

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Sosiaalialan koulutusohjelma / Sosiaalinen kuntoutus

Susanna Koivula & Jutta Käätä

SUOMALAISTEN JA VENÄLÄISTEN REKKAKUSKIEN HYVINVOINNIN
VERTAILU JONOTTAMISEN JA ODOTTAMISEN AIKANA SUOMESSA

Opinnäytetyö 2012

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Sosiaalialan koulutusohjelma, sosionomi

KOIVULA, SUSANNA

KÄÄPÄ, JUTTA

Suomalaisten ja venäläisten rekkakuski-
en hyvinvoinnin vertailu jonottamisen ja odottamisen aikana Suomessa

Opinnäytetyö

57 sivua + 9 liitesivua

Työn ohjaaja

Lehtori Harri Mäkinen

Toimeksiantaja

Kymi Technology

Marraskuu 2012

Avainsanat

Hyvinvointi, hyvinvointiteoria, työhyvinvointi,
rekkakuskit, venäläinen, suomalainen

Tämä opinnäytetyö on toteutettu ajalla marraskuu 2011 - marraskuu 2012. Opinnäytetyön tarkoituksena on vertailla suomalaisten ja venäläisten rekkakuski-
en hyvinvointia jonottamisen ja odottamisen aikana Suomessa. Hyvinvoinnin toteutumista tarkastellaan yhteiskuntatieteilijä Erik Allardtin hyvinvointiteorian having, loving, being pohjalta. Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää, millaisia yhtäläisyyksiä ja eroavaisuuksia suomalaisten ja venäläisten rekkakuski-
en välillä on jonottamisen tai odottamisen aikana Suomessa.

Tutkimusmenetelmä on kvalitatiivinen, ja haastattelut on toteutettu kyselymenetelmällä. Haastatteluihin vastasi 24 suomalaista ja 30 venäläistä rekkakuski-
en. Saadut tulokset on koottu pylväsdiagrammeiksi. Tämän avulla suomalaisten ja venäläisten rekkakuski-
en haastattelun vastauksia on voitu vertailla keskenään. Tuloksista käy ilmi, että Suomessa työskentelevillä suomalaisilla ja venäläisillä rekkakuskeilla on eroavaisuuksia hyvinvoinnin eri osa-alueiden toteutumisen välillä. Kuitenkin molemmat osapuolet kohtaavat myös samanlaisia haasteita jonottamisen tai odottamisen aikana.

Rekkakuski-
en työhön olennaisena osana kuuluvaa jonottamista tai odottamista tulisi huomioida enemmän sekä kehittää siihen liittyviä työolosuhteita, jotta hyvinvointi toteutuisi työaikana kokonaisvaltaisesti.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Bachelor of social services

KOIVULA, SUSANNA

KÄÄPÄ, JUTTA

The Comparison of Wellbeing between Finnish and Russian Truck Drivers during the Queuing and Waiting in Finland

Bachelor's Thesis

57 pages + 9 pages of appendices

Supervisor

Harri Mäkinen , Senior lecturer

Commissioned by

Kymi Technology

November 2012

Keywords

wellbeing, theorem of welfare, work welfare, truck drivers, Russian, Finnish

This study was created during the time between November 2011 and November 2012. The purpose of the study was to compare wellbeing of Finnish and Russian truck drivers during the time of queuing and waiting in Finland. The fulfillment of wellbeing is observed through the theory of wellbeing; Having, Loving, Being by sociologist Erik Allardt. The objective of the study was to clear up what kind of similarities and differences are between Finnish and Russian truck drivers during the time they are queuing and waiting in Finland.

The research method is qualitative and interviews are carried through with a questionnaire method. The interview was answered by 24 Finnish and 30 Russian truck drivers. Results have been aggregated to histograms. Through this the results of Finnish and Russian truck drivers interviews can be compared to each other. According to the results come out that the Finnish and the Russian truck drivers have differences between the different sections of wellbeing in Finland. Though, both sides also have to face similar challenges during their stay in queues or waiting.

The queuing and waiting, which is crucial part of truck drivers work should be noticed more and develop the working conditions related to it, so that the wellbeing would be fulfilled comprehensively.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO	6
2	HYVINVOINTI	7
	2.1 Tarveteoreettinen hyvinvointiajattelu	7
	2.2 Resurssiteoreettinen hyvinvointiajattelu	7
	2.3 Osallisuus- ja toimintateoreettinen hyvinvointiajattelu	8
	2.4 Hyvinvointiteoria	8
	2.4.1 Elintaso (having)	9
	2.4.2 Yhteisyyssuhteet (loving)	10
	2.4.3 Itsensä toteuttamisen muodot (being)	11
	2.5 Hyvinvointi, onni, onnellisuus, elintaso ja elämänlaatu	11
	2.6 Elämänlaatu ja elämäntyydytys	12
	2.7 Fyysinen, psyykinen - ja sosiaalinen hyvinvointi	13
3	TYÖHYVINVOINTI	13
4	KULJETUSALAN TYÖHYVINVOINTI	15
5	OPINNÄYTETYÖN TUTKIMUSTAVAT	16
6	AINEISTON KERÄÄMINEN	17
7	HAASTATTELUIEN TULOKSET	18
	7.1 Fysiologisten tarpeiden tyydyttyminen jonottamisen tai odottamisen aikana	19
	7.2 Sosiaaliset suhteet jonottamisen tai odottamisen aikana	26
	7.3 Itsensä toteuttamisen mahdollisuudet jonottamisen tai odottamisen aikana	33
	7.4 Haastateltujen kehittämissuhteita työolojen parantamiseksi	38
8	TULOSTEN POHDINTA JA YHTEENVETO	39
	8.1 Fysiologisten tarpeiden tyydyttyminen jonottamisen tai odottamisen aikana	40
	8.1.1 Ravinto	40
	8.1.2 Hygieniasta huolehtiminen jonottaessa tai odottaessa	41
	8.1.3 Lepo	41

8.1.4	Fyysinen kunto	42
8.1.5	Tupakan ja alkoholin vaikutukset	42
8.2	Sosiaaliset suhteet jonottamisen tai odottamisen aikana	43
8.3	Itsensä toteuttamisen mahdollisuudet jonottamisen tai odottamisen aikana	45
8.4	Yhteenveto	47
9	OMAT KOKEMUKSET HAASTATTELUTILANTEISTA	49
10	OMA POHDINTA	51
	LÄHTEET	55
	LIITTEET	
	Liite 1. Haastattelulomake Suomalaisille rekkakuskeille	
	Liite 2. Haastattelulomake Venäläisille rekkakuskeille	

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön tavoite on vertailla suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa hyvinvointia jonottamisen tai odottamisen aikana Suomessa ja sen toimeksiantaja on Kymi Technology. Jonottamisella tai odottamisella tarkoitamme aikaa, jolloin rekkakuskit odottavat esimerkiksi uutta kuormaa tai kuorman purkua. Tällöin rekkakuskit voivat joutua jonottamaan tai odottamaan pitkiäkin aikoja, ennen kuin pääsevät jatkamaan matkaansa. Tutkimuksemme käsittelee juuri tätä joutenoloaikaa.

Aihe opinnäytetyöhömmä syntyi, kun syksyllä 2011 Kymenlaakson ammattikorkeakoulu oli osahankkeena ELLO-hankkeessa. Osahankkeen aiheena olivat kuljetuskäytävän kehitysskenaariot ja vaihtoehtoiset tulevaisuudet. Tämän osahankkeen tiimoilta Kymenlaakson ammattikorkeakoulu järjesti vapaa valinnaisen kurssin, johon meidän lisäksi osallistui kaksi muuta sosionomiopiskelijaa. Ennen vapaa valinnaisen kurssin aloittamista, meille oli lehtori Tuija Suikkanen-Malin ehdottanut, että osallistuisimme vapaa valinnaiselle kurssille, jonka pohjalta voisimme tehdä opinnäytetyön. Lehtori Tuija Suikkanen-Malin näytti meille lehtileikkeen "Odottamisen ammattilaiset", jonka pohjalta aloimme miettiä venäläisten rekkakuskiensa hyvinvointia erityisesti jonottamisen tai odottamisen aikana. Omaan opinnäytetyöhömmä emme kuitenkaan halunneet pelkästään venäläisten rekkakuskiensa näkökulmaa, joten päätimme ottaa mukaan myös suomalaiset rekkakuskit ja vertailla molempien osapuolten hyvinvointia jonottamisen tai odottamisen aikana. ELLO-hanketta varten haastattelimme venäläisiä rekkakuskeja ja teimme selvityksen venäläisten rekkakuskiensa näkemyksistä ja kokemuksista yhdessä kahden muun opiskelijan ja sosiaalialan lehtorin kanssa. Sisällytimme haastattelulomakkeeseen hyvinvointia koskevia kysymyksiä, jotka nojautuvat Erik Allardtin hyvinvointiteoriaan. Hankkeen jälkeen meille jäi enää tehtäväksi haastatella suomalaisia rekkakuskeja hyvinvoinnin vertailua varten.

Opinnäytetyömme punaisena lankana on Erik Allardtin hyvinvointiteoria (Having, Loving, Being), jonka pohjalta vertailemme saamiemme suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa haastattelutuloksia. Opinnäytetyömme teoriaosuuteen kuuluu hyvinvointiteorian lisäksi hyvinvointi ja työhyvinvointi.

2 HYVINVOINTI

Käsitteenä hyvinvointi on moniulotteinen ja monitasoinen. "Oleennaista hyvinvoinnin käsitteessä on sen kytkeytyminen yhteiskunnan rakenteellisiin tekijöihin ja toisaalta ihmisen toimintaan". (Niemelä 2010, 16.) Hyvinvoinnin käsitettä ja sisältöä määrittelee pitkälti se, kumman tason ilmiöitä hyvinvoinnin kannalta tarkastellaan. Hyvinvointivalttiosta ja hyvinvointiyhteiskunnasta voidaan puhua yhteiskunnan makrotasolla. Päinvastaisesti mikrotasolla puhutaan ihmisten hyvin voimisesta ja elämässä menestymisestä esimerkiksi työelämässä. Kansalaisten hyvinvointi on yleensä verrannollinen yhteiskunnan hyvinvointiin. Tämän vuoksi esimerkiksi sosiaalityön yleiseksi tavoitteeksi on määritelty ihmisen hyvinvoinnin lisääminen. (Niemelä 2010, 16.)

Hyvinvointi on keskeinen osa kaikessa sosiaali- ja yhteiskuntapolitiikassa. Hyvinvointipolitiikalla tarkoitetaan yhteiskunnan, yleisesti ottaen valtion toimintaa. Sen pyrkimyksenä on tähdätä väestön hyvinvointiin, sen ylläpitämiseen ja parantamiseen, sekä suunnittelu- ja hallintojärjestelmään, joka panee toimeen hyvinvointietuuksia ja palveluita. Hyvinvointipolitiikan avulla ohjataan ennen kaikkea toimeentuloturvanjärjestämistä sekä hyvinvointipalvelujen toteuttamista. Valtaosa siitä, mitä hyvinvointipolitiikalla säädellään, koskee kuntatason palvelujärjestelmää. (Niemelä 2010, 16–17.)

2.1 Tarveteoreettinen hyvinvointiajattelu

Jo 1950-luvulta lähtien yhdistyneet kansakunnat (YK) ovat pyrkineet määrittelemään hyvinvoinnin ihmisen tarpeiden tyydytyksen tilaksi tai virraksi. Sen pohjalta YK:ssa on luotu elintasoluokitus, joka sisältää kymmenkunta osatekijää, jotka ihmisen tulee voida tyydyttää, jotta voisi hyvin. Näitä osatekijöitä ovat: terveys, ravitsemus, koulu- tus, työllisyys ja työolot, asumisolosuhteet, sosiaaliturva, vaatetus, vapaa-aika ja virkistys, sekä ihmisoikeudet. Tarveteoreettista ajattelutapaa on kritisoitu siitä, että tarpeen tyydytyksen mittaaminen on vaikeaa. (Niemelä 2010, 17–18.)

2.2 Resurssiteoreettinen hyvinvointiajattelu

Tarveteoreettisen ajattelutavan tilalle on esitetty konkreettisiin resursseihin perustavaa luokitusta ja tarkastelua, eli resurssiteoreettista hyvinvointiajattelua. Siinä hyvinvointia tarkastellaan yksilöllä olevien resurssien ja niiden käytön pohjalta. Resurssit ovat niin sanottuja mahdollisuuksia toimia hyvinvoinnin edistämiseksi. Resurssipohjainen

elintasoluokitus muistuttaa tarveperusteista luokittelua, mutta katsoo asioita toisesta näkökulmasta. Resurssiteoreettisessa hyvinvointiajattelussa elintason osatekijöinä ovat terveys, ravintotottumukset, asuminen, kasvu- ja perheolosuhteet, koulutus, työllisyys ja työolot, taloudelliset ja poliittiset resurssit, sekä vapaa-aika ja virkistys. Hyvinvoinnin käsittäminen mahdollisuuksina tai itse koettuna voidaan myös liittää resurssiteoreettiseen hyvinvointiajatteluun, sillä molemmissa lähtökohdat ovat samat. (Niemelä 2010, 18–19.)

2.3 Osallisuus- ja toimintateoreettinen hyvinvointiajattelu

Tarve- ja resurssiteoreettisen hyvinvoinnin lisäksi yhteisön osallisuuden ja siitä syrjäytymisen tai syrjäyttämisen käsitteet ovat viimeaikoina nousseet tärkeiksi hyvinvoinnin jäsentäjiksi. Osallisuus- ja toimintaperustainen hyvinvointi on tarve- ja resurssiteoreettisen lähestymistavan rinnalla hyvinvoinnin kolmas jäsentäjä. Kyseessä on toiminnallisuudesta ja yhteisön osallisuuden mukanaan tuomasta hyvinvoinnista. Ihmisellä on tarve osallistua yhteisön ja yhteiskunnan toimintoihin esimerkiksi opiskelemalla, työtä tekemällä tai osallistumalla harrastus- ja kansalaistoimintaan. Tämä lähestymistapa korostaa yksilön kykyjen ja toimintojen merkitystä hyvinvoinnille. Ihmisen elämä koostuu toiminnoista eli siitä, mitä hän pystyy tekemään ja millaisena hän kykenee olemaan. Hyvinvointi siis ilmenee toimintojen toteutumisena, joita edesauttavat kyvyt ja toimintamahdollisuudet. (Niemelä 2010, 19.)

Osa ihmisten toiminnoista on relevantteja, ne ovat yksinkertaisia perustoimintoja, kuten ravinnon saanti, suojassa oleminen ja terveenä eläminen. Osa relevanteista toiminnoista on taas komplisoituja toimintoja esimerkiksi arvonannon nauttimista ja omaamista, onnellisena elämistä tai yhteistoimintaan osallistumista. Ei-relevantteja toimintoja taas ovat esimerkiksi: auton omistaminen, merkkivaatteisiin pukeutuminen ja moottorikelkkailun harrastaminen. (Niemelä 2010, 19.)

2.4 Hyvinvointiteoria

Pohjoismaiden hyvinvoinnin tilaa kartoittaneessa tutkimuksessa yhteiskuntatieteilijä Erik Allardt (1976) on yhdistänyt tarve- ja resurssiperustaiset hyvinvointiteoriat käsitteisiin having, loving ja being. Luokituksessa resurssiperustaista elintasoluokitusta edustaa having, eli terveys, tulot, asuminen, työllisyys ja koulutus. Loving (paikallisyhteisyys, perhesuhteet ja ystävyysuhteet) ja being (arvonanto, status, korvaamat-

tomuus, poliittiset resurssit ja mielekäs vapaa-ajan toiminta) edustavat tarveperustaisia elämänlaatukategorioita. Toisaalta esimerkiksi poliittisilla resursseilla on selkeästi resurssiperustainen luonne being kategoriassa. (Niemelä 2010, 18–19.)

Allardtin mukaan näkökulmamme on yksilökeskeinen ja hyvinvoinnin lähtökohtana on yksilöiden tarpeen tyydyttäminen. Yksilökeskeisen näkökulman mukaan yksilöllä on resursseja tuottaa tarpeen tyydytys ja arvojen toteutuminen. Resursseja tuovat ihmiselle myös kuuluminen sosiaaliseen yhteyteen, jossa ihmiset ovat keskenään myönteisiä ja jossa yksityinen ihminen voi tuntea kiitollisuutta ja arvontoa. Resurssin käsitettä on käytetty keskusteltaessa hyvinvoinnista kahdella tavalla. Toiset tarpeet ovat sellaisia, että niiden tyydytys on määritelty aineellisten tai persoonattomien resurssien esiintymisen avulla. Näihin tarpeisiin voidaan lukea esimerkiksi: rahan, tavaroiden, asunnon, ja koulutuksen tarve. Nämä eivät kuitenkaan päde ihmisen sosiaalisiin tarpeisiin. Ihmisen aineellisten ja persoonattomien resurssien avulla ei voida tyydyttää kontaktien tarvetta. Hyvät sosiaaliset suhteet muodostavat resurssin, jotka keran saavutettua vaikuttavat mahdollisuuksiin tyydyttää muita tarpeita. Tyydytetyt tarpeet voidaan usein siis käsittää itse resurssina, joka edistää muiden tarpeiden tyydyttämistä. (Allardt 1976, 36–38.)

2.4.1 Elintaso (having)

Elintaso (having) voidaan yksinkertaisesti määritellä yksilön omistamien tai hallitsemien resurssien avulla. Luonnollinen lähtökohta elintason määrittelyyn on ihmisen fysiologiset tarpeet. Elintason osatekijät ilmaisevat sen, mitä kaikki ihmiset tarvitsevat. Elintoimintojen ylläpitämiseksi kaikki ihmiset tarvitsevat riittävästi ravintoa, nestettä, lämpöä, ilmaa ja perusmäärän turvallisuutta. Elintasoa voidaan pitää peruspilarina hyvinvoinnin määrittelyssä. Alhainen elintaso vaikuttaa ihmisen koko käyttäytymiseen. Näin ollen alhainen elintaso vaikuttaa suorasti ihmisen käyttäytymiseen ja sosiaaliseen organisaatioon. (Allardt 1976, 39–42.) Sosiaalinen organisaatio käsitteenä tarkoittaa ryhmää, jolla on jokin päätöksenteko-organisaatio, jonka pohjalta heillä on mahdollista muotoilla ja vaikuttaa yhteiseen tahtoon ja toimintaan. (Ruonavaara.)

Elintasoa käsittelevissä tutkimuksissa keskeisenä osatekijänä ovat tulot, sillä ne ovat helposti manipuloitavissa ja niihin voidaan vaikuttaa yhteiskunnallisilla toimenpiteillä. Tulot ovat samoin resurssi, sillä se mahdollistaa asioiden hankkimisen ja saavuttami-

sen. Tulot ovat resurssi joiden avulla yksilö voi ohjailta elinehtojaan. (Allardt 1976, 121.)

2.4.2 Yhteisyyssuhteet (loving)

Yhteisyyssuhteita voidaan tarkastella siitä lähtökohdasta kuinka ihminen käyttäytyy suhteessa muihin ihmisiin. Ihminen on sosiaalinen olento. Ihmisellä on solidaarisuuden ja toveruuden tarve tai tarve kuulua jäsenenä sosiaalisten suhteiden verkostoon. Ihmiselle on tärkeää tuntea olevansa pidetty ja välitetty. Yhteisyys on tärkeä resurssi, joka auttaa yksilöitä toteuttamaan muita arvoja. Yhteisyyden puutteesta koituu suoria seurauksia yksilölle. Tutkimukset osoittavat monien neuroosien ja psykoosien aiheutuneen siitä, että yksilö on syrjitty tai yhteisyyden ulkopuolella (marginalisoituminen). Yhteisyys edellyttää ymmärrystä ja kykyä asettua toisen asemaan, sekä yhteistä kieltä. (Allardt 1976, 43–45.)

Hyvinvointiarvona yhteisyyden tarve voi olla kuitenkin myös ongelmallinen. Monesti puhutaan yhteisyyden puutteena ja sitä pidetään ongelmana, mutta tosiasia on se, että monet yhteisyydet edellyttävät muiden ihmisten sulkemista ulkopuolelle. On tiedossa mitä pahaa kansallinen solidaarisuus ja yhteisyys voi saada aikaan. Pienten ryhmien eristäytyminen vahvaan keskinäiseen solidaarisuuteen voi olla ongelmallista. Olisi tärkeää selvittää, minkälainen ryhmämuodostus tukisi ihmisiä nykyaikana parhaiten. (Allardt 1976, 42–44.)

Yhteisyyssuhteisiin liitettäviä arvoja on ajateltu sekä resursseina, että tavoitteina. Sosiologisesti on väärin olettaa, että yhteisyys on aina resurssi. Ihmisellä on yhteisyyden tarve, jota ei pysty muuttamaan muiksi vähemmän tärkeiksi tarpeiksi. Oletus on, että pohjoismaisissa yhteiskunnissa tavallisimmat yhteisyyssuhteet ovat paikallisyhteisyys, perheyhteisyys ja ystävyysuhteet. Paikallisyhteisyyttä voidaan pitää resurssina, sillä sosiologisessa kirjallisuudesta voi lukea esimerkkejä paikallisyhteisyyden vaikutuksista yksilöiden hyvinvointiin. Eräs niistä yhteisyyksistä, joista yksilö voi saada tukea, on perhe (perheyhteisyys). Perhe yksikkönä ei merkitse kaikille yksilöille samaa. Ystävyysuhteiden kysymyksiä on melko helppoa tulkita. Eri yhteiskunnissa sanalla "ystävä" voi olla eri sisältö. Kuitenkaan ei ole poissuljettua, etteikö voisi myös olla muita yksilön kannalta tärkeitä yhteisyyssuhteita, niiden voidaan kuitenkin olettaa olevan tilastollisesti harvinaisempia. (Allardt 1976, 142–159.)

2.4.3 Itsensä toteuttamisen muodot (being)

Itsensä toteuttamista (being) tarkastellaan siitä lähtökohdasta, mitä ihminen on suhteessa yhteiskuntaan. Itsensä toteuttaminen ja oman persoonallisuuden kehittäminen nähdään usein positiivisena asiana ihmisessä, siksi sitä pidetään hyvinvoinnin tärkeänä osana. Kun pyritään määrittelemään itsensä toteuttamista, se kannattaa aloittaa pohtimalla käsitteen vastakohtaa, negatiivista puolta. Itsensä toteuttamisen vastakohtana voidaan pitää vieraantumista. Vieraantumista voidaan sanoa esiintyvän silloin, kun ihmillisiä suhteita arvioidaan vain hyödyn kannalta ja ihmisiä vain kuluttajina tai työvoimana. Tämän seurauksena ihmiset voidaan verrata helposti vaihdettaviin tavaroihin, eli ihmistä ei nähdä enää korvaamattomana. Mitä helpommin yksilö on korvattavissa, sitä helpommin yksilö mielletään tavarana ja esineenä. Mitä vaikeammin yksilö taas on korvattavissa, sitä vahvemmin hän on persoona, ja näkyy yksilönä. Korvaamattomuutta nähdään monissa eri yhteyksissä, kuten esimerkiksi perheessä ja ystäväpiirissä. Pohjoismaisessa ajattelussa myös työelämällä on keskeinen yhteys kun puhutaan korvaamattomuudesta. (Allardt 1976, 46–47.)

Itsensä toteuttamisen muodot ovat käsitteenä laajoja ja vaikeasti mitattavissa. Itsensä toteuttamista ei voida mitata saavutuksina tai maallisina tekoina. Osa ihmisistä ja kulttuureista pyrkivät toteuttamaan itseään saavutuksien avulla, toiset taas eivät. Itsensä toteuttamisen arvoluokat voidaan jakaa neljään osatekijään, joiden on katsottu kutaquinkin kattavan itsensä toteuttamisen arvoluokan: Yksilöä pidetään persoonana, yksilö saa osakseen arvostusta, yksilöllä on mahdollisuus poliittiseen osallistumiseen ja mahdollisuuksia harrastuksiin ja vapaa-ajan toimintaan. (Allardt 1976, 46–47.)

2.5 Hyvinvointi, onni, onnellisuus, elintaso ja elämänlaatu

Erik Allardt toteaa kirjassaan Hyvinvoinnin ulottuvuuksia, että hyvinvoinnin käsitejärjestelmään kuuluu kaksi perustavaa erottelua. Ne ovat hyvinvointi–onni (onnellisuus) ja elintaso - elämänlaatu. Hyvinvoinnista ja onnesta tulee monelle mieleen yhtenäisiä mielikuvia. Hyvinvointi on pysyvämpi tila kuin onni, sillä onneen liittyy katoavaisuus ja hetkellisyys. Hyvinvoinnissakin voi tietysti tapahtua muutoksia, mutta silloin voidaan usein tunnistaa ulkoisia ja muita erityisiä syitä muutoksiin. "Hyvinvoinnin arvioinnissa joudutaan ottamaan huomioon sen vaikutukset ja syyt, kun taas onnellisuuden arvioinnissa syyt ja vaikutukset eivät ole tärkeitä." Hyvinvointia tutkitaan havainnoi-

malla todellisia olosuhteita ja ihmissuhteita, kun taas onnea tutkitaan selvittämällä ihmisen asenteita ja subjektiivisia tunteita. (Allardt 1976, 32–35.)

Toisessa erottelussa ovat elintaso ja elämänlaatu. Elintason muodostaa ne aineelliset resurssit, joiden avulla voi ohjailta elinehtojaan. Näitä ovat muun muassa työllisyys, asunto ja toimeentulo. Elämänlaatu vastaa ihmisen sosiaalisiin ja itsensä toteuttamisen tarpeisiin. Elämänlaatu koostuu siis inhimillisistä suhteista, eivätkä aineellisista resursseista. Hyvinvoinnin muodostavat osatekijät selittävät ja tukevat toinen toisiaan. (Allardt 1976, 32–33, 331.)

2.6 Elämänlaatu ja elämäntilanne

Elämänlaatu on käsitteenä moniulotteinen. Siihen liittyy muun muassa ihmisen tausta, ikä, sosiaalinen tilanne, kulttuuri ja ympäristö jotka vaikuttavat merkityksiin elämänlaadusta ja elämän merkityksestä. Elämänlaatuun voidaan sisällyttää neljä ulottuvuutta: tyytyväisyys elämään, käsitys itsestä, terveys ja toimintakyky sekä sosioekonomiset tekijät. Sosioekonomisilla tekijöillä tarkoitetaan yksilön yhteiskunnallista asemaa ja sosiaalista tilannetta. (Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti 2009, 196.)

Hyvinvoinnin yhteydessä puhutaan toisinaan elämäntilannesta. Elämäntilannetta voidaan jakaa ulkoiseen ja sisäiseen elämäntilantaan. Sisäisellä elämäntilannalla tarkoitetaan kykyä sopeutua elämän muutoksiin ja kohdata vaikeuksia. Ulkoinen elämäntilanne tarkoittaa, että ihminen ottaa vastuun omasta elämästään, taloudestaan ja henkisestä hyvinvoinnistaan. (Tampereen ammattioisto.) Elämäntilanne on luottamusta siihen, että yksilö voi itse ohjata elämänsä ja pitää sitä koossa. Elämäntilantaan kuuluu itsensä arvostaminen sekä realistiset käsitykset omista toiveista ja mahdollisuuksista. Kun yksilön elämäntilanne on hyvää, se näkyy elämän kokemisena mielekkäänä ja merkittävänä, yksilö kykenee omistautumaan asioille saavuttaakseen omat tavoitteensa, ei stressaannu tai vaadi itseltään liikaa ja yksilö jaksaa vastoinkäymisissä tai vaikeissa elämäntilanteissa. Ihmisen elämään kuuluvat vastoinkäymiset ja pettymykset, jotka voivat horjuttaa elämäntilannan tunnetta. Tällaisia tilanteita voivat olla: läheisen ihmisen kuolema, väkivallan kohteeksi joutuminen, äkillinen sairastuminen, työpaikan menettäminen ja parisuhteen päätyminen. Taloudellisella tilanteella ja yhteiskunnan muutoksilla on suuri merkitys elämäntilannassa. Elämäntilannan heikentyminen tuo seurauksia, joita voivat esimerkiksi olla univaikeudet, yle-

nen haluttomuus, masennus tai ahdistuksen tunne, väsymys ja uupumus ja liiallinen päihteidenkäyttö. (Nyyti Ry 2012.)

Elämönhallinnan parantamiseen ja ylläpitoon vaikuttavat riittävä unen ja ravinnon saanti, monipuolinen liikunta, mielekkäiden asioiden tekeminen, itsetuntemuksen lisääminen ja itsetunnon parantaminen, oman tahdon ilmaiseminen, hyvät sosiaaliset suhteet, unelmointi ja tavoitteiden asentaminen. On myös tärkeää että yksilö oppii tekemään itsenäisesti valintoja ja päätöksiä. (Nyyti Ry 2012.)

2.7 Fyysinen, psyykkinen - ja sosiaalinen hyvinvointi

Käsitettä hyvinvointi voidaan määritellä usealla eri tavalla. Tässä jaottelussa hyvinvointi voidaan jakaa kolmeen osaan, jotka ovat: Fyysinen, psyykkinen ja sosiaalinen hyvinvointi. Nämä osa-alueet ovat kytköksissä toisiinsa. Kun yhteen osa-alueeseen tulee muutoksia, vaikuttaa se myös muihin osa-alueisiin.(Aho 1999, 319–323.)

Fyysinen hyvinvointi koostuu muun muassa riittävästä levosta, monipuolisesta ravinnosta ja riittävästä liikunnasta. Omasta terveydestä huolen pitäminen ja omasta kunnosta huolehtiminen ovat fyysisen hyvinvoinnin peruspilareita. Pohjan psyykkiselle hyvinvoinnille luovat riittävä lepo, terveelliset elämäntavat ja hyvät ihmissuhteet. Psyykkinen hyvinvointi viittaa itsensä arvostamiseen ja tasapainoon itsensä kanssa. (Simpanen 2011, 9–10.) Ihmisen sosiaaliseen hyvinvointiin tärkeäksi osa-alueeksi luetaan tukiverkosto. Tukiverkosto on jokaisella ihmisellä erilainen, mutta usein se koostuu ainakin perheestä, ystäväistä, työtovereista ja koulukavereista. Sosiaalista hyvinvointia ihmiselle tuovat myös asunto, taloudellinen tilanne, ympäristö, työ ja opiskelupaikka sekä vapaa-aika ja terveys. Mikäli sosiaalisen hyvinvoinnin tekijöissä on puutoksia, vaikuttavat ne yleensä ihmiseen negatiivisesti. Sosiaalinen verkosto laskeaan ihmisen resurssiksi. Verkostoitumisen tukeminen tarkoittaa, että yksilöllä on mahdollisuus liittyä toisiin ihmisiin ja kiinnittyä sosiaalisiin suhteisiin, jotka ovat oleellinen osa ihmisen hyvinvointia. (Aho 1999, 319–323.)

3 TYÖHYVINVOINTI

Työhyvinvointi käsitteen väitetään tulleen tunnetuksi 1980- ja 1990-luvuilla, kun työkyky-käsite ei ollut enää riittävä kehitettäessä työntekijöiden hyvinvointia. Työhyvinvointi on työssä koettua tai työtilanteessa koettua yksilöllistä hyvinvointia, joka ilme-

nee esimerkiksi työtyytyväisyytenä ja työn ilona. Työhyvinvointi voi olla uhattuna silloin, kun työn vaatimukset, työn mahdollisuudet, yksilölliset voimavarat ja yksilön odotukset ovat epätasapainossa keskenään pidempiä aikoja. Epätasapainon syy voi tulla esille muun muassa työmäärässä, vaikutusmahdollisuuksissa, yhteisöllisyydessä ja arvoissa. (Hyrkkänen & Vartiainen 2005, 33–34.)

Työhyvinvointi pohjautuu johtamiseen ja esimiestyöhön, osaamiseen, työn hallintaan sekä osallisuuteen (JHL 2012). Johtamis- ja esimiestyössä tulee ennen kaikkea huolehtia siitä, että työntekijän terveyttä ei kuormiteta liikaa. Tämä on työsuojelun tavoite ja se käsittää työntekijän fyysisen ja psyykkisen hyvinvoinnin. Hyvän johtamisen tehtäviin kuuluu ohjata yksittäiset ihmiset, erilaiset työryhmät ja tiimit työskentelemään organisaation haluamaan suuntaan. Esimiehellä on ratkaiseva rooli työkyvyn tukemisen mallin onnistuneessa toteutumisessa. Esimiehen tulee herkästi puuttua esimerkiksi työntekijän yleistyneisiin poissaoloihin ja keskustella niistä työntekijän kanssa. Esimiehen tulee myös kiinnittää huomiota pitkältä sairauslomalta palaavan työntekijän työhön paluuseen ja sen onnistumiseen. Tähän liittyy olennaisesti esimiehen kattava työohjaus ja opastus työntekijälle. (Terävä & Mäkelä-Pusa 2011, 8–9, 15.) Keskeinen yrityksen menestystekijä on osaava, motivoitunut ja työssään viihtyvä henkilöstö. Työntekijöiden osaamista lisätään muun muassa koulutushankkeilla, työtehtäviä kiertämällä, työnohjauksella ja mentoroinnilla. Monien yritysten toimintaan kuuluvat tavoite-, tulos- ja kehityskeskustelut, jotka ovat säännöllisiä. Työnantajat pyrkivät pitämään henkilöstönsä ajan tasalla yrityksen toimintaan liittyvistä asioista muun muassa henkilöstölehtien, tiedotteiden, intranetin ja erilaisten henkilöstötilaisuuksien avulla. (Elinkeinoelämän keskusliitto 2006.) Työn hallintaan voidaan luetella kuuluvan työntekijän mahdollisuus vaikuttaa työoloihin ja työn sisältöön sekä sen monipuolisuuteen, osallistumismahdollisuuteen omaa työtä koskevaan päätöksentekoon sekä työntekijän mahdollisuus vaikuttaa työaikoihin. (Ojalehto 2011, 9.)

Työhyvinvoinnilla pyritään saamaan työstä mielekästä ja sujuvaa. Työtä on hyvä tehdä turvallisessa, terveyttä edistävässä ja työuraa tukevassa työympäristössä ja työyhteisössä. Tavoitteena on, että jokainen jaksaisi ja haluaisi työskennellä työkykyisenä koko työuransa ajan. (JHL 2012.)

"Työ on yksi tapa hallita elämää. Tutkimuksiin on vahvistettu se, minkä arkihavaintokin tuo näkyviin: valtaosa ihmisistä haluaa käydä työssä, suuri osa myös viihtyy työs-

sään. Työttömyyden taas useimmat kokevat olotilana, joka tuntuu vailla olemisena; elämästä puuttuu jotain merkityksellistä" (Mielenterveysseura 2006, 7).

Työ on keskeinen osa ihmisen hyvinvointia. Yleensä työssä käyvät ihmiset ovat terveempiä ja tyytyväisempiä elämäänsä kuin työttömät. Elannon lisäksi työ tarjoaa ihmisille muun muassa mahdollisuuden kehittyä, kokea itsensä tärkeäksi, säännöllisen elämänrytmin sekä sosiaalisia suhteita. Työ keskeisessä merkityksessään ei kuitenkaan sulje pois sitä, että asiat voivat myös olla työssä huonosti ja työ voi kuormittaa työntekijää terveyden kannalta jopa haitallisissa määrin. Työhyvinvointi syntyy kaikkien työolotekijöiden yhteisvaikutuksen perusteella. (Ahola 2011, 64–71.)

Ihmisen yksilöllisyyttä korostavat työhyvinvointimallit, jotka huomioivat myös työn ulkopuolisen elämän ja yksilön elämänhistorian. Työ ja koti (muu elämä) ovat tiiviissä ja vastavuoroisessa suhteessa toisiinsa. Ei ole enää itsestään selvää erottaa työtä ja muuta elämää. Yksityiselämässä tapahtuvat muutokset heijastuvat helpommin työhön ja se näkyy esimerkiksi sairaus poissaoloina, psyykkisinä ongelmina ja epäterveinä elämäntapoina. Työoloilla on siis suuri merkitys työhyvinvointiin ja yksilölliseen hyvinvointiin. ”Työntekijät eivät yleisesti ottaen koe, että heillä olisi erillinen työminä ja yksityiselämä minä, joita voitaisiin vaihtaa työhön tai kotiin tullessa”. (Hyrkkänen & Vartiainen 2005, 34.)

4 KULJETUSALAN TYÖHYVINVOINTI

Kuljetusala on tällä hetkellä yksi Suomen vaarallisimmista työtoimialoista tapaturmataajuudella mitattuna. Vuonna 2007 maantieliikenteessä tapahtui miljoonaa työtuntia kohden 63 työpaikkatapaturmaa, kun taas kaikilla toimialoilla työtaturmia sattui miljoonaa työtuntia kohden keskimäärin 33. Kuljetusalan tapaturmat johtuvat yleensä putoamisista, kaatumisista, liukastumisista sekä äkillisistä fyysisistä kuormituksista. Eniten autoliikenteen työtaturmia sattuu lastien siirtämisessä ja kuljettamisessa, sekä varastoinnissa kuorman lastaamisen ja purun yhteydessä. Liikenneonnettomuuksia jossa kuljettaja loukkaantuu, sattuu yllättävän vähän. Kiire ja työn henkinen rasittavuus lisäävät työntekijöiden sairaus poissaoloja. Työaikoihin tulisi panostaa osana työssä jaksamista. Jaksamisongelmat näkyvät työntekijöissä työn ilon katoamisena, sekä oman työn merkityksen epäilynä ja kyseenalaistamisena. Pitkät työrupeamat voivat vaikuttaa älylliseen suoriutumiskykyyn. Pitkien työpäivien hyödyt saadaan aikaiseksi työntekijän terveyden ja toimintakyvyn kustannuksella. (Rissa 2009, 12–15.)

Työkykyä ylläpidetään kehittämällä työtä, työyhteisöä ja työympäristöä, sekä kehittämällä työn laatua ja tuottavuutta. Työntekijän työkyky säilyy, kun hän huolehtii omasta jaksamisestaan. Omaan työssä jaksamiseen vaikuttavat olennaisesti yksilön fyysinen, psyykkinen ja ammatillinen hyvinvointi. Kuljetusalalla työskentelevän on erityisen tärkeä huolehtia omasta vireystilastaan työpäivän aikana, jotta välttyttäisiin muun muassa rattiin nukahtamisilta ja näin ollen mahdollisilta liikenneonnettomuuksilta. ”Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien tutkimien kuolemaan päättyneiden kolarien sairauskohtauksista johtuneina syinä esiintyvät yleisimmin seuraavat sairaudet: sepelvaltimotaudit, sydänkohtaus, aivoverenkierron häiriöt, diabetes, aivotoiminnanhäiriöt ja poikkeava nukahtamistaipumus”. Tyypillisiä tekijöitä sairauksien taustalle ovat epäterveellinen rasvapitoinen ravinto, epäsäännölliset työajat, liikunnan puute, ylipaino, runsas kahvin juonti, tupakointi ja stressi. (Penttinen, Selenius & Valli 1997, 74–75.)

5 OPINNÄYTETYÖN TUTKIMUSTAVAT

Opinnäytetyömme tutkimustavaksi valitsimme laadullisen tutkimuksen. "Laadullinen eli kvalitatiivinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus, jossa pyritään ymmärtämään kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti" (Jyväskylän yliopisto). Laadullinen tutkimus valikoitui tutkimustavaksemme koska tiesimme jo etukäteen, että otoksemme venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiensa haastatteluissa tulee olemaan pieni, eikä vastaavaa aikaisempaa tutkimusta ole ennen tehty. Opinnäytetyömme tarkoituksena on vertailla. Koimme, että pienestä aineistosta on luontevampaa tehdä vertailua, sillä laadullisen tutkimuksen tehtävänä on lisätä ymmärrystä, mahdollistaa erilaisia tulkintoja, mallintaa asioita ja antaa asioille merkityksiä. (Pitkäranta 2010, 12.)

Laadullinen tutkimus on ainutkertaista ja tilannesidonnaista. Laadullisen tutkimuksen tarkoituksena on tutkia intensiivisesti tiettyä, yleensä sosiaalista kohdetta, kuten esimerkiksi ryhmiä, laitoksia, yksilöitä tai yhteisöjä. Laadullisen tutkimuksen pienin yksikkö on yksi, eli yksi henkilö tai yksi organisaatio. Tutkimus ei pyri edustamaan yleistettävyyttä. (Pitkäranta 2010, 23.) Laadullista tutkimusta voidaan toteuttaa usealla erilaisella menetelmällä. Yhteisenä piirteenä näissä menetelmissä korostuu kohteen esiintymisympäristöön ja taustaan, kohteen tarkoitukseen ja merkitykseen, ilmaisuun ja kieleen liittyvät näkökulmat. Yhteistä laadullisen tutkimuksen kirjolle on elämis-

maailman tutkiminen. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa keskiössä ovat merkitykset, jotka ilmenevät moninaisin tavoin. (Jyväskylän yliopisto.)

6 AINEISTON KERÄÄMINEN

Aloitimme aineistonkeruun opinnäytetyötämme varten syksyllä 2011, kun osallistuimme valinnaiselle kurssilla ELLO-hankkeen selvityksen tekoon venäläisten rekkakuskiensa näkemyksistä ja kokemuksista. Haastattelulomake muodostui hankkeen yhteydessä. Tuolloin saimme rekkakuskiensa hyvinvointia koskevat kysymyksemme sisällytettyä haastattelulomakkeeseen. Haastattelulomakkeen tekovaiheessa haettiin kommentteja asiaa tuntevalta rekkakuskilta ja Kymenlaakson ammattikorkeakoulun tekniikan ja liikenteen koordinoivalta tutkimusjohtajalta. Näiden kommenttien perusteella haastattelulomake kehitettiin käytössä olleeseen muotoon (ks. liite 2).

Venäläisten rekkakuskiensa haastattelujen aineisto on kerätty HaminaKotka-satamassa 23.11.2011 ja 5.1.2012. Haastattelulomake käännettiin venäjäksi, jotta venäläisten rekkakuskiensa olisi siihen helpompi vastata. Meillä oli oletus venäläisistä rekkakuskeista, ettei heistä kukaan puhu kunnolla suomea tai englantia. Ajattelimme, että meillä täytyy olla tulkki mukana haastattelemassa. Onneksi samalla valinnaisella kurssilla oli venäjänkielentaitoinen opiskelija, joka toimi tulkkina. Mikäli tulkkia ei olisi ollut, olisi opinnäytetyö tästä aiheesta varmaankin jäänyt tekemättä tai ainakin siitä olisi tullut tuloksiltaan huomattavasti suppeampi.

Haastateltavat rekkakuskit valittiin satunnaisesti niistä, jotka odottivat satamassa omilla rekoissaan uutta lastia tai konttia. Molempina haastattelupäivinä HaminaKotka-satamassa yhteensä 30 venäläistä rekkakuskiä vastasi haastatteluun. Haastattelemassa oli molempina päivinä meidän lisäksi kaksi sosionomiopiskelijaa, joista toinen toimi venäjänkielen tulkkina. Tulkkina toiminut sosionomiopiskelija käänsi vastaukset suomeksi haastattelujen jälkeen.

Suomalaisten rekkakuskiensa haastatteluja varten pohdimme aluksi tuttavapiirejämme läpi ja totesimme, että emme tunteneet rekkakuskeja riittävästi. Mietimme myös, pitäisikö meidän mennä johonkin taukopaikalle istumaan ja odottamaan, kun kuskit ajavat ruokatauolle. Tämän ajatuksen kuitenkin koimme haasteelliseksi, koska emme olleet varmoja, missä rekkakuskit pitävät taukoja, ja aineiston keräämiseen olisi mennyt liikaa aikaa. Emme myöskään olleet varmoja, olisiko kenelläkään suomalaisella rek-

kakusilla aikaa osallistua haastatteluun. Päätimme ottaa yhteyttä sähköpostitse Kymenlaaksossa toimiviin logistiikka-alan yrityksiin. Lopulta tärppäsi ja saimme erittäin yhteistyöhaluisen yhteyshenkilön logistiikka-alalta. Suomalaisten rekkakuskiensa aineisto on kerätty ajalla 20.1–20.2.2012. Yhteyshenkilömme logistiikka-alalta toimitti haastattelulomakkeet (ks. liite 1) suomalaisille rekkakuskeille ja meille täytettynä takaisin. Haastattelulomakkeen täytti yhteensä 24 satunnaisesti valittua suomalaista rekkakuskia Kymenlaakson alueelta.

Oletuksenamme oli jo ennen tulosten läpi käymistä, että venäläisillä rekkakuskeilla työajat ja työolosuhteet Suomessa ovat erilaiset, kun niitä verrataan suomalaisiin rekkakuskeihin. Haastattelupäivinä ei silmämääräisesti voinut selvittää, miten rekkakuskit kokevat jonottamisen tai odottamisen parkkialueella. Näytti kuitenkin siltä, että rekkakuskit olivat tottuneet siihen.

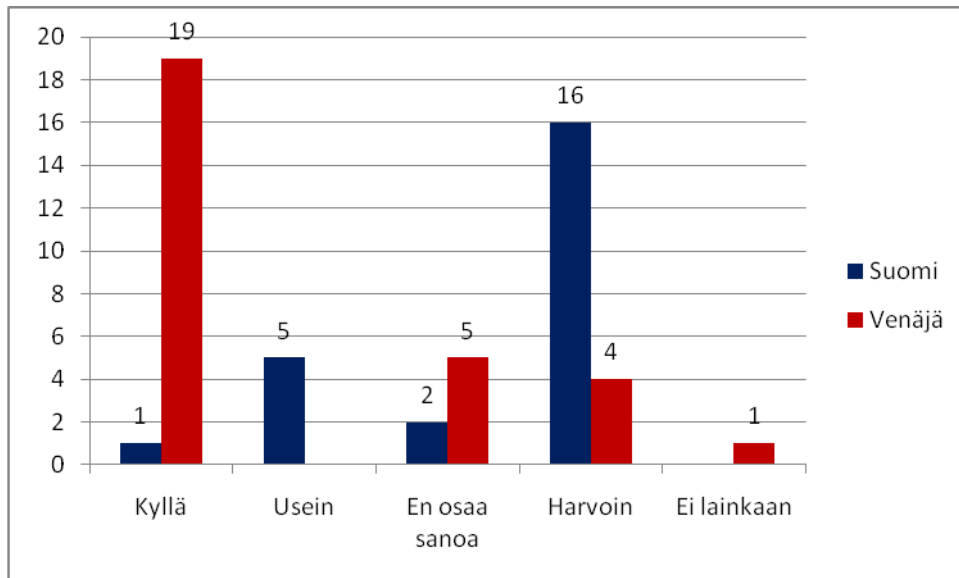
7 HAASTATTELUJEN TULOKSET

Suomalaisten rekkakuskiensa haastattelulomakkeessa on 26 valintakysymystä ja yksi avoin kysymys. Venäläisten rekkakuskiensa haastattelulomake oli laajempi, sillä opin- näytetyöhömme liittyvät kysymykset oli lisätty valinnaisen kurssin haastattelupohjaan, jossa selvitettiin venäläisten rekkakuskiensa näkemyksiä ja kokemuksia. Lisäksi selvitimme vastaajien ikää ja työkokemusta (työvuosina) Suomen liikenteessä. Haastatteluun vastasi 24 suomalaista ja 30 venäläistä rekkakuskia. Suomalaisten haastateltujen keski-ikä on 39 vuotta. Venäläisten haastateltujen keski-ikä taas oli 43 vuotta. Suomalaisten työkokemus Suomen liikenteessä oli keskimäärin 14 vuotta. Enimmillään työkokemusta Suomen liikenteessä oli kertynyt yhdelle työntekijälle 34 vuotta. Venäläisten rekkakuskiensa työkokemus Suomen liikenteessä oli keskimäärin 8 vuotta. Enimmillään työkokemusta Suomen liikenteessä oli 20 vuotta venäläisistä vastaajista.

Olemme koonneet venäläisten ja suomalaisten vastaukset pylväsdiagrammeihin. Näin pystymme vertailemaan selkeämmin tuloksia ja niissä ilmeneviä eroavaisuuksia ja yhtäläisyyksiä. Jokaisen kuvan alle, olemme avanneet pylväsdiagrammeissa näkyvät vastaukset myös tekstimuotoon. Taulukot on jaoteltu kolmeen alaotsikkoon, jotka ovat yhteydessä Erik Allardtin hyvinvointiteoriaan *having, loving, being*.

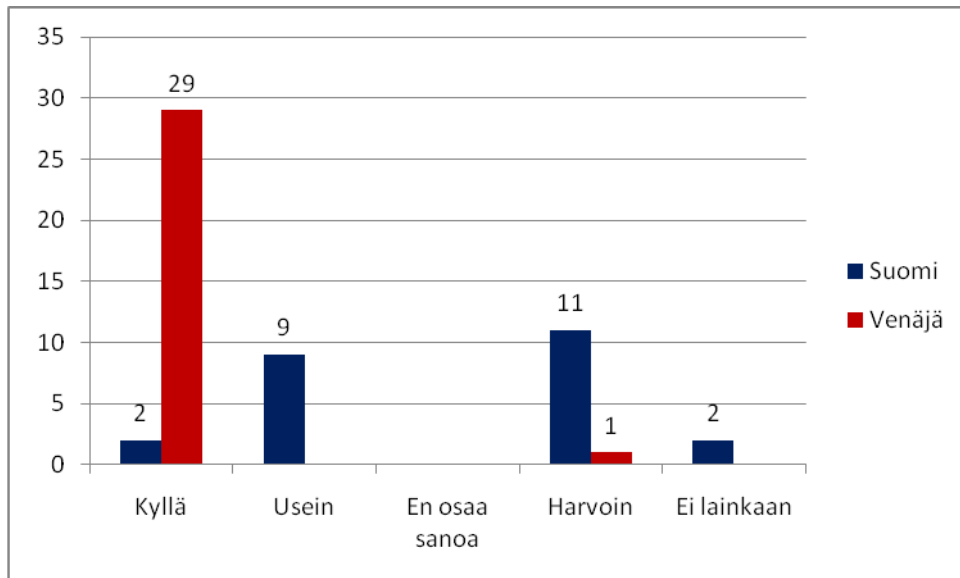
7.1 Fysiologisten tarpeiden tyydyttyminen jonottamisen tai odottamisen aikana

Tässä osiossa vertailimme suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa fysiologisten tarpeiden tyydyttymistä jonotuksen tai odotuksen aikana. Kysymykset ja väittämät nojaavat Erik Allardtin hyvinvointiteorian elintaso (having) osioon. Selvitimme venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiensa ruokailumahdollisuuksia, riittävää levon saantia, hygienian toteutumista, fyysistä kuntoa sekä tupakointia ja alkoholin kulutusta.



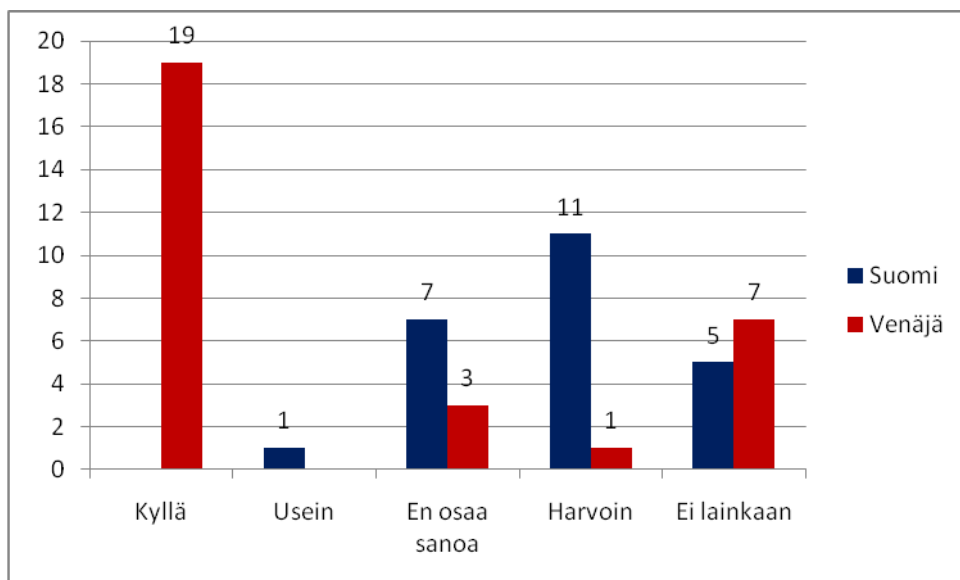
Kuva 1. Ruokailu onnistuu hyvin jonottaessa tai odottaessa

Kuvasta 1 selviää, että enemmistö venäläisistä eli 19 haastatteluun vastanneista rekkakuskeista oli sitä mieltä, että ruokailu onnistuu hyvin jonotuksen tai odotuksen aikana. Suomalaisista vastaajista suurin osa eli 16 vastaajaa oli sitä mieltä, että ruokailu onnistuu harvoin hyvin. Yksikään suomalaisista vastaajista ei kuitenkaan ollut sitä mieltä, ettei ruokailu onnistu lainkaan jonottaessa tai odottaessa ja venäläisistä vastaajista yksi oli tätä mieltä. Yhteensä seitsemän haastatteluun vastannutta ei osannut sanoa onnistuuko ruokailu hyvin jonottaessa tai odottaessa.



Kuva 2. Minulla on kotoa tuodut eväät mukani

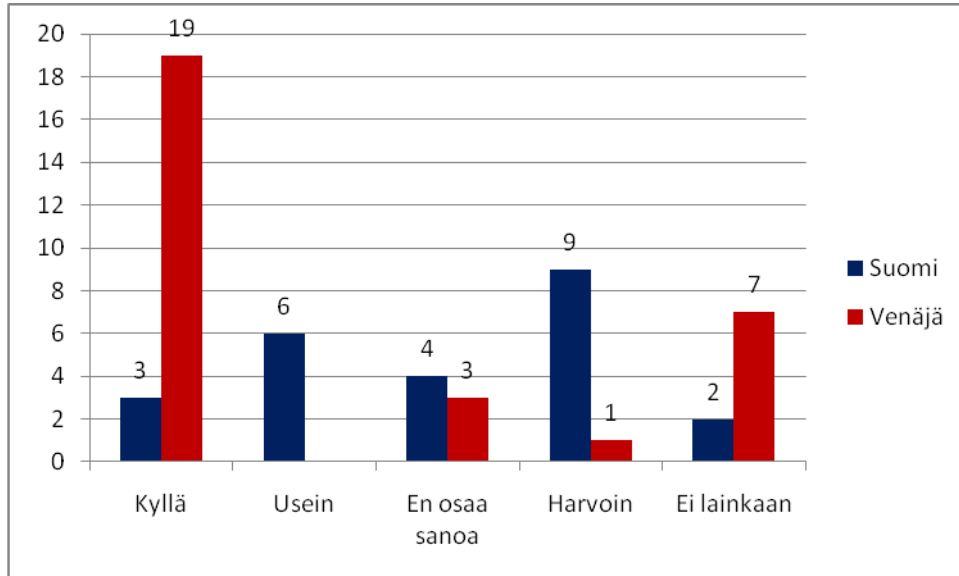
Venäläisistä vastaajista 29:llä oli omat eväät mukana töissä. Vain yksi 30 venäläisestä vastaajasta otti harvoin eväät mukaansa. Suomalaisista vastaajista 9 otti eväät mukaansa usein. Suurin osa suomalaisista vastaajista (11 vastaajaa) vastasi ottavansa omat eväät mukaansa harvoin. Kaksi suomalaista vastaajaa eivät ottaneet kotoa töihin mukaan eväitä lainkaan.



Kuva 3. Ruokailu on monipuolista jonottamisen aikana

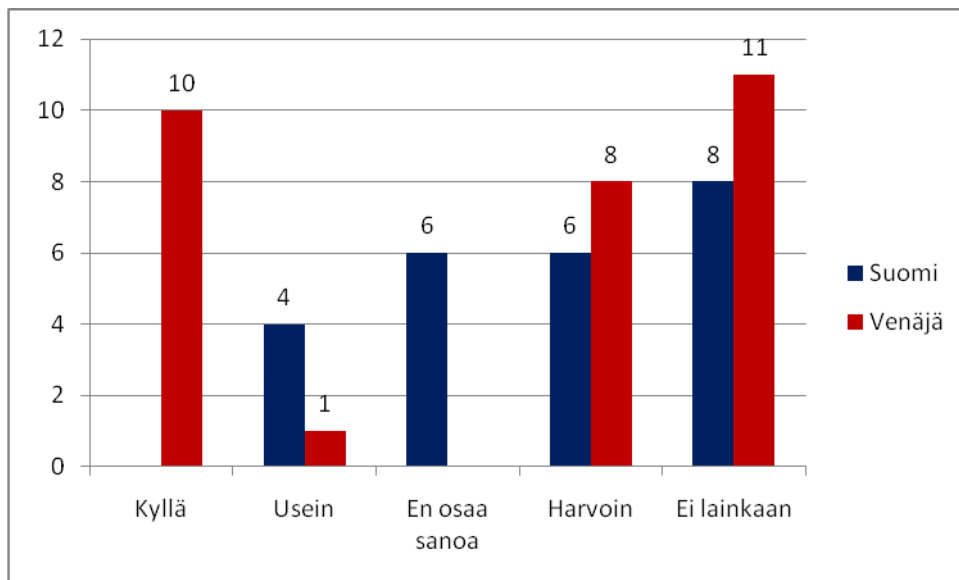
Venäläisistä vastaajista 19 oli sitä mieltä, että heidän ruokailunsa on monipuolista jonotuksen tai odottamisen aikana. Seitsemän venäläistä vastaajaa oli kuitenkin sitä

mieltä, ettei ruokailu ole lainkaan monipuolista jonottamisen aikana. Enemmistö, eli 11 suomalaisista vastaajista oli sitä mieltä, että ruokailu on harvoin monipuolista. Viisi suomalaista vastaajaa koki, ettei ruokailu ole lainkaan monipuolista jonottamisen aikana.



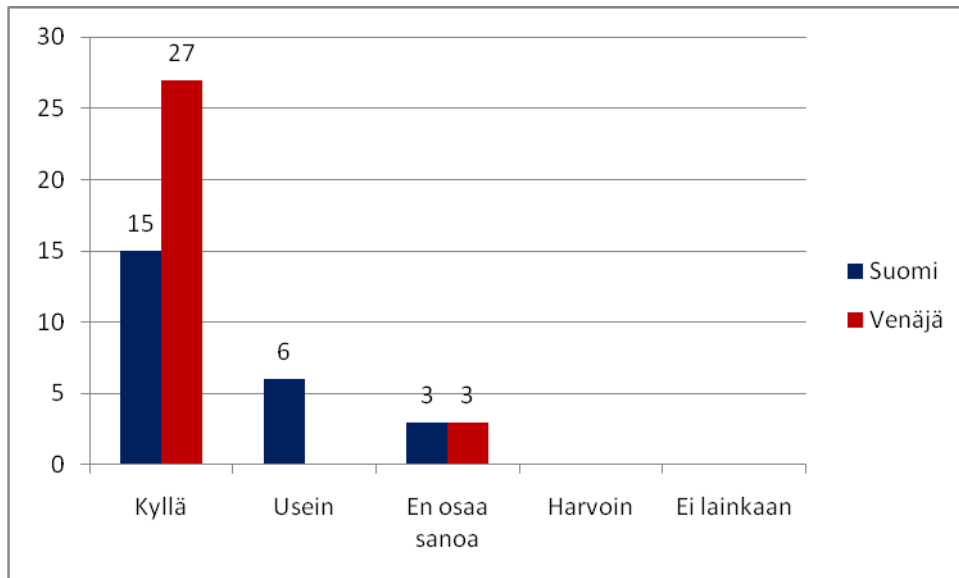
Kuva 4. Minulla on mahdollisuus lepoon jonotuksen tai odotuksen aikana

Venäläisistä haastatteluun vastanneista rekkakuskeista enemmistö eli 19 vastaajaa oli sitä mieltä, että heillä on mahdollisuus lepoon jonotuksen tai odotuksen aikana. Seitsemän venäläistä rekkakuskia vastasi, ettei heillä ole lainkaan mahdollisuutta lepoon jonotuksen tai odotuksen aikana ja suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista samoin vastasi kaksi kuljettajaa. Suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista yhdeksän vastasi, että heillä on harvoin mahdollisuus lepoon jonotuksen tai odotuksen aikana. Kuusi suomalaista vastasi kysymykseen usein ja kolme suomalaista rekkakuskia on vastannut, että heillä oli mahdollisuus riittävään lepoon jonotuksen tai odotuksen aikana.



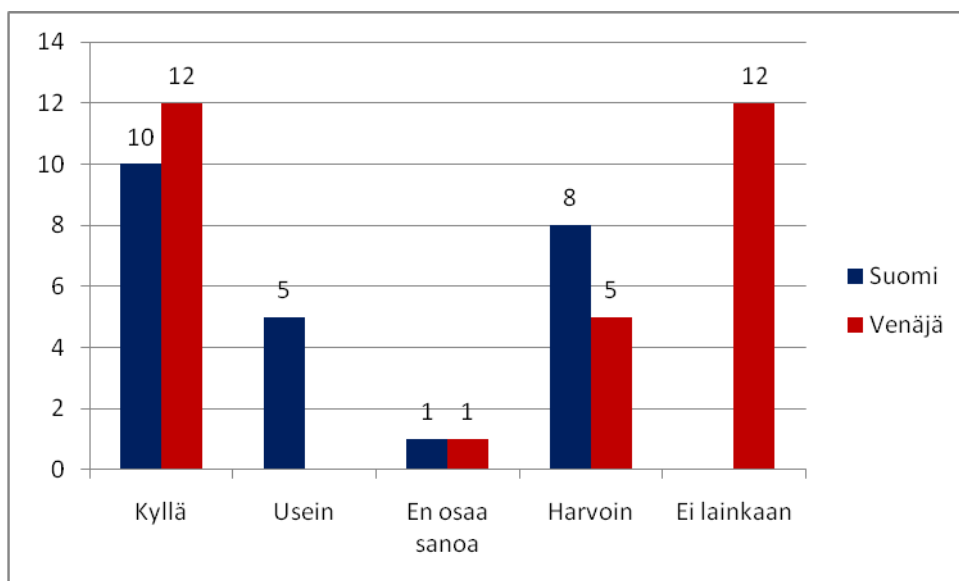
Kuva 5. Pystyn huolehtimaan hygieniastani jonottaessani tai odottaessani

Kymmenen venäläistä haastateltua vastasivat kyllä väittämään: pystyn huolehtimaan hygieniastani jonottaessa tai odottaessa. Pieni enemmistö, eli 11 haastatteluun vastannutta venäläistä oli sitä mieltä, että hygieniasta huolehtiminen jonottaessa tai odottaessa ei onnistu lainkaan. Suurin osa suomalaisista haastatteluun vastanneista oli sitä mieltä, että hygieniasta huolehtiminen jonottaessa tai odottaessa onnistuu joko harvoin (kuusi vastaajaa), tai ei lainkaan (kahdeksan vastaajaa). Kuitenkin suomalaisista vastaajista kuusi ei osannut sanoa pystyvätkö he huolehtimaan hygieniastaan jonotuksen tai odotuksen aikana. Kuvasta käy ilmi, että hygieniasta huolehtiminen on haastavaa molemmille osapuolille.



Kuva 6. Fyysinen kuntoni on hyvä

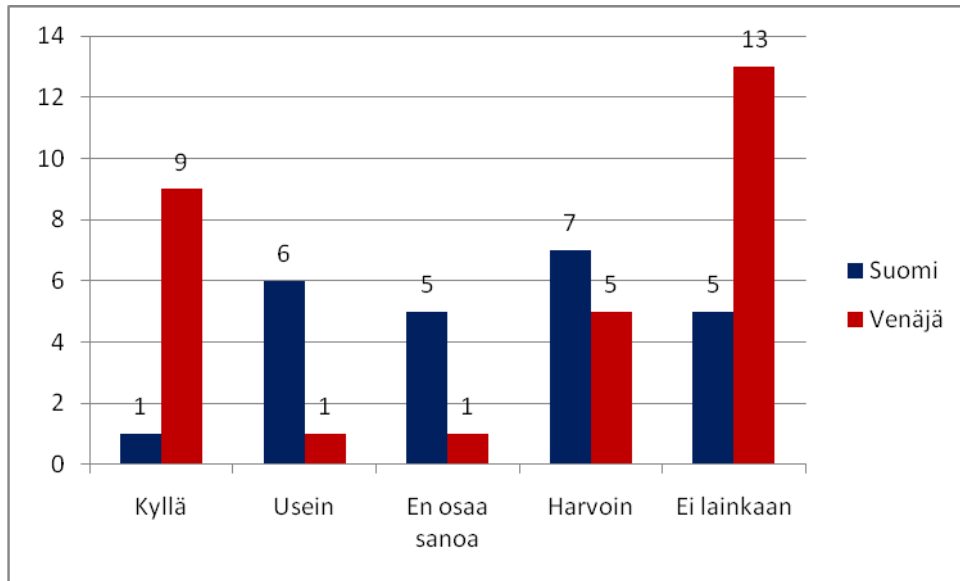
Venäläisistä rekkakuskeista 27 vastaajaa ja suomalaisista rekkakuskeista 15 vastaajaa olivat sitä mieltä, että heidän fyysinen kuntonsa oli hyvä. Vain kolme venäläistä ja kolme suomalaista eivät osanneet vastata tähän osioon.



Kuva 7. Minulla on mahdollisuus huolehtia fyysisestä kunnostani riittävästi

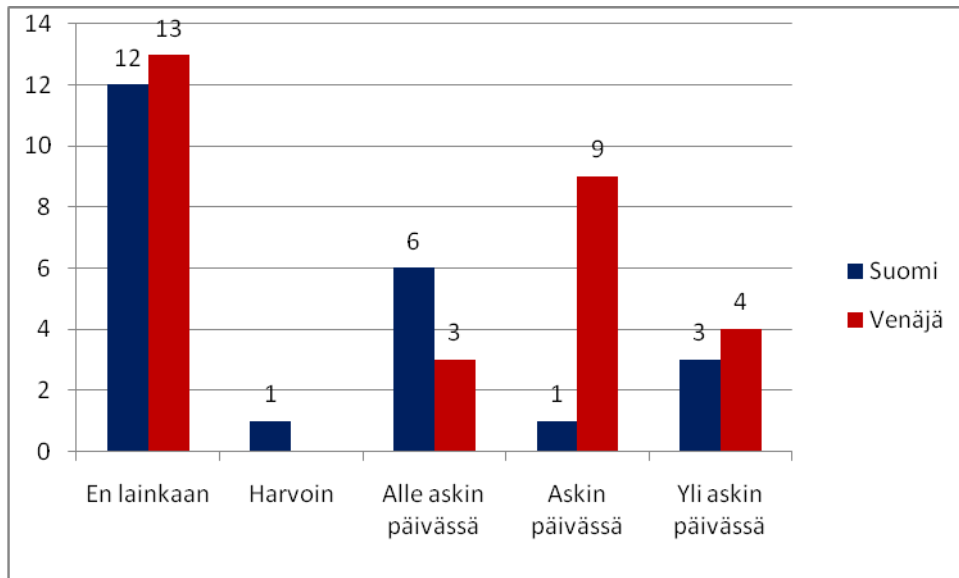
Venäläisten rekkakuskeiden vastaus tiedusteltaessa mahdollisuutta huolehtia fyysisestä kunnosta jakautui siten, että 12 vastaajaa voi mielestään huolehtia fyysisestä kunnostaan riittävästi, kun taas 12 vastaajaa koki, etteivät voi lainkaan huolehtia fyysisestä kunnostaan. Suomalaisista vastaajista kymmenen, eli suurin osa vastasi, että heillä oli

mahdollisuus huolehtia fyysisestä kunnostaan riittävästi. Kahdeksan vastaajaa oli sitä mieltä, että he pystyivät huolehtimaan fyysisestä kunnostaan harvoin riittävästi.



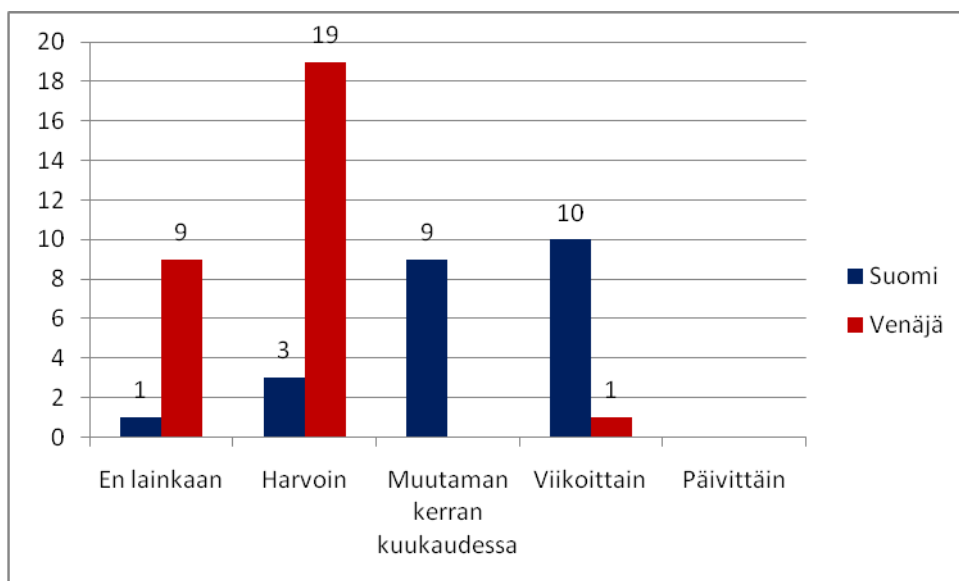
Kuva 8. Tunnen oloni väsyneeksi jonottamisen tai odottamisen aikana

Venäläisistä vastaajista 13 oli sitä mieltä, etteivät tunne oloaan lainkaan väsyneeksi jonottamisen tai odottamisen aikana. Yhdeksän venäläistä rekkakuskia oli kuitenkin vastannut tuntevansa väsymystä jonotuksen tai odotuksen aikana. Suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 7 vastaajaa tunsivat itsensä väsyneeksi harvoin. Kuitenkin lähes samalla vastaajamäärällä suomalaisista kuusi vastaajaa tunsivat usein olonsa väsyneeksi jonottamisen tai odottamisen aikana.



Kuva 9. Tupakoitteko

Venäläisistä haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 13 vastaajaa 29:stä ei tupakoinut lainkaan. Yhdeksän venäläistä vastaajaa tupakoi askin päivässä ja neljä kertoi vastauksessaan tupakoivansa yli askin päivässä. Suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 12/ 23 ei tupakoi lainkaan. Kuusi suomalaista vastaajaa kertoi tupakoivansa alle askin päivässä ja kolme vastaajaa yli askin päivässä. Tupakoinnin osalta näyttää siltä, että venäläiset haastatteluun vastanneet rekkakuskit tupakoivat suomalaisia haastateltuja runsaammin.

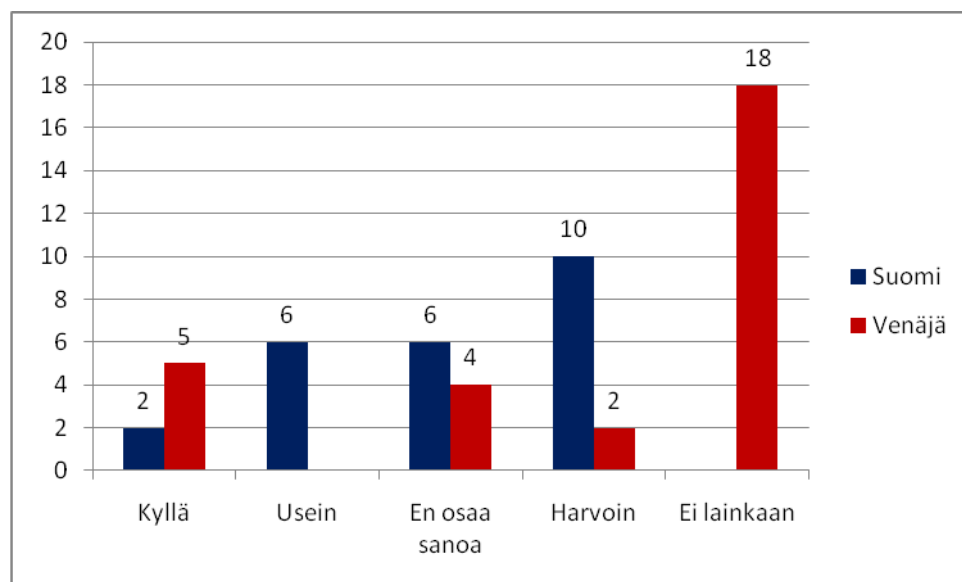


Kuva 10. Käytättekö alkoholia

Alkoholin käyttöä koskevassa kysymyksestä selviää, että yksikään vastaajista ei käytä päivittäin alkoholia. Suomalaisista rekkakuskeista kymmenen kertoi käyttävänsä alkoholia viikoittain, vastaavasti vain yksi venäläinen oli vastannut käyttävänsä saman verran. Venäläisistä vastaajista 19 kertoi käyttävänsä alkoholia harvoin ja yhdeksän vastaajaa ei käyttänyt alkoholia lainkaan. Suomalaisista vastaajista taas yksi vastaaja ei käyttänyt lainkaan alkoholia, kolme vastaajaa käytti harvoin ja yhdeksän vastaajaa muutaman kerran kuukaudessa. Kuvasta ilmenee, että suomalaiset haastatteluun vastanneet rekkakuskit käyttivät alkoholia useammin kuin venäläiset vastaajat.

7.2 Sosiaaliset suhteet jonottamisen tai odottamisen aikana

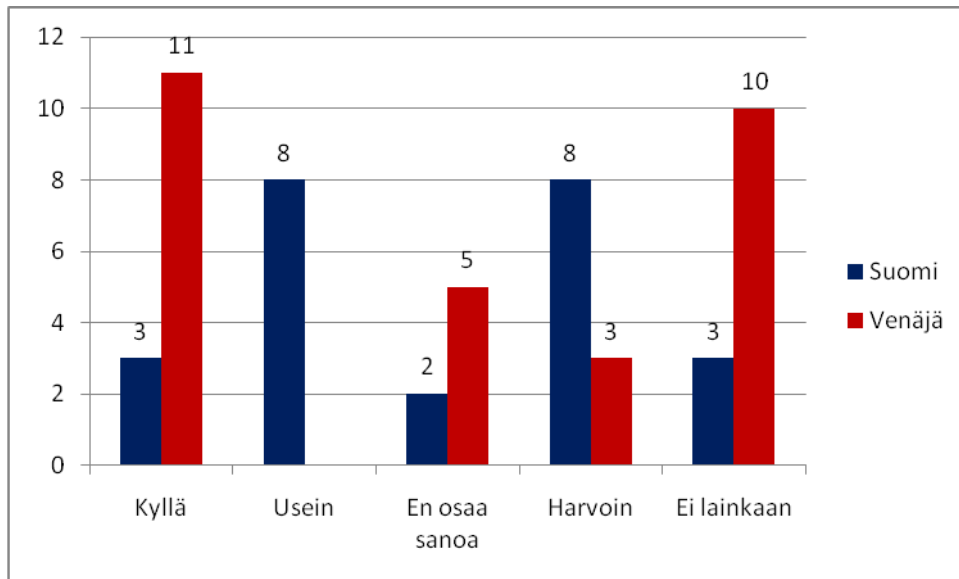
Selvitimme ja vertailimme suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa sosiaalisten suhteiden toteutumista, ja ylläpitoa jonottamisen tai odottamisen aikana. Lisäksi vertailimme haastatteluryhmän henkistä hyvinvointia, tyytyväisyyttä itseensä, haastateltujen omaa ja työnantajan asennetta jonottamista tai odottamista kohtaan sekä vuorovaikutuksen onnistumista lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa. Kappaleen kysymykset ja väittämät nojaavat Erik Allardtin hyvinvointiteorian osioon yhteisyyssuhteet (loving).



Kuva 11. Minulla on mahdollisuus huolehtia sosiaalisista suhteistani

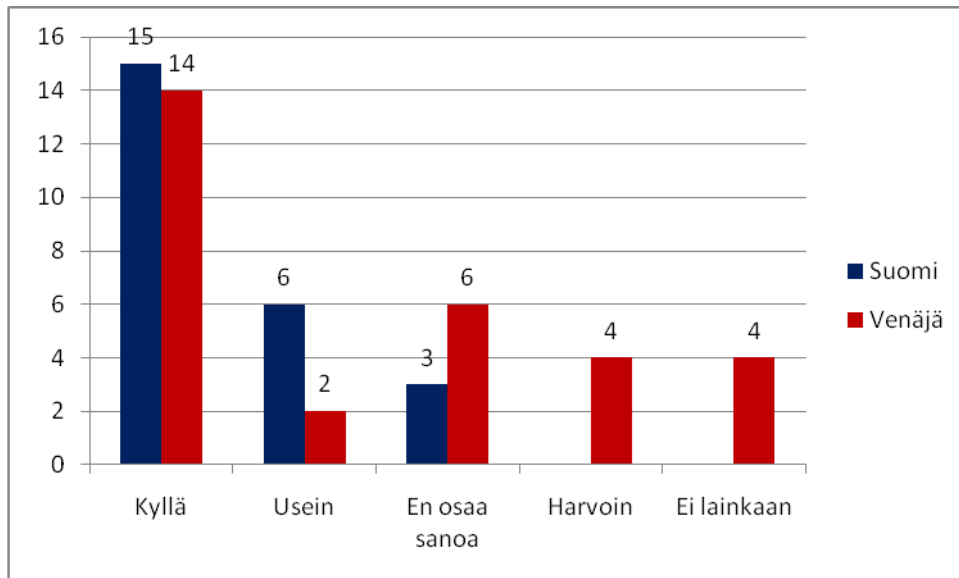
Venäläisistä haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 18 oli sitä mieltä, ettei heillä ollut mahdollisuutta huolehtia sosiaalisista suhteistaan lainkaan odotuksen tai jonotuksen aikana. Myös suomalaisista vastaajista enemmistö, eli 10 rekkakuskiä, oli sitä

mieltä, että voivat harvoin huolehtia sosiaalisista suhteista jonotuksen tai odotuksen aikana. Sekä venäläisillä että suomalaisilla vastaajilla oli hankaluuksia huolehtia sosiaalisista suhteistaan.



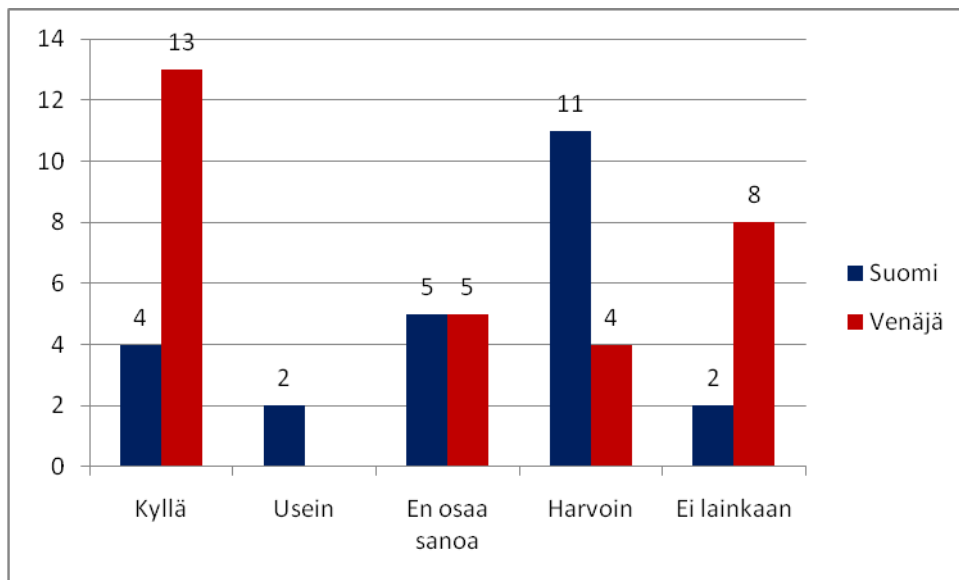
Kuva 12. Työasiat pyörivät vapaa-aikana mielessäni

Kuvan 12 väittämä jakoi venäläiset ja suomalaiset vastaajat. Venäläisistä vastaajista 11 oli sitä mieltä, että työasiat pyörivät vapaa-aikana mielessä, kun taas kymmenen haastateltavaa vastasi, että työasiat eivät ole vapaa-ajalla lainkaan mielessä. Kolme venäläistä rekkakuskia vastasi työasioiden pyörivän harvoin mielessä ja viisi ei osannut sanoa. Suomalaisista vastaajista kahdeksan vastasi työasioiden olevan mielessä usein ja toiset kahdeksan olivat sitä mieltä, että työasiat olivat mielessä harvoin. Kolme suomalaista vastaajaa oli vastannut, että työasiat pyörivät vapaa-aikana mielessä ja kaksi vastaajaa oli vastannut väittämään, ettei osaa sanoa. Vastauksien jakautumista saattoi osaltaan selittää ihmisten erilainen persoonallisuus. Toiset pohtivat luonnostaan enemmän asioita, kuin toiset.



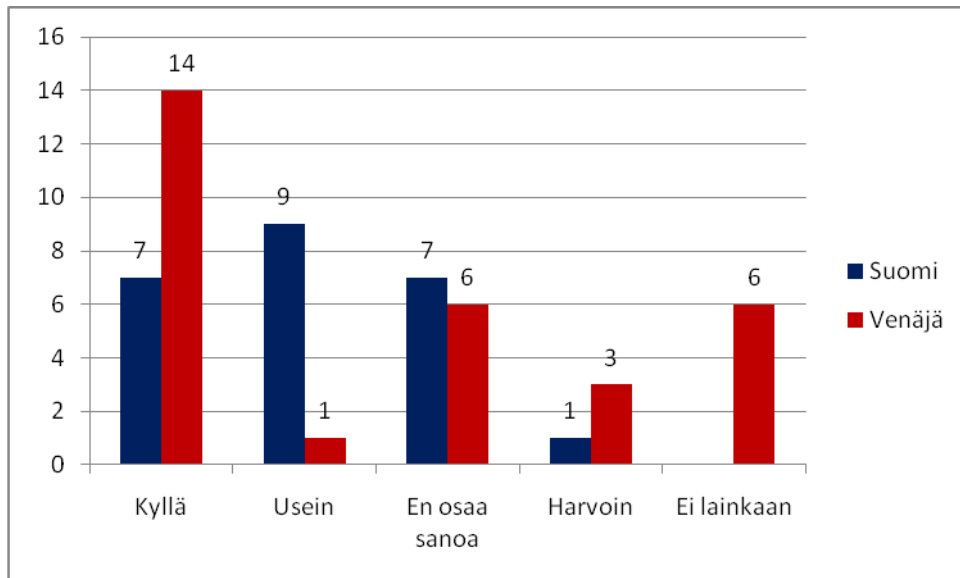
Kuva 13. Koen voivani henkisesti hyvin

Kuvasta näkee, että molemmat sekä venäläiset että suomalaiset rekkakuskit kokivat voivansa henkisesti hyvin. Venäläisistä vastaajista 15 ja suomalaisista 14 ovat vastanneet väittämään kyllä. Kuusi suomalaista ja kaksi venäläistä rekkakuskia olivat vastanneet voivansa usein henkisesti hyvin. Kolme suomalaista ja kuusi venäläistä rekkakuskia eivät osanneet vastata väittämään. Suomalaisista vastaajista yksikään ei tuntenut voivansa henkisesti huonosti, mutta venäläisistä vastaajista neljä koki, etteivät voi lainkaan henkisesti hyvin. Vertaillen suomalaisten ja venäläisten henkistä hyvinvointia, voidaan huomata, että molemmat osapuolet voivat enemmistöltään hyvin.



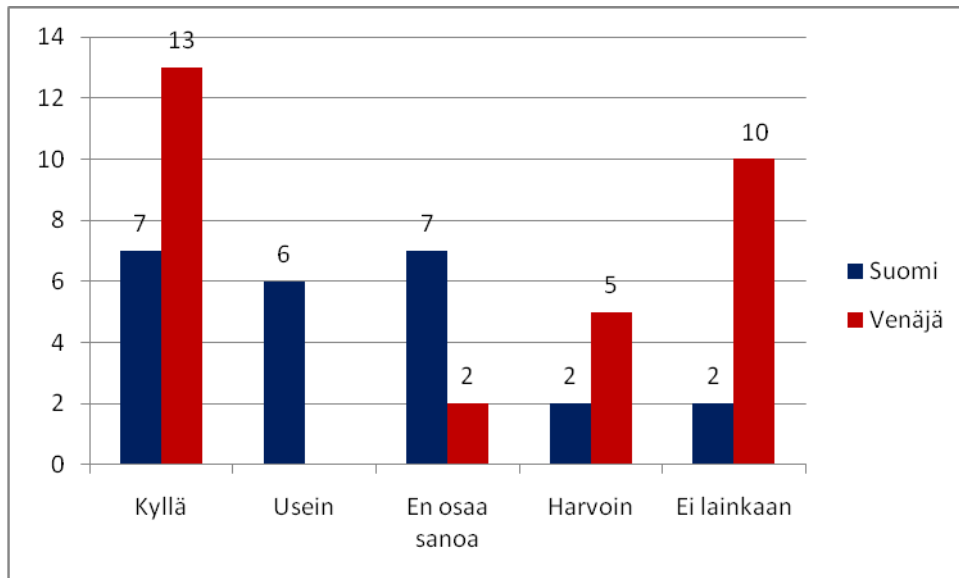
Kuva 14. Pitkät työrupeamat eivät häiritse henkilökohtaisia ihmissuhteitani

Haastatteluun vastanneista venäläisistä rekkakuskeista kahdeksan vastasi, etteivät pitkät työrupeamat häiritse heidän henkilökohtaisia suhteitaan ja neljä vastasi työrupeamien häiritsevän henkilökohtaisia ihmissuhteita harvoin. Viisi venäläistä vastaajaa ei osannut sanoa häiritsevätkö pitkät työrupeamat heidän ihmissuhteitaan. Venäläisistä vastaajista 13 vastasi, että pitkät työrupeamat häiritsevät henkilökohtaisia suhteita. Suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 11 oli sitä mieltä, että pitkät työrupeamat häiritsevät henkilökohtaisia ihmissuhteita harvoin. Suomalaisista vastaajista neljä koki pitkien työrupeamien häiritsevän henkilökohtaisia ihmissuhteita, ja kaksi suomalaista oli vastannut työrupeamien häiritsevän ihmissuhteita usein. Myös suomalaisten vastaajien kohdalla viisi ei osannut sanoa häiritseekö pitkät työrupeamat heidän henkilökohtaisia ihmissuhteitaan. Pitkät työrupeamat häiritsivät venäläisten rekkakuskien ihmissuhteita enemmän, kuin suomalaisten rekkakuskien.



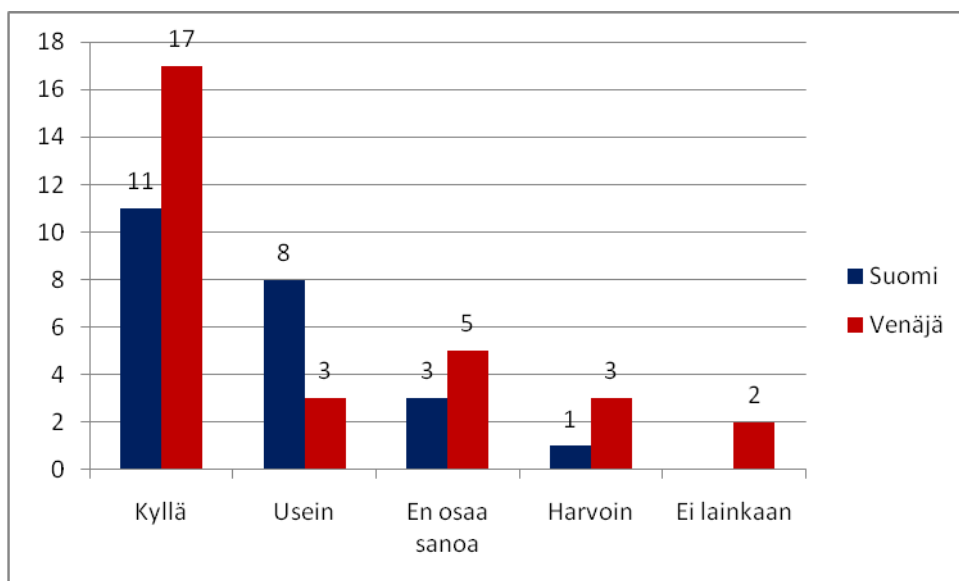
Kuva 15. Olen tyytyväinen työhöni

Suomalaisista rekkamiehistä seitsemän oli tyytyväisiä työhönsä ja yhdeksän tunsivat olevansa tyytyväinen työhönsä usein. Seitsemän suomalaisista vastaajista ei osannut sanoa, onko tyytyväinen työhönsä. Suomalaisista rekkakuskeista yksi oli vastannut olevansa harvoin tyytyväinen työhönsä, mutta yksikään suomalaisista ei ollut vastannut, ettei ole lainkaan tyytyväinen työhönsä. Venäläisistä rekkakuskeista suurin osa oli tyytyväisiä työhönsä. Venäläisistä vastaajista 14 oli tyytyväisiä työhönsä ja yksi oli vastannut olevansa usein tyytyväinen. Kuusi venäläistä vastaajaa ei osannut sanoa onko tyytyväinen työhönsä ja kolme vastasi olevansa harvoin tyytyväinen. Venäläisistä rekkakuskeista kuusi ei ollut lainkaan tyytyväinen työhönsä.



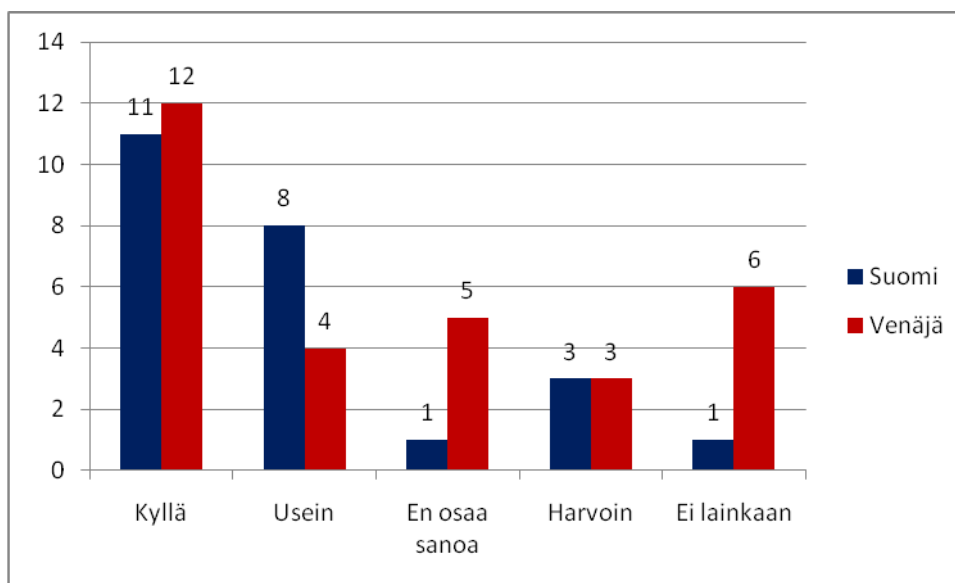
Kuva 16. Työnantajani ymmärtää odottelun osana kuljettajan työtä

Venäläisten rekkakusien haastattelun vastauksista selviää, että 13 vastaajan mielestä heidän työnantajansa ymmärsi odottelun osana kuljettajan työtä. Kuitenkin kymmenen venäläistä vastaajaa oli sitä mieltä, ettei työnantaja ymmärrä lainkaan odottelua osana kuljettajan työtä. Seitsemän suomalaista haastatteluun vastannutta rekkakuskiä oli sitä mieltä, että työnantaja ymmärtää odottelun osana kuljettajan työtä joko kyllä tai usein, toiset seitsemän eivät osanneet sanoa. Suomalaisista kaksi vastaajaa oli vastannut, ettei työnantaja ymmärrä lainkaan odottelua osana kuljettajan työtä.



Kuva 17. Olen tyytyväinen itseeni

Venäläisistä vastaajista 17 ja suomalaisista vastaajista 11 olivat tyytyväisiä itseensä. Vain muutama vastaaja koki olevansa harvoin tai ei lainkaan tyytyväinen itseensä. Näissä vastauksissa suurin osa oli venäläisiä (venäläisistä kolme harvoin ja kaksi ei lainkaan tyytyväisiä itseensä). Yksi suomalainen oli vastannut olevansa harvoin tyytyväinen itseensä. Vertaillen suomalaisten ja venäläisten haastatteluun vastanneiden tyytyväisyyttä itseensä, voidaan huomata, että enemmistö molemmilla osapuolilla tunsi olevansa tyytyväisiä itseensä.

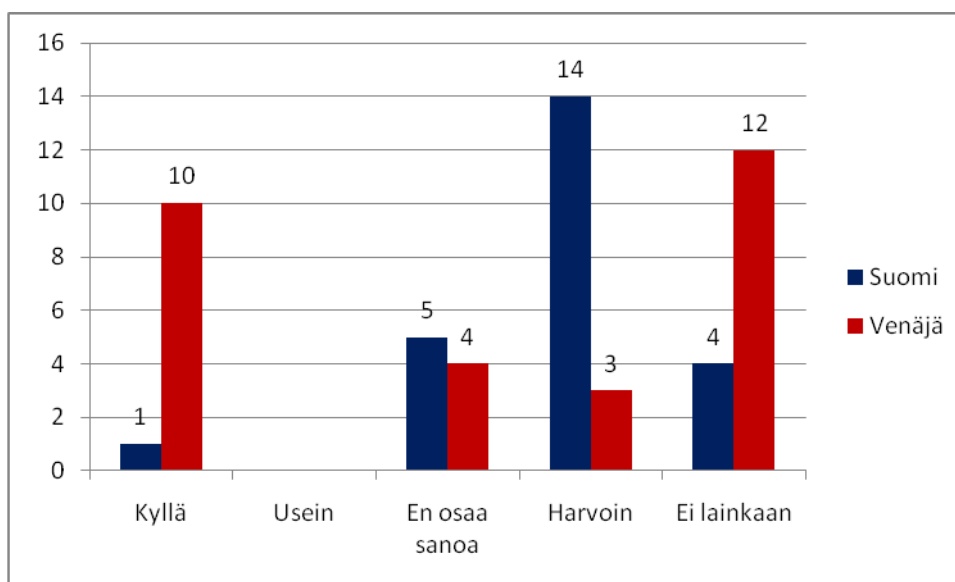


Kuva 18. Minun on helppoa olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa

Suurin osa suomalaisista (11) ja venäläisistä (12) rekkakuskeista oli haastatteluissa sitä mieltä, että heidän oli helppoa olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa Suomessa. Venäläisistä vastaajista kuusi oli sitä mieltä, ettei heidän ole lainkaan helppoa olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa ja kolme vastaajaa koki vuorovaikutuksen helpoksi harvoin. Viisi venäläistä rekkakuskaa ei osannut vastata väittämään. Suomalaisista yksi oli vastannut, että ei ole lainkaan helppoa olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa. Kolmen suomalaisen rekkakuskin mielestä vuorovaikutus lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa oli harvoin helppoa ja yksi suomalainen rekkakuski ei osannut vastata tähän väittämään.

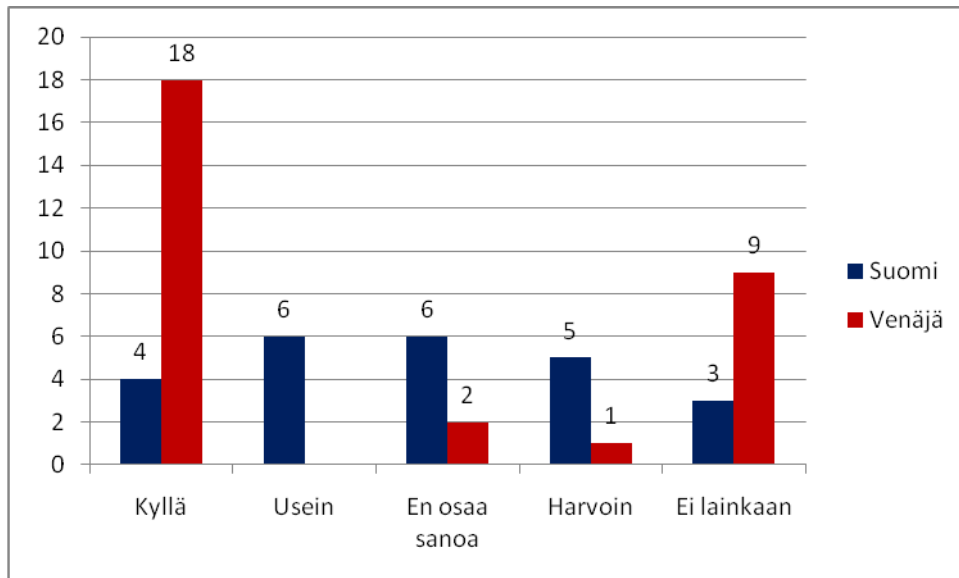
7.3 Itsensä toteuttamisen mahdollisuudet jonottamisen tai odottamisen aikana

Selvitimme ja vertailimme suomalaisten ja venäläisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskiensa itsensä toteuttamisen mahdollisuuksia jonottamisen tai odottamisen aikana. Kysymykset ja väittämät on laadittu Erik Allardtin hyvinvointiteorian osion itsensä toteuttaminen (being) mukaan.



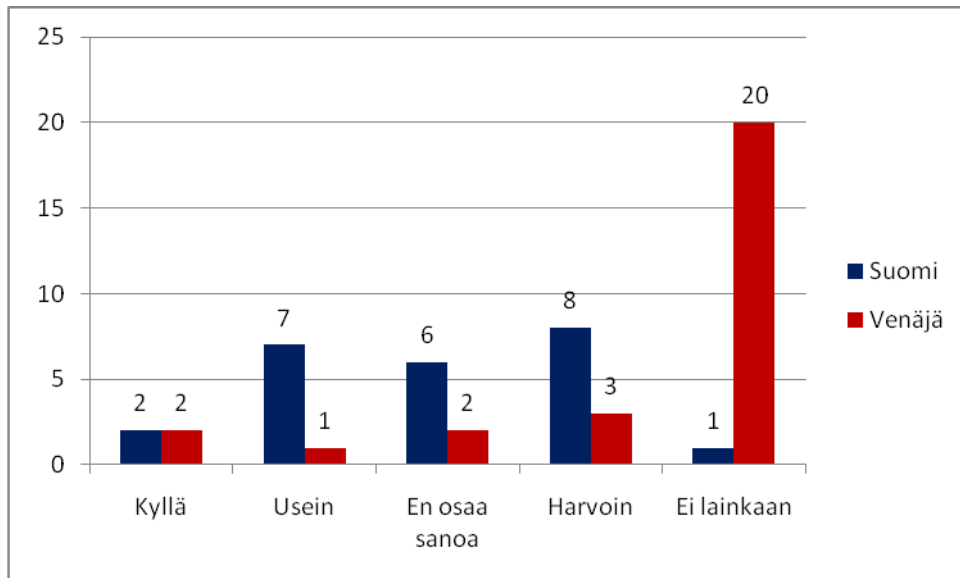
Kuva 19. Minulla on mahdollisuus jonottaessani tai odottaessani harrastaa itselleni mieluisia asioita

Suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista suurin osa (14 vastaajaa) koki harvoin voivansa harrastaa itselleen mieleisiä asioita jonottaessa tai odottaessa. Neljä suomalaista rekkakuskiä koki, etteivät voi lainkaan harrastaa itselleen mieluisia asioita ja viisi suomalaista ei osannut sanoa väittämään mitään. Yksi suomalainen rekkakuski tunsi voivansa harrastaa itselleen mieluisia asioita. Venäläisten vastaajien kesken voi nähdä vastausten jakautuvan kahtia. Kuitenkin enemmistö venäläisistä vastaajista (12 vastaajaa) tunsi, ettei heillä ollut lainkaan mahdollisuutta harrastaa itselleen mieluisia asioita jonotuksen tai odotuksen aikana. Venäläisissä vastaajissa kuitenkin huomattava määrä (10 vastaajaa) koki voivansa harrastaa itselleen mieluisia asioita jonottamisen tai odottamisen aikana. Neljä venäläistä ei osannut vastata väittämään onko heillä mahdollisuutta harrastaa itselleen mieluisia asioita.



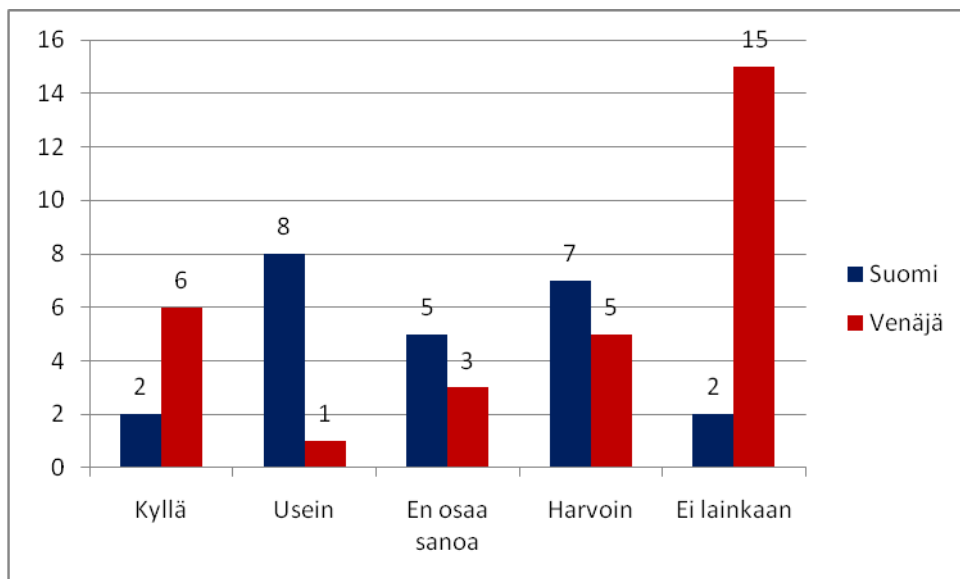
Kuva 20. Kuljettajan työhön kuuluu mielestäni odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa

Venäläisistä haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 18 oli sitä mieltä, että kuljettajan työhön kuuluu odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa. Yhdeksän venäläistä rekkakuskia vastasi, että kuljettajan työhön ei kuulu lainkaan odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa. Kaksi venäläistä rekkakuskia ei osannut sanoa kuuluuko työhön odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa. Yksi koki, että kuljettajan työhön odottelu kuuluu harvoin. Suomalaisten rekkakuskienvastaukset jakautuivat siten, että 10 rekkakuskia oli vastannut, että heidän mielestään kuljettajan työhön kuuluu odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa tai että odottelu kuuluu siihen usein. Kuusi ei osannut sanoa ja kahdeksan oli sitä mieltä, että odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa kuuluu kuljettajan työhön harvoin tai ei lainkaan. Venäläiset rekkakuskit tunsivat odottelun lastauspaikoilla ja jonoissa kuuluvan kuljettajan työhön enemmän kuin suomalaiset vastaajat.



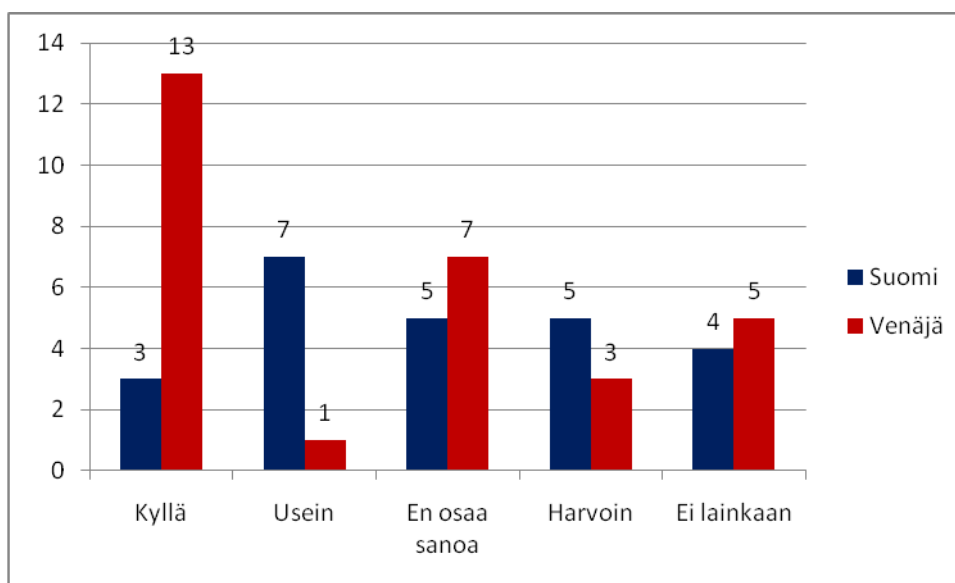
Kuva 21. Voin mielestäni vaikuttaa työoloihini

Venäläisistä haastatteluun vastanneista rekkakuskeista kaksi kolmasosaa ei tuntenut voivansa vaikuttaa työoloihinsa lainkaan, kun taas suomalaisista vastaajista vain yksi oli sitä mieltä, ettei voi vaikuttaa lainkaan työoloihinsa. Muutoin suomalaisten vastaajien vastaukset jakautuivat muihin vastausvaihtoehtoihin. Suomalaisista kaksi tunti voivansa vaikuttaa työoloihinsa. Seitsemän suomalaista tunti voivansa vaikuttaa usein, kuusi ei osannut sanoa voiko mielestään vaikuttaa työoloihinsa ja kahdeksan tunti voivansa vaikuttaa työoloihin harvoin.



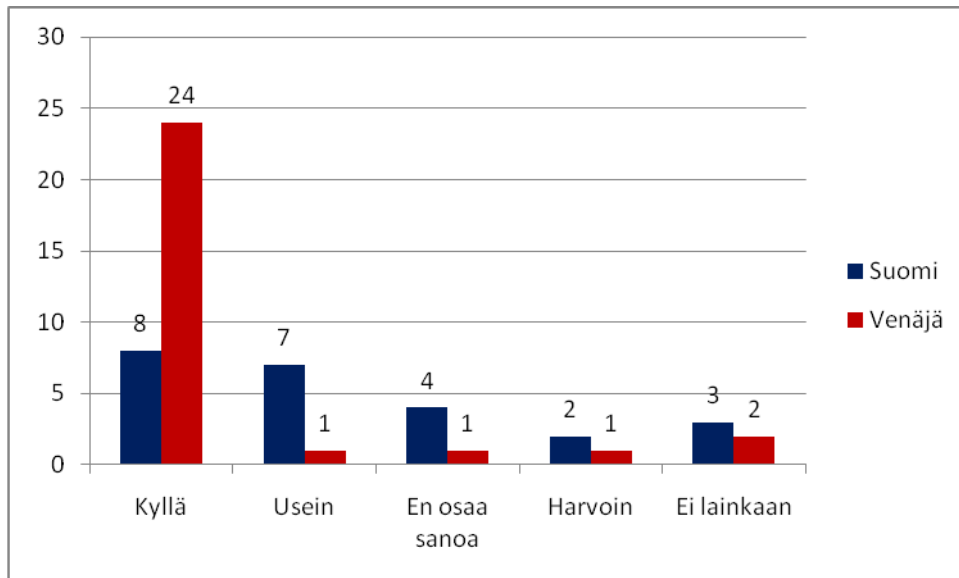
Kuva 22. Aikani kuluu odotellessani helposti

Haastatteluun vastanneista venäläisistä rekkakuskeista 15 oli sitä mieltä, että aika ei kulunut lainkaan helposti odottaessa ja viisi venäläistä vastaajaa koki ajan kuluvan harvoin helposti odottaessa. Kolme venäläistä rekkakuskiä ei osannut sanoa kuluuko aika helposti odottaessa. Yksi venäläinen rekkakuski koki, että aika kuluu odottaessa usein helposti ja kuusi koki ajan kuluvan helposti odottaessa. Suomalaisista kyselyyn vastanneista rekkakuskeista kahdeksan koki usein ajan kuluvan helposti odottaessa ja seitsemän suomalaista vastaajaa koki ajan kuluvan harvoin helposti odottaessa. Kaksi suomalaista koki, ettei aika kulu odottaessa lainkaan helposti, viisi ei osannut sanoa ja kahden suomalaisen vastaajan mielestä aika kului odottaessa helposti.



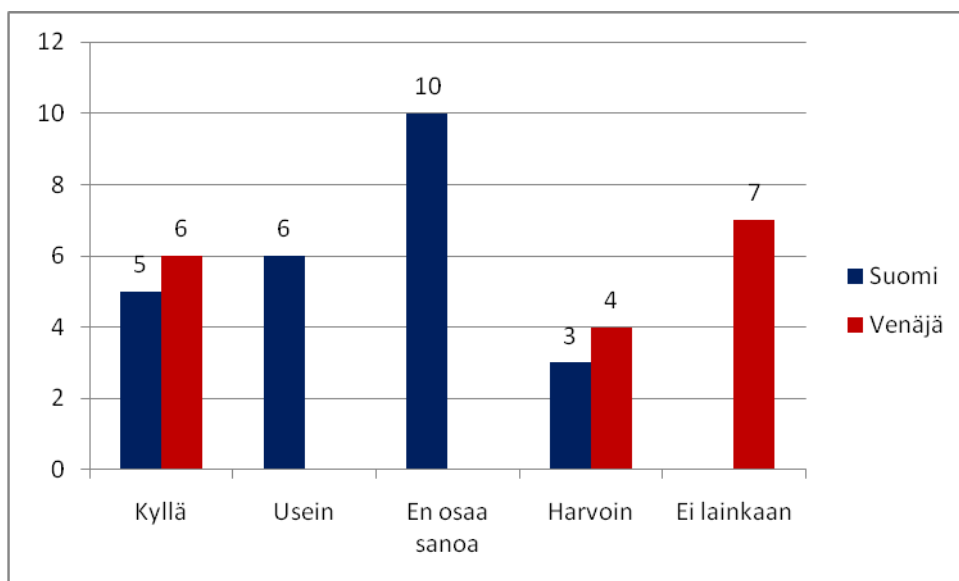
Kuva 23. Odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa on minulle helppoa

Kyselyyn vastanneiden suomalaisten rekkakuskiä vastaajista seitsemän oli sitä mieltä että odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa on heille usein helppoa. Kolmen suomalaisen rekkakuskin mielestä odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa oli helppoa. Viiden mielestä odottelu oli helppoa harvoin ja neljän mielestä odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa ei ollut lainkaan helppoa. Venäläisistä haastatteluun vastanneista 13 rekkakuskiä oli sitä mieltä, että odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa oli helppoa. Seitsemän ei osannut vastata kysymykseen, ja kahdeksan mielestä odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa oli helppoa harvoin tai ei lainkaan.



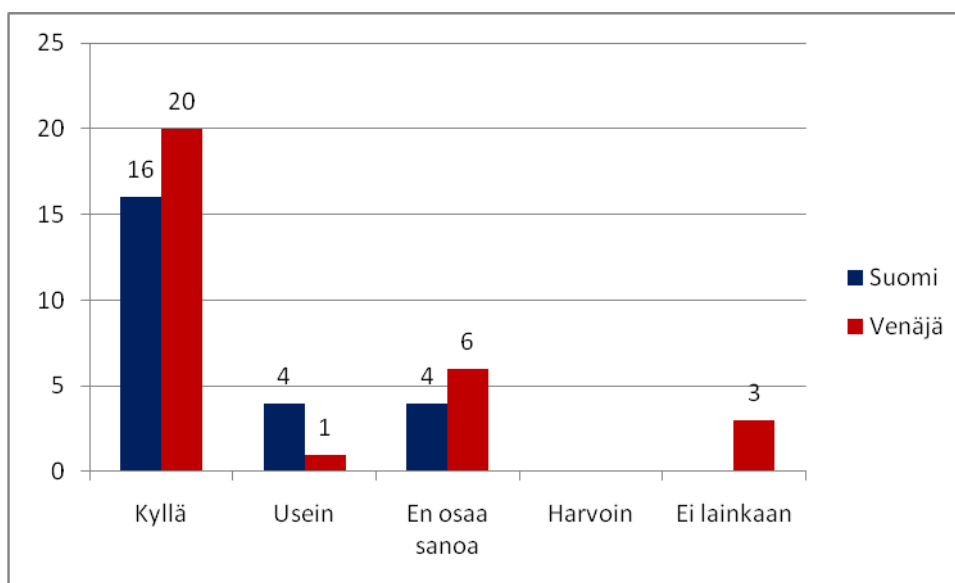
Kuva 24. Tienvarsilla on mielestäni riittävät palvelut

Venäläisten haastatteluun vastanneiden (24 vastaajaa) rekkakuskiensa mielestä tienvarsilla oli heidän mielestään riittävät palvelut. Suomalaisten rekkakuskiensa vastaukset jakautuivat enimmäkseen vastauksiin kyllä (kahdeksan), usein (seitsemän) ja en osaa sanoa (neljä). Suomalaisista rekkakuskeista tyytymättömiä tienvarsien palveluihin (harvoin kaksi ja ei lainkaan kolme) oli enemmän kuin venäläisiä, joista vain kaksi oli sitä mieltä, ettei tienvarsilla ollut lainkaan riittävät palvelut ja yksi oli vastannut palveluiden olevan riittäviä harvoin.



Kuva 25. Minulla on mahdollisuus toteuttaa itseäni työssäni

Suomalaisista haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 10 vastaajaa eivät osanneet sanoa, onko heillä mahdollisuus toteuttaa itseään työssään. Kuitenkaan kukaan suomalainen vastaaja ei ollut vastannut, ettei voi lainkaan toteuttaa itseään työssään. Viiden suomalaisen mielestä he voivat toteuttaa itseään työssään ja kuuden mielestä he voivat toteuttaa itseään työssä usein. Venäläisten rekkakuskien vastauksissa käy ilmi, että heillä mahdollisuus toteuttaa itseään työssään toteutui suurimmaksi osaksi harvoin (neljä vastaajaa) tai ei lainkaan (seitsemän vastaajaa). Kuusi venäläistä rekkakuskia 17:sta oli vastannut, että heillä on mahdollisuus toteuttaa itseään työssään.



Kuva 26. Mielestäni odottamisolosuhteita lastauspaikoilla tulisi kehittää

Venäläisistä haastatteluun vastanneista rekkakuskeista 20 oli vastannut, että odottamisolosuhteita lastauspaikoilla tulisi kehittää. Neljä venäläistä on vastannut kysymykseen "usein" ja kuusi "ei osaa sanoa". Kolme venäläistä oli sitä mieltä, ettei kehittämistarpeita lastauspaikoilla ollut. Suomalaisista rekkakuskeista 16 oli vastannut, että odottamisolosuhteita lastauspaikoilla tulisi kehittää. Neljä vastasi, että odottamisolosuhteita tulisi kehittää usein. Loput suomalaisista vastaajista (eli neljä) ei osannut sanoa.

7.4 Haastateltujen kehittämissuhteita työolojen parantamiseksi

Kehittämissuhteita ei tullut haastatteluun vastanneilta paljoa. Yhdistimme sekä venäläisten, että suomalaisten kehittämissuhteet. Tässä on kooste saaduista avoimista vastauksista:

"Terminaali/varastotoimintaa pitäisi kehittää autoilijoiden ehdoilla. Esim. jonotuskäytäntö: opastus jonojärjestys. Korostuu silloin kun ulkomaalaisia on samassa pihassa paljon. Merkittävä/ tehtävä selväksi tavaran lastaus/purkupaikat. Ensikertalainen haeskelee välillä hyvän aikaa oikeaa paikkaa/ henkilökuntaa joka asiasta yleensä tietää."

"Taukopaikkoja lisää ja parempia ruokia (esim. automaatteja)."

"Odotuspaikoilla olisi hyvä jos mahdollisesti saisi jostain "pientä purtavaa" tai vastaavaa. Odottaessahan ei voi poistua autosta kauaksi, muuten paikka lähtee nopeasti seuraavalle."

"Järjestää suihkukoppeja sosiaaliin tiloihin. Rakentaa vessoja sillä usein joutuu odottamaan kauan lastausta."

"Parantaa peseytymismahdollisuuksia."

"Enemmän informaatiota Venäjäksi ja tietoa infopisteistä."

"Kaikki on hyvin, mutta haluan todella paljon kotiin."

"Olisi hyvä, jos sataman alueella olisi mahdollisuus käyttää ilmaista internettiä, sillä monella kuskilla on mukanaan kannettava tietokone."

"Viisumi systeemi helpommaksi."

8 TULOSTEN POHDINTA JA YHTEENVETO

Tarkastelemme tuloksia pitäen punaisena lankana Erik Allardtin kehittelemän hyvinvointiteorian. Jo haastattelulomakkeeseen tehdyt kysymykset suomalaisille ja venäläisille rekkakuskeille nojaavat hyvinvointiteoriaan having, loving, being. Peilaamme tulosten pohdinnassa näihin erityyppisiin tarpeiden tyydytyksiin. Tulokset on jaoteltu fysiologisiin tarpeisiin, sosiaaliin suhteisiin, sekä itsensä toteuttamisen mahdollisuuksiin jonottamisen tai odottamisen aikana.

8.1 Fysiologisten tarpeiden tyydyttyminen jonottamisen tai odottamisen aikana

Tämän kappaleen alle keräsimme haastattelun tulokset jotka pohjautuvat Erik Alldardin hyvinvointiteorian osioon having, eli elintaso. Tulokset on jaoteltu alaotsikoiden alle, jotka ovat ravinto, hygieniasta huolehtiminen jonottaessa tai odottaessa, lepo, fyysinen kunto sekä tupakan ja alkoholinvaikutukset.

8.1.1 Ravinto

Kolmessa ensimmäisessä haastattelu kysymyksessä selvitimme venäläisten ja suomalaisten ruokailutottumuksia ja sitä kuinka monipuolinen ravinnonsaanti toteutuu heidän työssään jonottamisen aikana. Ravinto on yksi ihmisen elinehdoista, ja se on tärkeä osa ihmisen hyvinvointia. Vastauksia tarkasteltaessa voidaan huomata, että venäläisillä vastaajilla ruokailu onnistuu jonottamisen tai odottamisen aikana hyvin. Vastaavasti suomalaiset vastaajat ovat kuvanneet ruokailunsa onnistuvan harvoin hyvin. Haastattelukysymystä kaksi tarkasteltaessa "minulla on kotoa tuodut eväät mukana" voidaan päätellä syitä, miksi venäläisten mielestä ruokailu onnistuu hyvin ja suomalaisten mielestä harvoin. Venäläisistä vastaajista suurin osa tuo kotoa tuodut eväät mukanaan. Omien eväiden tuominen töihin mahdollistaa ruokailun silloin, kun työt antavat sille mahdollisuuden, ilman että täytyy lähteä etsimään sopivaa ruokapaikkaa. Suomalaisista vastaajista vain harva toi omia eväitä mukaan töihin, mikä myös vastaa kysymykseen miksi ruokailu onnistuu heillä harvoin hyvin. Lisäksi kysyimme haastateltavilta, onko heidän ruokansa työaikana monipuolista. Venäläiset vastaajat olivat suurimmaksi osaksi sitä mieltä, että heidän ruokailunsa on monipuolista. Tämä viittaa siihen, että kotoa tuodut eväät mahdollistavat monipuolisemman ravinnon saannin työaikana. Suomalaisista vastaajista suurin osa ei pitänyt omaa ruokaansa monipuolisena. Tähän voi vaikuttaa suomalaisten rekkakuskiensa ruokailutottumukset ja omien eväiden puute. Työajalla ruokailu saatetaan hoitaa liikennemyymälöissä, joissa on kylä lounasmahdollisuus, mutta ruuan monipuolisuudesta ei ole aina takeita. Kiireisen työtahdin vuoksi voi olla, ettei aikaa kunnon lounaan syömiselle löydy. Jonottamisen tai odottamisen aikana suomalaiset rekkakuskit pystyvät tuskin syömään mitään, mikäli heillä ei ole eväitä mukana rekka-autossa.

Suurin osa rekkakuskeista lounastaa tienvarsien ruokapaikoissa. Tienvarsilla sijaitsevat lounas mahdollisuudet saattavat kuitenkin usein olla melko suolaisia ja rasvaisia. Mikäli omia eväitä ei ota mukaan töihin, on myös olemassa muita vaihtoehtoja syödä

monipuolisesti. Tärkeintä olisi syödä sellaista lounasta, joka koostuu monesta eri ravintoaineesta, eikä vain pääosin vaaleasta vehnästä ja erilaisista kastikkeista. Lounaspaikkojen tulisikin panostaa enemmän kasvisten määrään lounasruuassa. Rekkakuskillla tulisi myös olla rekan hytissä pieniä terveellisiä välipaloja. Mikäli mahdollista, hytissä voisi olla matkajääkaappi jossa voisi säilyttää esimerkiksi välipala jogurttia.

(Steady health.)

8.1.2 Hygieniasta huolehtiminen jonottaessa tai odottaessa

Kuvassa viisi selvitettiin suomalaisten ja venäläisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskiensa mahdollisuutta huolehtia hygieniastaan jonottaessa tai odottaessa. Suomalaiset ja venäläiset vastaajat olivat molemmat vastanneet suurimmaksi osaksi, ettei hygieniasta huolehtiminen onnistu jonottamisen tai odottamisen aikana, tai että siitä huolehtiminen onnistuu harvoin. Odotuspaikkoja ovat muun muassa satamat ja tullit. Satamassa hygieniasta huolehtiminen onnistuneeko kohtalaisesti, sillä monissa satamissa on rekkakuskeille varatut suihku ja wc-tilat. Tulliin jonottamisen aikana suihkumahdollisuutta ei ole, wc – käynnit hoituvat satunnaisilla ulkovessoilla. Tiukat aikataulut ja rekka-autojen iso koko vaikeuttavat pysähdyksiä taukopaikoilla. Venäläisiltä ja suomalaisilta rekkakuskeilta kysyttiin kehittämistarpeita, ja moni oli kokenut suihku ja wc-tilojen lisäämisen ja kunnostamisen tärkeäksi kehitystarpeeksi.

8.1.3 Lepo

Kuvissa neljä ja kahdeksan selviää suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa mahdollisuus lepoon jonottamisen tai odottamisen aikana ja se, tuntevatko he olonsa väsyneeksi jonottamisen tai odottamisen aikana. Venäläisistä suurin osa vastasi, että heillä on mahdollisuus riittävään lepoon, vastaavasti pieni osa myös tunsi olonsa silti väsyneeksi jonottamisen tai odottamisen aikana.

Suomalaisten vastaukset riittävästä levosta jakautuivat melko tasan. Osa oli sitä mieltä, ettei heillä ole mahdollisuutta levätä riittävästi. Toinen puoli oli taas sitä mieltä, että heillä on mahdollisuus riittävään lepoon. Suomalaisista harva tunsi kuitenkaan väsymystä jonotuksen tai odotuksen aikana. Suomalaisten haastateltujen työrupeamat eivät kuitenkaan ole yhtä pitkiä kuin venäläisten, mikä saattaa osaltaan vaikuttaa tulokseen. Myös omassa maassa tapahtuva työnteko on yleensä vähemmän kuormittavaa kuin ulkomailla, jossa kieli, tavat ja kulttuuri ovat erilaisia.

8.1.4 Fyysinen kunto

Venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiin fyysistä kuntoa käsittelevät kuvat kuusi ja seitsemän. Venäläisistä ja suomalaisista vastaajista suurin osa vastasi, että heidän fyysinen kuntosensa on hyvä. Jonottamisen tai odottamisen aikana suurin osa vastaajista tunsikin, että heillä on mahdollisuus huolehtia fyysisestä kunnostaan riittävästi. Haastattelun vastanneiden työnkuva on fyysistä, sillä yleensä rekkakuskit ovat apuna lastien purkamisen tai lastauksen aikana.

Pohdimme, ovatko haastatteluun vastanneet käsittäneet kysymyksen "minulla on mahdollisuus huolehtia fyysisestä kunnostani riittävästi" (Kuva 7) siten, että työajalla tapahtuva fyysinen toiminta ja rasitus kuuluvat fyysisestä kunnosta huolehtimiseen. Työn kuormittavuuden vuoksi, fyysinen kunto pysyy yllä siinä samalla. Toisaalta pitkien jonotuksien aikana, kun vain ollaan paikallaan, työ on kuormittavaa fyysisesti, mutta ei hyvässä mielessä. On myös mahdollista, että haastatteluun vastanneet ovat ymmärtäneet kysymyksemme siten, että haluamme tietää, jääkö heille vapaa-aikana riittävästi aikaa huolehtia fyysisestä kunnostaan. Tässä tapauksessa, venäläisten rekkakuskiin vastausten perusteella näyttää siltä, että fyysisestä kunnosta riittävästi huolehtiminen onnistuu harvoin tai ei lainkaan. Täytyy myös ottaa huomioon vastaajien ikä. Nuoret vastaajat varmaankin kokevat, ettei fyysisen kunnan huolehtimiseen jää riittävästi aikaa, kun taas vanhemmalle väelle riittää pienempi fyysinen kuormitus ja se tunnetaan riittävänä. Suomalaisten vastaajien mielestä mahdollisuus riittävään fyysisen kunnan huolehtimiseen toteutuu hyvin. Toisaalta osa vastaajista kokee mahdollisuuden riittävään fyysisen kunnan huolehtimiseen harvoin. Rekkakuskiin työajat vaihtelevat paljon, samoin työrupeamien pituudet. Tämä voi myös olla vaikuttava tekijä mielipiteiden jakautumisessa.

8.1.5 Tupakan ja alkoholin vaikutukset

Kuvissa yhdeksän ja kymmenen näkyy venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiin tupakointi ja alkoholinkäyttötottumukset. Suurin osa suomalaisista vastaajista ei tupakoi lainkaan. Venäläisten rekkakuskiin vastauksia tarkasteltaessa voi huomata, että noin puolet vastaajista tupakoi alle askista päivässä yli askiin päivässä. Täysin tupakoimattomia kuskeja on myös venäläisten osalta merkittävä määrä. Pitkäaikainen tupakointi voi johtaa ennenaikaisiin työstä poistumisiin ja lyhytaikaisempiin työkyvyttömyysjaksoihin.

Tupakoinnin vaikutukset työkykyyn välittyvät monien erilaisten sairauksien kautta. Tupakoinnin vaikutusten itämisaika on pitkä, eli tupakoinnin haitallisten vaikutuksien näkyminen tapahtuu usein vuosia tupakoinnin aloittamisen jälkeen. Kuitenkaan tupakoinnin haitallisia vaikutuksia työkyvyille ei voida suoraan mitata virallisista tilastoista. (Koskenvuo 2011, 3.)

Suomalaisten ja venäläisten erot tupakointi tottumuksissa voivat selittyä sillä, että Suomessa tupakkalaki (13.8.1976/693) on lähiaikoina kiristänyt muun muassa tupakan mainontaa ja myyntiä. Suomeen on myös tullut paljon savuttomia työpaikkoja. Lisäksi suomalaisten rekkakuski-ikä on pienempi kuin venäläisten. Nuorempi sukupolvi tupakoi nykyään vähemmän ja on tietoisempi tupakan haittavaikutuksista. Alkoholinkäyttöä käsittelevä kysymys osoitti, että suomalaiset rekkakuskit käyttävät alkoholia enemmän kuin venäläiset rekkakuskit. Enemmistö suomalaisista rekkakuskeista käyttää alkoholia muutaman kerran kuukaudessa tai viikoittain. Haastatteluun vastanneet venäläiset rekkakuskit käyttävät alkoholia harvoin tai ei lainkaan.

Alkoholinkäytön vaikutukset työkykyyn ovat moninaisemmat kuin tupakoinnin. ”Alkoholi heikentää henkistä ja fyysistä hyvinvointia. Sen vaikutukset heijastuvat myös työpaikalle heikentäen työkykyä ja työsuoritusta” (Työterveyslaitos 2012.)

Pohdimme, ovatko haastatteluun vastanneet rekkakuskit ymmärtäneet kysymystä alkoholinkäytöstä niin kuin me sen ajattelimme. On erikoista, että kukaan vastaajista ei käytä alkoholia päivittäin. Emme hakeneet kysymyksellä humalanhakuista juomista vaan käyttöä yleensä. Kuitenkin on hienoa, ettei yksikään vastaajista käytä päivittäin alkoholia. Suomalaisten runsaampi alkoholinkäyttö saattaa selittyä suomalaisella alkoholikulttuurilla.

8.2 Sosiaaliset suhteet jonottamisen tai odottamisen aikana

Kuvassa 11 vertailtiin suomalaisten ja venäläisten mahdollisuutta huolehtia sosiaalisista suhteistaan. Vastauksien perusteella voidaan huomata, että venäläisillä rekkakuskeilla sosiaalisista suhteista huolehtiminen ei onnistu lähes lainkaan. Sosiaalisista suhteista huolehtimisen voi tehdä haasteelliseksi ulkomailla työskentely, pitkät työpäivät ”Haastateltavien pisin jonotusaika suomessa lastauspaikalla oli 15 päivää” (Eskola, Koivula, Kääpä, Suikkanen-Malin & Säyriö 2012, 6), puhelut ulkomaille ovat kalliita, ja kaikilla rekkakuskeilla ei ole välttämättä mahdollisuutta Internetin käyttöön. Työk-

seen rekkaa ajavan voi olla vaikea solmia pysyviä ihmissuhteita, sillä työjaksojen pituudet ja aikataulut vaihtelevat paljon. Tarkasteltaessa haastattelukysymystä "Pitkät työrupeamat eivät häiritse henkilökohtaisia ihmissuhteitani" (Kuva 14) voidaan huomata, että venäläisistä rekkakuskeista enemmistö on sitä mieltä, että pitkät työrupeamat häiritsevät heidän henkilökohtaisia ihmissuhteitaan, mikä tukee päätelmää siitä, että ihmissuhteiden luominen ja niiden ylläpitäminen työnkuvan vuoksi on vaikeaa.

Suomalaisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskien mahdollisuus huolehtia sosiaalisista suhteistaan on venäläisiä hieman parempi. Kuitenkin vastausten perusteella voidaan tulkita, että enemmistöllä suomalaisista vastaajista on mahdollisuus harvoin huolehtia sosiaalisista suhteistaan. Suomalaisten vastauksien mukaan pitkät työrupeamat häiritsevät harvoin henkilökohtaisia ihmissuhteita. Suomalaisten vastausten perusteella voisi päätellä, että kotimaassa työskentely häiritsee vähemmän henkilökohtaisten ihmissuhteiden ylläpitoa. Suomalaisten työrupeamat eivät usein ole niin pitkiä kuin venäläisten. Suomalaisten pisin odottamisen tai jonottamisen aika oli 24 tuntia, joka on huomattavasti lyhyempi aika kuin venäläisten rekkakuskien pisin, eli 15 päivää.

Kysyimme haastateltavilta venäläisiltä ja suomalaisilta rekkakuskeilta työhön ja hyvinvointiin liittyviä kysymyksiä. "Työasiat pyörivät vapaa-aikana mielessäni" (Kuva 12) osoittaa, että venäläisten rekkakuskien vastaukset jakautuvat lähes puoliksi. Kuitenkin pieni enemmistö on sitä mieltä, että työasiat pyörivät vapaa-aikana mielessä. Tähän saattaa vaikuttaa se, että rekkamiesten työrupeamat ovat iso osa heidän elämänsä. Pohdimme, että onko vaikeaa palata kodin arkeen takaisin pitkän työrupeaman jälkeen? Suomalaisten vastaajien tulokset jakautuivat tasan. Puolet vastaajista on sitä mieltä, että työasiat pyörivät vapaa-ajalla mielessä. Toinen puoli taas sanoo, että työasiat eivät pyöri vapaa-aikana mielessä.

Kuvassa 15 selviää venäläisten ja suomalaisten rekkakuskien tyytyväisyys työhönsä. Venäläisistä vastaajista suurin osa oli tyytyväisiä työhönsä. Suomalaiset vastaajat ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä. Kiinnostava kohta on se, että sekä suomalaisista, että venäläisistä moni on vastannut kysymykseen, ettei osaa sanoa onko tyytyväinen työhönsä. Pohdimme, mikä tähän voisi vaikuttaa. Kuljetusalan työhyvinvointi kappaleessa kerromme pitkien työpäivien ja jaksojen vaikutuksesta kuljettajan työhön. Kappaleessa mainitaan, että työntekijän jaksamisongelmat näkyvät työn ilon katoamisena sekä

oman työn merkityksen epäilynä ja kyseenalaistamisena. Voisiko tässä olla siis kyseessä työn merkityksen epäily, jonka vuoksi moni vastaajista ei osaa sanoa ovatko tyytyväisiä työhönsä?

Työnantajani ymmärtää odottelun osana kuljettajan työtä väitteessä (Kuva 16) voidaan huomata, että venäläisten rekkakuskienvastaukset jakautuivat ääripäihin. Tästä voisi päätellä, että odottelun ymmärtäminen osana työtä on työnantajakohtaista. Suomalaiset rekkakuskit ovat pääpiirteittäin vastanneet, että työnantaja ymmärtää odottelun osana työtä. Tähän voi liittyä myös se, että suomalaisten rekkakuskienvastausajat ovat lyhyemmät kuin venäläisillä vastaajilla.

Minun on helppo olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa väitteessä (Kuva 18) suomalaiset rekkakuskit tunsivat vuorovaikutuksen lastauspaikoilla helpoksi. Suomalaisilla vastaus on odotettu, sillä lastauspaikoilla he pystyvät käyttämään omaa äidinkieltään. Venäläisillä rekkakuskeilla vuorovaikutus lastauspaikoilla onnistuu pääsääntöisesti hyvin. Lastauspaikkojen henkilökunta on usein venäjänkieltä jotenkin hallitsevaa (etenkin HaminaKotka-satamassa, jossa haastattelut tehtiin), mutta muualla Suomessa liikuttaessa ei välttämättä yhteistä kieltä ole, sillä venäläisten rekkakuskienvastauksien englannin kielentaito oli ainakin haastattelutilanteissa melko heikkoa. Tämä voi olla syynä siihen, miksi kaikkien venäläisvastaajien mielestä ei ole helppoa olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa.

Haastattelulomakkeessa kysyimme venäläisiltä ja suomalaisilta rekkakuskeilta voivatko he henkisesti hyvin (Kuva 13) ja ovatko he tyytyväisiä itseensä (Kuva 17). Vastauksien perusteella voidaan todeta, että enemmistö venäläisistä ja suomalaisista rekkakuskeista tuntee voivansa henkisesti hyvin. Samoin enemmistö vastaajista tunsivat olevansa tyytyväisiä itseensä.

8.3 Itsensä toteuttamisen mahdollisuudet jonottamisen tai odottamisen aikana

Kysymykset jotka liittyvät itsensä toteuttamisen mahdollisuuksiin jonottamisen tai odottamisen aikana pohjautuvat Erik Allardtin hyvinvointiteoriassa osioon Being, eli itsensä toteuttamisen tarve. Kysyimme suomalaisilta ja venäläisiltä rekkakuskeilta, onko heillä mahdollisuus jonottaessa tai odottaessa harrastaa itselleen mieluisia asioita (Kuva 19). Suomalaisen rekkakuskienvastauksia katsoessa, huomaa, että heistä suurin osa on sitä mieltä, että heillä on harvoin mahdollisuus toteuttaa itselleen mieluisia

asioita jonottamisen ja odottamisen aikana. Myös venäläisistä suurin osa oli sitä mieltä, että mahdollisuus tehdä itselleen mieluisia asioita ei onnistu lainkaan odottamisen tai jonottamisen aikana. Kuitenkin venäläisistä vastaajista iso osa myös tunsi voivansa tehdä itselleen mieluisia asioita jonotuksen ja odotuksen aikana. Pohdimme, mitä nämä mieluisat asiat venäläisten ja suomalaisten haastatteluun vastanneiden rekkakuski-en mielestä on?

Kysymyksessä aikani kuluu odotellessa helposti (Kuva 22) venäläisistä enemmistö on sitä mieltä että aika ei kulu odotellessa lainkaan helposti. Kuitenkin kysymyksessä kuljettajan työhön kuuluu mielestäni odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa (Kuva 20) venäläiset haastatteluun vastanneet rekkakuskit ovat sitä mieltä, että heidän työhönsä kuuluu odottelu. Vastauksissa ilmenee ristiriitaisuutta. Toisaalta venäläiset mieltävät odottelun osana työtä, mutta eivät silti tunne sen olevan helppoa. Venäläisten vastauksissa on ristiriitaisuutta, mikä ilmenee myös tarkasteltaessa kysymystä "Odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa on minulle helppoa" (Kuva 23) johon venäläiset rekkakuskit ovat enemmistöltä vastanneet, että tuntevan odottelun lastauspaikoilla ja jonoissa heille helpoksi. Mikäli kuvia 22 ja 23 tarkastelee keskenään, voidaan todeta, että venäläisten mielestä aika odotellessa ei kulu heidän mielestään helposti, mutta silti heidän mielestään odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa on helppoa.

Suomalaisten vastaajien osalta näyttää siltä, että heille odottelu on helpompaa. Suomalaisten vastaukset voivat perustua siihen, että heidän jonotusaikansa ovat lyhyemmät. Suomalaisten vastaukset väitteeseen "kuljettajan työhön kuuluu mielestäni odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa" jakautui kaikkiin vastausvaihtoehtoihin. Pienen enemmistön mielestä heidän työhönsä kuuluu odottelu. Suomalaisten rekkakuski-en vastauksissa ei ole kuitenkaan nähtävissä samanlaista ristiriitaa väittämien (Kuvat 16, 20 ja 23) välillä kuin venäläisten.

Mielestäni odottamisolosuhteita lastauspaikoilla tulisi kehittää (Kuva 26) kysymyksessä sekä venäläisten että suomalaisten vastaajien mielipide on selkeä. Molemmat osapuolet ovat vastanneet, että odottamisolosuhteita lastauspaikoilla tulisi kehittää. Avoimissa kysymyksissä nousi esiin juurikin odottamisolosuhteiden kehittämisen tarve. Avoimissa vastauksissa nousi esiin muun muassa seuraavanlaisia kehitystarpeita: Internetin käyttömahdollisuutta haluttiin lastauspaikoille, peseytymistiloihin toivottiin korjauksia ja suihkuja sekä vessoja enemmän, lisäksi toivottiin mahdollisuutta ostaa

erilaisia naposteltavia nopeasti, sillä muut menevät jonossa ohi, jos viipyy kauan ruokaa ostamassa. Lisäksi selvitimme haastatteluun vastanneilta rekkakuskeilta sitä, onko heidän mielestään tienvarsilla riittävät palvelut Suomessa (Kuva 24). Vastauksissa ilmenee ristiriitaisuutta venäläisten ja suomalaisten vastaajien välillä. Venäläisten vastaajien mielestä Suomen tienvarsilla on riittävät palvelut. Suomalaisten vastaukset jakautuvat. Suurin osa heistä on kuitenkin tyytyväisiä Suomen tienvarsien palveluihin. Venäläisten suurempaa tyytyväisyyttä voi selittää se, että Suomen ja Venäjän palvelut eroavat toisistaan. Kaikkien kahden taulukko kysymyksen ja avointen kysymysten yhteenvetona voidaan sanoa, että tienvarsiin ja niissä oleviin palveluihin ollaan tyytyväisiä, mutta lastauspaikkojen palveluita tulisi kehittää, erityisesti hygieniasta huolehtimisen mahdollisuuden osalta.

Kuvassa 21 selviää haastatteluun vastanneiden rekkakuskiensa mahdollisuus vaikuttaa omiin työoloihinsa. Venäläisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskiensa osalta voi huomata, että he eivät tunne voivansa vaikuttaa työoloihinsa lainkaan. Suomalaisissa vastaajissa oli vain yksi joka tunsi, ettei pysty vaikuttamaan lainkaan työoloihinsa. Ero siis venäläisten ja suomalaisten vastauksessa on ilmeinen. Elämänhallinnan puolesta on tärkeää, että yksilö voi itse ohjata ja vaikuttaa elämäänsä ja pitää sitä koossa. Työ on yksi tapa hallita elämää. Työ-oloihin vaikuttamisen mahdollisuus on tärkeä osa työhyvinvointia. Mikäli vaikuttamisen mahdollisuutta ei ole, se näkyy epätasapainona.

Väittämässä (Kuva 25) "minulla on mahdollisuus toteuttaa itseäni työssä" suurin osa suomalaisista rekkakuskeista oli vastannut, ettei osaa sanoa, onko heillä mahdollisuutta toteuttaa itseään työssään. Osa suomalaisista vastaajista kuitenkin kokee, että heillä on mahdollisuus toteuttaa itseään työssään. Onko kuljetusalalla mahdollisuutta edetä tai vaikuttaa työtehtävissä? Venäläisten rekkakuskiensa osalta tuloksista ilmenee, että heidän mielestään heillä ei ole mahdollisuutta toteuttaa itseään työssään. Pieni osa venäläisistä oli sitä mieltä, että heillä on mahdollisuus itsensä toteuttamiseen.

8.4 Yhteenveto

Opinnäytetyömme punaisena lankana oli Erik Allardtin hyvinvointiteoria *having, loving being*. Vertaillen venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiensa haastattelun vastauksia voidaan huomata että, elintasossa (*having*) on eroja suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa hyvinvointia vertaillen. Suomalaisten ruokailu onnistuu jonottamisen tai odottamisen aikana selvästi huonommin kuin venäläisillä. Suurimpana syynä tä-

hän, on luultavasti se, että venäläisillä on suurimmalla osalla eväät mukanaan töissä ja suomalaisilla harvemmin. Tällöin venäläisillä rekkakuskeilla on usein mahdollisuus monipuolisempaan ravintoon kuin suomalaisilla haastatteluun vastanneilla rekkakuskeilla. Sekä suomalaiset että venäläiset rekkakuskit kokivat hygieniastaan huolehtimisen haasteelliseksi jonottamisen tai odottamisen aikana. Haastatteluun vastanneiden mielestä satamien wc- ja suihkutilat vaatisivat korjausta ja laajennusta. Venäläisten ja suomalaisten riittävää levon saantia vertaillessa ilmeni, että venäläisillä on mahdollisuus riittävään lepoon, mutta osa heistä tuntee silti itsensä väsyneiksi. Suomalaisista rekkakuskeista harva tunsi väsymystä jonotuksen tai odotuksen aikana. Molemmat vastaajaryhmät kokivat fyysisen kuntosensa hyväksi ja he tunsivat, että heillä on mahdollisuus riittävään fyysisestä kunnosta huolehtimiseen. Tupakoinnin ja alkoholinkäyttöä vertailtaessa voidaan huomata, että venäläiset rekkakuskit tupakoivat enemmän, mutta vastaavasti suomalaiset haastatteluun vastanneet rekkakuskit nauttivat alkoholia venäläisiä haastatteluun vastanneita rekkakuskeja runsaammin.

Suomalaisten ja venäläisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskien yhteissyssuhteita (loving) vertaillessa voidaan huomata, että venäläiset rekkakuskit eivät jonottamisen tai odottamisen aikana pysty huolehtimaan sosiaalisista suhteistaan lähes lainkaan. Lisäksi pitkät työrupeamat häiritsevät venäläisten rekkakuskien henkilökohtaisia ihmissuhteita. Suomalaisten haastatteluun vastanneilla rekkakuskeilla on harvoin mahdollisuus huolehtia sosiaalisista suhteistaan jonottamisen tai odottamisen aikana, mutta pitkät työrupeamat eivät kuitenkaan usein häiritse heidän henkilökohtaisia ihmissuhteitaan. Suurin osa venäläisistä rekkakuskeista tuntee olevansa tyytyväisiä työhönsä, mutta silti pienellä enemmistöllä työasiat pyörivät myös vapaa-aikana mielessä. Myös suomalaiset haastatteluun vastanneet rekkakuskit ovat pääsääntöisesti tyytyväisiä työhönsä ja työasiat pyörivät vapaa-ajalla mielessä puolella vastaajista. Sekä suomalaiset, että venäläiset haastatteluun vastanneet rekkakuskit tunsivat voivansa henkisesti hyvin ja olevansa tyytyväisiä itseensä. Suomalaisille rekkakuskeille vuorovaikutus lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa oli helppoa. Yllätykseksi, myös venäläiset tunsivat lastauspaikoilla vuorovaikutuksen henkilökunnan kanssa helpoksi Suomessa.

Vertaillessa suomalaisten ja venäläisten haastatteluun vastanneiden itsensä toteuttamisen tarvetta (being), voidaan huomata yhtäläisyyksiä, kuten se että molemmat osapuolet tunsivat, että heille mieluisien asioiden toteuttaminen jonottamisen tai odottamisen

aikana onnistuu harvoin. Lisäksi molemmat ovat sitä mieltä, että lastauspaikkojen odottamisolosuhteita tulisi kehittää. Itsensä toteuttamisen tarpeen eroavaisuuksia huomattiin vertailtaessa sitä, kuluuko odottaessa aika helposti. Venäläisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskiensa mielestä aika ei kulu odotellessa helposti, mutta he mieltävät silti odottelun osaksi kuljettajan työtä. Suomalaiset tunsivat odottelun venäläisiä helpommaksi, mutta vain pieni enemmistö oli sitä mieltä että heidän työhönsä kuuluu odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa. Lisäksi eroavaisuuksia suomalaisten ja venäläisten rekkakuskiensa välillä voidaan huomata siinä, etteivät venäläiset vastaajat tunne voivansa vaikuttaa työoloihinsa, kun taas suomalaiset vastaajat olivat sitä mieltä, että he voivat pääosin vaikuttaa omiin työoloihinsa. Venäläisten mielestä heillä ei myöskään ole mahdollisuutta toteuttaa itseään työssään. Suomalaisista vastaajista suurin osa ei osannut sanoa pystyvätkö toteuttamaan itseään työssä. Lisäksi riittävät palvelut tienvarsilla jakoivat venäläisten ja suomalaisten haastatteluun vastanneiden rekkakuskiensa mielipiteitä. Venäläiset vastaajien mielestä Suomen tienvarsilla on riittävät palvelut. Suomalaisista vastaajien välillä vastaukset jakautuivat, mutta Suomen tienvarsien palveluihin ollaan kuitenkin pääasiassa tyytyväisiä. Suomalaisista rekkakuskiensa mielestä heidän työnantajansa ymmärtää odottelun olevan osa kuljettajan työtä. Venäläisten vastauksissa ilmeni pientä ristiriitaisuutta

Tuloksista käy ilmi, että Suomessa työskentelevillä suomalaisilla ja venäläisillä rekkakuskeilla on eroavaisuuksia hyvinvoinnin eri osa-alueiden toteutumisen välillä. Kuitenkin molemmat osapuolet kohtaavat myös samanlaisia haasteita jonottamisen/odottamisen aikana. Venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiensa hyvinvointia vertailtaessa suurin eroavaisuus tuloksissa näkyy yhteisyyssuhteiden toteutumisen osalla. Venäläisillä sosiaalisista suhteista huolehtiminen ja niiden ylläpitäminen onnistuu heikommin kuin suomalaisilla rekkakuskeilla. Sekä suomalaisten että venäläisten rekkakuskiensa työhön olennaisena osana kuuluvaa jonottamista/ odottamista tulisi huomioida enemmän sekä kehittää siihen liittyviä työolosuhteita tulleissa ja lastauspaikoilla, jotta hyvinvointi toteutuisi työaikana kokonaisvaltaisesti.

9 OMAT KOKEMUKSET HAASTATTELUTILANTEISTA

Ennakkokäsityksemme tulevista haastatteluista ja haastattelutilanteista olivat ristiriitaiset. Päällimmäisenä meillä pyöri mielessä kysymykset: Onko meillä tuttuja rekkakuskeja joita voisimme haastatella? Mistä tavoittaisimme parhaiten rekkakuskit?

Suostuisivatko he haastatteluun? Välillä meillä oli mieli taas korkealla ja ”tsempasimme” toisiamme ajatuksella, että varmasti saamme monta vastaamaan haastattelulomakkeeseemme. Venäläisten rekkakuskien haastatteluja ajatellen meitä mietitytti eniten venäjänkielen taidon puute ja ajatus, että meitä ei otettaisi vakavasti vaan rekkakuskit huutelisivat ja kiusoittelisivat meitä. Sillä mielikuva sosionomiopiskelijoista talvipakkasessa koputtelemassa rekkajonoissa kuljettajien ikkunoihin ja jakamassa haastattelulomakkeita, ilman venäjänkielen taitoa oli mielestämme huvittava.

Ensimmäisenä haastattelupäivänä HaminaKotka-satamassa meitä oli vastassa HaminaKotka Satama Oy:n markkinointipäällikkö. Hän esitteli meille yleisesti sataman toimintaa ja tiloja. Hänen kertomastaan tuli myös ilmi huoli venäläisten rekkakuskien oloista ja hyvinvoinnista jonotuksen aikana, sillä HaminaKotka-satamassa oli peseytymistiloihin tehty ilkeävaltaa sotkemalla ja rikkomalla suihku. Tuolloin peseytymistiloissa oli käytössä vain yksi toimiva suihku. Esittelykierroksen aikana logistiikkafirman naistyöntekijä tuli jutuille kanssamme ja hän kertoi, että venäläiset rekkakuskit olivat erittäin kohteliaita puheissaan, he avaavat hänelle ovia ja tarjoavat kantoapua. Esittelykierroksen aikana tutustuimme myös ruokalan tiloihin, jossa aterioiden hinnat olivat vähintään neljä euroa. Meille kerrottiin, että venäläiset rekkakuskit suosivat omia eväitä, sillä he pitävät aterioiden hintoja liian kalliina.

HaminaKotka-satamassa tehdyt haastattelut ylittivät odotuksemme, sillä olimme varautuneet pitkään rekkajonoon, jota me kulkisimme järjestyksessä koputtaen vuorotellen jokaisen rekan ikkunaan. Todellisuudessa HaminaKotka-satamassa oli suuri parkkialue, joka oli täynnä rekkoja. Venäläiset rekkakuskit odottivat parkkialueella seuraavaa kuormaa rekoissaan. Tulkin avulla aloimme jakaa haastattelulomakkeita rekkakuskeille. Moni rekkakuskeista halusi mielellään vastata kyselyymme, eikä haasteltavien saaminen ollut vaikeaa. Kaikki paikalla olleet rekkakuskit eivät kuitenkaan tahtoneet täyttää haastattelulomakettamme, vaan he tyytyivät seuraamaan sivusta kun muut täyttivät lomakkeita. Osa rekkakuskeista pyöritteli päätään jo valmiiksi rekoissaan kieltäytymisen merkiksi ja joissain rekoissa oli verhot ikkunoiden edessä. Oletimme, että näissä rekoissa kuskit nukkuvat tai eivät ole paikalla, ja jatkoimme matkaa parkkialueella.

Sataman parkkialueella venäläiset rekkakuskit tulivat ja menivät, kukin minnekin. Osa rekkakuskeista tuli juttelemaan kanssamme ja kyselemään mitä lappuja oikein jaam-

me. Vaikka sää satamassa molempina haastattelupäivinä oli märkä, kylmä ja tuulinen rekkakuskit rupattelivat leppoisan oloisesti rekoissa tai rekkojen ulkopuolella osa tupakkaa poltellen. Mielestämme rekkakuskit olivat erittäin ystävällisiä ja kohteliaita, osallistuivat he sitten kyselyyn tai eivät. Yhden rekan luona ryhmä kuskeja lämmitti rekan lavettiosan päällä kaasukeittimen avulla eväitä kattilassa. Toisen rekan luona oli rekanhuolto tai korjaus meneillään ja osa miehistä otti haastattelulomakkeemme täyttäväksi, kun taas toiset miehet jatkoivat korjaamista.

Yllätyimme iloisesti siitä, kuinka tunnollisesti ja keskittyneen oloisesti venäläiset rekkakuskit täyttivät haastattelulomakettamme ja palauttivat valmiit lomakkeet meille. Osa venäläisistä täytti lomakkeita yhdessä toisten kanssa. Haastattelulomaketta palauttaessaan moni venäläinen kysyi, että "Auttaako tämä mitään?". Rekkakuskit miettivät, että onko heidän työoloihinsa tulossa muutoksia. Venäläisten rekkakuskiensa haastattelut yllättivät meidät positiivisesti ja meille jäi heistä erittäin hyvä kuva.

Suomalaisia rekkakuskeja emme haastatelleet itse, sillä meillä oli yhteyshenkilö logistiikka-alalta, joka tarjoutui toimittamaan haastattelulomakkeet suomalaisille rekkakuskeille ja meille takaisin, kun haastattelulomakkeet oli täytetty. Haastattelulomakkeet jaettiin Kymenlaakson alueella työskennelleille rekkakuskeille satunnaisesti valiten ajalla 20.1–20.2.2012. Olemme tyytyväisiä yhteyshenkilömme toimintaan ja aineiston keruu suomalaisten rekkakuskiensa osalta yhteyshenkilön avulla kävi erittäin kätevästi. Myös suomalaisten rekkakuskiensa haastattelulomakkeet oli täytetty huolella ja niistä pystyi näkemään, että vastaajat olivat todella miettineet vastauksiaan ja mahdollisia kehittämistarpeita. Emme olisi pystyneet keräämään suomalaisten rekkakuskiensa aineistoa HaminaKotka satamassa, sillä suurin osa suomalaisista kuskeista kävi vain nopealla pyörähdyksellä sataman alueella. Heillä ei olisi oletettavasti ollut aikaa täyttää haastattelulomakettamme paikan päällä.

10 OMA POHDINTA

Kun ensimmäisen kerran meille ehdotettiin tulevan opinnäytetyömme aiheita, emme voineet olla purskahtamatta nauruun. Ensimmäisenä mieleemme tulikin, että miten rekkamiehet ja sosiaaliala liittyvät toisiinsa? Aihe tuntui kuitenkin niin uniikilta, että ihan jo pelkästä uteliaisuudesta me halusimme tarttua siihen. Valinnaisen kurssin ja venäläisten rekkamiesten aineistonkeruun jälkeen huomasimme, että kyseistä aiheita ei ole ennen tutkittu juuri ollenkaan. Innostuksen ja uteliaisuuden sijaan ajoittain iski-

kin pelko siitä, että tulee tästä mitään. Huomasimme aluksi, että lähteiden saaminen oli vaikeaa ja ne olivat niukassa. Mitä enemmän aihe kävi meille tutuksi, sitä helpommalta lähteiden löytäminen alkoi tuntua. Opimme kuljetusalan sanastoa, jonka avulla etsimme tietoa niin Internetistä kuin kirjallisuuslähteistäkin. Loppujen lopuksi voimmekin huomata, että opinnäytetyöhömmä kertyi lähteitä lähemmäs kolmen sivun verran. Myös takana ollut valinnainen kurssi, jossa olimme tehneet selvityksen venäläisistä rekkakuskeista tuki hyvin omaa opinnäytetyötämme ja antoi työllemme pohjan. Motivaatiomme opinnäytetyötämme kohtaan kasvoi, kun huomasimme, että jokainen, jolle kerroimme opinnäytetyöstämme, oli alun huvittuneisuuden jälkeen todella kiinnostunut aiheestamme. Monet olivatkin jo valmiiksi pyytäneet saada lukea työmme sitten, kun se on valmis. Uskomme, että opinnäytetyömme vaikuttaa positiivisesti esimerkiksi työn hakuun, sillä aiheemme on niin erikoinen, että se jää varmasti mieleen monelle.

Opinnäytetyöprosessimme aikana opimme erityisesti tiedonhankintaan liittyviä taitoja, sillä aikaisempia tutkimuksia aiheesta ei ollut. Erik Allardtin hyvinvointiteoria ja hyvinvointi yleisesti ottaen käsitteenä on tullut meille työn aikana erittäin tutuksi. Hyvinvointiteorian ymmärtäminen ja omiksi sanoiksi pukeminen oli opinnäytetyömme yksi haastavimmista osa-alueista. Allardtin "hyvinvoinnin ulottuvuuksia" kirja on tehty vuonna 1976, ja se sisältää paljon sen ajan sanastoa ja tyyliä rakentaa lauseita. Kirjasta pystyi huomaamaan, että suomenkieli on vuosien saatossa muuttunut. Haastavaa oli nostaa vanha teksti nykyaikaan.

Haastattelutilanteissa opimme haastattelutaitoja ja vuorovaikutusta venäläisten kanssa, vaikkei meillä ollut yhteistä kieltä. Olimme positiivisesti yllättyneitä siitä kuinka kiinnostuneita venäläiset rekkakuskit olivat haastattelustamme, he jopa viittoilivat työtovereitaan mukaansa täyttämään haastattelulomakkeita. Yksi rekkakuski huudahtikin venäjäksi tovereilleen ”Tulkaa nyt täyttämään näitä lappuja, tytöt muuten jäätyvät tänne!”.

Koimme hankalaksi yhdistää Erik Allardtin hyvinvointiteorian suomalaisilta ja venäläisiltä rekkakuskeilta saatuihin tuloksiin. Keksimme kuitenkin, että jaottelemme tulokset hyvinvointiteorian kolmeen eri osa-alueeseen (having, loving, being) ja niiden pohjalta vertailemme hyvinvoinnin toteutumista jonottamisen tai odottamisen aikana. Vaikka olimmekin laatineet kysymykset jo valmiiksi nojaamaan hyvinvointiteoriaan,

niiden jaottelemisen ryhmiin tuotti muutaman kysymyksen osalta ristiriitoja, sillä välillä tuntui, että yksi kysymys olisi sopinut jokaisen hyvinvointiteorian osa-alueen alle.

Teimme haastattelulomakkeen kysymykset huolella ja muokkasimme niitä useasti. Huomasimme silti, että kehitettävää olisi ollut. Esimerkiksi olemme selvittäneet venäläisten ja suomalaisten rekkakuskiensa mahdollisuudesta lepoon, mutta yksi hyvinvoinnin tärkeä osa, eli uni on jäänyt kokonaan pois kysymyksistä. Lisäksi kysymysten äidinkielen muotoilu olisi voitu tehdä joissakin kysymyksissä eri tavalla. Esimerkiksi kuva 14 on väitteeltään mielestämme hankala tulkita tuloksissa. Väite on, että pitkät työrupeamat eivät häiritse henkilökohtaisia ihmissuhteitani. Muissa väitteiden vastausvaihtoehdoissa kyllä edustaa positiivista tilannetta, mutta tässä väitteessä vastausvaihtoehto kyllä tarkoittaa sitä, että vastaajilla pitkät työrupeamat häiritsevät henkilökohtaisia ihmissuhteita. Osa vastaajista on voinut myös ymmärtää väitteen väärin tai laittaa esimerkiksi myöntävän vastauksensa "ei lainkaan"-osioon. Lisäksi kuvat 22 ja 23 ovat lähes samanlaisia. Tässä ilmenikin venäläisillä vastaajilla iso ristiriita tuloksia tarkasteltaessa. Loppupäätelmä näiden kahden väittämän kohdalla onkin, että venäläisillä rekkakuskeilla aika ei kulu helposti, mutta odottelu on helppoa. Opinnäytetyön edetessä huomasimme myös, että haastattelulomakkeen vastausvaihtoehdoista olisi pitänyt jättää pois vaihtoehto "en osaa sanoa". Moni turvautuu tähän vastaukseen, mikäli ei jaksa tai halua paneutua kysymykseen tarkemmin tai jos ei ymmärrä kysymystä. Joihinkin kysymyksiin olisi kannattanut lisätä tarkentava kysymys. Esimerkiksi kysymyksessä "Minulla on mahdollisuus harrastaa itselleni mieluisia asioita" olisi ehkä ollut työn kannalta hedelmällistä jos perään olisi lisätty kysymys siitä, mitä nämä mieluisat asiat rekkakuskeille ovat.

Erityisen tyytyväisiä opinnäytetyöprosessissamme olimme keskinäiseen yhteistyöhömmä. Niin sanottua työnjakoa meillä ei missään vaiheessa ollut, vaan toteutimme opinnäytetyön suurimmaksi osaksi yhdessä koneen ääressä istuen. Jos toinen meistä halusi kotona lisätä työhön jotain, siitä ei tarvinnut erikseen keskustella. Työssämme ei siis ole niin sanottuja sinun ja minun osioita. Yhteistyömme oli helppoa, sillä molemmilla on samanlainen tyyli tehdä töitä ja olemme tunteneet niin kauan toisemme, etteivät pienet erimielisyydet ala hermojamme koettelemaan. Yksin tästä opinnäytetyöstä ei olisi ehkä saanut näin kattavaa ja monipuolista, sillä työtä riitti molemmille.

Opinnäytetyössämme olemme tyytyväisiä tulosten selkeään jaotteluun sekä, siihen että opinnäytetyössämme näkyy selkeästi oma tapamme ilmaista asioita ja se on meidän näköisemme. Mielestämme onnistuimme löytämään tuloksista kiitettävästi toisiaan tukevat kohdat ja ristiriidat. Kuitenkin tuloksista löytyy varmaankin aina uutta tulkinanvaraa, sillä tuloksissa ilmeni kohtia joihin ei voi olla yhtä oikeaa vastausta.

Mitä enemmän opinnäytetyömme teimme, sitä kiinnostavammaksi se kävi. Olemme tyytyväisiä valitsemaamme aiheeseen, vaikkakin se ajoittain aiheutti isoa ähkyä, emmekä olisi halunneet nähdä yhtäkään rekkaa tiellä. Pohdimme, millaista jatkotutkimusta aiheesta voisi vielä tehdä. Jatkossa voisi tutkia, mitä rekkakuskit haluaisivat konkreettisesti lisää odottelupaikoille ja onko luettelemiemme kehitystarpeiden toteuttaminen mahdollista odottamisolosuhteet huomioiden. Lisäksi venäläisten rekkakuski- en sosiaalisista suhteista voisi tehdä jatkotutkimusta, sillä niiden toteutuminen on selvästi heikompaa kuin suomalaisten rekkakuskien.

Toivomme, että työstämme on hyötyä kuljetusalan ammattilaisten hyvinvoinnin toteutumisessa. Lisäksi toivomme, että työnantajat sekä lastauspaikkojen ja tullien työntekijät löytäisivät uusia keinoja odottamisolosuhteiden parantamiseksi.

LÄHTEET

Aho P. 1999. Haasteet ja asiantuntijuus sosiaalialan työssä. Sosiaalityöntekijäin liitto ry. Porvoo: WSOY.

Ahola K. 2011. Tue työkykyä – käsikirja esimiestyöhön. Tampere: Tammerprint Oy.

Allardt E. 1976. Hyvinvoinnin ulottuvuuksia. Porvoo : Werner Söderström osakeyhtiön laakapaino.

Elinkeinoelämän keskusliitto. 2006. Henkilöstön osaaminen ja työhyvinvointi. Saatavissa:

http://www.hpl.fi/businessforums/EKjulkaisu_vastuullinen_yritystoiminta/fi/henkiloston_osaaminen_ja_tyohyvinvointi.php [Viitattu 17.10.2012].

Eskola, A. Koivula, S. Kääpä, J. Suikkanen-Malin, T. & Säyriö, P. 2012. Venäläiset rekkakuskit Suomessa - Rekkakuskienvuorovaikutus sekä odotus- ja jonotusajan hyvinvointi. Tutkimus. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Saatavissa: Kymenlaakson ammattikorkeakoulu [Viitattu 30.10.2012].

Hyrkkänen U & Vartiainen M. 2005. Mobiili työ ja hyvinvointi. Työpoliittinen tutkimus. Hakapaino Oy: Helsinki.

JHL.2012. Työhyvinvointia rakennetaan työssä. Julkisten hyvinvointialojen liiton Internetsivut. Saatavissa:

http://www.jhl.fi/portal/fi/edunvalvonta/tyohyvinvointi/tyohyvinvoinnin_osaalueet/[Viitattu 28.9.2012].

Jyväskylän yliopisto. Laadullinen tutkimus. Saatavissa:

<https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus> [Viitattu 22.10.2012].

Koskenvuo, K. 2011. Tupakointi ja työkyky. KELA/tutkimusosasto. Työterveyslaitoksen Internetsivut. Saatavissa:

<http://www.ttl.fi/fi/koulutus/perjantaimeetingit/Documents/KoskenvuoKaroliina210111.pdf> [Viitattu 29.10.2012].

- Koskinen, S. Talo, S. Hokkinen, E-M. Paltamaa, J. & Musikka– Siirtola, M. 2009. Neljän elämänlaatumittarin sisältöanalyysi ICF- luokituksen viitekehyydessä. *Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti* 2009:46 196-207. Saatavissa: <http://ojs.tsv.fi/index.php/SA/article/view/2488/3397> [Viitattu 22.10.2012].
- Niemelä, P. 2010. *Hyvinvointipolitiikka*. 1. painos. Helsinki: WSOYpro Oy.
- Nyyti Ry. 2012. *Elämänhallinta-henkinen voimavara*. Saatavissa: <https://www.nyyti.fi/tietoa/elamanhallinta/> [Viitattu 21.10.2012].
- Ojalehto, S. 2011. *Autonominen työvuorosunnittelu työhyvinvoinnin välineeksi Pappilanlammen palvelukeskuksessa*. Opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Saatavissa: http://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/28888/Ojalehto_Suvi.pdf?sequence=1 [Viitattu 17.10.2012].
- Penttinen, A. Selenius, R. & Valli, M. 1997. *Autoliikenteen työsuojeluopas*. Autoliikenteen työalatoimikunta. Työturvallisuuskeskus. 4. korjattu painos. Helsinki: Oy Edita Ab.
- Pitkäranta, A. 2010. *Laadullisen tutkimuksen tekijälle*. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Saatavissa: http://www.samk.fi/download/13153_Laadullisen_tutkimuksen_tyokirja_APitkaranta.pdf [Viitattu 29.10.2012].
- Rissa, K. 2009. *Autoliikenteen työsuojeluopas - turvallisesti eteenpäin*. Työturvallisuus keskus TTK Autoliikenteen työalatoimikunta. 1 painos. Helsinki: PunaMusta.
- Ruonavaara, H. *Sosiologia: peruskäsitteitä ja näkökulmia*. PowerPoint-esitys. Saatavissa: www.soc.utu.fi/laitokset/sosiologia/opiskelu/Perus6.ppt [Viitattu 11.10.2012].
- Simpanen, T-M. 2011. *Työhyvinvointi ja työuupumus case osuuskauppa Keula Prisma*. Opinnäytetyö. Satakunnan ammattikorkeakoulu. Saatavissa: https://publications.theseus.fi/bitstream/handle/10024/31016/simpanen_tiia-maria.pdf?sequence=1 [Viitattu 17.10.2012].

Soini, E. & Virtainen, A. 2011. Valvonnan merkitys vapautuvalle vangille - "Valvonta on valvottavan puolella". Opinnäytetyö. Tampereen ammattikorkeakoulu. Saatavissa: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-201105117275> [Viitattu 17.10.2012].

Steady health. 2010. Health tips for truck drivers. Saatavissa: http://ic.steadyhealth.com/health_tips_for_truck_drivers.html [Viitattu 6.11.2012].

Suomen mielenterveysseura. 2006. Henkinen hyvinvointi työpaikalla - Yhteinen etu. Saatavissa: http://www.mielenterveysseura.fi/files/66/Henkinen_hyvinvointi_tyopaikalla.pdf [Viitattu 29.9.2012].

Tampereen ammattiopisto. 2012. Arjen hallinta ja elämäntilanne. Saatavissa: <http://osaavalahihoitaja2020.wikispaces.com/Arjen+hallinta+ja+el%C3%A4m%C3%A4nhallinta> [Viitattu 5.11.2012].

Terävä, K. & Mäkelä-Pusa, P. 2011. Esimies työhyvinvointia rakentamassa. Kuntoutussäätiö. Tampere. Saatavissa: http://www.kuntoutussaatio.fi/files/575/punk_esimiesopas_www.pdf [Viitattu 17.10.2012].

Työterveyslaitos. 2012. Alkoholihaittojen tunnistaminen. Saatavissa: http://www.ttl.fi/fi/terveys_ja_tyokyky/elintavat_ja_tyokyky/alkoholi/kohti_paihdehaitatonta_tyopaikkaa/sivut/default.aspx [Viitattu 29.10.2012].

Tämä kysely koskee jonotusta ja odottelua lastauspaikoilla ja tullissa

Kyselyn tekijänä Kymenlaakson ammattikorkeakoulu

Vastaajan ikä: _____

Kuinka pitkään olette joutunut yhtäjaksoisesti pisimmillään jonottamaan (lastausta, lastin purkua tai vuoroa) _____

Mitä kieliä osaatte? *venäjä* __ *viro* __ *englanti* __ *saksa* __ *muu* _____

Työkokemuksenne Suomen liikenteessä _____ vuotta

Väittämät (Merkitkää X:llä oma mielipide väittämän suhteen.)

Alla olevien väittämien ja kysymysten avulla pyrimme selvittämään olosuhteita tienpäällä ja odotuspaikoilla. Olemme kiinnostuneita myös teidän antamistanne kehittämisehdotuksista.

	Kyllä	Usein	En osaa sanoa	Harvoin	Ei lainkaan
1. Ruokailu onnistuu hyvin odottaessa/jonottaessa.					
2. Minulla on kotoa tuodut eväät mukani.					
3. Ruokailuni on monipuolista jonottamisen aikana.					
4. Minulla on mahdollisuus lepoon jonotuksen/odotuksen aikana.					
5. Pystyn huolehtimaan hygieniastani jonottaessani/odottaessani.					
6. Minulla on mahdollisuus jonottaessani/odottaessani harrastaa itselleni mieluisia asioita.					
7. Minulla on mahdollisuus huolehtia sosiaalisista suhteistani.					
8. Työasiat pyörivät vapaa-aikana mielessäni.					
9. Koen voivani henkisesti hyvin.					
10. Fyysinen kuntoni on hyvä.					

	Kyllä	Usein	En osaa sanoa	Harvoin	Ei lainkaan
11. Minulla on mahdollisuus huolehtia fyysisestä kunnostani riittävästi.					
12. Pitkät työrupeamat eivät häiritse henkilökohtaisia ihmissuhteitani.					
13. Kuljettajan työhön kuuluu mielestäni odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa.					
14. Olen tyytyväinen työhöni.					
15. Voin mielestäni vaikuttaa työoloihini.					
16. Aikani kuluu odotellessa helposti.					
17. Odottelu lastauspaikoilla ja jonoissa on minulle helppoa.					
18. Työnantajani ymmärtää odottelun osana kuljettajan työtä.					
19. Tunnen oloni väsyneeksi jonottamisen/odottamisen aikana.					
20. Olen tyytyväinen itseeni.					
21. Tienvarsilla on mielestäni riittävät palvelut.					
22. Minulla on mahdollisuus toteuttaa itseäni työssäni.					
23. Minun on helppoa olla vuorovaikutuksessa lastauspaikkojen henkilökunnan kanssa.					
24. Mielestäni odottamisolosuhteita lastauspaikoilla tulisi kehittää.					

25. Tupakoitanko

en lainkaan ___

harvoin ___

alle askin päivässä ___

askin päivässä ___

yli askin päivässä ___

26. Käytättekö alkoholia

en lainkaan ___

harvoin ___

muutaman kerran kuukaudessa ___

viikoittain ___

päivittäin ___

27. Kehittämisehdotuksia työolojesi parantamiseksi:

Элло-проект, опрос для русских водителей грузовиков

ОПРОС КАСАЕТСЯ ОЧЕРЕДЕЙ И ОЖИДАНИЯ НА ПОГРУЗКАХ И НА ТАМОЖНЕ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Возраст _____ Национальность: _____

Как долго в среднем вы работаете на территории Финляндии? _____

Как долго в среднем вам приходится стоять в очереди: 1) на погрузке на финской стороне _____, на финской таможне 2) въезжая в Финляндию _____, 3) выезжая из Финляндии _____. На русской таможне 4) въезжая в Финляндию _____, 5) выезжая из Финляндии _____.

Какими языками вы владеете? *русский, эстонский, финский, английский, немецкий, другой какой:* _____

Сколько лет вы ездите по Финляндии? _____ лет

ВЫСКАЖИТЕ ВАШЕ МНЕНИЕ ПО СЛЕДУЮЩИМ ПУНКТАМ (обозначьте крестиком ваше мнение).

У русских водителей приезжающих в Финляндию уходит разное время на ожидание выполнения дел. Ниже приведены утверждения и вопросы с помощью которых мы стремимся узнать об условиях на дороге и в местах ожидания. Этот доклад является частью проекта, в котором одной из целей является развитие услуг для водителей грузовиков приезжающих в Финляндию. Мы также заинтересованы в ваших предложениях об улучшении услуг.

	да	часто	не могу сказать	редко	нет
1. Приём пищи удаётся хорошо во время ожидания в очереди.					
2. Я вожу продукты с собой.					
3. Еда разнообразная во время ожидания в очереди.					
4. У меня есть возможность отдохнуть во время					



стояния в очереди и на погрузке.					
5. У меня есть возможность соблюдать правила личной гигиены во время стояния в очереди и на погрузке. (есть возможность помыться)					
6. У меня есть возможность заниматься личными делами (хобби) во время стояния в очереди и на погрузке.					
7. У меня есть возможность решать свои социальные нужды (проблемы) во время стояния в очереди и на погрузке.					
8. В свободное время рабочие дела не выходят у меня из головы.					
9. Психологически я чувствую себя комфортно.					
10. Во время нахождения в Финляндии у меня есть возможность поддерживать связь со своей семьёй.					
11. Физическое состояние хорошее					
12. У меня есть возможность заботится о своём физическом состоянии.					



13. Долгие периоды работы не влияют на мои семейные отношения.					
14. Коллеги по работе поддерживают друг друга вовремя ожидания в очереди.					
15. Я считаю, что ожидание на погрузках и в очереди входит в работу водителя.					
16. Я доволен своей работой					
17. У меня есть возможность влиять на условия работы.					
18. Во время ожидания время идет быстро.					
19. Я переношу легко ожидания на погрузках и в очереди.					
20. Мой работодатель понимает, что ожидание это часть работы водителя.					
21. Я чувствую себя уставшим во время ожидания в очереди и на погрузке					
22. Я доволен собой.					
23. На финских дорогах достаточно хороший сервис (стоянка, ремонт, заправка, возможность поесть)					
24. У меня есть возможность само реализовываться во					



время работы.					
25. Мне удается легко взаимодействовать с персоналом во время погрузки.					
26. Мне проблематично находить общий язык с персоналом на погрузке.					
27. У меня языковые проблемы во время погрузки.					
28. Я считаю, что условия во время погрузки нужно улучшать.					
29. Сталкиваетесь ли вы с дискриминационными проблемами на территории Финляндии на погрузке?					
30. Сталкиваетесь ли вы с дискриминационными проблемами на территории Финляндии на таможне?					
31. Сталкиваетесь ли вы с фактами проявления грубости со стороны персонала на финской стороне на погрузке?					
32. Сталкиваетесь ли вы с фактами проявления грубости со стороны персонала на финской стороне на таможне?					



33. Вы курите? нет

 редко

 меньше 1 пачки в день

 пачку в день

 больше одной пачки в день

34. Вы употребляете алкоголь? нет

 редко

 несколько раз в месяц

 каждую неделю

 каждый день

Как вы оцениваете условия работы в Финляндии в общем и целом (по пяти бальной системе)

Как вы оцениваете условия работы в России в общем и целом (по пяти бальной системе)

Если у вас возникнут проблемы в Финляндии (сломается грузовик, проблемы с документами, авария и тд.), к кому вы обратитесь? _____

Предполагается, что во время работы за границей, рабочий одновременно и дает и получает что-то от страны, где он работает. Что вы об этом думаете?

Во время командировки я даю Финляндии?

Во время командировки я получаю от Финляндии?



Ваши предложения для развития финской:

Таможни: _____

Порта: _____

Места погрузки: _____

Ремонта дорог: _____

Поддержания мест отдыха: _____

Заправочных станций: _____

Что бы вы хотели ещё добавить? _____
