensä ennakoitava ja tarkka ajankohta (vrt. Hassard 1989). Kysymys ei ollut kuitenkaan tietotyölle ominaisesta työn ja vapaa-ajan sotkeentumisesta, koska tietotyöläisillä on mahdollisuus itse vaikuttaa oman työpäivän aloitus- ja päättymisajankohtaan (Julkunen ym. 2004). Rekkamiesten työkaksujen aloitus- ja päättymisajankohdat olivat jatkuvasti liikkeessä siten, että reissukuskienvälisten oli

kotoa lähtiessä mahdotonta tietää tuntiin saati edes vuorokausien tarkkuudella, milloin he palaisivat seuraavan kerran kotiin. Oletettu kotiin paluun ajankohta saattoi muuttua kesken reissun useilla tunneilla tai vuorokausilla, koska kuljettajia määrättiin hakemaan täydennyskuormia, jakamaan kuormia tai odottamaan kuormia. Vaikka vuorokauskeilla työkaksujen aloitus- ja päättymisajankohdat heittelivät huomattavasti pienemmässä ajallisessa mittakaavassa, ongelmana oli niiden tiheämpi toistuvuus ja sidoksisuus muiden aikatauluihin. Työiden alkamisajankohta vaihteli päivittäin sen mukaan miten ajokaveri suoriutui keikaltaan ja millä tarkkuudella hän osasi raportoida tapahtuneista ja mahdollisista tulevista viivytyksistä (ks. myös Ouellet 1994, 39–47). Seuraava kenttäkuvaus vuorokuski ”Kassun” reissulta ilmentää hyvin logistiikan rytminheittelyn vaikutusta omiin tekemiin.

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

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

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

Olemme ajaneet koko yön ja tuoneet kuorman kello 10.30 erääseen firmaan. Samalla alkaa 9 tunnin lakisääteinen lepomme. Sami menee etsimään purkajia. Kello 11.30 alamme syömään autossa eineksiä. Samalla joku mies alkaa purkaa kuormaa. Syönnin jälkeen menemme katsomaan kuormatilan yläpuolella olevaa kylmäkonetta, joka reistaili koko matkan. N. klo 14 Sami näyttää minulle firman lepotilat, jonne pääsen nukkumaan. Ihmettelen miksi Sami nukkuu autossa. Hän perustelee, että kaikki syömiset ja muut on lähellä kun nukkuu autossa. Sami herättää minut klo 19. Hän ei päässyt heti nukkumaan autoon, koska sanoi halunneensa valvoa lastaus-

ta. Hän kertoo, että usein joutuu olla vähän lastauksessa mukana eikä pääse heti nukkumaan. Sami nukkuu vain muutaman tunnin, koska klo 15.30 lastaaja tuli jo kolistelemaan [...] Samin mukaan terminaaliväki ei aina tajua, että kuskit ovat ajaneet yön ja heidän pitäisi myös nukkua. (Sami, kenttämuistiinpanot 13.3.2013)

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

## TYÖN RYTMIN INTENSITEETTI JA TAUON PITÄMISEN PAKKORYTMISYYS

Kuljettajien mukana opin, kuinka merkittävässä asemassa kuormat ja niiden lastaamista ja purkamista koskevat käytännöt olivat työn kuormittavuuden ja sisäisen intensiteetin rakentumisen kannalta. Jokaiseen ajojärjestelijän määrittämään tavaranelastaus- ja purkutapah-tumaan sisältyi ”ajallinen riski”, koska työtä jaksottava logistiikan rytmi oli altis monenlaisille kuljetusketjuun liit-tyville katkoksille ja häiriöille. Aikaa tuhrautui purku- ja lastauspaikkojen löytämiseen, terminaalien ja firmojen ruuhkaisuuteen, kuormien odottami-seen, työskentelytilojen ahtauteen ja vaikeakulkuisuuteen, tavaranelanka- laan käsiteltävyyteen, lastausvälineiden puutteisiin ja huonokuntoisuuteen, rahtikirjoissa oleviin epäselvyyksiin sekä asiakkaiden taukoihin. Mitä ti- heämmin ja toistuvammin kuljettajien täytyi annetun aikatauluraamin puit- teissa kuormia purkaa, jakaa ja lastata sitä kiivastempoisemmaksi ja kuormit- tavammaksi työn sisäinen rytmi muo- dostui. Harvemman purku- ja lastaus- välin vuoksi pidempiä linjoja ajavilla reissukuskeilla työn sisäinen intensi- teetti oli yleensä rauhallisempi kuin lyhempiä linjoja, kaupunkiajaja ja ti- heämpää purku-lastaus -rytmiä nou- dattavilla vuorokuskeilla. Seuraava kenttäkeskustelu ilmentää sitä, miten logistiikan rytmiin oli kuitenkin mah- dollista raivata ajallista pelivaraa purku- ja lastausrytmiä väljentämällä.

[...] ja nyt tosiaan ni, nyt saatiin rukat- tua tätä kevyem...nyhän tää tuntuu jo ihan inhimillisemmältä...toi Kouvola jäi tosta pois...ja se helpotti paljon tätä hommaa. Tässä sai kielen työn alla pai-

naa koko ajan, ku oli kiire Lahteen, että kerkeät vaihtaa kuormaa siellä, sitten Kouvolassa rajallinen määrä laituripaik- koja, täyty keretä sinne ennen ku muut kerkeää, että saat laituripaikan, saat ru- kin. Jos sä oot myöhässä sä odotat, että sä pääset laituriin sä odotat rukkia, sä et pääse purkaan, niin koko ajan aika ku- luu kuluu ja sä jätät koko ajan jälkeen. Sitten ku sieltäkin lähdeittiin ni mä mo- net kerrat juoksemalla kävin pistämäs- sä peräovia kiinni niin, et mä kerkesin ennen toista autoo lähtee, mä kerkesin siitä lähtee, ni se ei päässy mun ohitte- ni enää, ni mä kerkesin Lappeenrantaan laituriin ensimmäisenä. Mä pääsin pur- kaa ekan siellä. Mä oisin taas sielläkin odottanu, jos mä oisin sen taakse jääny. (Pentti, kenttäkeskustelu 23.4.2013)

Juridisen rytmin tehtävänä oli turvata kuljettajille työnvuoron aikana tauko lepoon, ruokailuun ja virkistäytymi- seen. Vaikka ajoreitit pyrittiin suunnit- telemaan siten, että työpäivää koskevat pakolliset tauot oli mahdollista pitää, oli vuoro- ja reissukuskien jatkuvasti mie- tittävä taukojen pitämisen ajankohtaa työ- ja ajoajan, huoltoasemien sijainnin, purku- ja lastausaikataulujen sekä näi- den välisille etäisyyksille kuluvan ajan näkökulmasta. Tauko pyrittiinkin ajoit- tamaan tietulle taukopaikalle usein juu- ri siitä syystä, että se asettui ajoreitille aikataulua vähiten horjuttavalla tavalla. Varsinkin paljon samoja reittejä kier- televille kuljettajille tietyistä baareista ja huoltoasemista muodostui työpäivää rytmittäviä kiintopisteitä, koska niitä suosimalla ajoreitin ajallinen kokonais- rakenne pysyi paremmin ennakoitavis- sa ja hallittavissa. Suosittuja tauonviet- topaikkoja olivat erityisesti purku- ja lastauspaikkojen yhteydessä tai lähei- syydessä sijaitsevat ”rahtaribaarit” ja

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

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

kahvia juoden. Näillä työn pakkorytmin ylittämistavoilla tauot ja lepoaika yritettiin sovittaa sellaisiin aikoihin ja paikkoihin, joissa ne eivät ainakaan lisäisi aikapaineen tunnetta.

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

## JOHTOPÄÄTÖKSET

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

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

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

mukaisesti. Rytmihäiriöt alkoivat tällöin vasta työtehtävien jälkeisellä, autoon sidotulla lepo- ja ”vapaajaksolla”.

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

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

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

Vaikka rekkamiesten työn, terveyden ja hyvinvoinnin välinen yhteys on tuotu esiin monissa tutkimuksissa, on kuljettajien hyvinvointia muotoilevien työkäytäntöjen analyysi jäänyt varsin löyhäksi. Tämä tutkimus vahvistaa käsitystä siitä, ettei yksilöiden käyttäytymistä, asenteita ja mielipiteitä kartoitettavilla terveys- ja elintapatutkimuksilla kyetä tavoittamaan sitä monimuotoista ympäristöä, jossa rekkamiesten väsymykseen ja hyvinvointiin vaikuttavat

käytännöt kehittyvät ja uusiutuvat. Sen lisäksi, että tämä tutkimus tuo näiden erityiskysymysten jäsentämiseen ajan ja rytmien näkökulman, yrittää tutkimus yleisemmällä tasolla muistuttaa erilaisen aika-tilojen ja rytmien vaikutuksesta ihmisten elämälle ja todellisuudelle. Ajan organisoitumisen kysymys on merkittävä sosiaalista järjestystä koskeva kysymys ja myös siksi tärkeä hyvinvointiin liittyvä kysymys.

## VIITTEET

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

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

<sup>3</sup> Artikkelini on osa väitöskirjatutkimusta, jonka muissa artikkeleissa käsitellään työn, terveyden ja maskuliinisuuksien suhdetta. Tarkastelu on rajattu tarkoituksellisesti vain miehiin, koska maskuliinisuuksien ja miesten välisten erojen tutkimus on ollut erittäin vähäistä edellä mainituissa teemoissa.

## KIRJALLISUUS

- Adam, Barbara (1995) *Timewatch. The social analysis of time*. Cambridge: Polity Press.
- Agar, Michael H. (1986) *Independents Declared. The Dilemmas of Independent Trucking*. Washington: Smithsonian Ins-



- titution Press.
- Breedveld, Koen (1998) The Double Myth of Flexibilization: Trends in Scattered Work Hours, and Differences in Time-Sovereignty. *Time & Society* 7 (1), 129–143.
- de Croon, Einar M. & Kuijjer, P. Paul F.M. & Broersen, Jake P.J. & Frings-Dresen, Monique H. W. (2004) Information technology and road transport industry: how does IT affect the lorry driver? *Applied Ergonomics* 35, 313–320.
- Edensor, Tim (2010) Introduction. Thinking about Rhythm and Space. Teoksessa Tim Edensor (toim.) *Geographies of Rhythm. Nature, Place, Mobilities and Bodies*. Surrey: Ashgate, 1–18.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006. [http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0008.02/DOC\\_1&format=PDF](http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0008.02/DOC_1&format=PDF) Luettu 14.2.2013
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0015&from=FI> Luettu 14.5.2013
- Gobo, Giampietro (2008) *Doing Ethnography*. London: SAGE.
- Hammersley, Martin & Atkinson, Paul (2007) *Ethnography: principles in practice*. London: Routledge.
- Hassard, John (1989) Time and industrial sociology. Teoksessa Paul Blyton & John Harrard & Stephen Hill & Ken Starkey. *Time, Work and Organization*. London: Routledge, 13–34.
- Hirvonen, Helena & Husso, Marita (2012) Hoiivatyön ajalliset kehykset ja rytmiristiriidat. *Työelämän tutkimus* 10 (2), 3–17.
- Häkkinen, Helinä (2000) Professional driving, driver fatigue and traffic safety. Helsingin yliopisto tutkimuksia, liikenne- ja turvallisuustutkimuskeskös. Helsinki: University of Helsinki.
- Häkkinen, Helinä & Summala, Heikki (2000) Sleepiness at work among commercial truck drivers. *Sleep* 23 (1), 49–57.
- Jack, Frances R. & Piacentini, Maria G. & Schröder, Monika J.A. (1998) Perception and Role of Fruit in the Workday Diets of Scottish Lorry Drivers. *Appetite* (30), 139–149.
- Julkunen, Raija & Nätti, Jouko & Anttila, Timo (2004) Tietotyön työajat. *Työ ja ihminen* 18 (3) 159–168.
- Kallberg, Harri & Kalenoja, Hanna & Rantala, Jarkko (2005) Tietotekniikka muuttaa liikennettä. Liikenteen telematiikka ja älykäs liikenne. Teoksessa Antti Kasvio & Tommi Inkinen & Hanna Liukala (toim.) *Tietoyhteiskunta – Myytit ja todellisuus*. Tampere: Tampereen Yliopistopaino, 229–253.
- Kemppainen, Susanna (2011) Nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä ruokatottumuksistaan – onko äijäruokakulttuuria enää olemassa? Pro gradu –tutkielma. Lääketieteen laitos, Terveystieteiden tiedekunta. Itä-Suomen yliopisto.
- Kukkonen-Harjula, Katriina & Puhkala, Jatta & Mansikkamäki, Kirsi & Kärmeniemi, Paula & Aittasalo, Minna & Partinen Markku & Hublin Christer & Sallinen Mikael & Olkkonen Seppo & Fogelholm Mikael (2013) *Metrimieshankkeen ensimmäisiä tuloksia*. Rahtarit (1), 32–33.
- Kärmeniemi, Paula & Laitinen, Jaana & Latvala, Jari & Olkkonen, Seppo & Sainio, Markku & Ylä-Outinen, Aira (2009) Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Helsinki: Työterveyslaitos.
- Laitinen, Jaana (2007) Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle. *Työterveyslääkäri* 25(4), 53–55.
- Laitinen, Jaana & Sallinen, Jarmo & Pirinen, Markku (2011) Ravitsemusterapeutti tiimiin edistämään ammattikuljettajien ajoterveyttä. *Työterveyslääkäri* 29(3), 65–69.
- Lefebvre, Henri ([1992] 2004) *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*. London: Continuum.
- Lehto, Anna-Maija & Sutela, Hanna (2008) Työolojen kolme vuosikymmentä. Työolotutkimusten tuloksia 1977–2008. Helsinki: Tilastokeskus.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2012) *Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014*. Ohjelmia ja strategioita 1/2012. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=1986563&name=DL](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=1986563&name=DL)



- FE-15604.pdf&title=Tavoitteet%20to-deksi.%20Tieliikenteen%20turvallisuus-suunnitelma%20vuoteen%202014 Luet-tu 5.8.2014
- Mitler, Merrill M. & Miller, James C. & Lipsitz, Jeffrey J. & Walsh James K. & Wylie C. Dennis (1997) The sleep of long-haul truck drivers. *New England Journal of Medicine* 337 (11), 755–761.
- Moilanen A., Ylä-Outinen A. & Ollila T. (1998) Työkykyä edistävä ja työkyvyttömyyttä ehkäisevä toiminta pientyöpaikoilla (Promoting Workplace Health and Counteracting Disability in SMEs in Finland). *Kuljetusalan loppuraportti (Final Report Transport Sector)*. Lappeenranta: Finnish Institute of Occupational Health.
- Nehls, Eddy (2003) Vägvel. Lastbilsförare i fjärrtrafik – perspektiv på yrkeskultur och genus. *Etnologiska skrifter* 29. Göteborg: Umeå universitet. *Skrifter från Etnologiska föreningen i Västsverige* 41.
- Olkkonen, Seppo & Ylä-Outinen, Aira & Pulkkinen, Riia-Liisa (2003) The national report on working conditions in road transport in Finland. Lappeenranta. Finnish Institute of Occupational Health. [http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen\\_tyoymparisto/sivut/default.aspx](http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/maantieliikenteen_tyoymparisto/sivut/default.aspx) Luettu 6.10.2012.
- Olkkonen, Seppo (2007) Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto on vakava asia. *Työterveyslääkäri* 25 (4), 12–15.
- Ouellet, Lawrence J. (1994) *Pedal to the metal. The work lives of truckers*. Philadelphia: Temple University Press.
- Pantzar, Mika (2011) Asiakkaan aika ja talouden rytmiliike. *Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiö* 2011, Julkaisusarja 2. <http://www5.siba.fi/documents/87219/0/pantzar.pdf/7b2e32a8-3c6e-4995-a54a-abdf80d07f37> Luettu 14.2.2014.
- Pantzar, Mika & Shove, Elisabeth (2010) Temporal rhythms as outcomes of social practices. A Speculative discussion. *Ethnologia Europaea. Journal of European Ethnology* 40 (1), 19–29.
- Pekonen, Heidi (2010) Miehet ratin takana. Tutkielma ammattikuljettajien terveyskäyttäytymisestä ja elintavoista vuonna 2010. Pro gradu –tutkielma, kulttuuri-antropologia. Oulun yliopisto.
- Pettersson, Lotta (2009) Frihet under kontroll. Om kontroll i åkerinäringen. *Kriminologiska institutionen. Stockholms universitet*.
- Pyöriä, Pasi (2005) Työelämän muutos tietoyhteiskunnassa. Teoksessa Antti Kasvio, Tommi Inkinen & Hanna Liikala (toim.) *Tietoyhteiskunta – Myytit ja todellisuus*. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy, 155–172.
- Pääkkönen, Hannu & Hanifi, Riitta (2011) Ajankäytön muutokset 2000 –luvulla. *Tilastokeskus elinolot 2011*. Helsinki: Edita Prima Oy.
- Radun, Igor (2009) *Fatigued driving: prevalence, risk factors and groups, and the law*. Department of Psychology Studies 59: 2009. Helsinki: Helsinki University Printing House.
- Reckwitz, Anders (2002) Toward a theory of social practices: a development in culturalist theorizing. *European Journal of Social Theory* 5 (2), 243–263.
- Rosa, Hartmut (2003) *Social Acceleration: Ethical and Political Consequences of a Desynchronized High-Speed Society*. *Constellations* (10), 1–33.
- Ruckenstein, Minna & Pantzar, Mika & Repo, Petteri (2012) *Rhythm-based Service Economy. Research proposal 4.5.2012*. Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus.
- Salanne, Ilkka & Rantala, Jarkko (2008) *Logistiikkajärjestelmä, tiekuljetusten turvallisuus ja alan kehittyminen. Logistiikkajärjestelmän vaikutukset tiekuljetusten toimintamalleihin, liikenneturvallisuuteen ja alan houkuttelevuuteen sekä kehittymiseen*. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 14/2007. Helsinki: Ajoneuvohallintokeskus AKE.
- Salanne, Ilkka & Tikkanen, Marko (2009) *Tiekuljetusalan tulevaisuuskatsaus. Ajoneuvohallintokeskuksen tutkimuksia ja selvityksiä 14/2009*. Helsinki: Ajoneuvohallintokeskus AKE.
- Salanne, Ilkka & Rönkkö, Sanni & Tikkanen, Marko & Perttula, Pia (2013) *Ajo- ja lepoaikasäädösten vaikutukset. Trafifin julkaisuja 22/2013*. Helsinki: Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.
- Sallinen, Mikael (2009) Miten tukea maantieliikenteen ammattikuljettajan vireyttä? *Työterveyslääkäri* 27 (4), 32–35.

- Salmi, Anne & Sallinen, Jarmo & Laitinen, Jaana (2011a) Haluaako ammattikuljettaja äijäruokaa Veijon baarista? Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle -hanke haastaa ennakkoluulot. *Työterveyslääkäri* 29 (2), 80–82.
- Salmi, Anne & Sallinen, Jarmo & Rahkonen, Fanni & Korhokangas, Eveliina & Kempainen, Susanna, Nevanperä, Nina & Laitinen, Jaana (2011b) Virkeänä ratissa – Käsikirja. Helsinki: Työterveyslaitos.
- Schatzki, Theodore (2010) Materiality and Social Life. *Nature and Culture* 5 (2), 123–149.
- Shove, Elisabeth & Pantzar, Mika & Watson, Matt (2012) *The dynamics of social practice. Everyday life and how it changes*. London: SAGE.
- Southerton, Dale (2003) "Squeezing Time" – Allocating practices, coordinating networks and scheduling society. *Time & Society* 12(1), 5–25.
- Tervo, Timo & Neira, Waldir (2008) Ajo-terveyden valvontaa pitää kehittää. *Suomen Lääkärilehti* 63 (20), 1859–1863.
- Työaikalaki 9.8.1996/605 <http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19960605#L6P29> Luettu 13.2.2014.
- Ylijoki, Oili-Helena & Mäntylä, Hans (2003) Conflicting Time Perspectives in Academic Work. *Time & Society* 12 (1), 55–78.