



Satakunnan ammattikorkeakoulu
Satakunta University of Applied Sciences

TONI SETÄLÄ

Epidemian vaikutukset kuljettajien työolosuhteisiin

LOGISTIIKAN TUTKINTO-OHJELMA

2023

Tekijä Setälä, Toni	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK	Päivämäärä Maaliskuu 2023
	Sivumäärä 28	Julkaisun kieli Suomi
Julkaisun nimi Epidemian vaikutukset kuljettajien työolosuhteisiin		
Tutkinto-ohjelma Logistiikan tutkinto-ohjelma		
<p>Tiivistelmä</p> <p>Opinnäytetyön aiheena on koronavirus COVID-19 aiheuttaman pandemian vaikutukset raskaankaluston kuljettajien työolosuhteisiin. Tarkoituksena oli selvittää, onko pandemialla ollut minkälaisia vaikutuksia kuljettajien toimintaan ja työn suorittamiseen.</p> <p>Opinnäytetyön teoriaosassa käsitellään aluksi epidemioiden historiaa ja vaikutuksia ihmisiin. Tämän jälkeen käytiin läpi kuljetusalaa yleisesti ja erilaisia kuljetusmuotoja. Tämän jälkeen käytiin läpi erilaisia työolosuhteisiin vaikuttavia asioita ja rajoituksia, joita kuljetusalaan kohdistui.</p> <p>Opinnäytetyön tutkimusosassa keskitytään vaikutuksiin kuljettajien työolosuhteisiin käyttämällä henkilöhaastatteluja apuna. Haastattelut toteutettiin puolistrukturoidusti, jolloin saatiin vastauksia tiettyihin asioihin suoraan ja lisäksi käytiin keskustelua erilaisista työolosuhteisiin vaikuttavista asioista.</p> <p>Lopuksi pohdittiin erilaisia kehityskohteita, mikäli samanlainen epidemia pääsisi valloilleen uudestaan.</p>		
Asiasanat logistiikka, kuljettaja, työolosuhteet, COVID-19		

Author Setälä, Toni	Type of Publication Bachelor's thesis	Date March 2023
	Number of pages 28	Language of publica- tion: Finnish
Title of publication Effects of the epidemic on the working conditions of drivers		
Degree programme Degree programme in Logistics		
Abstract <p>The topic of the thesis is the effects of a pandemic caused by coronavirus COVID-19 on the working conditions of heavy-duty drivers. The aim was to find out whether the pandemic had had any impact on the activities of drivers and on the performance of the work.</p> <p>The theoretical section of the thesis first discusses the history of epidemics and the effects on people. This was followed by a general review of the transport sector and various modes of transport. This was followed by a review of the various issues and restrictions affecting working conditions which affected the transport sector.</p> <p>The research section of the thesis focuses on the impact of drivers on working conditions by using personal interviews as an aid. The interviews were carried out in a semi-structured manner, giving direct answers to certain issues, and discussing various issues affecting working conditions.</p> <p>Finally, various developments were considered if a similar epidemic were to re-emerge.</p>		
Key words logistics, driver, working conditions, COVID-19		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	5
1.1	Tutkimuksen taustat	5
1.2	Tutkimuskysymys.....	5
1.3	Tutkimusmenetelmä	5
1.4	Tutkimuksen rajaus	6
2	EPIDEMIA	7
2.1	Epidemioiden historiaa	7
2.2	Koronavirus COVID-19.....	11
3	KULJETUSALA	14
3.1	Maantiekuljetukset	14
3.2	Rautatiekuljetukset.....	15
3.3	Merikuljetukset	15
3.4	Lentokuljetukset	16
3.5	Yhdistetyt kuljetukset	16
4	TYÖOLOSUHTEET	18
4.1	Työolosuhteisiin vaikuttavat asiat	18
4.2	Rajoitukset kuljetusalalla	19
5	TUTKIMUKSEN TOTEUTUS.....	21
6	TUTKIMUKSEN TULOKSET	22
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO	27
7.1	Tulokset	27
7.2	Kehitystoimenpiteet.....	27
7.3	Yhteenveto	28
	LÄHTEET	29

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen taustat

Joulukuussa 2019 alkoi Wuhanissa Kiinassa epidemia, jonka aiheuttaja oli ihmiselle uusi koronavirus. Maailman terveysjärjestö WHO (*World Health Organization*) julisti tämän koronavirusepidemian pandemiaksi 11.3.2020, kun se oli levinnyt maailmanlaajuisesti. (Anttila 2022.) Tämä koronavirus on aiheuttanut ympäri maailmaa erilaisia rajoituksia, jotka ovat iskeneet kovasti myös Suomeen. Suomessa hallitus on tehty viime kevään aikana useita rajoittamistoimenpiteitä koskevia linjauksia ja antoi eduskunnalle valmiuslain käyttöönottoasetuksia ja soveltamisasetuksia. (Hakala 2021.) Nämä rajoitukset ovat vaikuttaneet lähes kaikkeen toimintaan Suomessa.

Suomessa on suuressa roolissa raskasliikenne ja näin ollen raskaanliikenteenkuljettajat ovat tärkeä osa jokapäiväistä liikennettä ja kaikkea toimintaa ympäri Suomea. Rajoitukset ovat vaikuttaneet heidän toimintaansa ja työskentelyolosuhteisiinsa ja tässä opinnäytetyössä pyritään selvittämään, millaisia vaikutuksia koronaviruksesta aiheutui.

1.2 Tutkimuskysymys

Tutkimuskysymyksenä tässä opinnäytetyössä on, miten COVID-19-epidemia on vaikuttanut kuljettajien työolosuhteisiin. Pyritään selvittämään, minkälaisia rajoituksia epidemia on aiheuttanut ja miten se on vaikuttanut kuljettajien työskentelyyn.

1.3 Tutkimusmenetelmä

Tutkimusmenetelmänä käytettiin kvalitatiivista menetelmää ja tarkemmin henkilöhaastattelua. ”Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään tutkimaan kohdetta

mahdollisimman kokonaisvaltaisesti.” (Hirsjärvi, Remes & Sajavaara 2010, 161.)

Haastattelu toteutettiin puolistrukturoituna henkilöhaastatteluna. Haastattelu sopii aiheeseen hyvin, koska sillä tavalla saadaan tarkkoja tietoja erilaisista aiheeseen vaikuttavista asioista. Teoriaosuuteen haettiin tietoa erilaisista julkaisuista ja käyttämällä omaa havainnointia omista kokemuksista raskaanliikenteen kuljettajana.

1.4 Tutkimuksen rajaus

Opinnäytetyössä käsitellään epidemioiden taustaa ja historiaa. Lisäksi perehdytään siihen mitä rajoituksia epidemiat luovat työskentelyyn. Tutkimus rajataan koskemaan COVID-19-pandemiaa sekä logistiikkaa ja kuljetusalan kuljettajia. Näistä kuljettajista paneudutaan ensisijaisesti raskaanliikenteenkuljettajiin ja jätetään henkilöliikenteenkuljettajat pois tutkimuksesta.

2 EPIDEMIA

Epidemia-sana tulee kreikan sanoista *epi* (päällä) ja *demos* (kansa), ja sillä tarkoitetaan jonkin tartuntataudin normaalia runsaampaa esiintymistä jonkin alueen väestössä. Mikäli tauti leviää laajemmalle alueelle, jopa yli maanosien ulottuvaksi epidemiaksi, sitä voidaan kutsua pandemiaksi, joka tulee kreikan sanoista *pan* (kaikki) ja *demos* (kansa). (Institutet för språk och folkminnen www-sivut 2013.)

WHO tekee virallisen päätöksen, milloin joku tietty tauti julistetaan pandemiaksi. WHO:n mukaan pandemiasta on kysymys silloin, kun jokin uusi taudinaiheuttaja vaarantaa yleisesti ihmisten terveyden tarttumalla helposti yksilöstä toiseen ja usein muuttamalla levitessään. Pandemian uhka on silloin voimakkaimmillaan, kun uusia tartuntoja ilmaantuu lyhyen ajan kuluessa eri paikoissa. Tämän takia esimerkiksi kausi-influenssaa ei pidetä pandemiana vaan pelkäästään paikallisina epidemioina joka puolella maapalloa. (Mikä on pandemian... 2020.)

2.1 Epidemioiden historiaa

Maailmassa on ollut erilaisia epidemioita jo tuhansia vuosia, ja nämä ovat johduneet erilaisista tartuntataudeista. Tällaisia kutsutaan yleensä kulkutaudeiksi ja näitä ovat olleet esimerkiksi isorokko, paiserutto, pilkkukuume, kolera, kurkkumätä ja tuhkarokko. Nykyään varsinkin kulkutauteina esiintyvien tartuntatautien merkitys on kehittyvissä maissa vähäinen ja ainoa yleisesti esiintyvä kulkutauti on influenssa. Tosin paikoin elintason lasku ja terveydenhuollon tason taantuminen on tuonut aikaisempien kulkutautien vaaran esiin ja korostanut ennaltaehkäisyn huolehtimisen tärkeyttä. (Forsius 2003.)

Dna-tutkimusten mukaan nykyisen kaltaisia tartuntatauteja on esiintynyt jo metsästäjäkerääjien keskuudessa, mutta ne ovat alkaneet levitä tuhoisasti vasta noin 10 000 vuotta sitten, kun ihmiset ovat asettuneet aloilleen ja aloittaneet viljelyn ja karjanhoidon. Sitä mukaan, kun ihmiset ovat kerääntyneet

tiivisti yhteen ja kulkuyhteydet ovat parantuneet on tautien leviäminen vauhdittunut. Ensimmäinen laaja tautiepidemia, josta on tarkkoja kirjallisia todisteita, on varhaisantiikin ajalta. Sen aiheuttaja oli ruttobakteeri *Yersinia pestis*, joka on muokannut ihmiskunnan kohtaloa tasaisen tappavaan tahtiin ensi esiintymisestään lähtien. Vuonna 430 ennen ajanlaskumme alkua iski paiserutto Ateenaan. Tauti oli lähtöisin Pohjois-Afrikasta ja surmasi joukoittain Spartan piirtämän kaupunkivaltion puolustajia. Lisäksi ateenalaisten keskuudessa ilmeisesti tuhojaan teki myös pilkkukuume, jonka aiheuttaa riketsiabakteeri *Rickettsia prowazekii*, jota on pidetty ajanlaskumme aikana käytyjen sotien tehokkaimpana tappajana. Pilkkukuumeen lisäksi taistelijat kärsivät myös *Salmonella typhi* -bakteerin aiheuttama lavantauti. (Pesonen 2020.)

Kulkutautien lopullisen läpimurron Eurooppaan loi Rooman valtakunnan laajeneminen imperiumiksi ajanlaskumme alkupuolella. Imperiumin hallinnon vaatima tiheä ja tehokas yhteydenpito loi pohjan erilaisille kulkemismuotojen muodostumiselle. Silkkiteiden avautuminen Kiinaan avasi mikrobivaihdon kohtalokkain seurauksin, kun 500-luvulla sieltä saapunut paiserutto varmisti lopullisesti Rooman jo kahtia jakautuneen valtakunnan katoamisen maailmankartalta. Tällöin puhjennut pandemia jatkui myös pitkään ja Euroopassa koettiin useita epidemia-aaltoja kahden vuosisadan ajan. (Pesonen 2020.)

Seuraava suuri pandemiaksi laajentunut epidemia Euroopassa oli vuosina 1346–1353 valloillaan ollut paiserutto, musta surma. Sen arvioidaan surmanneen Euroopan noin 80 miljoonasta asukkaasta 25–50 miljoonaa. Maailmanlaajuisesti taudin arvioidaan surmanneen jopa viidesosan tunnetun maailman väestöstä. Musta surma edesauttoi terveydenhoidon ja lääketieteen kehitystä ja esimerkiksi Venetsian tasavallassa viranomaiset aloitettiin karanteenikäytäntö. Lisäksi anatomian tuntemus, kirurgia ja hygienia kohentuivat mustan surman jälkeen huomattavasti. (Pesonen 2020.)

Eurooppaan tuhoisimmat kulkutaudit ovat historiassa tulleet joko Aasiasta tai Afrikasta, mutta eurooppalaiset ovat vieneet tauteja Amerikan mantereelle, esimerkiksi isorokko, paiserutto ja tuhkarokko ovat toimineet tahattomina,

mutta tehokkaina biologisina aseina. Näiden tautien takia lukumäärältään pienet konkistadorijoukot ovat pystyneet alistamaan Espanjan ylivaltaan suurimman osan Etelä- ja Keski-Amerikasta kolmeksi vuosisadaksi. Espanjanlaisten tullessa Amerikoissa oli noin 60 miljoonaa asukasta, joista epidemiat surmasivat puolessa vuosisadassa 90 prosenttia. Esimerkkinä variolaviruksen aiheuttaman isorokon takia Meksikon mahtava 30 miljoonan asukkaan asteekkivaltakunta kukistui Hernán Cortésin kolmensadan sotilaan joukko-osaston voimalla parissa vuodessa, koska sotilaat olivat taudille immuuneja. Tällä väentuholla on ollut laaja vaikutus, koska sen on uskottu vaikuttaneen vahvasti ilmastomuutokseen, joka 1500-luvun loppupuolella käynnisti pieneksi jääkaudeksi kutsutun globaalin kylmän kauden. Tämä johtui viljelijöiden, joita suurin osa isorokkoon kuolleista oli, peltojen autioitumisesta, jolloin trooppinen kasvillisuus valtasi ne ja puhdisti samalla maapallon ilmakehästä niin runsaasti hiilidioksidia, että ilmasto viileni huomattavasti. (Pesonen 2020.)

Amerikoissa toinen epidemia, joka on muuttanut ratkaisevasti historiaa, oli flaviviruksen aiheuttama keltakuume, jota levittää keltakuumehyttynen *Aedes aegypti*. Keltakuume on vakava verenvuotokuume, johon kuolee 10–30 prosenttia sairastuneista. Laji levisi Afrikasta Karibianmeren saarille jo 1500-luvulla orjalaivojen mukana. Tämän takia Ranskalle kuuluneessa Haitissa 1700-luvun lopulla riehunut epidemia heikensi siirtomaahallintoa, joka käynnisti kapinan, jossa orjajoukot kukistivat isäntänsä. Tilanne kärjistyi Napoleon Bonaparten noustua valtaan Ranskassa. Hän lähetti vuonna 1802 20 000 miehen armeijan kukistamaan kapinalliset. Haitilaiset kuitenkin kukistivat aseistukseltaan ja koulutukseltaan ylivoimaisen armeijan kolmessa kuukaudessa. Keltakuume tappoi neljä viidesosaa alkuperäisestä valtausarmeijasta ja surmasi lähes viimeiseen mieheen sen tueksi lähetetyt lisäjoukot. Kaikkiaan ranskalaisia sotilaita ja seiloreita menehtyi noin 50 000 ja kotiin Haitista palasi vain kolmetuhatta miestä. Suurin syy kapinan onnistumiselle johtui siitä, että haitilaiset olivat ehtineet kehittää ajan kuluessa immunitetin keltakuumeelle, jota ranskalaisilla ei ollut. Haitin itsenäistymisen lisäksi epidemia johti siihen, että Napoleon päätti keskittyä valloitusotiin Euroopassa, luopui tavoittelemasta suurvalta-asemaa Pohjois-Amerikassa ja myi Ranskan sikäläiset omistukset eli Ranskan Louisianan Yhdysvalloille. Tämä pohjusti Yhdysvaltojen nousun

suurvallaksi, koska pinta-ala yli kaksinkertaistui ja mahdollisti maan laajenemisen länteen. (Pesonen 2020.)

Napoleonille ei edes Haitin epäonnistuminen opettanut mitään taudeista sotakenttien vaarallisimpana vihollisena, koska hänen valtavan armeijansa yritykset vallata Venäjä vuonna 1812 kaatui kulkutautien aiheuttamiin tappioihin. Tällä kertaa Napoleonin tappion aiheuttivat jälleen joukkojen keskuudessa levinneet pillkkukuume ja lavantauti. Tämä johti alun perin noin puolen miljoonan sotilaan armeijan kutistumiseen vain kuukaudessa 80 000 miehellä ja ensimmäisessä suurtaistelussa oli jäljellä enää 130 000 taistelukuntoista sotilasta. Lopulta Moskovan valtauksen jälkeen Ranskaan palasi vain 35 000 sotilasta, joista täysikuntoisiksi tervehtyi tuhatkunta. (Pesonen 2020.)

Taudit kurittivat myös muita armeijoita, koska ensimmäiseen maailmansotaan asti kulkutautiepidemiat aiheuttivat sodissa enemmän miehistötappioita kuin taistelut. Napoleonin sotien ajanjaksolla eli vuosina 1803–1825, esimerkiksi brittisotilaita kuoli tauteihin kahdeksan kertaa enemmän kuin taisteluihin. Yhdysvaltain sisällissodassa 1861–1865 kuolleista 660 000 sotilaasta arviolta kaksi kolmasosaa menehtyi erilaisiin tauteihin, kuten keuhkokuumeeseen, lavantautiin, punatautiin ja malariaan. Yhtä kurjassa asemassa olivat myös sotatantereeksi joutuneen alueen siviiliväestö. Esimerkiksi puolet Saksan 16-miljoonaisesta väestöstä kuoli 30-vuotisen sodan aikana kulkutauteihin ja nälkään. (Pesonen 2020.)

Myös lähihistorian pahin tappaja, vuosina 1918–1920 riehunut espanjantauti, levisi siviilien keskuuteen sotilaista. Influenssa ei nimestään huolimatta ollut peräisin Espanjasta vaan sen uskotaan syntyneen Kiinassa, josta se on kulkeutunut siirtolaisten mukana Pohjois-Amerikkaan ja edelleen Eurooppaan ensimmäiseen maailmansotaan laivattujen sotilaiden mukana keväällä 1918. Espanjantauti on toistaiseksi tuhoisin influenssapandemia maailmassa. Sen lasketaan vieneen hengen ainakin 20–50 miljoonalta, kenties jopa 100 miljoonalta ihmiseltä. (Pesonen 2020.)

Espanjantaudin jälkeen maailmalla on levinnyt erilaisia influenssaviruksia kuten 1950-luvulla aasialainen, johon kuoli maailmanlaajuisesti 1,1 miljoonaa henkeä. 1960-luvulla hongkongilainen influenssa sairastutti miljardi ihmistä, joista miljoona menettää henkensä. 1997 havaittiin lintuinfluenssa, joka ei päässyt leviämään laajasti ihmisiin, koska taudin leviämistä estettiin tappamalla satoja miljoonia kanoja ja ankoja. Tappava koronavirus sars levisi 2002–2003 yli 20 maahan, mutta se saatiin kitkettyä pois erilaisilla torjuntatoimilla. Meksikossa ja Yhdysvalloissa 2009 alkanut sikainfluenssa sairastutti jopa 1,4 miljardia ihmistä, joista vain noin 200 000 ihmistä menettää henkensä. Tästä suurin kiitos kiireellä kehitetty rokote, jolla pandemia saatiin nujerrettua alle 1,5 vuodessa. (Sauvala 2020.)

2.2 Koronavirus COVID-19

Koronavirus COVID-19 (käytetään myöhemmin luvussa nimitystä koronavirus) on tauti, joka on lähtöisin Kiinan Wuhanista, jossa se aiheutti epidemian joulukuussa 2019. Taudinaiheuttajavirus on nimetty SARS-CoV-2-virukseksi, joka on ihmiselle aiemmin tuntematon koronavirus. Tauti on levinnyt maailmanlaajuisesti ja WHO julisti sen pandemiaksi 11.3.2020. (Anttila 2022.)

Koronavirus on perimältään läheistä sukua SARS-koronavirukselle ja lepakoilta löytyneiden koronavirusien kanssa. Tauti on luultavasti lähtöisin yksittäisestä tartunnasta ihmisen ja eläimen välillä. Tämän tartunnan jälkeen tauti on alkanut leviämään ihmisestä toiseen. On myös toinen teoria, jonka mukaan tauti olisi tarttunut eläimistä ihmisiin jo jonkin aikaa, ja tartunnan saaneita olisi useampi. Tauti leviää ensisijaisesti pisaratartuntana mutta voi tarttua myös kosketustartuntana lähikontaktissa. Lisäksi virus voi tarttua pienten aerosolien muodossa ilmajälitteisesti. Tällöin henkilön yskiessä tai aivastaessa muodostuu hyvin pieniä hiukkasia, jotka jäävät leijumaan pidemmäksi aikaa ilmaan. Tällainen ilmajälitteinen tartunta on mahdollinen varsinkin sisätiloissa, joissa on huono ilmanvaihto. Virus voi tarttua myös pinnoilta, mikäli niille on päätynyt sairastuneen hengitystie-eritteitä, mutta viruksen rakenteen vuoksi se ei säily

tartuttavana pitkään pinoilla. Henkilö, joka on sairastunut tautiin, on tartuttavimmillaan oireisen taudin alussa ja juuri ennen oireiden alkua. Lieväoireisessä taudissa tartuttavuusaika kestää noin viikon ja vakavimmissa tautimuodoissa jopa kaksi viikkoa. Tartunnan saanut henkilö saattaa levittää virusta eteenpäin jo 1–2 vuorokautta ennen oireiden alkua, lisäksi oireeton henkilö voi toimia tartunnanlähteenä. (THL:n www-sivut 2022.)

Pandemian aikana koronaviruksen perimässä tapahtui muutoksia, jotka vaikuttivat infektion leviämisenopeuteen ja taudinkuvaan. Englannissa yleistyi syksyllä 2020 ns. UK-variantti, jonka aiheuttama infektio näytti samalta kuin alkuperäisen viruksen aiheuttama infektio, mutta se tarttui herkemmin ja nopeammin henkilöstä toiseen. Keväällä 2021 virusmuunnokset aiheuttivat useimmat Suomessa havaitut infektiot. Kesällä 2021 Suomessa ja maailmanlaajuisesti suurin osa tartunnoista aiheutui ns. deltavariantista. Deltavariantti aiheutti oireisen infektion myös rokotetuille, joskin kaksi rokotusta vähensi vakavaoireisen infektion riskiä. Joulukuussa 2021 deltavariantin syrjäytti omikronvariantti, joka tarttui aiempia viruskantoja herkemmin, mutta aiheutti jossain määrin harvemmin vakavan sairaalahoitoa vaativan infektion. Omikronvariantin tartuntaa ei kaksikaan rokotetta kyennyt estämään, mutta kolme rokotetta ehkäisi vakavaa sairastumista ja sairaalaan joutumista. Kesällä 2022 näyttää siltä, että maailmanlaajuinen pandeeminen virus on muuttunut ns. endeemiseksi eri maissa ja SARS-CoV-2-viruksen aiheuttamat infektiot esiintyvät eri maissa tulevana vuosina vaihtelevalla ilmaantumisella. (Anttila 2022.)

Anttilan (2022) mukaan taudin itämisaika on arviolta 1–14 päivää ja oireet ilmaantuvat yleensä noin 4–5 päivää tartunnasta. Tauti aiheuttaa hengitystieinfektioita, jotka voivat olla lähes oireettomia tai vastaavasti hyvinkin vakavia.

Taudin oireita voivat olla:

- päänsärky
- nuha, nenän tukkoisuus
- yskä
- hengenahdistus
- voimattomuus, väsymys

- lihaskivut
- kurkkukivut, kurkun karheus
- kuume
- pahoinvointi, oksentelu
- ripuli
- haju- tai makuaistin häiriöt

Pelkästään näiden oireiden perusteella ei voida päätellä, onko sairauden aiheuttaja koronavirus vai joku muu virus tai bakteeri. Tautiin sairastuneista osa on ollut hyvin lievä oireisia, jopa oireettomia, mutta osa on joutunut sairaala- tai jopa tehohoitoon. Vakavassa tautimuodossa potilas voi saada keuhkokuumeen, akuutin hengitysvaikeusoireyhtymän tai muita komplikaatioita, jotka voivat johtaa jopa kuolemaan. Sairaalahoidon tarve on yleisempää iäkkäillä ja perussairauksista kärsivillä potilailla. Lisäksi riski kuolla tautiin kasvaa nopeasti iän myötä ja on merkittävästi korkeampi kuin normaalissa influenssassa. Lasten oireet taas ovat olleet yleensä lievempiä kuin aikuisten. Ensimmäisessä vaiheessa keväällä sairastuneet olivat jonkin verran vanhempia kuin toisessa vaiheessa sairastuneet. (Anttila 2022; THL:n www-sivut 2022.)

Koronavirukseen on Suomessa sairastunut noin 1,4 miljoonaa ihmistä, kun koko maailmassa tartuntoja on yli 641 miljoonaa. Tautiin liittyviä kuolemia Suomessa on raportoitu 7448 kappaletta ja maailmalla yli 6,6 miljoonaa. Prosentuaalisesti koronavirusinfektioihin kuolleita Suomessa on hieman alle 0,53 % sairastuneista (tilanne 7.12.2022). Maailmanlaajuisesti kuolleisuus on ollut epidemian alusta noin 1.03 % sairastuneista. (WHO tilanne 7.12.2022). (THL:n www-sivut 2022; WHO:n www-sivut 2022.)

3 KULJETUSALA

Kuljetusalalla tarkoitetaan yleisesti kaikkea kuljetustoimintaa eli matkustaja- ja tavaraliikennettä. Erilaisia kuljetusmuotoja on viisi: maantiekuljetukset, merikuljetukset, rautatiekuljetukset, lentokuljetukset sekä yhdistetyt kuljetukset. Kuljetusalalla suunnittelun tärkeys esiintyy siinä, miten kuljetukset saadaan toteutettua mahdollisimman kustannustehokkaasti ja tavarankuljetustarpeen mukaan.

3.1 Maantiekuljetukset

Maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmää ja yleisin tavarankuljetuksen muoto. Noin 90 % tavarasta liikkuu kuorma-autoilla. Yleisyyteen vaikuttaa maantiekuljetusten rooli muiden kuljetusmuotojen esi- ja jälkikuljetuksina sekä Suomessa maantieteellisesti laajalle alueelle hajasijoittunut teollisuus ja asutus. Maantiekuljetukset ovat lisäksi muihin kuljetusmuotoihin verrattuna helposti toteutettavia ja nopeita. Sen lisäksi ne mahdollistavat ovelta ovelle-kuljetukset. Maantiekuljetukset soveltuvat monenlaisen tavarankuljetamiseen paketeista merikonttien siirtoihin ja erikoiskuljetuksiin. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

Kuorma-autoilla kuljetettiin tavaroita vuonna 2020 kotimaan liikenteessä yhteensä 259 miljoonaa tonnia, mikä oli 3 prosenttia vähemmän kuin edeltävänä vuonna. Vuonna 2021 tämä luku oli laskenut vielä 2 % ja oli 255 miljoonaa tonnia. Kuljetusmatkoja ajettiin yhteensä 1,8 miljardia kilometriä, jossa laskua edeltävään vuoteen oli 4 prosenttia. Liikennesuorite kuitenkin kasvoi vuonna 2021 2 % ja oli lähes 1,9 miljardia kilometriä. Ulkomaan liikenteessä kuljetettiin tavaroita vuonna 2020 yhteensä 2,9 miljoonaa tonnia, mikä oli yli kolmanneksen vähemmän kuin edeltävänä vuonna. Ulkomaan liikenne piristyi vuonna 2021 ja oli yhteensä 4,3 miljoonaa tonnia. (Tieliikenteen tavarankuljetukset 2020 2023; Tieliikenteen tavarankuljetukset 2021 2023.)

3.2 Rautatiekuljetukset

Rautatiet ovat tehokkaimmillaan suurten massojen säännöllisissä kuljetuksissa. Suomessa parhaiten rautateille sopivia virtoja ovat raskaan metsä- ja metalliteollisuuden vientikuljetukset tuotantolaitoksilta satamiin sekä Venäjältä saapuvat ja Suomen läpi kulkevat transitokuljetukset. Lisäksi rautateillä kulkee runsaasti metsä-, metalli- ja kemianteollisuuden raaka-ainekuljetuksia. Suomessa rautatiet ovat vientiteollisuuden runkokuljettaja, jonka painopiste on erityisesti metsäteollisuudessa. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

Rautatieliikenne osuus on Suomessa varsin korkea verrattuna yleiseurooppalaiseen tasoon. Suomessa kuljetetaan noin 25 % tavaroista rautateitse, kun Keski-Euroopassa osuus on tavallisesti noin 10–15 %. Tämä johtuu osittain maantieteestä ja teollisesta rakenteesta Suomessa. Rautatieliikenteessä kuljetettiin vuonna 2019 yhteensä noin 38,5 miljoonaa tonnia tavaraa. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

3.3 Merikuljetukset

Merikuljetukset ovat Suomelle elintärkeitä. Vuonna 2020 merikuljetusten osuus kaikista ulkomaankaupan kuljetuksista oli hieman yli 83 prosenttia. Viennistä osuus oli 92 prosenttia ja tavaraa vietiin laivoilla hieman yli 42 miljoonaa tonnia. Tuonnista osuus 76,6 prosenttia ja tavaraa tuotiin lähes 42 miljoonaa tonnia. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

Merikuljetuksissa kuljetettavat tavarat jaetaan irtolastikuljetuksiin ja yksikkölastikuljetuksiin. Irtolastikuljetuksella (Bulk) tarkoitetaan lastia, jota ei ole eroteltu yksiköihin tai erityisiin pakkauksiin. Yleensä irtolastikuljetukset vaativat kokonaisen aluksen. Yksikkölastikuljetus (Unitized cargo) on suoraan verrattuna irtolastikuljetuksen vastakohta, jossa kuljetus koostuu erilaisista suuryksiköistä. Yleisin näistä suuryksiköistä on kontti. (Tapaninen, U. 2018, 47–48.)

3.4 Lentokuljetukset

Lentokuljetus valitaan käytettäväksi yleensä pyrkimykseen minimoida kuljetusaika ja saavuttaa siten kokonaissäästöjä tai toiminnallisia etuja kokonaisuuden näkökulmasta. Lentorahti on yksikkökustannuksiltaan kuljetusmuodoista kallein. Tyypillisimmillään lentokuljetus valitaan, mikäli halutaan säilyttää tuotteen elinkaari mahdollisimman hyvänä loppumarkkinoita ajatellen. Lisäksi hyvänä esimerkkinä voidaan pitää varaosatoimituksia, joilla saadaan laitteet korjattua ja tuotantolinja palautettua käyttökuntoon. Tavarahan arvo, luonne tai käsittelyvaateet mahdollistavat ajoittain vain lentorahdin käytön. Kylmäketjupohjaiset lentorahti ratkaisut ovat usein ainoa mahdollisuus saada esimerkiksi tuoretuotteita kaukaisille markkinoille myyntikelpoisina. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

Suomessa lentorahdin asema on melko pientä johtuen siitä, että meillä ei ole todellisia operatiivisia kenttiä kuin yksi, joka on Helsinki-Vantaan lentoasema. Sieltä operoidaan Aasian ja Euroopan merkittävimpiin solmukohtiin suoria lentoja, mutta lentoja operoidaan varsinkin Eurooppaan hyvin rajallisella kalustolla. Poikkeuksia ovat joidenkin logistiikkayritysten rahtikoneyhteydet omiin hubeihinsa, jotka ovat rajallisesti hyödynnettävissä vain heidän omiin jakeluverkostoihinsa. Suurin osa Suomesta vietävästä ja tuotavasta lentorahdistä kulkeekin maantie- ja lauttayhteyksin Helsingin ja Euroopan pääkenttien välillä. Tämä lisää kuljetusten kokonaistoimitusaikoja. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

3.5 Yhdistetyt kuljetukset

Erilaisia yhdistettyjä kuljetuksia ovat modaalikuljetukset, multimodaalikuljetukset ja intermodaalikuljetukset. Modaalikuljetuksissa tavarahan runkokuljetus tapahtuu rautateitse tai meritse ja teitse hoidetaan lyhyet nouto- ja jakelukuljetukset. Lähes kaikki rautatie-, meri-, lentokuljetukset vaativat myös maantiekuljetusosuuden. Multimodaalikuljetuksessa käytetään useampaa kuljetus-

muotoa. Intermodaalikuljetuksissa tavarat ovat koko ajan samassa kuljetusyksikössä, esimerkiksi kontissa tai perävaunussa, ja kuljetusyksikköä siirretään usealla eri kuljetusmuodolla. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

Kuljetusmuodon vaihtaminen tuo yleensä lisää kustannuksia ja vaikeuttaa kuljetusten seurantaa, joten yleensä kuljetus pyritään hoitamaan mahdollisimman pitkää samalla kuljetusmuodolla. Tässä kohtaa intermodaalikuljetus on hyvä vaihtoehto, koska siinä tavaraan ei kosketa lähtö- ja saapumispaikan välillä. (Logistiikan maailman www-sivut 2022.)

4 TYÖOLOSUHTEET

4.1 Työolosuhteisiin vaikuttavat asiat

Kuljettajien työolosuhteisiin vaikuttaa paljon erilaisia asioita, joista voidaan nostaa esiin esimerkiksi ruokailut, hygieniat ja erilaiset taukojen pitoon vaikuttavat seikat. Työnantajan on järjestettävä työturvallisuuslain mukaan työntekijöiden käyttöön henkilöstömäärään nähden riittävät henkilöstötilat. Näihin liittyy esimerkiksi kuljetusalalla erityisjärjestelyjä vaativaa soveltamista. Kuljettajan työssä tauot ovat tärkeä osa työturvallisuuslain tarkoittamaa kuormituksen vähentämistä. Liikkuvassa työssä henkilöstötilojen käyttö voi olla hankalaa tai jopa mahdotonta toteuttaa. Isommilla kuljetusliikkeillä, joilla on useita termeinaaleja, on mahdollista pitää tauko muuallakin kuin omalla asemapaikalla. Lisäksi on mahdollista toteuttaa henkilöstötiloja tilaajien kanssa. (Mäkinen & Niskanen. 2020.)

Kuljettajilla on osassa autoista hyvätkin mahdollisuudet valmistaa ruokaa, kun on erilaisia mikroja ja keittämiä sekä jääkaappi, joita voi käyttää, mikäli autoon on asennettu inverterti. Kaikilla tällaisia mahdollisuuksia ei ole, joten ruokailut tulee suorittaa muuten. Tällöin on tarpeellista, että maanteiden varsilla on erilaisia taukopaikkoja, joissa voi käydä syömässä. Lisäksi näillä taukopaikoilla on mahdollisuuksia käydä saunassa tai suihkussa, joka on tärkeää, mikäli olet pidempiä jaksoja reissussa, etkä pääse käymään kotona peseytymässä. Lisäksi tarpeet on mukava käydä tekemässä wc-tiloissa verrattuna puskaan. Taukopaikoissa on myös se hyvä puoli, että pääset hetkeksi pois autonhytistä, jossa vietät kuitenkin hyvinkin pitkiä aikoja työpäivän aikana. Tämä taas auttaa omalla tavalla jaksaa työssä eri tavalla. Välillä tauot on pakko pitää missä sattuu, mutta sille ei aina voi mitään. Itse aikanaan kuljettajana toimiessani saatoin lyhyemmät päivän aikana pidettävät tauot pitää autossa, jos jääkaapissa oli jotain välipalaa tai kävin huoltoasemalla syömässä. Pitkän vuorokausilevon pyrin pitämään jossain taukopaikalla, että pääsin syömään kunnolla ja peseytymään.

Koronaepidemian aikana osa taukopaikoista on ollut kiinni ja osassa paikoista on saatettu sulkea tiloja, kuten Rahtari ry:n puheenjohtaja toteaa, ”Rahtarit ry:hyn on tullut yhteydenottoja taukopaikkojen ja yritysten suljettua wc- ja suihkutiloja kuljettajilta. Tähän Rahtarit olivat reagoineet vetoomuksella, etteivät liikenneasemat ja yritykset unohtaisi kuljettajankin olevan ihminen. Lisäksi he toivoivat muutosta siihen, etteivät kuljettajat pääse käyttämään wc-tiloja ja ymmärrystä sille, että kuljettajat mahdollistavat tämän maan toiminnan.” (Nyberg 2020, 5.) Näistä oli epidemian aikana kirjoittelua myös erilaisissa sosiaalisen media rahtariryhmissä, esimerkiksi Facebookin Rekkakuskien taukopaikkojen tilaseuranta-ryhmä, joissa lisäksi ilmoiteltiin mitkä paikat ovat kiinni kokonaan ja missä on joitakin palveluita rajoitettu.

Lisäksi osa yrityksistä, joihin kuljettajat veivät tavaraa ja joissa ennen oli saanut käyttää wc-tiloja, se koronan aikana oli kielletty. Joillain tehtailla oli saatettu tuoda bajamaja pihaan, jota kuljettajien tulisi käyttää, mutta esimerkiksi käsien pesuun ei ollut mitään mahdollisuuksia. Osa yrityksistä taas antoi kuljettajien käyttää tilojaan samanlailla kuin ennen epidemian alkua.

4.2 Rajoitukset kuljetusalalla

Koronapandemian leviämisen takia keväällä 2020 Suomessa rajoitettiin ihmisten maahantuloa ja mikäli saavuit maahan, jouduit karanteeniin vastaaviin olosuhteisiin tietyksi ajaksi. Näissä rajoituksissa oli kuitenkin erilaisia lievennyksiä juuri koskien kuljetusalalla työskenteleviä henkilöitä, joita ei koskenut vaatimus 14 vuorokauden karanteeniin vastaavissa olosuhteissa pysyminen. Tämä johdettiin Suomen huoltovarmuuden ylläpitämiseksi. Kuorma-autonkuljettajat olivat listalla, jossa nimettiin yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisten alojen henkilöstö. Lievennykset koskivat henkilöstöä työtehtävissään, eli mikäli saavuit lomalta Suomeen, jouduit jäämään karanteeniin. Lisäksi Uudenmaan maakunta suljettiin muualta tulevilta ja sieltä pois pyrkiviltä kokonaan, mikäli kyseessä ei ollut työhön tai perheeseen liittyvä maakuntarajan ylitys. Tämäkään ei koskenut kuljetusalaa, mikäli lasti oli menossa Uudellemaalle tai Uudelta-

maalta muuhun Suomeen. Koronapandemian takia kuljettajien ajo- ja lepoaikoihin annettiin kuukauden ajan lievennyksiä, joilla saatiin pidentää ajoaikoja ja lyhentää lepoaikoja. (Valtioneuvoston www-sivut 2023.)

Näitä rajoitustoimia katsoessa voi todeta, että varsinaisesti kuljetusalaa koskevia rajoituksia ei ollut johtuen alan merkityksestä Suomen huoltovarmuuteen ja yleiseen tarpeellisuuteen, mutta muiden alojen rajoitustoimilla saattoi olla vaikutusta kuljetusalaan kuitenkin melko paljon.

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

Tutkimus toteutettiin haastattelututkimuksena ja haastattelut toteutettiin puolistrukturoituihenkilöhaastatteluina. Haastattelu valittiin toteutustavaksi, koska se on joustava menetelmä ja sillä saadaan hyvin tietoa, miten epidemia vaikutti juuri kuljettajan olosuhteisiin. Lisäksi puolistrukturoidulla haastattelulla saadaan paremmin aiheeseen liittyviä kommentteja, koska niitä voidaan käsitellä haastattelun aikana myös hieman joustavammin kuin esimerkiksi lomakekyselyssä. Tämän takia haastateltavilta voidaan saada tietoja muihinkin, kuin haastattelun alkuperäisiin kysymyksiin, keskustelemalla haastattelun aikana, mikäli tulee esille jotain asioita mitä varsinaisissa kysymyksissä ei ole ollut. (Kananen 2015, 143–145.)

Kysymykset olivat melko avoimia ja valikoituivat sillä perusteella, että niillä saadaan mahdollisimman hyvä kuva, onko epidemialla ollut vaikutusta kuljettajien työolosuhteisiin ja toimintaan. Kysymyksissä käsiteltiin kuljettajien tunteuksia, miten heihin on suhtauduttu epidemian aikana eri yrityksissä. Sen lisäksi yritettiin saada selvyyttä, miten kuljettajat ovat saaneet pidettyä vaadittuja taukoja ja onnistuneet ruokailemaan työaikana.

Haastattelin tutkimukseen neljää kuljetusalalla työskentelevää henkilöä. Haastateltaviksi valitut toimivat kaikki kuljetusalalla kuljettajan tehtävissä. Heistä kolme on työsuhteessa ja yksi on omistajakuljettaja, jolla on useampi auto. Kaikki ajavat vähintään kuorma-autoa ja usein heillä on lisäksi perävaunu perässä. Heidän työnsä sijoittuu pääasiassa Suomeen. Yksi haastatelluista oli käynyt Euroopassa kuljetuskeikalla ja toiselta oli peruttu jo suunniteltu keikka Euroopassa olevien messujen peruunnuttua. Heistä yksi työskentelee lähes kokonaan päiväsaikaan ja muilla työskentely voi vuoron mukaan olla päivällä tai yöllä, joten näin saatiin verrattua myös vaikutuksia eri vuorokauden aikoihin liittyvistä rajoituksista.

6 TUTKIMUKSEN TULOKSET

Tässä kappaleessa käydään läpi haastatteluiden tuloksia kysymyskohtaisesti. Näillä kysymyksillä oli tarkoitus saada selville epidemian vaikutuksia kuljettajien työolosuhteisiin, työn tekemiseen ja käyttäytymiseen heitä kohtaan.

Onko koronaviruksella ollut vaikutusta työskentelyysi kuljettajana? Minkälaisia vaikutuksia on ollut?

Haastatteluissa kävi ilmi, että suuria vaikutuksia itse työn tekemiseen ei ole ollut. Yrityksissä on pitänyt käyttää maskia ja tiloissa on ollut rajoituksia henkilömäärään. Yhdeltä haastatettavalta oli peruuntunut Eurooppaan suunniteltu messumatka ja muita tapahtumia oli peruttu. Kolmella haastateltavasta oli työt lisääntyneet, koska ihmiset ovat rakentaneet ja remontoineet paljon koronarajoitusten aikana. Lisäksi erilaiset verkkokauppatilaukset ovat lisääntyneet, joten metsäteollisuuden tuotteita on tarvittu erilaisten pakkausmateriaalien valmistamiseen. Ja kuten yksi haastateltava sanoi ”mutta vessapaperin menekki lisääntyi”.

Onko ollut vaikutusta ruokailuihin työaikana? Minkälaisia vaikutuksia?

Koronavirus on vaikuttanut kaikkien haastateltavien ruokailuihin, koska rajoitusten aikana ravintolat ja taukopaikat olivat joko kiinni tai niiden aukioloaikoja oli rajoitettu. Lisäksi mikäli ravintola on ollut auki, siellä ei välttämättä ole saanut ruokailla sisällä vaan annokset on myyty mukaan ja pitänyt mennä takaisin autoon syömään. Ravintoloiden ja taukopaikkojen aukioloaikojen rajoitukset ovat aiheuttaneet sitä, että on pitänyt etsiä erikseen internetistä tai sosiaalisesta mediasta tietoa aukioloajoista. Yhden haastateltavan mukaan parhaiten tietoa on löytynyt taukopaikkojen Facebook-sivujen kautta. Yhdellä haastateltavalla oli lisääntynyt kaupassa käynti, kun on pitänyt hakea erilaisia eväitä, mikäli jollakin pienemmällä paikkakunnalla ei ole ollutkaan lounaspaikka auki.

Onko koronalla ollut vaikutusta vuorokausilevon pitämiseen kodin ulkopuolella?

Haastateltavista osa ei joudu pitämään vuorokausilepoja kodin ulkopuolella, mutta he, jotka joutuivat, olivat sitä mieltä, että taukopaikkojen kuljettajille tarjomat suihku- ja saunatilat olisivat saaneet olla paremmin auki, koska niitä oli suljettu, vaikka asema muuten olisikin ollut auki. Erään haastateltavan mukaan tauot olivat pidentyneet eri yritysten sulkeuduttua aikaisemmin, joten purkamaan tai lastaamaan ei päässyt enää esimerkiksi iltaisin.

Onko koronalla ollut vaikutusta asiakkaiden ja yritysten toimintaan kuljettajia kohtaan?

Haastateltavien mukaan koronalla on ollut vaikutusta kuljettajien toimintaan ja kohteluun eri yrityksissä. Kontaktit kuljettajiin ovat saattaneet vähentyä aikaisemmasta. Tosin ”ne, jotka juttelevat, niin juttelee ja sitten ne jotka leikkii vaikeasti tavoiteltavaa ne leikkii yleensä aina sitä”. Mikäli aikaisemmin on ilmoitautumiset purkuun tai lastaukseen hoidettu jossakin toimistossa, niin korona aikana näitä saatettiin hoitaa puhelimella. Osa haastateltavista on huomannut, että purut ja lastaukset ovat hidastuneet, kun tiloihin ei päästetä kuin yksi kuljettaja kerrallaan. Lisäksi on ollut kiellettyä mennä joihinkin tiloihin, missä ennen koronaa on saanut olla. Eroja on myös ollut siinä, onko asiakkaina olleet yritykset vai yksityiset ihmiset. Yksityisten kanssa ei ole ollut kuulemma niin tarkkaa esimerkiksi maskien kanssa.

Kaikkien kanssa esille tullut asia oli myös sosiaalitilojen käyttäminen yrityksen tiloissa sekä maskipakko. Kaikille oli tullut vastaan yrityksiä, joissa ennen oli saanut kuljettaja käyttää esimerkiksi wc:tä, mutta koronan aikana se oli kielletty. Joissakin yrityksissä kuljettajille taas oli hommattu bajamajoja käytettäväksi, mutta niissä ei aina ollut välttämättä edes käsienpesu mahdollisuutta. Näitä sosiaalitilojen käytön rajoituksia oli koronan aikana kuitenkin lievennetty yrityksissä ja on siirrytty malliin missä on oma wc yrityksen omille työntekijöille ja ulkopuolisille työntekijöille.

Rajoituksissa on ollut paljon eroja jopa saman konsernin sisällä, esimerkkinä eräs haasteltavista kertoi, että toisella tehtaalla sai käydä samoissa sosiaaliloissa normaalista missä ennen koronaakin ja toisessa taas oli tuotu bajamaja kuljettajille pihaan ja sisällä oleviin sosiaaliloihin ei ollut mitään asiaa. Samalla hän kertoi myös, että eräälle tehtaalle oli tehty toimistoremonttia, jossa oli rakennettu kuljettajille omat wc- ja suihkutilat.

Miten teidän yrityksessänne reagoitiin epidemiaan ja sen aiheuttamiin rajoituksiin?

Kaikkien haastateltavien työpaikoilla oli tuotu autoihin maskeja ja desinfiointiaineita tarjolle. Näitä oli ollut kaikilla hyvin tarjolla koko epidemian ajan. Lisäksi oli neuvottu noudattamaan asiakasyrityksissä vaadittuja toimenpiteitä, mutta muuten työntekoa oli jatkettu kuin ennenkin. Mikäli autoja oli ajanut useampi kuljettaja, näin oli tapahtunut myös epidemian aikana. Tämän takia yhdessä yrityksessä oli ohjeistettu henkilökuntaa seuraamaan omaa terveydentilaa ja käymään testeissä tarvittaessa varsinkin, jos jollakin samaa autoa ajaneella oli mahdollisesti epäilty koronatartuntaa. Yksi haastateltava oli kuitenkin huomannut, että epidemian aikana ei tarvinnut ajaa firman muilla autoilla niin usein kuin aikaisemmin ja ilmeisesti tämä on jatkunut myös nyt pahimman epidemian jälkeenkin. Toisen haastateltavan työpaikalla oli rajoitettu kahvihuoneessa olevien henkilöiden määrää.

Ovatko taukopaikat onnistuneet palvelemaan kuljettajia rajoituksista huolimatta? Ovatko kaikki palvelut olleet käytössä ja mitä palveluita on karsittu?

Haastateltavien mukaan taukopaikat ovat onnistuneet palvelemaan kohtuullisen hyvin erilaisista rajoituksista huolimatta. Isot paikat ja ketjut ovat palvelleet oikeinkin hyvin, mutta pienet paikat ovat saattaneet olla kiinni. Ruokaa ja kahvia on saanut vähintään mukaan, mikäli rajoitukset ovat kieltäneet sisällä ruokailut. Suurimpia haasteita ovat aiheuttaneet aukioloajat, jotka eivät aina ole olleet selvillä vaan on saanut etsiä tietoa sosiaalisesta mediasta tai paikkojen internetsivuilta. Lisäksi aukioloajat ovat olleet rajoitetuimpia kuin ennen epide-

miaa. Ongelmia on aiheuttanut joillekin myös taukopaikkojen suihkujen ja saunojen kiinni oleminen, joka on saattanut vaikuttaa henkikohtaisesta hygieniasta huolehtimiseen.

Mitä mieltä olet ollut viruksen vaikutuksista ja erilaisista rajoituksista epidemian aikana?

Haastateltavat ovat sitä mieltä, että rajoitukset eivät ole vaikuttaneet heidän arkeensa suuresti. Työntekemistä on muuttanut hieman, kun on käytetty maskeja ja ollut muita rajoituksia yrityksissä. Yhdellä oli hieman haittaa, kun ravintolat eivät olleet auki ja on tottunut käymään niissä syömässä vapaa-ajallakin.

Hieman keskustelua aiheutti se, ovatko rajoitukset olleet tarpeeksi laajoja ja pitkäkestoisia taudin leviämisen estämiseen. Rajoituksia pidettiin kuitenkin tarvittavina toimina, joilla on hillitty epidemian leviämistä.

Muita ajatuksia rajoituksista, epidemiasta ja toimista sen hillitsemiseksi tai sen aikaisista muutoksista ihmisten käyttäytymisessä?

Eräällä haastatettavalla oli ollut paljon erilaisten tapahtumien peruutuksia, jotka johtuivat rajoituksista. Eräätkin messut, joita oli ollut rakentamassa, oli peruttu ja melkein valmiit osastot oli purettu seuraavalla viikolla. Toisen haastateltavan yrityksessä oli mietitty, miten voidaan järjestää pikkujoulut tällaisessa tilanteessa vuonna 2021.

Uudenmaan sulkeminen rajoitustoimena oli vaikuttanut myös haastateltavien työhön, kun ihmiset olivat pyrkineet rajoitusalueelle tai sieltä pois ilman asianmukaista syytä ja ruuhkauttaneet ylityspaikat. Itse olivat ajaneet vain läpi morjestaen poliiseille ja sotilaille, joita oli ollut valvomassa. "Ei ne rekoilta mitään papereita katsonut".

Ihmisten käyttäytymisessä oli ollut huomattavaa se, että kaupassa käydessä, mikäli joku oli sattunut esimerkiksi aivastamaan tai yskäisemään, niin heti oli

ruvettu tuijottamaan syyttävästi. Lisäksi jossakin vaiheessa oli huomannut ihmisten käytöksessä kyllästymistä erilaisiin rajoituksiin, joita oli voimassa.

Haastatteluiden yhteenveto

Haastatteluiden jälkeen voidaan todeta, että epidemiolla on ollut joitakin vaikutuksia kuljettajien työolosuhteisiin. Suoranaisia kieltoja tai rajoituksia kuljetusalaa koskien ei ollut, mutta muiden alojen rajoitukset vaikuttivat kuljettajiin. Suurimpia vaikutuksia on ollut erilaisilla ravintolarajoituksilla, jotka ovat vaikuttaneet kuljettajien ruokailuihin eri tavalla jopa hankaloittavasti, kun ravintolat ja taukopaikat ovat olleet joko kiinni tai aukioloaikoja on rajoitettu. Osalla on myös ollut haittaa siitä, että taukopaikoilla on suljettu kuljettajien käytössä olevia suihku- ja saunatiloja, joka on estänyt kuljettajia pitämästä huolta henkilökohtaisesta hygieniastaan. Lisäksi haittana on ollut yritysten tarve sulkea wc-tiloja ulkopuolisilta, jolloin kuljettajat ovat joutuneet etsimään niitä muualta, joka ei aina ole ollut helppoa.

Varsinaista työntekoa epidemia ei ole muuttanut, pois lukien joidenkin toimintojen hidastumista, kun purku- ja lastauspaikoille ei ole päästetty kuin yksi auto kerrallaan. Vaikka joitakin tiettyjä tapahtumia onkin jouduttu perumaan, niin silti suurimmalla osalla haastatelluista työn määrä on lisääntynyt epidemian aikana.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

7.1 Tulokset

Tuloksia voidaan pitää luotettavina, vaikka haastatteluita ei pidettykään kuin neljälle henkilölle. Kaikkien vastaukset kuitenkin peilaavat samoja asioita. Lisäksi epidemian aikana mediaa seuratessa on tullut samanlaisia uutisia ja sosiaalisen median julkaisuja esiin. Ja varsinaisia kuljetusalaa koskevia rajoituksia ei kuitenkaan ollut voimassa, koska kuljettajat tekevät merkittävää työtä huoltovarmuuden ylläpitämisessä. Muiden alojen rajoitukset taas ovat vaikuttaneet myös kuljettajien työskentelyyn. Lisäksi tulosten luotettavuutta lisää se, että haastateltavat käyvät monissa eri paikoissa ja erilaisissa yrityksissä työskennellessään.

Palveluiden rajoittamisesta puhuttiin myös sosiaalisessa mediassa samalla tavoin kuin haastateltavat ovat kertoneet. Taukopaikkojen sosiaalitulojen sulkuun oli ottanut kantaa myös kuljettajien hyvinvointiin ja palveluiden parantamiseen pyrkivä yhdistys. Palveluiden rajoittamiseen on saattanut törmätä Suomessa matkustaessa vapaa-ajallakin, joten huomioita on saanut kuulla myös muiltakin kuin kuljetusalalla työskenteleviltä.

7.2 Kehitystoimenpiteet

Kehitystoimenpiteinä voisi suunnitella, mikäli samanlainen epidemia toistuu, että miten yrityksissä pyrittäisiin järjestämään myös ulkopuolisille työntekijöille mahdollisuus käyttää sosiaalituloja, ilman mahdollisia altistumistapauksia. Tämän lisäksi olisi hyvä miettiä erilaisia vaihtoehtoja, miten saadaan kuljettajille, jotka eivät pysty valmistamaan ruokaa autoissa pidettyä joitakin ruokapaikkoja auki ympäri vuorokauden, koska kuljettajat kuitenkin työskentelevät kaikkina vuorokauden aikoina.

Hyvänä kehityksenä voidaan jo pitää sitä, että joissakin paikoissa on rakennettu erilliset sosiaalitulat ulkopuoliselle henkilöstölle. Tällaiset tilat ovat hyviä, koska silloin voi ohjata kaikki käyttämään samoja tiloja ja mikäli ne ovat kulkuovien läheisyydessä helposti löydettävissä, niin niille ei tarvitse välttämättä neuvoa yksitellen kaikkia tarvitsijoita. Tällaisella ratkaisulla tehdä ulkopuolisille omat sosiaalitulat on positiivinen vaikutus muulloinkin, koska silloin kuljettajatkin tietävät, että heitä arvostetaan ja he ovat tervetulleita yritykseen.

7.3 Yhteenveto

Tässä opinnäytetyössä oli tarkoitus selvittää millaisia vaikutuksia koronavirus COVID-19 aiheuttamalla pandemialla on ollut kuljetusalalla työskentelevien kuljettajien työoloihin. Työssä on saatu tuotua esille erilaisia vaikutuksia työoloihin sekä joitakin kehitysehdotuksia, jotka auttavat parantamaan työoloja muulloinkin.

LÄHTEET

Anttila, V.-J. Uusi koronavirus (COVID-19) www.terveyskirjasto.fi. Lääkärikirja Duodecim. Kustannus Oy Duodecim 9.8.2022. Viitattu 13.12.2022

Forsius, A. 2003. Tartuntatautien historiaa (osat 1 ja 2) <http://www.saunalahti.fi/arnoldus/index.html>

Hakala, K. 2020. Valmiuslain käyttöönottoaminen koronavirustilanteessa. Eduskunta. Päivitetty 14.1.2021. Viitattu 14.1.2021. <http://www.eduskunta.fi>

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2010. Tutki ja kirjoita.15.–16. painos. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö Tammi

Institutet för språk och folkminnen [www-sivut](http://www.sivut). Viitattu 29.1.2021. <https://www.isof.se>

Kananen, J. 2015. Opinnäytetyön kirjoittajan opas. Näin kirjoitan opinnäytetyön tai pro gradun alusta loppuun. Jyväskylä: Jyväskylän ammattikorkeakoulu

Logistiikan maailman [www-sivut](http://www.sivut). Viitattu 29.11.2022. <https://www.logistiikanmaailma.fi>

Maailman terveysjärjestö WHO:n [www-sivut](http://www.sivut). Viitattu 7.12.2022. <https://www.who.int/>

Mikä on pandemian ja epidemian ero? 2020. Tieteen Kuvalehti 13.3.2020. Viitattu 29.1.2021. <https://tieku.fi>

Mäkinen, P. ja Niskanen, T. 2020. Henkilöstötilat – Opas henkilöstötilasäädösten soveltamisesta työpaikoilla. Helsinki. Työturvallisuuskeskus. Viitattu 9.12.2022. <https://ttk.fi/wp-content/uploads/2022/03/Henkilostotilat-Opas-henkilostotilasaadosten-soveltamisesta-tyopaikoilla.pdf>

Nyberg, J. 2020. Puheenjohtajan palsta. Rahtarit 3/2020, 5.

Pesonen, H. 2020. Nämä kulkutaudit tappoivat eniten ihmisiä - Historian tuhoisimmat joukkotappajat osoittavat, miten korona kukistuu. Helsingin Sanomat 21.8.2020. Viitattu 4.11.2022. <https://www.hs.fi>

Sauvala, M. 2020. Espanjantauti tappoi miljoonia ja löi ihmiskunnan polvilleen sata vuotta sitten – Tiede tuo toivoa taisteluun viruksia vastaan. Apu 6.4.2020 Viitattu 7.12.2022. <https://apu.fi>

Tapaninen, U. 2018. Logistiikka ja liikennejärjestelmät. Helsinki: Gaudeamus/Otatieto

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL:n [www-sivut](http://www.sivut). Viitattu 13.12.2022. <https://www.thl.fi>

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenteen tavarankuljetukset 2020. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu 8.3.2023. https://stat.fi/til/kttav/2020/kttav_2020_2021-04-21_tie_001_fi.html

Suomen virallinen tilasto (SVT): Tieliikenteen tavarankuljetukset 2021. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu 8.3.2023. <https://stat.fi/julkaisu/ckt8marmw5gy60c002pblyd15>

Työsuojeluhallinnon www-sivut. Viitattu 8.3.2023. <https://www.tyosuojelu.fi>

Valtioneuvoston www-sivut. Viitattu 8.3.2023. <https://www.valtioneuvosto.fi>