

Nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä ruokatottumuksistaan – onko  
äijäruokakulttuuria enää olemassa?

Susanna Kemppainen  
Pro gradu –tutkielma  
Lääketieteen laitos  
Terveystieteiden tiedekunta  
Itä-Suomen yliopisto  
Toukokuu 2011

## TIIVISTELMÄ

ITÄ-SUOMEN YLIOPISTO, terveystieteiden tiedekunta

Ravitsemustiede

KEMPPAINEN, SUSANNA MARIA: Nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä ruokatottumuksistaan – onko äijäruokakulttuuria enää olemassa?

Pro gradu -tutkielma

83 sivua, 7 liitettä (12 sivua)

Ohjaajat:

Dosentti, vanhempi tutkija Jaana Laitinen

Dosentti, yliassistentti Merja Nikkonen

Toukokuu 2011

---

Avainsanat: teemahaastattelu, nuoret ammattikuljettajat, ruokatottumukset, työ, sosiaaliset tekijät, maskuliiniset tekijät, Virkeänä ratissa -hanke, Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa -hanke

Tutkimuksen tavoitteena oli kuvailla ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksistaan sekä niihin vaikuttavista tekijöistä ja tätä kautta ymmärtää syömiskäyttäytymisen monimuotoisuutta. Tavoitteena oli havaita näkemyksistä erityisesti sosio-kulttuurisia sekä maskuliinisia tekijöitä. Tutkimus on osa Työterveyslaitoksen Virkeänä ratissa – hanketta sekä Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa -hanketta.

Henkilökohtaisiin teemahaastatteluihin osallistui kahdeksan 20–30 -vuotiasta ammattikuljettajaa kolmesta eri kuopiolaisesta kuljetusalan yrityksestä. Osallistujien keski-ikä oli 25 vuotta ja he olivat toimineet ammattikuljettajina nuoresta iästä huolimatta 3-9 vuotta. Haastatteluaineisto analysoitiin aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä, jonka apuna käytettiin Atlas.ti- laadullisen aineiston käsittelyohjelmistoa.

Ruokatottumusten nähtiin olevan pääosin huonot tai tyydyttävät, mihin ammattikuljettajan työ vaikutti merkittävästi. Ruokailulla oli myös sosiaalinen merkitys: perheen tai muun yhteisön puuttuminen vaikutti ruokatottumuksiin epäedullisesti. Tieto ja kokemukset ruoan ja terveyden välisistä yhteyksistä johtivat pyrkimykseen syödä terveellisemmin, mutta työn haasteellisuus vaikeutti niitä. Kaikki eivät kokeneet tottumuksissaan muutostarvetta, sillä he kokivat olevansa vielä terveitä. Mielleyhtymät ”äijäruoasta” liittyivät rasvaiseen ja raskaaseen ruokaan. Kuljettajat eivät kuitenkaan nähneet ruokaa miehisyyden määrittelijänä, vaan pitivät ruokatottumuksia yksilöllisinä.

Tulokset auttoivat ymmärtämään syömiskäyttäytymisen olevan koko ajan elävä prosessi eri elämäntilanteiden mukaan. Tuloksia voidaan hyödyntää kuljettajien tietotaidon sekä ruokapalvelupaikkojen tarjontamahdollisuuksien kehittämiseen terveellisiin ruokavalintoihin liittyen. Tuloksia voitaisiin soveltaa myös neuvontatyöhön, jolloin siihen saadaan käytännönläheisempi ote. Itse tieto ruoasta ja terveydestä ei suoraan johda tiedon toteuttamiseen, vaan tarvitaan asenteiden muutoksia, motivaatiota, keinoja, mahdollisuuksia ja kannustusta.

## ABSTRACT

UNIVERSITY OF EASTERN FINLAND, Faculty of Health Sciences  
Science of Nutrition

KEMPPAINEN, SUSANNA MARIA: Young professional drivers' views about their own food habits – is there no longer man food culture?

Master's thesis

83 pages, 7 attachments (12 pages)

Supervisors:

PhD Jaana Laitinen

PhD Merja Nikkonen

May, 2011

---

Keywords: theme interview, young professional drivers, food habits, work, social factors, masculine factors, Virkeänä ratissa –project, Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa –project

The objective of this study was to describe young professional drivers' views about their food habits and what factors affect them. Through those views the other objective was to understand the complexity of eating behavior. Socio-cultural and masculine factors were at special interest. The study is part of the Virkeänä ratissa –project and Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa –project by Finnish Institute of Occupational Health.

Eight 20-30 year old professional drivers attended individual theme interviews. They were from three different transportation companies in Kuopio. Attendees' average age was 25 years old and they had been in the field 3-9 years despite their young age. The interviews were analyzed by inductive content analysis partially using Atlas.ti- qualitative analysis software.

Food habits were mostly seen as bad or satisfactory, which were remarkably influenced by work. Eating had also social meaning: absence of a family or other community affected food habits unfavorably. Knowledge and experiences of the connections between food and health led on to the efforts to eat more healthily, but the challenges in work made the efforts difficult. All drivers didn't see need to change their habits, because they saw they were still healthy. Associations about "man food" related to fatty and heavy food. However the drivers didn't see food as a definer of masculinity. Instead they thought that food habits were individual.

The results helped to understand that eating behavior is throughout lively process along different situations in life. The results may have good use for developing drivers' knowhow and eateries' possibilities to supply healthy food. Applying the results in nutritional advice it may help to achieve more practical perspective. The knowledge itself about food and health doesn't directly lead to action but change of attitude, motivation, expedients, opportunities and encouragement are needed.

KIITOS!

*Ennen kaikkea haluan kiittää tutkimukseeni osallistuneita puheliaita ja humoristisia nuoria ammattikuljettajia, jotka mahdollistivat tämän tutkimuksen tekemisen sekä tekivät siitä mielenkiintoista ja hauskaa. Haluan kiittää myös Virkeänä ratissa -hankkeen projektipäällikköä Anne Salmea Työterveyslaitokselta, joka auttoi minua ottamaan yhteyttä yrityksiin etsiessäni osallistujia sekä kommentoi graduani. Kiitokset myös Työterveyslaitoksen Eveliina Korkiakankaalle, jonka kommentit tukivat sisällönanalyysiani. Suuret kiitokset lähetän toiselle ohjaajalleni Itä-Suomen yliopiston hoitotieteen laitokselle Merja Nikkoselle, joka avuliaasti luovutti huoneensa haastatteluita varten sekä lempeästi löylytti minua laadullisen tutkimuksen saloihin. Rentouttavia eläkepäiviä, Merja! Kiitokset myös toiselle ohjaajalleni, ammattikuljettajien ravitsemusgurulle Jaana Laitiselle Työterveyslaitokselle, joka auttoi minua päästämään gradun vihdoon kotipesästäni. Viimeisimpänä, muttei lainkaan vähäisimpänä haluan kiittää opiskelutovereitani Ullaa, Tanjaa ja Virvaa, jotka tekivät opiskeluvuosistani arvokkaita, ja joita voi suurella hymyllä muistella. Mutta onneksi yhteinen matkamme jatkuu edelleen ja ruoka maistuu meille kaikille aina!*

<b>1 JOHDANTO</b>	<b>6</b>
<b>2 KIRJALLISUUS</b>	<b>8</b>
<b>2.1 SYÖMISKÄYTTÄYTYMISEN MONIMUOTOISUUS</b>	<b>8</b>
2.1.1 Syömiskäyttäytyminen vai ruokatottumukset? Käsitteiden määrittelyä	8
2.1.2 Omien roolien ja kulttuuristen ihanteiden tasapainoilua	9
2.1.3 Työ ja ruokatottumukset	10
2.1.4 Sosiaalisten tekijöiden vaikutus ruokatottumuksiin	12
Sosiaalinen tuki työpaikalla	13
2.1.5 Sosio-kulttuurinen näkökulma: maskuliinisuuden normi	13
<b>2.2 AMMATTIKULJETTAJIEN TYÖKULTTUURI JA TERVEYS</b>	<b>17</b>
2.2.1 Tavarankuljettajan työtehtävät ja työn luonne	18
2.2.2 Terveysriskit vuorotyön näkökulmasta	19
2.2.3 Ajo- ja lepoaika-asetus edistämään kuljettajien työterveyttä	20
2.2.4 Kuljettajien ruokatottumukset	21
Virkeänä ratissa – sekä Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa – hankkeet kuljettajien terveellisten elintapojen edistäjänä	23
<b>3 TUTKIMUKSEN TAVOITTEET</b>	<b>27</b>
<b>4 AINEISTO JA MENETELMÄT</b>	<b>28</b>
4.1 Osallistujat	28
4.2 Aineiston keruu	29
4.3 Aineiston käsittely ja analyysi	29
<b>5 TUTKIMUSTULOKSET</b>	<b>31</b>
5.1 Ammattikuljettajien näkemykset omista ruokatottumuksista	31
5.2 Näkemykset ruokatottumuksien muutosvaiheista	39
5.3 Käsitykset ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä sekä niiden vaikutus ruokavalintoihin	42
5.4 Näkemykset oman toimintaympäristön vaikutuksista ruokatottumuksiin	46
5.5 Ajatukset käsitteestä ”äijäruoka”	50
<b>6 POHDINTA</b>	<b>54</b>
6.1 Tulosten tarkastelu	54
6.2 Tulosten luotettavuuden tarkastelu	66
6.3 Tutkimuksen eettiset kysymykset	69
<b>7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUOSITUKSET</b>	<b>72</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>75</b>

Liite 1 Yhteydenottoviesti yrityksille

Liite 2 Suostumuslomake

Liite 3 Haastattelurunko

Liite 4 Esimerkki aineiston analyysistä

Liitteet 5, 6 ja 7 Kopiot kahdesta lehtijutusta sekä selvennys tekstistä

## 1 Johdanto

Mitä tiedämme ravitsemuksesta tänään? Mitä emme vielä tiedä? Tiedämme ruoasta ja sen vaikutuksista elimistöön uskomattoman paljon. Ruoka ei ole enää ainoastaan leipää, maitoa, lihaa ja voita vaan se on myös kuitua, nopeaa hiilihydraattia, pehmeää rasvaa ja rasvatonta maitoa. Ruokailusta olemme oppineet, että ruokailun säännöllisyys, aterian kohtuullinen koko ja rauhallinen syöminen ovat terveellisen ruokailun perusta. Moni meistä tietää sen ainakin teoriassa, mutta asioiden siirtäminen teoriasta käytäntöön ei ole yksiselitteistä. Lihavuusepidemia on aiheuttanut jopa taisteluja oikeanlaisesta ruokavaliosta, mikä on saanut kansan ymmälleen. Suuressa syynissä ovat olleet muun muassa rasvat ja hiilihydraatit. Tämä kertoo huolestuttavaa viestiä siitä, että tärkein eli ruokatottumusten kokonaisuus, myös muukin kuin se itse ruoka, on jäänyt pienten yksityiskohtien varjoon.

Siispä kysynkin, onko hyötyä tietää kaikkea sitä tietoa ruoasta, jos ei tiedä juuri mitään sen syöjästä? Pitäisikö tutkia enemmän syömiseen liittyvää laajempaa tapahtumasarjaa, johon sisältyy myös ruoan valintaan vaikuttavat tekijät? Tiedämmekö oikeastaan paljoa syömiskäyttäytymisestä ja ruokatottumusten syntyyn vaikuttavista tekijöistä? Nämä tekijät voisivat vastata siihen, miksi joku ei aina pysty tai edes halua syödä niin kuin pitäisi. Yksilö on omaan kulttuuriinsa sisälle kasvanut kokonaisuus, jonka toimintaan vaikuttavat paitsi omat henkilökohtaiset tottumukset myös kulttuurissa esiintyvät yhteiset normit ja asenteet (Burr 2007). Myös oma toimintaympäristö ja sosiaaliset tekijät muokkaavat ihmisten ruokatottumuksia.

Tämän tutkimukseni perimmäisenä kiinnostuksen kohteena oli tutkia syömiskäyttäytymiseen ja ruokatottumuksiin liittyviä tekijöitä. Tätä varten tavoitteena oli löytää ryhmä, jonka toimintakulttuurissa näitä tekijöitä voitiin selkeästi havaita, ja jolla on todettu mahdollisesti tästä toimintakulttuurista johtuvia terveysongelmia. Tavoitteiden mukaiseksi ryhmäksi sopi ammattikuljettajien joukko, joiden työnkuva toisaalta vaatii hyvää terveyttä, toisaalta tuo haasteita terveellisten elintapojen noudattamiselle (Salmi 2010).

Ammattikuljettajan työ on epäsäännöllistä vuorotyötä ja pitkät päivät verottavat vapaa-ajasta, joka on tärkeää palautumisaikaa työstä (Kärmeniemi ym. 2009). Työn viedessä suurimman osan ajasta se luonnollisesti vaikuttaa terveyskäyttäytymiseen ja ruokatottumuksiin. Ammattikuljettajilla on todettu tavallista enemmän esimerkiksi lihavuutta, sydän- ja verisuonisairauksia ja uniapneaa kuin muilla. Nämä voivat selittyä osaltaan vuorotyön aiheuttamista terveysriskeistä ja osaltaan taas kuljettajilla tavallista enemmän esiintyvistä epäterveellisistä elintavoista, kuten tupakoinnista ja alkoholinkäytöstä, jotka voivat olla tapa lievittää työn aiheuttamaa henkistä uupumista ja stressiä.

Elintapasairaudet ovat yleisempiä miehillä kuin naisilla, ja miesten terveyskäyttäytymisen on todettu olevan riskialttiimpaa kuin naisten (Näslindh-Ylispangar 2009). Sosio-kulttuurisissa tutkimuksissa on kiinnitetty huomiota siihen, että miehet todentavat käyttäytymisellään kulttuurissa vallitsevaa miehisyyden mallia, jota voitaisiin kutsua myös maskuliinisuuden normiksi. Miehisyyteen liitetään esimerkiksi kova työnteko, puhumattomuus tunteista ja vähättely omasta terveydentilastaan.

Tutkiakseni myös näitä maskuliinisuuden normin todentamisen vaikutuksia syömiskäyttäytymiseen ja ruokatottumuksiin, oletin ammattikuljettajien olevan siihenkin hyvä valinta. Ennakkoluuloisena voidaan ajatella, että heidän keskuudessaan vallitsee tietynlainen ”äijäkulttuuri” grilliruokien ja höyrymakkaroiden maailmassa, mutta onko näin? ”Täytyykö miehen syödä raskaasti ja epäterveellisesti ollakseen mies?” oli yksi tämän tutkimuksen keskeisimmistä kysymyksistä.

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli kuvailla ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksistaan sekä niihin vaikuttavista tekijöistä ja tätä kautta ymmärtää syömiskäyttäytymisen monimuotoisuutta. Tavoitteena oli havaita näkemyksistä erityisesti sosio-kulttuurisia, kuten työ ja toimintaympäristö sekä maskuliinisia tekijöitä. Kuljettajien joukko rajattiin nuoriin eli 20–30-vuotiaisiin ammattikuljettajiin, sillä heidän toiminta- sekä sosiaalinen ympäristö ovat todennäköisesti vasta hiljattain vakiintuneet tai vielä vakiintumattomia, jolloin niiden vaikutukset ruokatottumuksiin voidaan nähdä selkeämmin.

## 2 Kirjallisuus

### 2.1 Syömiskäyttäytymisen monimuotoisuus

#### 2.1.1 Syömiskäyttäytyminen vai ruokatottumukset? Käsitteiden määrittelyä

Termille ”syömiskäyttäytyminen”, ”eating behaviour” ei ole olemassa virallista määritelmää (MeSH 2011). On kuitenkin olemassa teorioita siitä, mitä yksilön syömiskäyttäytyminen voisi olla ja mitkä tekijät siihen vaikuttavat. Kuten terveystieteissä tarkoitetaan sitä käyttäytymisen aluetta, jolla on selvä yhteys terveyden muotoutumiseen (Hyssälä ym. 1995), voidaan syömiskäyttäytymisellä tarkoittaa sitä käyttäytymisen aluetta, jolla on selvä yhteys syömisen tai ruokatottumusten muotoutumiseen. Myöskään ”ruokatottumuksille”, ”eating habits”, ”food habits”, ei löydy tieteellistä määritelmää (MeSH 2011). Eräessä artikkelissa, joka perustuu ruokakulttuuriin liittyvään kirjallisuuteen, kuvaillaan ruokatottumuksia näin: *”termi ruokatottumukset viittaa siihen, miksi ja miten ihmiset syövät, mitä ruokia he syövät, kenen kanssa he syövät sekä kuinka ihmiset hankkivat, säilyttävät, käyttävät ja hävittävät ruokaa. Yksilölliset, sosiaaliset, kulttuuriset, uskonnolliset, taloudelliset, ympäristölliset ja poliittiset tekijät kaiken kaikkiaan vaikuttavat ihmisten ruokatottumuksiin”* (Rodriguez 2010). Näiden tekijöiden avulla voitaisiin kuvata myös syömiskäyttäytymistä (Roininen 2001; Eertmans ym. 2001). Eertmans ym. (2001) mainitsee myös biologisia tekijöiden, kuten ravitsemustilan ja nälän ja kylläisyyden aisteiden ohjaavan syömiskäyttäytymistä. Siihen, missä suhteissa nämä tekijät vaikuttavat yksilön syömiskäyttäytymiseen tai ruokatottumuksiin on yksilöllistä. Ruoasta pitämisen eli ruoan aisteihin perustuvien ominaisuuksien uskotaan ohjaavan eniten ruokaan liittyviä valintoja (Eertmans ym. 2001). Luonnollisesti ruoka jää syömättä, jos sen ulkonäkö, tuoksu, koostumus tai maku ei miellytä.



## 2.1.2 Omien roolien ja kulttuuristen ihanteiden tasapainoilua

Ajan saatossa yksilön ruokatottumukset ovat muovautuneet rutiininomaisiksi, mihin ovat voineet vaikuttaa makukokemusten lisäksi erilaiset kulttuurissa vallitsevat ihanteet, sosiaaliset tekijät, asenteet ja uskomukset (Jastran ym. 2009). Tuomalla esille näitä tekijöitä voidaan paremmin ymmärtää sitä, miksi ihminen syö kuten syö. Esimerkiksi asenteena voi olla se, että miehen tulee syödä raskaasti, koska hänellä on raskas, fyysinen työ. Tämä voi kuvata kulttuurista ihannetta miehen fyysisyydestä ja uskomusta siitä, että syömällä raskaasti päästään fyysisesti hyväksyttävään olemukseen. Siihen voi liittyä myös kulttuurissa vallitseva arvostus kovaa työntekoa kohtaan ja tätä kautta pyritään saavuttamaan sosiaalinen hyväksyttävyys.

Bisogni ym. (2002) sekä Jabs ja Devine (2006) ovat havainneet laadullisissa tutkimuksissaan osallistujien kesken esiintyvän erilaisia identiteettejä, jotka vaikuttavat ruokatottumuksiin. Samallakin henkilöllä voi olla useita eri identiteettejä. Edellä mainittu asenne voi kertoa joko vahvasta työidentiteetistä, vahvasta fyysisestä identiteetistä tai ”äijäidentiteetistä”, joka liittyy maskuliinisuuden todentamiseen omassa kulttuurissa (Courtenay 2000). Työidentiteetti ja fyysinen identiteetti voivat kuulua ”äijäidentiteettiin”, sillä ahkera työnteko ja vankka ruumiinrakenne liitetään miehisyteen (Hyssälä ym. 1995). Tämän miehisen roolin lisäksi henkilö voi omata roolin isänä tai perheenpäänä.

Täyttääkseen näitä roolejaan henkilö voi saada lisää itseluottamusta ja sosiaalista tunnustusta, mutta kilpailu ajan kanssa voi vastaavasti aiheuttaa stressiä ja luoda paineita (Jabs & Devine 2006; Bisogni ym. 2002). Yleensä näitä paineita jostain syystä pyritään purkamaan syömiskäyttäytymisen muutoksilla (Jabs & Devine 2006). Nipistetään syömisestä esimerkiksi työaikana, koska täytyy ehtiä viedä kuljetus perille. Valitaan pikaruoka normaalin lounaan sijaan, jotta työt saadaan tehdyksi ajallaan. Koska ruokailu ei ole vain yksittäinen, hetkellinen tapahtuma vaan laajempi prosessi, joka sisältää ruoan hankinnan, varastoinnin tai säilytyksen, esivalmistuksen, valmistuksen, tarjolle panon, syömisen ja siivoamisen, ruokailua nopeuttavat keinot houkuttavat (Marshall 1995). Elintarviketeollisuus on osaltaan vastannut näihin tarpeisiin (Jabs & Devine 2006), ja mahdollisuus valita pikaruoka tai eines useat näistä vaiheista jäävät pois ja näin voitetaan aikaa. Joidenkin mielestä ruoanvalmistus on

kuitenkin heidän aikansa arvoista. Kyseessä loppujen lopuksi voi olla asenne tai tottumus: toiset ovat jumiutuneet siihen näkemykseen, että ”ei vain nyt yksinkertaisesti ole aikaa”, toiset taas antavat tilaa omille strategisille kyvyilleen ja ennakoivat tulevaa ruokailua esimerkiksi valmistamalla ruokaa kerralla enemmän ja ottamalla sitä töihin mukaan.

### 2.1.3 Työ ja ruokatottumukset

Ihmisillä on nykyään käsitys, että he työskentelevät enemmän ja pidempiä päiviä kuin aikaisemmat sukupolvet (Jabs & Devine 2006). Mutta itse asiassa on arvioitu, että viikoittainen työaika on vähentynyt 1870-luvun 60 tunnista ja 1960-luvun 43 tunnista 1980-luvun keskimäärin 39 tuntiin. Nykyään ihmiset kuitenkin raportoivat enemmän työpaineista kuin aikaisemmin. Usein koetaan, että aika kuluu liian nopeasti ja vuorokausi on liian lyhyt (Nevalainen 2007). Työn luonnetta kuvaillaan sanoilla ”pitkä päivä”, ”tiukka aikataulu”, ”ylityö” ja ”vuorotyö” (Devine ym. 2003). Todennäköisesti aikakäsityksessä on eroja ihmisten ja myös eri kulttuurien välillä, sillä esimerkiksi länsimaisessa kulttuurissa eletään kuin päivä olisi viimeinen, mutta on myös kulttuureita, joissa aika tuntuu pysähtyneen (Nevalainen 2007).

Työ ja tiukaksi koettu aikataulu vaikuttavat ruokatottumuksiin niin töissä kuin yksityiselämässäkin (Devine ym. 2003). Kuten edellä todettiin, ihmiset pyrkivät kehittämään erilaisia syömisstrategioita selviytyäkseen työelämän ja yksityiselämän välillä, mutta strategiat voivat olla terveyden kannalta ajateltuna edullisia tai haitallisia. Terveydelle haitallisia strategioita valitaan usein silloin, kun työ koetaan sekä vaativana että rajoittavana tekijänä. Tällöin jätetään aterioita väliin, syödään ulkona tai syödään ”jalat alla”. Tällainen ruoka on usein runsasrasvaista, -suolaista ja -kalorista sekä sisältää vähän kasviksia, hedelmiä, kuitua, kalsiumia ja rautaa (Devine ym. 2003; Jabs & Devine review 2006). Sen sijaan terveydelle edullisia strategioita kehitetään silloin, kun työ koetaan vaativana, mutta hallittavissa olevana. Tällöin ruoka ja ruokailu suunnitellaan sekä ruoka valmistetaan etukäteen tai otetaan pienempää evästä kotoa.

Jastran (2009) ym. työssäkäyvien aikuisten syömisrutiineihin liittyvään kyselytutkimukseen osallistuneet henkilöt kuvasivat syömisrutiineitaan sidottuina

työhön ja sosiaalisiin konteksteihin. Työn koettiin joko mahdollistavan säännölliset syömisrutiinit tai vastaavasti syömisrutiinien koettiin jaksottavan muuten epäsäännöllistä työtä. Työpaikan vaihtuminen saattoi aiheuttaa muutoksia syömisrutiineihin, mikä vaati sopeutumista.

Intensiivisellä työhön uppoutumisella eli työnimulla voi olla sekä positiivisia että negatiivisia vaikutuksia syömiskäyttäytymiseen. Psykologi Mihaly Csikszentmihalyi:n flow-teorian mukaan ihminen on onnellisimmillaan flow-tilassa, jossa hän tuntee, että hänellä on ote hajanaisesta elämästään (Ojanen 1999). Teoriaa on sovellettu myös työelämään: työnteko tuntuu mahtavalta, aika kuluu kuin siivillä, taukoihin ei malttaisi langeta ja korkeintaan raskitaan juoda vain kahvia työn lomassa (Nevalainen 2007). Flow-tilassa oleva työntekijä tuntee niin sanotusti työn imua ja työniloa, eikä työmotivaatiosta ole puutetta (Bakker 2008). Työnimulla voi kuitenkin olla negatiivisia vaikutuksia fyysiseen terveyteen esimerkiksi staattisen istumisen ja syömisen unohtamisen vuoksi. Flow-tila voi vaikuttaa päinvastoin myös positiivisesti terveyteen flow-tilan ulottuessa myös muihin elämän osa-alueisiin (Jaana Laitinen, suullinen tiedonanto 27.11.09). Kun töissä menee hyvin, jaksetaan huolehtia myös itsestä. Sen sijaan huonoon jaksamiseen ja työuupumukseen liittyy epäterveellisten tapojen kertymistä. Työnimun vaikutuksesta erityisesti syömiskäyttäytymiseen tulisi tehdä kuitenkin tutkimuksia.

Töitä voidaan tehdä intensiivisesti myös sen vuoksi, että luullaan sitä vaadittavan (Nevalainen 2007). Työnantaja voi olla hyvinkin tyytyväinen vähempään työpanokseen, mutta työntekijä kuvittelee, ettei hän tee riittävästi töitä tai ei tee niitä riittävän tehokkaasti, joten hän keskittää kaikki voimavaransa työhön täyttääkseen kuvitellut vaatimukset. Tällöin ruokailu on jälleen toissijaista. Devine ym. (2007) työpaikan interventiotutkimuksessa työntekijät kuvasivat terveyden esteiksi työaikataulut, jatkuvien lomautuksien aiheuttama työtaakka, stressisyöminen sekä työpaikalla vallitseva kulttuuri, jossa tauko saatiin palkintona ahkerasta työskentelystä. Wandelin ja Roosin (2005) kvalitatiivisessa tutkimuksessa, jossa haastateltiin kirvesmiehiä, insinöörejä ja kuljettajia, useat kokivat sosiaalista stressiä, jos työ ei sujunut suunnitelmien mukaan. Jos työt eivät tapahtuneet ajallaan, he kokivat olevansa silmätikkuna ja tällöin syömiseen ei kiinnitetty riittävää huomiota. Vastaavaa kokivat

myös ne työntekijät, jotka raportoivat yleisesti ottaen rennosta asenteesta työtään kohtaan.

#### **2.1.4 Sosiaalisten tekijöiden vaikutus ruokatottumuksiin**

Yksilön käyttäytymistä ei voida ymmärtää keskittymällä pelkästään hänen yksilöllisiin ominaisuuksiin, vaan meidän täytyy laajentaa tarkastelua sosiaaliseen kontekstiin (Burr 2007). Sama henkilö voi käyttäytyä eri tavalla erilaisissa sosiaalisissa konteksteissa. On todettu, että sosiaaliset normit eli säännöt sopivasta tai sopimattomasta käyttäytymisestä kulttuurista riippuen voivat olla tärkeämpiä kuin esimerkiksi omat asenteet. Edellisessä kappaleessa kuvattu sosiaalinen stressi työpaikalla on hyvä esimerkki sosiaalisesta normista: työt on tehtävä ajallaan tai muuten on huono työntekijä muiden silmissä.

Bisognin ym. (2002) aikaisemminkin mainitussa identiteettitutkimuksessa havaittiin sosiaalisia näkökulmia. Ensinnäkin henkilöt identifioivat itsensä syöjänä heijastaen käsityksiään muihin syöjiin esimerkiksi pitäen itseään kaikista kummallisimpana syöjänä tai vähäsyömäisenä verrattuna muihin. Toiseksi henkilöt kokivat kuuluvansa syöjänä johonkin ryhmään, kuten eräs nainen koki syövänsä kuten muutkin naiset tai kuten eräs maalari sanoi syövänsä kuin perustyöläinen ja hän pyrki tietoisesti välttämään vauraampaa syömistyyliä.

Bisognin ym. (2005) ruoanvalintaan liittyvässä haastattelututkimuksessa osa osallistujista koki, että heidän ruokavalintansa eivät olleet sellaisia kuin piti, koska heillä ei ollut taitoja tai koska tilanne ei sallinut heidän valita paremmin. Sosiaalisilla suhteilla, kuten vanhemmilla, puolisoilla, lapsilla ja asuintoverilla koettiin olevan merkittävä vaikutus omiin ruokatottumuksiin ja usein tilanne muuttui ajan myötä joko negatiivisesti tai positiivisesti.

## Sosiaalinen tuki työpaikalla

Sosiaaliset tekijät vaikuttavat myös ihmisten käyttäytymiseen ja syömiskäyttäytymiseen työpaikalla (Uusitalo ym. 1996; Raulio ym. 2007; Lemon ym. 2009). Raulion ym. (2007) kyselytutkimuksessa havaittiin, että isoilla työpaikoilla miehet, jotka eivät tunteneet suurta yhteenkuuluvuutta työkavereidensa kanssa, söivät mieluummin työpaikkaruokalassa, kuin että olisivat tehneet eväät ja syöneet muiden kanssa yhteisessä taukokuoneessa. Vastaavasti Uusitalon ym. (1996) tutkimuksessa miespuoliset rakennustyöntekijät, joiden työpaikoilla sosiaaliset suhteet oli hyvät, söivät mieluiten yhdessä taukopaikalla. Lemonin ym. (2009) tutkimuksessa tarkasteltiin muun muassa sairaalatyöntekijöiden näkemyksiä työkavereiden terveellisestä syömisestä ja niiden yhteyttä heidän omaan syömiskäyttäytymiseensä. Tuloksissa todettiin, että työkavereiden terveellinen syöminen heijastui myös omaan syömiseen edullisesti.

### 2.1.5 Sosio-kulttuurinen näkökulma: maskuliinisuuden normi

Miesten on useissa tutkimuksissa todettu omaksuvan epäterveellisiä elintapoja toteuttaakseen maskuliinisuuttaan (Hyssälä ym. 1995; Courtenay 2000; Roos ym. 2001; Gough & Conner 2006; Mahalik ym. 2007; O’Kane ym. 2008). Tyypillisesti maskuliinisuuteen liitetään ulkoisesti vahva ja raavas olemus. Miehillä on todettu myös naisiin verrattuna enemmän riskien ottamista, haavoittuvaisuuden kieltämistä sekä puhumattomuutta esimerkiksi tunteista ja kivusta. Myös tupakoiminen ja alkoholinkäyttö ovat yleisempää. Näslindh-Ylispangarin (2009) 40-vuotiaiden koillis-helsinkiläisten miesten terveyskäyttäytymistä koskeva väitöskirjatutkimus tukee näitä tuloksia. Hänen tutkimuksessaan todettiin, että siitä huolimatta, että miehillä oli useita terveyden riskitekijöitä kuten lihavuutta, korkeaa verenpainetta, he tupakoivat, ja käyttivät alkoholia humalahakuisesti, he raportoivat terveydentilansa hyväksi, vaikka heillä oli jopa erilaisia oireita, kuten rytmihäiriöitä, vatsakipuja, närästystä, päänsärkyä, selkävaivoja, masennusta ja unettomuutta.

Näslindh-Ylispangarin (2009) tutkimuksessa miehet ilmaisivat pelkoa näyttää heikkoutensa liittyen terveyteen, jotta he eivät menettäisi työstatustaan. Miehillä työn tekeminen edustaa maskuliinisuutta ja yhteiskunnan paineet, suorittaminen ja kiire

kuluttavat miestä siinä mielessä (Hyssälä ym. 1995). Heidän itseluottamuksensa ja omanarvontuntonsa ovat kiinni siitä, ovatko he työelämässä. Kuten edellä todettiin, myös työnantajan vaatimukset tai oletetut sellaiset voivat painaa rasittaa miestä henkisesti (Courtenay 2000). Joskus työnantaja voi vaatia työntekijältä pitkiä työpäiviä, mikä on itsessään riski terveydelle, mutta se samalla rajoittaa työntekijän pääsyä terveydenhoitoon. Mies, joka työskentelee väsymättömästi, uhkaa terveyttään, mutta kokee saavansa kompensaaiona sosiaalista tunnustusta. Tämän vuoksi miehet voivat väheksyä terveydentilaansa ja aliraportointi sen suhteen on mahdollista.

Sosiaalisen todellisuuden rakentumisen näkökulmasta miehet, ja myös naiset, eivät ajattele ja toimi, niin kuin tekevät, sen vuoksi, että he edustaisivat omaa sukupuoli-identiteettiään vaan niiden sosiaalisten normien mukaisesti, mitä maskuliinisuudelta tai feminiinisyydeltä odotetaan heidän kulttuurissaan (Courtenay 2000). Sukupuoli on sosiaalisesti konstruoitu ihmisten tekojen kautta. ”Se on jotain, jota toteutetaan, ja toteutetaan jatkuvasti interaktiossa muiden kanssa”. Ihmisiä kannustetaan todentamaan sitä stereotyyppistä käytöstä, mitä heiltä odotetaan maskuliinisen tai feminiinisen normin nimissä. On todettu, että miehet ja pojat tuntevat suurempaa painetta todentaakseen sosiaalisesti hyväksyttävää miehen roolia kuin naiset ja tytöt vastaavasti naisen roolia. Konstruktivismiin näkökulmasta miehet ja pojat eivät ole kuitenkaan roolinsa passiivisia uhreja, vaan ottavat aktiivisesti osaa hallitsevan maskuliinisuuden normin ylläpitämiseen. Hyvä esimerkki siitä, mitä reaktioita saadaan aikaan, kun mies poikkeaa maskuliinisesta käyttäytymisestään kavereiden kesken, on Mallyon ym. (2010) tutkimuksessa, missä eräs mies totesi, että hän ei ole enää seurustele kavereiden kanssa kuten ennen, koska hän ei syö sitä samaa, normaalia ruokaa, mitä he syövät. Kun hän tilaa kasviksia, kaverit ihmettelevät, mitä hän tekee.

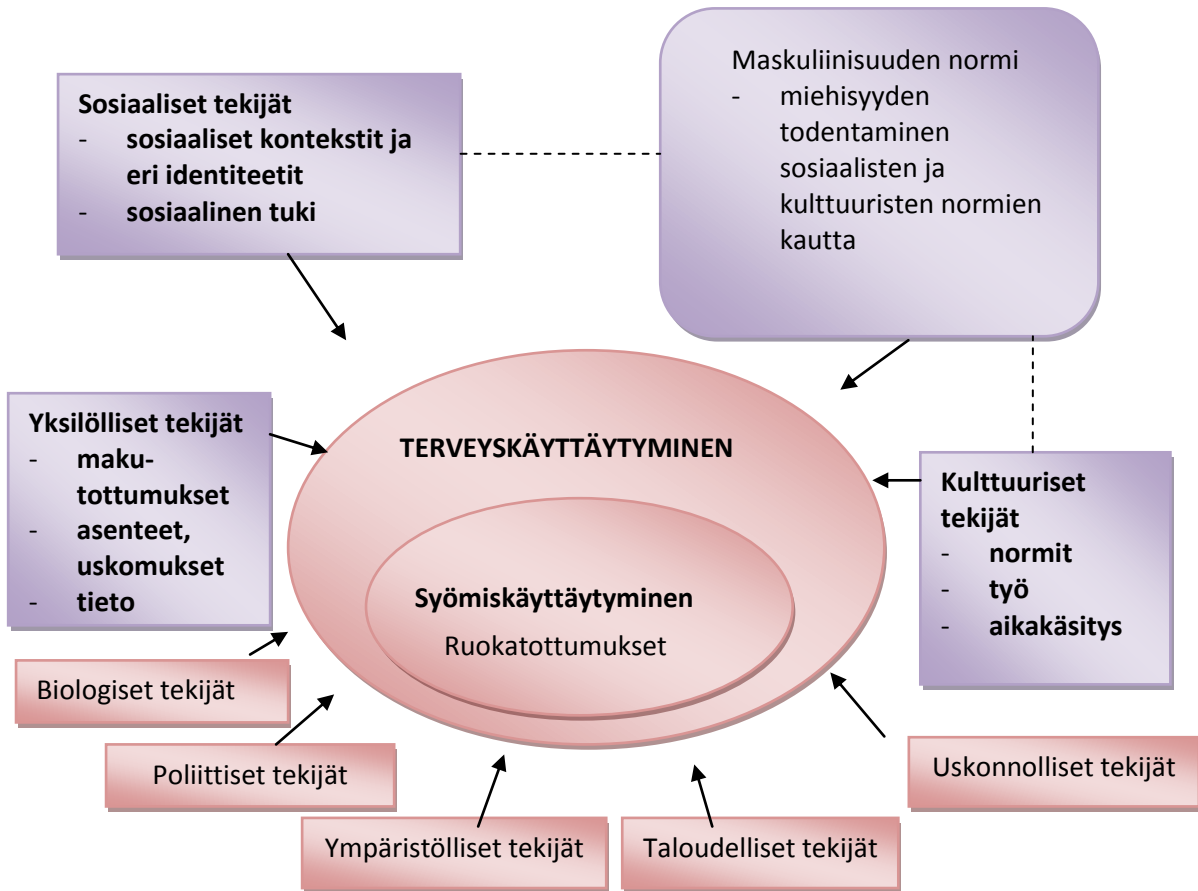
Goughin ja Connerin (2006) laadullisessa tutkimuksessa, jossa tutkittiin miesten näkemyksiä esteistään syödä terveellisesti, miesten puheista pystyi tulkitsemaan kyynisyyttä terveysvalistusta kohtaan. Terveellistä ruokaa syytettiin sen mauttomuudesta, mikä voi heijastaa tahallista muutosvastarintaa. Maskuliinisuuden näkökulmasta tarkasteltuna miehet ilmeisesti pyrkivät pitämään auktoriteettinsa päättäjä omista asioistaan. Myös O’Kane ym. (2008) totesivat kyselytutkimuksessaan miesten kaikkivoipaisuus-asenteella eli sillä, ettei mikään vaikuttaisi heihin, olevan yhteyttä epäterveellisiin elämäntapoihin. Tutkimuksessa yksi kolmasosa miehistä koki

tarvitsevansa pelotteen muuttaakseen elintapojaan ja yhtä neljäsosaa piti pelotella jopa kuolemalla.

Roosin ym (2001) tutkimuksessa haastateltiin suomalaisia kirvesmiehiä ja insinöörejä heidän näkemyksistään ruokaa kohtaan tavoitteena tarkastella miehisiä aspekteja. Erityisesti kirvesmiehet pitivät lihaa hyvin tärkeänä osana ateriaa, koska sen syöminen vastaa hyvin fyysisen työn aiheuttamaan runsaaseen energiankulutukseen. Mutta kaikki eivät olleet lihan kannalla. Erityisesti insinöörit kuvailivat lihan tekevän raskaan olon. Osa kirvesmiehistä totesi, ettei liha ole kuitenkaan välttämätöntä, vaan sen pystyy korvaamaan muun muassa pavuilla ja kasviksilla, joissa on proteiinia.

Miesten lyhyempää elinikää naisiin verrattuna voidaan sortua pitämään väistämättömänä ja luonnollisena ilman kyseenalaistuksia elintapojen vaikutuksesta (Courtenay 2000). Kun miehet omaksuvat perinteisiä maskuliinisia ihanteita, he voivat laittaa terveytensä alttiiksi niiden mukaisella käyttäytymisellä (Mahalik ym. 2007). Näihin ihanteisiin vaikuttamalla voitaisiin vähentää miesten paineita toteuttaa maskuliinisuuden normia ja täten vähentää mahdollisesti elinikää lyhentävää riskialtista käyttäytymistä. Sosiaalisten normien, joihin maskuliinisuuden normikin kuuluu, eläessä vahvana ihmisten terveystietoisuudessa, tietoisuuden lisääminen niiden olemassa olosta tuo uusia terveyden edistämisenäkökulmia.

Kuten alussa todettiin, syömiskäyttäytymisellä voidaan tarkoittaa sitä käyttäytymisen aluetta, jolla on selvä yhteys syömisestä tai ruokautumusten muotoutumiseen (muunnos Hyssälä ym. 1995). Näiden tutkimusten valossa nähdään, että syömiskäyttäytymisen alue kattaa runsaasti eri tekijöitä, jotka vaikuttavat suoraan tai välillisesti yksilön ruokautumukseen, kuitenkin sosiaalisten ja kulttuuristen tekijöiden ollessa lähimpänä ihmisten kokemusmaailmaa (kuvio 1, s. 16).



Kuvio 1. Yhteenveto sosio-kulttuurisista tekijöistä, jotka vaikuttavat terveys- ja syömiskäyttäytymiseen sekä ruokatottumusten muotoutumiseen.



## **2.2 Ammattikuljettajien työkuultuuri ja terveys**

Noin 100 000 ammattikuljettajaa kuljettaa ihmisiä ja tavaroita maanteillä joka päivä (Kärmeniemi ym. 2009). Maanteitse hoidetut tavarakuljetukset ovat suurin ja tärkein kuljetusmuoto lähes kaikissa teollistuneissa maissa, sillä Suomessakin arviolta yli 80 prosenttia kuljetuksista on sellaisia, joita ei voi siirtää muille kuljetusmuodoille junaratojen ja vesiväylien vähyyden vuoksi (Ammattinetti 2011). Tiekuljetukset toimivat hektisten ja monimutkaisien toimitusverkostojen osana, millä on vaikutusta yksittäisen kuljettajan työkuvaan ja työtehtäviin (Kärmeniemi ym.2009). Ammattikuljettajan työssä pitkät työpäivät ja –viikot ovat yleisiä. He viettävät runsaasti aikaa tien päällä ja esimerkiksi tavarankuljettajat eivät aina pääse viettämään tärkeää palautumisaikaa kotiin. Pitkät istumisajat sekä lastaus- ja purkutehtävät kuormittavat elimistöä ja lisäävät tapaturmariskiä (Kärmeniemi ym. 2009, Takala 2010). Lisäksi epäsäännölliset työajat, yötyö ja fyysiset ja kemialliset altisteet uhkaavat terveyttä (Hakola ym. 2007; Uitti & Antti-Poika 2010).

Ammattikuljettajan työn erityispiirteistä johtuva yleisesti vähäinen palautumisaika ja lyhyt uni vaikuttavat ammattikuljettajien terveyskäyttäytymiseen ja terveydentilaan (Moreno ym. 2006). Ammattikuljettajilla esiintyy tavallista enemmän lihavuutta, runsasta tupakointia ja liikunta on vähäistä (Kauppinen ym. 2009). Sydän- ja verisuonisairaudet, uniapnea (Malinauskiene 2003; Pack ym. 2006; Partinen ym. 2006; Mulgrev ym. 2008), henkinen uupuminen, stressi ja väsymys ovat yleisiä (Terve nuppi jaksaa –projekti 2001), ja useimmat näistä ovat riskejä liikenteessä. Vähäisen palautumisajan on todettu olevan yhteydessä lisääntyneisiin sairauspoissaoloihin (De Croon ym. 2003) ja kuljettajien eläköityminen ennen varsinaista eläkeikää on tavallista (Kärmeniemi ym. 2009). Työkyvyttömyyseläkkeelle jääetään usein tuki- ja liikuntaelimistön sairauksien vuoksi (Takala 2010).

Tampereen yliopiston pro gradu-tutkimuksessa, jossa selvitettiin 112 31–62-vuotiaiden ammattikuljettajien koettua työkykyä ja koettua terveyttä, saatiin kuitenkin selville, että 62 % kuljettajista koki työkykynsä hyväksi tai melko hyväksi työn ruumiillisten vaatimusten sekä 84 % henkisten vaatimusten kannalta (Väänänen 2010). Vajaa 60 %

koki terveydentilansa hyväksi tai melko hyväksi ja jopa 93 % arvioi melko varmasti pystyvänsä työskentelemään eläkeikään asti terveystensä puolesta. Tutkimukseen on toisaalta voinut valikoitua keskimääräistä terveempiä ammattikuljettajia, sillä sen sijaan Työ ja terveys 2006 –tutkimuksessa vain noin 1/3 kuljetusalan ihmisistä raportoi pystyvänsä työskentelemään eläkeikään asti. Pro gradussa kuljettajilla oli vyötärölihavuutta (ka= 114,3 cm) ja ylipainoa (BMIka= 33,0 kg/m<sup>2</sup>), mutta verenpaineiden keskiarvo oli 129,2/83,7 mmHg eli Käypä hoidon tavoitealueella (Kohonneen verenpaineen Käypä hoito –suositus 2009). Kuten edellä Näslindh-Ylispangarin tutkimuksessa, myös tässä nähdään samaa miesten korkeampaa kynnystä raportoida terveyttään huonoksi terveyden riskitekijöistä, tässä tapauksessa vyötärölihavuudesta ja ylipainosta, huolimatta.

### **2.2.1 Tavarankuljettajan työtehtävät ja työn luonne**

Tavarankuljettajan työn erityispiirteisiin kuuluu usein fyysisesti vaativat tehtävät. Kuljettaja tekee tavarankuljetuksen lisäksi tavarankuljetuksen lastausta ja purkua riippuen siitä tekeekö hän jakelukuljettajan työtä vai runkokuljettajan työtä (Ammattinetti; Kärmeniemi ym. 2007). Runkokuljetuksissa lastaus ja purku voidaan hoitaa asiakkaan toimesta, kun taas jakelukuljettaja hoitaa ne itse erilaisia apuvälineitä, kuten trukkia ja pumppukärryä käyttäen (Kärmeniemi ym. 2007; Kuljetusala.com 2011).

Yhä useammin tavara hoidetaan kaikissa kuljetuksissa asiakkaan hyllylle asti, jolloin kuljettaja tarvitsee myös asiakaspalvelutaitoja (Ammattinetti 2011). Tavaroita toimitetaan monenlaisille asiakkaille kuten esimerkiksi teollisuudelle, kaupoille tai yksityishenkilöille. Runkokuljettajien ajomatkat ovat pitkiä, ja tavaraa voidaan toimittaa ulkomaille asti (Kärmeniemi ym. 2007). Kuljetuskalustoon kuuluu sekä raskaita yhdistelmiä, kuten puoli- ja täysperävaunurekkoja että kuorma- ja pakettiautoja.

Työ on hyvin itsenäistä, ja kuljettaja on vastuussa liikenneturvallisuudesta eli ajoneuvostaan ja ihmishengistä (Ammattinetti 2011). Työolot voivat olla epäinhimilliset useista tekijöistä, kuten sosiaalisten kontaktien puutteesta, kiireisistä aikatauluista, vaikeista sääoloista ja pimeydestä johtuen, mikä edelleen lisää työn fyysistä ja henkistä kuormitusta (Lindström ym. 2002). Työn useiden erityispiirteiden vuoksi terveellisten

elintapojen noudattaminen korostuu hyvän terveyden, työvireyden ja työkyvyn säilyttämiseksi (Salmi 2009). Toisaalta taas jotkut erityispiirteet hankaloittavat järkeviä ja terveellisiä elämäntapavalintoja.

### **2.2.2 Terveysriskit vuorotyön näkökulmasta**

Ammattikuljettajan työ on usein pitkäkestoista vuoro- ja yötyötä (Kärmeniemi ym. 2009). Vuoro- ja yötyöhön liittyy suurentunut sydän- ja verisuonisairauksien, ruoansulatuselimistön ongelmien ja lihavuuden riski (Hakola ym. 2007). Näyttöä on saatu myös tyypin 2 diabeteksen riskistä. Syitä näiden riskien lisääntymiselle on selitetty elimistön normaalien vuorokausirytmien häiriintymisellä, joka vaikuttaa muun muassa stressihormonien, pimeähormonien, kuten melatoniinin ja veren hyytymistekijöiden epäedullisiin muutoksiin. Ruokahalua lisäävien hormonien erityisyyttä myös lisääntyy. Nämä fysiologiset muutokset voivat osaltaan selittää kuljettajilla todettua keskivertoa huonompaa terveydentilaa.

Ammattikuljettajan kehon kuormittuminen sekä pitkät istuma-asentoa vaativat ajojaksot että voimaa vaativat lastaus- ja purkutyöt varsinkin yöllä rasittavat sydän- ja verisuonielimistöä (Kärmeniemi ym. 2009). Yöaikaan elimistön maksimihapenottokyky laskee 5-6 %, jolloin sydän joutuu luonnollisesti tekemään enemmän töitä (Hakola ym. 2007). Kuljettajan altistuessa työssään kemikaaleille, melulle ja tärinälle, nekin rasittavat sydäntä. Helsinki Heart Study:ssa todettiin, että vuorotyöläisen riski sairastua sepelvaltimotautiin voi olla 40 % korkeampi kuin päivätyötä tekevän ja itsenäisenä riskinä vuorotyö voi selittää jopa 7 % sepelvaltimotapahtumista (Miettinen 2008; Hublin & Härmä 2010).

Vuorotyöntekijöistä 20–75 %:lla esiintyy ruoansulatuselimistön vaivoja, kuten vatsakipuja, ilmavaivoja ja närästystä (Hakola ym. 2007). Kuten muukin elimistö yöaikaan myös ruoansulatus lepää ja suoliston liikkuvuus hidastuu, ruoansulatusentsyymien erittyminen vähenee ja ruoan imeytyminen ylipäänsä vaikeutuu (Hublin & Härmä 2010). Ammattikuljettajille tyypillinen raskas, rasvainen ja kiireessä syöty ruoka pahentaa ruoansulatusvaivoja ja korostaa väsymyksen tunnetta ajon aikana (Sallinen ym. 2010). Lisäksi närästys ja vatsavaivat voivat häiritä nukkumista, joka on

ammattikuljettajalle hyvin tärkeää työstä palautumiseen. Terveydellisten riskien lisäksi unen puutteen ja unihäiriöiden aiheuttama päiväväsymys lisää onnettomuusriskiä liikenteessä (Partinen 2002).

Vuorotyöstä johtuvat poikkeamat normaalissa vuorokausirytmissä voivat aiheuttaa ammattikuljettajalle myös stressiä (Hakola ym. 2007). Stressiä voidaan yrittää lievittää epäterveellisillä stressinhallintakeinoilla, kuten tavallista runsaammalla tupakoinnilla ja alkoholin käytöllä. Epäterveellisestä, kuten rasvaisesta ja makeasta ruoasta saadaan helppoa mielihyvää. Alkoholin ja tupakoinnin hetkellinen rentouttava ja hyvää oloa tuova vaikutus on petollinen, sillä niiden runsas käyttö heikentää työkykyä kasvattamalla esimerkiksi uniapnean riskiä (Partinen 2002). Obstruktiivisessa uniapneassa esiintyvien yöllisten hengityskatkosten vuoksi päivällä voi esiintyä väsymystä, ärtyneisyyttä, puuskittaisia maltninmenetyksiä sekä kognitiivisen toimintakyvyn, kuten reaktioajan, keskittymiskyvyn, näköhavaintojen ja työmuistin, heikkenemistä. Väsymys ja ärtyvyysherkkyys voivat vaikuttaa myös elintapoihin siten, että harvoin on motivaatiota tehdä enempää kuin perustarpeet tyydyttävät rutiinit. Seurauksena voi olla noidankehä, jossa vuorotyön aiheuttamat fysiologiset muutokset ja niistä seuraavia oireita lievittävät epäterveelliset elintavat ja syystä tai toisesta tulleet sairaudet seuraavat toisiaan (Hakola ym. 2007; Härmä 1998).

### **2.2.3 Ajo- ja lepoaika-asetus edistämään kuljettajien työterveyttä**

Kuljettajien työoloihin on pyritty tekemään viime vuosina parannuksia lainsäädännön keinoin (Kärmeniemi ym. 2009). Merkittävin näistä on vuonna 2007 voimaan tullut uusi ajo- ja lepoaika-asetus (Maantieliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaika-asetus 561/2006). Kuljetusalan työehtosopimusten mukaisesti maantieliikenteen ammattikuljettajilla on 80 tunnin työaika kahden viikon jaksoissa (Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry 2011). Työpäivien pituus voi vaihdella jakson sisällä. Ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaan 4,5 tunnin ajon jälkeen kuljettajan on pidettävä 45 minuutin tauko, jonka voi jakaa myös kahteen osaan (Työsuojeluhallinto 2011). Ensimmäisen tauon tulee tällöin olla 15 minuuttia ja toisen 30 minuuttia. Tauko on tarkoitettu lepäämiseen, jonka aikana ei saa tehdä muuta työtä, kuten esimerkiksi purkaa lastia. 24 tunnin jaksossa ajoaika, jolloin ajoneuvo liikkuu liikenteessä, saa olla enintään 9 tuntia. Tämän saa pidentää 10

tuntiin kaksi kertaa yhden viikon aikana. Yhden viikon sallittu ajoaika saa olla enintään 56 tuntia kuitenkin niin, että kahden peräkkäisen viikon ajoaika on enintään 90 tuntia. Ajoaikaa eivät ole tauot tai odotusajat, kuorman purkaus tai lastaus sekä korjaus- ja huoltoajat paikasta riippumatta.

Ajo- ja lepoaika-asetuksessa säädetään myös vuorokausi- ja viikkolevosta (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009). Vuorokautinen lepoaika on 24 tunnin jakson aikana 11 tuntia. Tätä voidaan lyhentää kolme kertaa viikon aikana 9 tuntiin ja sitä ei tarvitse korvata vapaa-aikana. Vuorokausilevon voi pitää myös kahdessa osassa, jolloin ensimmäisen on oltava vähintään 3 tuntia ja jälkimmäisen 9 tuntia. Kuljettajan on pidettävä jokaista viikkoa kohden 45 tunnin viikkolepo, jonka voi lyhentää kerran 24 tuntiin kahden peräkkäisen viikon aikana. Lyhennys on korvattava.

Asetuksen tavoitteena on siis kuljettajien työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen (Työterveyslaitos 2011). Työntekijän jaksamiseen ja terveyteen työn järkevällä tauottamisella ja riittävän pitkällä levolla työstä palautumisen kannalta on tärkeää (Ojala 2001). Liian vähäisillä yöunilla ja huonolla levolla torkahtelu ajon aikana voi johtaa kohtalokkaisiin seurauksiin. Taukopaikka ei kuitenkaan aina ole itsestäänselvyys, sillä isolla kalustolla liikkuesssa joka paikkaan ei ole pääsyä. Myös paikkojen palveluvalikoima ja aukioloajat tuovat omat haasteensa taukojen pitämiseksi ja mielekkyydelle. Paikat toimivat omien resurssiensa puitteissa ja jos kävijöitä on vähän, luonnollisesti aukioloajat ovat rajoitetumpia ja valikoima niukkaa. Myöskään työnantaja ei välttämättä kannusta taukojen pitämiseen. Kaikki nämä asettavat kuljettajat itsenäisen selviytyjän asemaan oman työhyvinvointinsa kannalta.

#### **2.2.4 Kuljettajien ruokatottumukset**

Ammattikuljettajien tapaustutkimuksensa kirjallisuuskatsauksessa ruotsalaiset Gill ja Wijk (2004) toteavat, että ruotsalaiset ammattikuljettajat kuluttavat enemmän kahvia, ranskalaisia, makkaraa, rasvaisia maitotuotteita kun taas vähemmän hedelmiä, kasviksia, kalaa ja ruokaöljyjä verrattuna muihin ruotsalaisiin. Heidän keskuudessaan ylipaino, tupakointi ja vapaa-ajan inaktiivisuus on yleisempää kuin muilla. He kokevat työnsä vaativana ja sosiaalisen tuen vähäisenä. Kuljettajat valitsevat ruokansa ”maanläheisesti”: laatu, maku, hinta ja mahdollisuus syödä muiden kanssa ovat

tärkeämpiä tekijöitä kuin tietoisuus terveyden riskitekijöistä. Työn aiheuttamasta stressistä puhuttaessa kuljettajat kokivat sen väistämättömänä rekkakuskin elämässä.

Tutkimuksessa tehtiin interventio rekkakuskienv tavallisimmille pysähdyspaikoille, joka toteutettiin kampanjan muodossa (Gill & Wijk 2004). Kampanjassa tarjottiin tietoa sekä kuljettajille että ruokapalveluhenkilöstölle terveellisistä valinnoista sekä tarjontaan sisällytettiin ”Päivän erikoinen”-ateriavalintoja, joiden valitsemisesta annettiin arvontalippuja. Kampanjan todettiin edistävän kuljettajien ruokatottumuksia ja kuljettajat kertoivat olevansa enemmän nyt tietoisia siitä, mitä he syövät. Kampanja paransi myös ruokapaikkojen henkilökunnan ravitsemuksellista tietämystä ja se halusi ottaa aktiivisemmän roolin kuljettajien terveellisempien ruokatottumusten edistämiseksi.

Aikaisemminkin mainitussa Wandelin ja Roosin (2005) työhön ja ruokatottumuksiin liittyvässä haastattelututkimuksessa kuljettajat kuvasivat, kuinka tiettyihin ruokapaikkoihin oli mukava mennä syömään, koska siellä tapasi myös muita kuljettajia. Osa oli ruoan suhteen kuitenkin huolestuneita, sillä se oli usein runsasrasvaista, jonka he tietävät olevan epäterveellistä. Yleisesti ottaen kuljettajat olivat kuitenkin tyytyväisiä ruokatottumuksiinsa, koska epäterveellisten valintojen lisäksi he tekivät myös terveellisiä valintoja, ja se koettiin kompensoivaksi tekijäksi.

Ruokaa kuvatessaan, kuljettajat eivät joka tapauksessa halunneet tehdä siitä suurta numeroa (Wandel & Roos 2005). He pitivät sitä polttoaineena itselleen ja eräs mainitsi, että esimerkiksi kananmunalla ja pekonilla nälkä pysyy hyvin loitolla. Työpäivien ollessa pitkiä osa koki, ettei ollut ylimääräistä energiaa tehdä samoja valintoja kuin normaalia päivätyötä tekevät. Jotkut kuljettajat eivät nähneet roskaruoan olevan ainoa vaihtoehto haasteellisesta työkuvasta huolimatta ja heille oli luonnollista kuljettaa mukanaan eväitä.

## **Virkeänä ratissa – sekä Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa – hankkeet kuljettajien terveellisten elintapojen edistäjänä**

Työterveyslaitoksen vuonna 2009 alkaneen ja edelleen jatkuvan Virkeänä ratissa – hankkeen tavoitteena on edistää ammattikuljettajien työvireyttä ja työkykyä vaikuttamalla työaikaiseen terveelliseen ruokailuun (Salmi 2010). Hankkeen lähtökohdat kumpuavat edellä esille tulleista ammattikuljettajan työn erityispiirteistä ja monimuotoisista terveysriskeistä. Hankkeen tavoitteena on ollut vaikuttaa kuljettajien ruokatottumuksiin useiden eri kanavien kautta: itse ammattikuljettajat, heidän työnantajansa, työterveyshuolto sekä ruokapalvelujen tuottajat. Näiden toimijoiden verkostoituminen on tärkeää, sillä se tukee elintapamuutosta, rakentaa kannustavaa, myönteistä ilmapiiriä muutokseen sekä parantaa tiedon välittymistä.

Hankkeessa tehtiin alkukartoituskysely, jossa kysyttiin ammattikuljettajien terveystottumuksia sisältäen osa-alueet liikunnasta, alkoholinkäytöstä, tupakoinnista ja ruokatottumuksista (Laitinen 2009). Kyselyyn vastasi kaiken kaikkiaan 776 ammattikuljettajaa, joista naisia oli 7 %. Kuljettajissa oli sekä tavara- että henkilöliikenteen kuljettajia ja 72 % heistä teki vuorotyötä. Keski-ikä kuljettajilla oli 44 vuotta. Kyselyn perusteella 66 % kuljettajista ruokaili työpäivän aikana huoltamoiden ravintoloissa. Omia eväitä autossa kuljetti 36 % ja vasta kotona söi 44 %. Työaikaista ruokailua koskevaan kysymykseen sai valita useamman vastausvaihtoehdon, joten paikka todennäköisesti vaihteli yhden kuljettajan kohdalla tilanteesta riippuen. Kuljettajista 6 % ilmoitti, ettei syö työaikana lainkaan.

Ruokailun säännöllisyys on tärkeää ajovireyden ja painonhallinnan kannalta, mutta vain 18 % ilmoitti syövänsä työpäivänä aamupalan, lounaan, päivällisen ja iltapalan (Laitinen 2009). Lautasmalli-ideaa käytti lämpimän ruoan annostelussa 28 % ja eväiden teossa 10 %. Työvuoron yllätyksiin, kuten reittimuutoksiin tai pitkiin työpäiviin ennakoi 27 % kuljettajista ottamalla mukaan terveellistä välipalaa. 22 % kuljettajista koki syövänsä terveellisesti, eikä tarvetta muutoksille nähty. Kyselytulosten tarkastelussa kuitenkin todettiin, että terveellisempiä piirteitä ruokavaliassa oli niillä, jotka olivat tehneet viime aikoina muutoksia kuin niillä, jotka kokivat syövänsä jo terveellisesti.

Kyselyn mukaan valtaosalle kuljettajista oli tärkeää syödä terveellisesti sekä yleisesti että myös työaikana (Laitinen 2009). Ruokapaikkojen tarjontaa pidettiin ratkaisevana ja

kuljettajat toivoivat, että ruokapaikoista löytyisi terveellisiä vaihtoehtoja. Ruoan laadulla ja ruokailun säännöllisyydellä koettiin olevan vaikutusta työkykyyn ja vireyteen. Kyselyn perusteella kuljettajien ruokatottumuksissa oli parantamisen varaa erityisesti ruokailun säännöllisyydessä ja ruoan laadun, kuten kasvisten ja hedelmien päivittäisessä käytössä. Terveellisen ruokavalion perusteet toteutuivat vain 1 %:lla kuljettajista (taulukko 1).

Taulukko 1. Terveellisen ruokavalion toteutuminen Virkeänä ratissa – hankkeeseen osallistuneilla ammattikuljettajilla (Lähde: Laitinen 2009).

<b>Kasviksia tai hedelmiä päivittäin</b>	<b>28 %</b>
<b>Kalaa vähintään 2 krt/vko</b>	39 %
<b>Makkaraa enintään 1 krt/vko</b>	46 %
<b>Maitotuotteet pääosin vähärasvaisina tai rasvattomina</b>	55 %
<b>Ruis- tai näkkileipää päivittäin</b>	51 %
<b>Lihatuotteet pääosin vähärasvaisina tai rasvattomina</b>	45 %
<b>Margariinia tai kevytlevitettä</b>	57 %
<b>Kaikki edelliset toteutuvat</b>	1,0 %

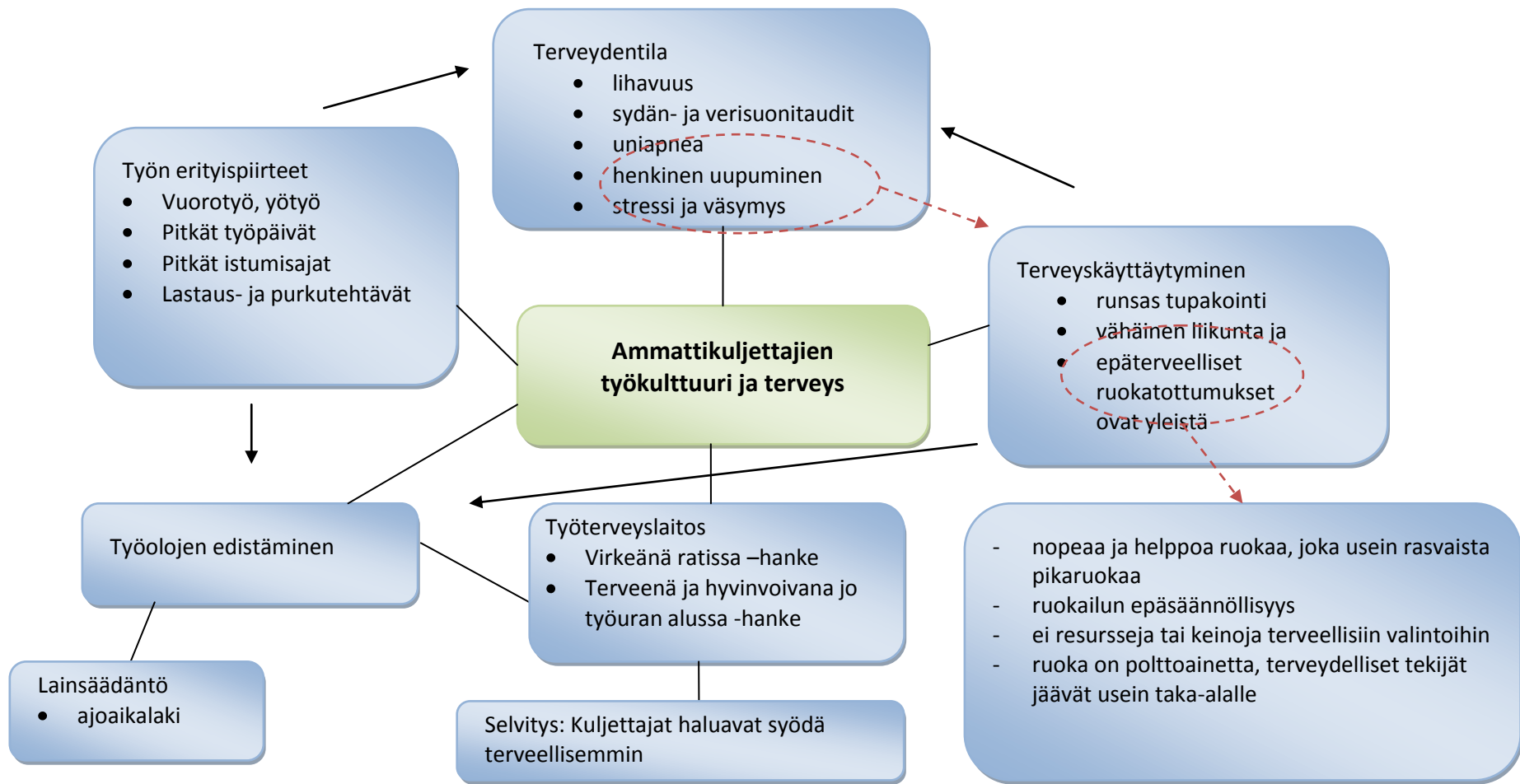
Koska huoltamoiden ravintolat ovat kuljettajien keskuudessa suosittuja paikkoja ruokailulle, niiden ateriatarjontaan ja henkilökunnan ravitsemustietämykseen vaikuttaminen on tärkeä kanava kuljettajien terveyden edistämiseksi (Salmi 2010). Virkeänä ratissa – hanke teki alkukartoituskyselyn myös ruokapalvelujen tuottajille koskien heidän tarjontaansa ammattikuljettajien näkökulmasta. Kyselyyn vastasi 50 ruokapalvelun tuottajaa, joista 75–90 % koki ymmärtävänsä terveellisen työaikaisen ruokailun merkityksen liikenneturvallisuudelle. Jopa 80 % näki, että omissa tai työkavereiden tiedoissa ja taidoissa ravitsemuksen suhteen on parantamisen varaa, mitä puoltaa myös, se että, ne ruoka-ammattilaiset, jotka ilmoittivat huomioivansa ammattikuljettajat ravintolassaan (40 %), olettavat heidän kaipaavan muun muassa ”raskasta ruokaa”, ”äijäruokaa”, ”miehen ruokaa” sekä ”helposti ja nopeasti saatavaa ruokaa”. Terveellisten ruokien markkinointiin panosti vain 6 % kyselyyn vastaajista.



Työterveyslaitoksella on Virkeänä ratissa – hankkeen innoittamana tehty myös tutkimusta ammattikuljettajiksi opiskelevien terveystyötymisestä Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa – hankkeessa (Korkiakangas 2010). Hypoteesina on, että ammattikuljettajan työn erityispiirteiden ja terveystyöriskien vuoksi terveellisten elämäntapojen omaksuminen jo opiskeluvaiheessa on tärkeää, jotta tavat muodostuvat rutineiksi jo ennen varsinaista hektistä työelämää. Ammattikuljettajaopiskelijoille tehtiin vastaavanlainen alkukartoituskysely kuin Virkeänä ratissa – hankkeen kuljettajille. Työpäivän ruokailun sijaan kyselyssä kysyttiin koulupäivän sekä työharjoittelupäivän ruokailusta. Kyselyyn vastasi 324 opiskelijaa, joiden ikäjakauma oli 16–58 vuotta ja keski-ikä oli 22 vuotta. Vastajista 88 % oli miehiä.

Opiskelijoista 80 % ruokaili koulupäivän aikana opiskelijaruokalassa, mutta vain 30 % söi kaikkia aterianosia eli pääruokaa, salaattia, maitoa ja leipää (Korkiakangas 2010). 74 % tunsivat lautasmalli-idean ja sitä käytti hyväkseen lämpimän ruoan annostelussa 33 % sekä eväiden teossa 13 % vastaajista. Lounaan, päivällisen ja iltapalan syöminen oli opiskelijoilla säännöllisempää kuin Virkeänä ratissa – ammattikuljettajilla, mikä voi ennustaa kuljettajan ammatin tuovan haasteita ruokailun järjestämiselle. Sen sijaan muut elintavat, kuten tupakointi herättivät suurempaa huolta tulevien ammattikuljettajien terveydentilasta.

Ammattikuljettajan työkuulttuuri sisältää siis useita terveydelle haasteellisia tekijöitä (kuvio 2, s. 26), kuten vuorotyön riskejä ja miehille tyypillistä riskialtista terveystyötymistä. Syömiskäyttäytymisen alueeseen sisällytettynä työ on kuitenkin teoriassa vain yksi syömiskäyttäytymiseen vaikuttava osatekijä (vrt. kuvio 1, s. 16). Mutta sulautuvatko eri tekijät, kuten työ ja sosiaalisuus, käytännössä toisiinsa?



Kuvio 2. Ammattikuljettajan työkuultuurissa on useita terveydelle haasteellisia tekijöitä.

### 3 Tutkimuksen tavoitteet

Tämän laadullisen pro gradu – tutkimuksen tavoitteena oli kuvata nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksista sekä niihin vaikuttavista tekijöistä ja tätä kautta ymmärtää syömiskäyttäytymisen monimuotoisuutta. Tavoitteena oli havaita näkemyksistä erityisesti sosiaalisia, kulttuurisia, kuten työ ja toimintaympäristö sekä maskuliinisia tekijöitä.

Tutkimuskysymykset ovat:

1. Millaisia ovat nuorten ammattikuljettajien näkemykset omista ruokatottumuksistaan?
2. Millaisia ovat kuljettajien näkemykset ruokatottumuksiensa muutosvaiheista?
3. Millaisia käsityksiä kuljettajilla on ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä ja miten ne vaikuttavat heidän ruokavalintoihinsa?
4. Millaisia ovat kuljettajien näkemykset oman toimintaympäristön vaikutuksista ruokatottumuksiinsa?
5. Millaisia ajatuksia kuljettajilla on käsitteestä ”äijäruoka”?

Laadullinen tutkimus ei ole tavanomaista kliinisessä ravitsemustieteessä, ja täten tämä tutkimus lainaa käytäntöjä hoitotieteestä, jossa laadullinen tutkimus on yleistä. Tutkimus tehdään Työterveyslaitoksen Virkeänä ratissa – sekä Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa – hankkeiden hyväksi.

## 4 Aineisto ja menetelmät

### 4.1 Osallistujat

Tutkimukseen osallistui kahdeksan ammattikuljettajaa kolmesta eri kuopiolaisesta kuljetusalan yrityksestä, ja ainoa osallistumiskriteeri oli, että kuljettajien tuli olla 20–30 –vuotiaita. Halusin tutkimukseen nuoria ammattikuljettajia, sillä heidän kokemukset ruokatottumuksien muutoksista ovat vielä lähimenneisyydessä ja työn vaikutukset ruokatottumuksiin voivat tulla selkeämmin esiin kuin vanhemmilla kuljettajilla, joilla samat syömisrutiinit ovat voineet olla vuosia. Oletin nuorten myös tuovan uutta tietoa vallitsevasta tai ei-vallitsevasta äijäkulttuurista ammattikuljettajien keskuudessa. Lisäksi nuorten ammattikuljettajien ruokatottumuksista on tehty vähän tutkimuksia.

Tutkimukseen osallistujat hain yhdessä Työterveyslaitoksen kanssa ottamalla suoraan yhteyttä kuopiolaisiin kuljetusalan yrityksiin sähköpostin välityksellä (liite 1). Tämä toteutettiin tammikuussa 2010. Kun yritykset ilmaisivat kiinnostuksensa, he lähettivät minulle listan ikäryhmään sopivista ammattikuljettajistaan. Tämän jälkeen soitin kuljettajille henkilökohtaisesti, olisivatko he olleet kiinnostuneita osallistumaan tutkimukseeni. Tavoitin 17 ammattikuljettajaa ja 11 heistä ilmaisi kiinnostuksensa, joiden kanssa sovin henkilökohtaisen haastattelun. Kaksi heistä jäi tulematta haastatteluun ilmoittamatta ja yksi ilmoitti peruvansa. Tutkimukseen lopulta osallistuneista kahdeksasta ammattikuljettajasta (Ak1, Ak3, Ak5, Ak6, Ak7, Ak8, Ak10, Ak11) yksi oli Savon Kuljetus Oy:sta, kaksi Kaukokiidoilta ja viisi Suomen Kiitoautot Oy:sta. Yrityksien päätoimialana on tavarankuljetus. Kolme ammattikuljettajista oli suorittanut varsinaisen kuljetusalan perustutkinnon, loput olivat suorittaneet tutkintoja eri aloilta ja suurin osa heistä oli ajanut CE-kortin eli yhdistelmäajoneuvon kuljetukseen oikeuttavan kortin armeijassa. Kuljettajien keski-ikä oli 25 vuotta, nuorin 21-vuotias ja vanhin 29-vuotias. Kokemusta kuljetusalalta nuoresta iästä huolimatta heillä oli 3-9 vuotta.

## 4.2 Aineiston keruu

Sovin jokaisen kuljettajan kanssa henkilökohtaisesti tapaamisen Itä-Suomen yliopistolla teemahaastattelua varten. Tein haastattelut helmi-maaliskuun 2010 aikana. Lähetin osallistujille etukäteen tietoa haastattelussa olevista teemoista. Teemojen oli tarkoitus herättää osallistujissa pohdiskelua jo ennen haastattelua, jotta itse haastattelussa päästäisiin syvemmälle pintapuolisen keskustelun sijaan. Tallensin haastattelut digitaalisella nauhurilla ja ne kestivät keskimäärin 45 minuuttia. Ennen haastattelun alkua osallistujat täyttivät suostumuslomakkeen (liite 2), jossa kuvattiin tutkimuksen sisältö ja tavoitteet. Allekirjoittamalla lomakkeen osallistujat antoivat suostumuksensa haastattelun nauhoitukseen sekä puheen suoraan siteeraukseen tutkimuksessa heidän henkilöllisyytensä kuitenkin paljastumatta.

Suoritin haastattelut teemahaastatteluna, jota kutsutaan myös puolistrukturoiduksi haastatteluksi (Hirsjärvi & Hurme 2000). Haastattelun runkona toimivat avoimet kysymykset (liite 3), jotta osallistujien omat pohdinnat ja ajatukset pääsivät esille. Tavoitteena oli kuitenkin pysyä haluttujen teemojen tai tutkimuskysymysten ympärillä. Tarkentavat kysymykset olivat apuvälineenä, jos osallistujalla ei herännyt ajatuksia avoimista kysymyksistä. Tavoitteena oli saada osallistujilta näkemyksiä seuraaviin teemoihin: omat ruokatottumukset; ruokatottumuksien muutokset eri elämänvaiheissa; ruoan, terveyden ja työkyvyn väliset yhteydet; oman toimintaympäristön vaikutukset ruokatottumuksiin; ”äijäruoka” sekä ”miehisuus”. Esimerkiksi tutkimuskysymykseen 1 hain näkemyksiä seuraavilla avoimilla haastattelukysymyksillä: ”Kertoisitko minulle vähän omista ruokatottumuksistasi? Kuinka mielestäsi syöt?” ja ”Oletko pyrkinyt muuttamaan ruokatottumuksiasi tarkoituksellisesti? Jos olet, niin miksi ja millä tavalla?”.

## 4.3 Aineiston käsittely ja analyysi

Litteroin eli kirjoitin puhtaaksi haastattelut kevään 2010 aikana. Tein litteroinnin sanatarkasti sisällyttäen myös äännähdykset kuten naurahdukset. Tarpeen mukaan kirjasin ylös myös äänensävyjä, jos koin ne oleellisiksi tekstin luonteen ymmärtämisen kannalta. Merkitsin sekä äännähdykset että äänensävyt sulkujen avulla. Käsittelin

litteroinnit analyysia varten helpommin luettavaan muotoon poistaen edellä mainitut tarkennukset sekä usein puheessa esiintyvät toistot ja täytesanat, kuten ”niinku”, ”että” ja ”tuota”. Säilytin alkuperäiset litteroinnit omalla tietokoneella, johon muilla ei ole pääsyä.

Analysoin haastattelut induktiivisella eli aineistolähtöisellä sisällönanalyysillä, ja sen apuna käytin Atlas.ti 6-ohjelmistoa. Sisällönanalyysillä oli tarkoitus saada aikaan tiivistetty ja yleisessä muodossa oleva kuvaus tutkittavasta ilmiöstä (Tanskanen 1999). Aineistolähtöisessä sisällönanalyysissä ensimmäinen vaihe oli pelkistäminen, mikä tarkoittaa, että kysyin aineistolta tutkimuskysymyksen mukaisia kysymyksiä (Latvala & Vanhanen-Nuutinen 2003; Tanskanen 1999). Tässä tutkimuksessa lähtökohtana olivat ammattikuljettajien haastatteluissa esiintyneet alkuperäisilmaukset. Kirjasin pelkistetyt ilmaukset aineiston termein. Pelkistämisen jälkeen ryhmittelin aineiston ilmauksien yhtäläisyyksien perusteella. Samaa tarkoittavat ilmaisut yhdistin samaan alakategoriaan ja annoin sille sen sisältöä kuvaavan nimen. Aineistolähtöisen sisällönanalyysin kolmas vaihe oli abstrahointi, jossa samansisältöiset alakategoriat yhdistin yläkategorioiksi (Latvala & Vanhanen-Nuutinen 2003; Tanskanen 1999). Yläkategoriat voivat olla uusia tai jo ennestään tuttuja käsitteitä, jotka kuvaavat tutkittavaa ilmiötä. Liitteessä 4 on esitetty esimerkki tämän tutkimuksen aineistolähtöisestä prosessista tutkimuskysymyksen ”Millaisia ovat kuljettajien näkemykset ruokatottumuksiensa muutoksista eri elämänvaiheissa?” osalta.

## 5 Tutkimustulokset

### 5.1 Ammattikuljettajien näkemykset omista ruokatottumuksista

Ammattikuljettajat kuvasivat millaisena he omia ruokatottumuksiaan pitivät sekä mitkä tekijät niihin vaikuttivat (kuvio 3, s. 38). Omia ruokatottumuksia pidettiin pääosin huonoina tai tyydyttävinä, mutta muutostarvetta vielä pohdittiin. Tottumusten huonoutta perusteltiin ruokailun epäsäännöllisyydellä, ruoan pikaruokavoittoisuudella ja rasvaisuudella, joka erään kuljettajan mielestä on ”[kuljetus]alan vitsaus” (Ak10).

Epäsäännöllisyyden koettiin aiheuttavan ylensyömistä. *”Monesti tietysti menee silleen, että saattaa että aamulla juopi kahvia, pari leipää syöpi ja illalla tulee kottiin eikä oo syöny siinä päivällä mittään niin sittenhän sitä tulee syötyä vähän liikaaki.”* (Ak1)

*”Ihanhan sitä niinku mielellään söis paljon terveellisemmin ja silleen säännöllisesti että se ei sitte oo se yks ruokailu ja sillä täytetään se vatsa ja sitte ollaan ähkyssä vähän aikaa.”* (Ak6).

Eräs ammattikuljettajista oli huolissaan terveydestään ruokailun epäsäännöllisyyden vuoksi ja pohti alan vaihtoa. *”Ja semmone säännöllinen ruokailurytmi. Et nykyssä työssä sehän on mahottomuus. Se on myös yks asia että minkä takia alkaa olla vähän niinku työn, alan vaihto paikallaan.”* (Ak8).

Pikaruoan sen sijaan koettiin olevan lähinnä hetkellinen helpotus nälkään ja aiheuttavan usein väsymystä. *”Ne on vähän nää hampurilaisateriat ja nämä niin eihän niillä nyt oikee näläkä lähe. Vähä siirtyy ehkä.”* (Ak11)

*”No eihän se [pikaruoka] oo ku hetkellistä energiaa vain. Ku ei siitä tuu ees täyden olo.”* (Ak7)

*”Siis siinähän käy nyt silleesti, että heti tulee semmonen täys olo, mut sitte se alkaa niinku painamaan, etä vähä aikaa jaksaa, mut sitte on semmonen niinku että hohhoijaa.”* (Ak8).

Osa kuljettajista ei kuitenkaan nähnyt huonojen ruokatottumusten olevan ongelma ja he kuvailivat elimistön tottuneen niihin. Tällöin ne koettiin tyydyttävinä. *”Sitteki saapi olla aika pitkään syömättä tai sitte tehdä jottain tosi kuluttavaa, että ei se hirveen äkkiä tule kuitenkaan semmonen olo [iso nälkä].” (Ak3)*

Ruoan epäterveellisyys nähtiin osittain liittyvän lihavuuteen: jos ruoka ei ollut lihottanut, huoli omasta terveydestä oli vähäisempää. *”Ihan hyvinhän tässä nyt vielä kuitenkin on, ei nyt hirveeksi possukskaa oo vielä kasvanu.” (Ak11).*

Osa ammattikuljettajista oli harrastanut tai harrastaa edelleen liikuntaa. Liikunnan koettiin kompensoivan huonoja ruokatottumuksia. *”...ehkä se [liikunta] nyt sitten vähän tasapainottaa niitä huonoja tottumuksia sitten.” (Ak3).*

*”Vähän ehkä silläki antaa itellensä anteeksi sitä ruokailua, että kuitenkin käyn sitte liikuntaa harrastamassa ni sillä nyt ei ehkä oo hirveesti väliä, että koha nyt jottai syö sitte.” (Ak6).*

Myös vitamiinilisien käyttö tai muuten vitamiinien riittävään saantiin huomion kiinnittäminen nähtiin täydentävän muuten tyydyttävää ruokavaliota. *”Kyllä mää sitten käytän niitä semmosia vitamiinimehuja, mistä sais jotain vitamiineja. Ja sitte D-vitamiinia syön ja sitten syön, mitähän ne on ne toiset, en oikeen tiiäkään mitä ne nyt, jotain vitamiineja.” (Ak11).*

Ammattikuljettajat kuvailivat ruokatottumuksiaan myös siitä näkökulmasta, mitkä siihen vaikuttivat. Sen hetkisessä elämäntilanteessa olevat tekijät, kuten ammattikuljettajan työ ja sosiaaliset suhteet vaikuttivat ruokatottumuksiin. Ammattikuljettajan työn erityispiirteet, kuten epäsäännölliset työajat, pitkät työpäivät, ajoreittien pituus, työn itsenäisyys sekä jossain määrin ajoaikalaki kuvattiin ruokatottumuksia ohjaavina tekijöinä.

Erityisesti vuorotyön epäsäännöllisyys sekä epävarmat työajat ja ajoreitit selittivät kuljettajien näkemyksien mukaan osaltaan huonoiksi koettuja tottumuksia. *”No epäinhimilliset töihin menoajat ja just se niinku arvaamattomuus, että ku ei voi tietää*



*että mihin menee ja sitten on hankala suunnitella se päivä ku on ihan tuntemattomat paikat, tavaramäärät vaihtelee hirveesti, mitä pitäis keritä jakamaan ja ni se on ehkä se suurin ongelma siinä [ruokatottumuksissa].” (Ak8).*

*”Sitte ku ne saattaa vielä silleen että joo no parin tunnin päästä syön kotona, että en kehtaa nyt syyä mut silti se saattaa venyä se päivä siinä vielä monta tuntia pitemmäks. Joka päivä on erilainen niin se on vähän hankalaa sitten aina suunnitellakki et tietää jossain jonku huoltoaseman et no käy siinä sitten syömässä, mut sitte ku jou’utki kiertään eri kautta, et ajakaan siitä ohi.” (Ak5)*

Ruokailun koettiin onnistuvan paremmin, jos ajoi pitkää matkaa ja tuttua reittiä kuin että ajoi kaupungin sisällä. Ruokailun suunnittelu koettiin tällöin tärkeämmäksi. *”Ylleensä mä teen silleen, et ku illalla lähen reissuun niin mä teen silloin päivällä ruuan ja syön silloin sen. Sit ku ajan niin saatan syyä jotain sämpylää tai sit ihan joskus teen ite eväät mukaan ja sit Helsingissä syön ne loput taas sitten mitä on jääny päivästä jällelle. Et sitte ku tässä pyörii päivän, tässä lähellä, ni sitten ei just tuu silleen syötyä, ku aina aattelee, et ’no syönpähän sit ku meen kotia, että en kehtaa nyt syyä’. Ja sitte jos ajelee just noita peräkyliä niin siellä ei oo oikein huoltoasemia, eikä mitään.” (Ak5)*

Asia nähtiin myös päinvastoin: kaupungissa oma terminaali koettiin hyvänä taukopaikkana, kun taas pidemmällä matkalla kiire meni ruokailun edelle. Näkemuseroon vaikutti se, majoittuiko kuljettaja reissun päällä vai menikö hän kotiin työpäivän päätteeksi. Jälkimmäinen koki enemmän kiirettä, sillä kotiin oli mukava päästä aikaisemmin. Tällöin työaikainen ruokailu jäi heikommaksi, ja kotiin mennessä tyydyttiin pikaruokaan. *”Se on ihan mukavaki syödä välillä silleen todella hyvin mut sit taas jos on kiire ja yheksän tuntia vaan kotona niin sit helposti otat vaan sen pizzan ja nakkat sen naamaan ja nukkumaan.” (Ak5)*

Eräs ammattikuljettajista kuvaili, kuinka hän sai kaupunkiajossa korvauksia ajetusta tavaramäärästä ja täten hän ei pitänyt ruokataukoja kannattavana. *”Kyllä työnantaja antas pittääki tauot, mutta se kannattavuus laskis niin paljon, että...” (Ak7).*

Ammattikuljettajan työn itsenäisyyden koettiin vaikuttavan ruokatottumuksiin. Sellaisen työyhteisön puuttuminen, jossa pidetään yhteinen ruokatauko, nähtiin jossain määrin

vähentävän työaikaista ruokailua. Ruokailun toteutus on suurelta osin ”itsestä kiinni” (Ak11).

*”Aika omatoimisestihan sen kuitenkin ossaa kahtoo että millonka on se sopiva sauma, että ei kellekään juuri sanota sitte, että nyt sulla on ruokatauko, että se kuuluu niihin itsenäisiin puoliin sitte kuitenkin.” (Ak3)*

Nykyistä ammattikuljettajan työtä verrattiin myös entisiin töihin, joissa oli ollut itsestään selvää käydä syömässä, koska kaikki muutkin kävivät. *”...meillähän ei oo ruokatuntia ku jossain virastossa on, että sul on tunnin ruokatunti. Et helpommin tulis syötyä silleen, tai tiän itestäki, et varmasti tulis. Ku olin silloin kaupungilla vähän aikaa niin, siellä ku oli yhesttoist kahteentoista ruokatunti ja kaikki pysähty niin kyllä silloin tuli aina syötyä.” (Ak5)*

*”Mut sitte nyt ku se on itellä vastuu --- ni monesti sen ajattelee silleen et onpahan aikasemmin kotona, et teen [ruoan] sit kotona. Vähän tekee itelleen sen kiireen ja periaatteessa vaikka ne maksaski siitä [ruokatauosta], mut silti siinä on kotia se kiire aina. En tiä miks mutta. Kaikista helpoin on ottaa siitä ruokatunnist se pois. Et sillä tavalla se on vaikuttanu et se jää sit syömättä kokonaan.” (Ak5).*

Ajoaikalain antama mahdollisuus pitää 45 minuutin luvallinen tauko nähtiin positiivisena asiana ruokailun mutta negatiivisena oman päätäntävällän ja harkintakyvyn kannalta. Positiivista oli se, että se salli ruokatauon pitämisen kiireestä huolimatta ja kuljettaja pystyi sen pitämään hyvällä omallatunnolla. *”Kyllähän ne [ajojärjestelijät] yrittää [hoputtaa], mutta toisaalta sitte se on ihan lakisääteinen homma niin ei siitä voi mitään sanktioitakaan tulla --- kyllä sitä vaan saa käyä syömässä. Sen verran pitää pitääki omaa [puolta], että...” (Ak11).*

Mutta erityisesti öisin neljäkymmentäviisi minuuttia koettiin pitkäksi ajaksi pysähtyä syömään, koska muita ihmisiä on vähemmän liikenteessä ja ajaessa ollut hyvä vireystila laskee. *”Mut seki vaan siinä sitte että jos vaikka Helsinkiin ajas, ni ei väsyttä yhtään, sit meet siihen huoltoasemalle ja siellä ei oo ketään tarinakaveria eikä mitään ja sulla on ruokaa mukana silleen, että syöt siellä sitte nelkyt minuutti istut sen kahvikupin kans, katot sitä kahvikuppia, niin sit se vasta alkaaki väsyttää.” (Ak5).*

Eräs ammattikuljettaja näki ajoaikalaista seuranneen valvonnan lisääntymisen myös luottamusasiana ”---omasta mielestä oot niinku luottamuksen arvoinen”. (Ak5)

Työn ohella elämäntilannetekijöistä sosiaaliset suhteet, kuten yksin asuminen, kumppanin tai lasten läsnäolo, nähtiin toisena merkittävänä ruokatottumuksiin vaikuttavana tekijänä. Suurin osa ammattikuljettajista asui yksin, ja motivaatiota perusteelliseen ruoanlaittoon kotona ei ollut. ”Ne [ruokatottumukset] on huonot, et tietysti ku yksinnään assuu ja muuten niin ei ehkä hirveesti jaksa niinku alusta loppuun laittaakaan.” (Ak3).

Ruoanlaitto ainoastaan itselle nähtiin tylsänä, ”ku ite teet itelle hirmumäärän makaronilaatikkoo, ni sitä syö viikon, että ei se nyt hirmu hyvä juttu oo.” (Ak5).

”Mutta voihan sitä aina tehdä, monestiki tehny silleen, että edellispäivänä seuraavalle aamulle valamiiksi ruuat mutta...on siinä aina oma hommasa ja sitte ku yksin assuu niin sitä on aina liikaa sitä ruokaa sitte. Ja sitte jos oot kahen päivän reissulla ni, onhan se hyvä rueta syömään sitä sen jälkehen. Tosi hyvää.” (Ak10)

Osalla ammattikuljettajista oli kumppani, jonka kanssa ruokaa oli mukava tehdä yhdessä tai kumppani saattoi helpottaa ruoanlaittoa ja koko ruoan hyödyntämistä, kun sitä voitiin jakaa. ”Enemmän tulee ite tehtyä tässä porukalla, että ku se on helpompaa sitte kuitenkin kahelle hengelle tehdä --- minusta tuntuu että on pienentyny nuo pakkauskoot mutta itekseen ku asuin ja ei oo pakastinta ollu niin, se on sitte puolet leipäpaketista menee ihan hukkaan, että [ei] kerkiä syyä niitä.” (Ak8). Yhdessä myös herkuteltiin helpommin kuin yksin.

Eräällä ammattikuljettajista oli kaksi lasta, jotka olivat joka toinen viikonloppu hänen luonaan. Silloin ruoan monipuolisuuteen ja terveellisyyteen haluttiin panostaa enemmän. ”Sillä on paljon merkitystä että mitenkä sitte onku on lapset ja nämä, kyllähän sitä tulee syötyä paljo säännöllisemmin ja terveellisemmin sitten. Sitten aina aamupalaks tekee kaikkee hyvää ja mukava tehäki niitä sitte.” (Ak11). Sitten kun lapset eivät olleet isällään, niin ”kyllähän se aika poikamieselämää on, niin sitä käy paljon tuolla pizzoilla ja semmosilla ruuilla elää sitten” (Ak11).

Yksilölliset ominaisuudet, kuten esimerkiksi allergia, laktoosi-intoleranssi ja valikoiva luonne vaikuttivat joidenkin ammattikuljettajien ruokatottumuksiin. Niiden nähtiin kaventavan ruokavaliota. *”Minä oon ite kalalle allerginen ja...en nyt muista mitä kaikkee siitä piti saaha niitä hienoja terveellisiä juttuja, niin sitten oon kanaa yrittäny siihen.” (Ak3)*. Eräs ammattikuljettaja kuvaili, kuinka hän syö mielestään liian vähän, ja armeijassa hän *”rupes näyttämään vähän ihmiselleki sitte, että ei ollu niin hirveen laiha” (Ak6)*, kun ruokaa oli tarjolla säännöllisesti.

Vaikka kuljettajat näkivät ruokatottumuksensa pääosin huonoina tai tyydyttävinä, tieto terveellisestä ruoasta ja kokemukset sen positiivisista vaikutuksista esimerkiksi vireyteen kuitenkin vaikuttivat ajoittaisiin pyrkimyksiin muuttaa omia ruokatottumuksiaan. Esimerkiksi kokemukset pikaruoan väsyttävästä vaikutuksesta ja tietämys terveellisistä ruokavalinnoista aiheuttivat osalla kuljettajista pohdintoja muutostarpeesta: *”Mutta oon miettiny monesti, että pitäs syyä paljon terveellisemmin ja miettiny vähän sitäki, että miten pystys parantamaan sitä ommaa ruokailutottumustaan, mutta...se on aina vähä, sitä saa aina vaan mieltää, teot on jääny vähä vähhiin.” (Ak10)*.

Muutoksia kokeiltiin konkreettisestikin ja erityisesti vapaapäivinä se onnistui helpommin. *”Jos on vappaapäiviä tai on koulupäivä niin sitten tietysti koululla syyään, niin siitähän saapi aika hyvän, että tullee ne salaattit ja kaikki muut”.* (Ak3).

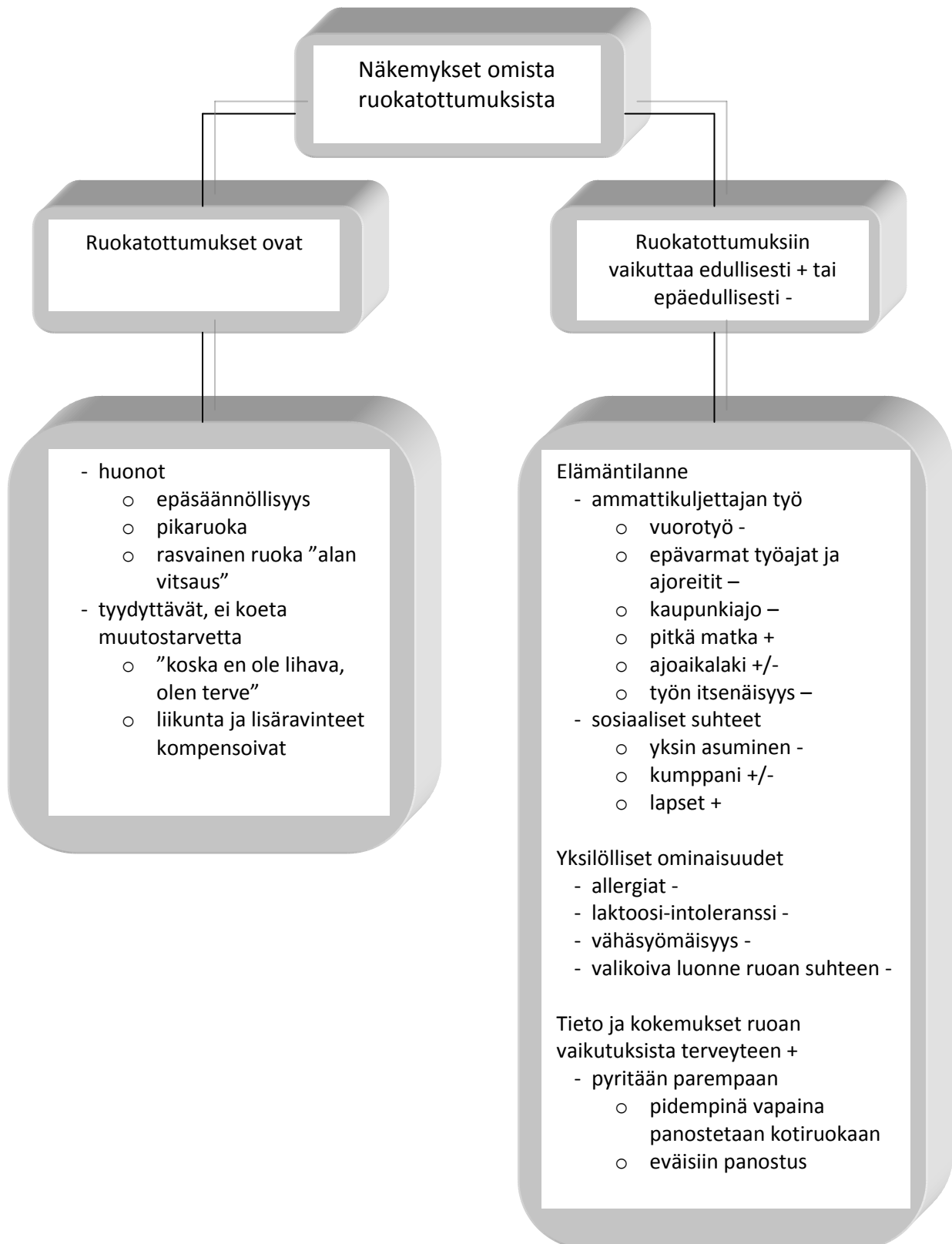
Kotiruoka nähtiin terveellisenä ja edullisenakin vaihtoehtona, mutta kaikki eivät luottaneet omiin ruoanlaittotaitoihin. *”...ku sekkii on vähättä ku peukalo keskellä kämmentä sen paistinpannun kanssa, että ei se oo ihan bravuurihomma, mutta joskus jolleki tarjonnun ruokia niin palauteki ollu vähä semmone, että parempi syyä tosiaan yksin ne ruoat.” (Ak3)*.

Eväät koettiin terveelliseksi vaihtoehdoksi ja osa kuljettajista harrastikin eväiden tekoa työpäivää varten kokien sen kuitenkin enemmän välttämättömänä pakkona kuin mukavana rutiinina. Osa koki eväiden säilytyksen ongelmana ja niiden nälän tyydyttävyyden riittämättömänä. *”Tietysti on nykyään paljon autoja, isoja autoja, missä on sitte kaikkia, on mikroja, pystyy lämmittämään ruokaa mutta itelläkää ku ei*

*semmosia vehkeitä oo ni, ei sitte oikeen pysty muutaku että leipää ja no tietysti hedelmiä pystys pitämään mukana, mutta ei niitä aina tule sitten otettua.” (Ak1).*

*”...ku ei oikeen pysty ku jotaki leipää ottamaan niin ei sitä silläkään sitte päivää jaksaa” (Ak1).*

Vaikka muutoksia pyrittiin tekemään, työn vaihtelevuuden koettiin kuitenkin useasti sotkevan hyviä muutoksen alkuja. *”Mut nää työt sotkee aina niin paljon, ku on vähän tämmönen tapoihin pinttyjä. Tai et ku johonki yhteen hommaan tottuu niin sit sitä kaipaa ja sit ku vaihtuu monesti työvuorot ni sit se taas unohtuu ja jää kokonaan se systeemi [alkanut muutos]. (Ak5)*



Kuvio 3. Nuorten ammattikuljettajien (n=8) näkemykset omista ruokatottumuksista ja niihin vaikuttavista tekijöistä.

## 5.2 Näkemykset ruokatottumusten muutosvaiheista

Näkemyksissä ruokatottumusten muutosvaiheista korostui kaksi selkeää tekijää: yhteisölliset tekijät, kuten armeija, opiskelupaikka ja työpaikka sekä perhetekijät, kuten äiti tai entinen tai nykyinen kumppani. Tekijät olivat vaikuttaneet ruokatottumuksiin pääosin positiivisesti, mutta myös negatiivisia kokemuksia pohdittiin (kuvio 4, s. 41). Kaikki tekijät liittyivät jollain tavalla siihen, kuinka ruokailusta oli tullut itsenäistä ja sitä ei toteutettu kovinkaan usein sosiaalisten kontekstien kautta. ”Yhteistä ruokatuntia” ei enää ollut ja sen nähtiin vaikuttavan negatiivisesti ruokatottumuksiin.

Useimmat ammattikuljettajat kuvasivat kuinka armeija piti hyvää huolta heidän ruokailustaan. Ruokailu armeijassa oli säännöllistä ja kuljettajat kokivat sen positiivisena asiana. *”Se on hyvä esimerkki että armeijassa ku siellä oli monta kertaa päivässä kuitenkin ne ruokailut, mut siitä huolimatta mulla siellä lähemmäs kaksikymmentä kiloa tippu paino.” (Ak8)*. Osa koki olevansa terveempi ja näyttävänsä terveemmältä armeijan ruokailun ansiosta, osa näki hyvän huolenpidon *”melkeen sitten vyötärölläki” (Ak3)*.

Opiskelun loppumisen nähtiin myös heikentävän ruokatottumuksia, *”kun ei ole niin sanottua pakollista ruokailua” (Ak10)*. Opiskeluruokalan ruoan koettiin olevan myös laadullisesti parempaa. Vastaavaa koettiin saavan kuitenkin muun muassa huoltoasemien buffeteista ja tätä perusteltiin hyvällä salaattitarjonnalla. Kotona salaattia tehtiin harvemmin. Eräs ammattikuljettaja mainitsi työpaikallaan olevan työpaikkaruokalan. Hän koki sen myönteisenä asiana silloin kun sitä pystyi hyödyntämään: *”tietysti siellähän on aina parempi käy ja on tuttuja.” (Ak3)*.

Työpaikan vaihtumisen ja erityisesti ammattikuljettajan työhön siirtymisen koettiin tuoneen haasteita ruokatottumuksille. Pitkät työpäivät, kiireen tuntu, työyhteisön puuttuminen muun muassa ovat muuttaneet ruokatottumuksia pikaruokamaisiksi, sillä niiden koetaan kuluttavan runsaasti voimavaroja vapaa-ajalta: *”ku ei yksinkertaisesti jaksa illalla, niin sehän se on”.* (Ak7).

*”No on ne [ruokatottumukset] muuttunu ku ennen ku tulin tänne kuleusalalle niin sillon tein kaikki ite, mittää valmista en ostanu. (Ak7).*

Osa kuitenkin koki ruoanlaittoon panostamisen myös asennekysymyksenä. *”Ei se ruoan tekeminen nyt niin älyttömän kauan kestä jos ei rupia mittään kaikenmaailman juttuja tekemään, mutta...sitten on se kehtaaminen ja sitte ku töistä tullessa ajat Mäkkärin ohi joka kerta niin kyllä se aika vaan ku tuosta saat kahessa minuutissa sen evvään mukkaan ja se on ennen ku oot kotona niin nä oot syöny sen ja voit rueta suoraan nukkumaan. Kyllä se vaan houkuttaa aika monesti.” (Ak10).*

Luonnollisena ruokatottumusten muutokseen vaikuttavana tekijänä nähtiin kotoa poismuuttaminen. Äiti oli huolehtinut ruoanlaitosta ja ruokailu koettiin säännöllisemmäksi ja *”tuli ihan hyvin syötyä” (Ak3).*

*”No siihen asti ku asuin mutsin kans niin söin joka aamu aamupuuron, mutta sitte ei yksinään sitä kehtaa rueta keittää.” (Ak5).*

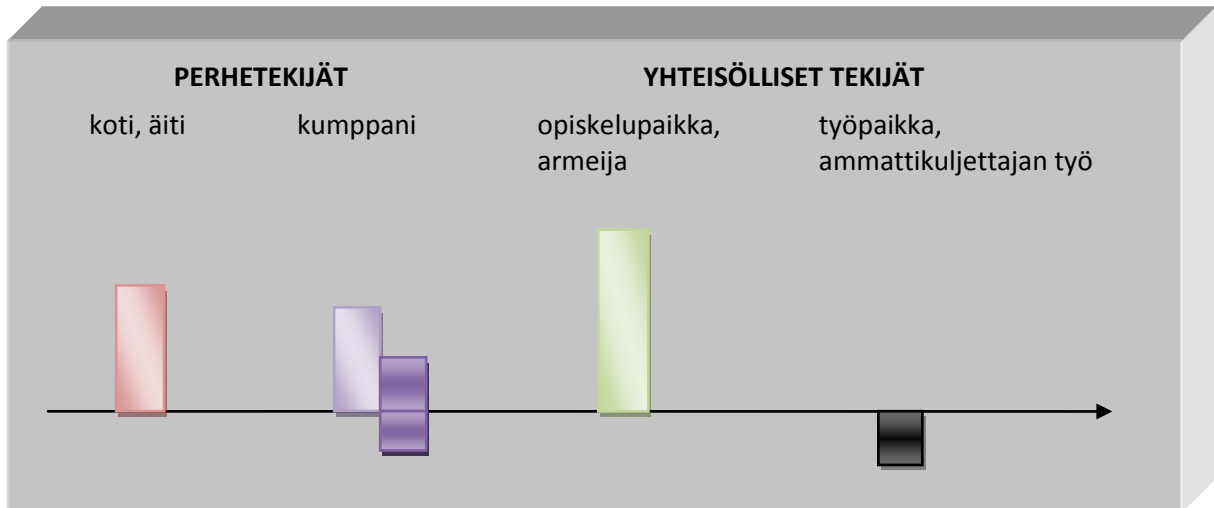
Nyt, kun ruokaa olisi pitänyt itse valmistaa raskaan työpäivän jälkeen tai aikaisin aamulla, nukkuminen meni usein sen edelle: *”...se nukkuminen jotenki tuntuu, et se menee niinku sen eelle, vaikka eihän se nyt sinällään menis ku varttitunti pitempään mut siis, kumminki sitä aattelee et saanpahan vartin pitempään nukkua.” (Ak5).*

*”...sitte ku unenlahjat on meikälaisellä kohtuuhyvät, että jos työvuorojen välissä on kakstoista tuntia vappaata niin ykstoista tuntia saatan siitä nukkua.” (Ak10).*

Myös nykyisen tai entisen kumppanin koettiin vaikuttaneen ruokatottumuksiin. Eräs ammattikuljettajista kuvasi kuinka tuli herkuteltua enemmän avovaimon kanssa kuin yksinään. Hän kuitenkin mainitsi kantavan itse vastuun syömisistään. Osa ammattikuljettajista kertoi kuinka entisen kumppanin kanssa tuli tehtyä enemmän kotiruokaa ja ruokailtua säännöllisemmin, mutta nyt ruoanlaittoon viitsi panostaa vähemmän, kun oli yksin. *”No totta kai sitä nyt säännöllisemmin söi. Ja ku oli sitä ruokaa ja kyllähän se tuli sitä oikeeta ruokaa, minun mielestä ainaki. Että itelle ei kehtaa hirveesti väsäätä pottuja sun muita, riisiä ja näitä.” (Ak11).*



*”Sillon oli semmonen hassu juttu, että joku tyttö tykkäs minusta niin assuin sen kanssa saman katon alla. Sillon tuli vähän silleen yhdessä tehtyä ruokaa sitten tai vähän samoihin aikoihin syyä.” (Ak10).*



Kuvio 4. Nuorten ammattikuljettajien (n=8) näkemyksiä ruokatottumusten muutosvaiheista. Mitä korkeampi palkki aikajanalla on, sitä positiivisemmin tekijän kuvattiin vaikuttaneen ruokatottumukseen.

### 5.3 Käsitukset ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä sekä niiden vaikutus ruokavalintoihin

Ammattikuljettajien käsitykset ruoan ja terveyden välisistä yhteyksistä jakautuivat kahteen kokonaisuuteen: tietoon ja kokemuksiin (kuvio 5, s. 45). Osa kuljettajista kuvasi ruoan ja terveyden välisien yhteyksien olevan itsestään selvää. He kertoivat, kuinka ruokaan ja terveyteen liittyvää tietoa oli käyty läpi lukiossa ja ammattikoulussa. Ammattikoulussa ravitsemustietoa oli ollut ravintola-alan koulutuksessa, jonka eräs ammattikuljettajista oli käynyt. Yksi lukion käyneistä ammattikuljettajista pohti, että onko hän jopa jollain tavalla etuoikeutettu tietämään näistä asioista, koska *”ku aatellaan sitte näitä joitaki työkavereita jotka ei oo oikeestaan, saattaa jopa peruskoulupohjaltaki ajaa rekkaa sitten. Niillä ei oo välttämättä tietoa, eikä haluakaan tietää.”*(Ak10). Mutta hän, kuten suurin osa ammattikuljettajista, oli sitä mieltä, että heidän ikäluokalleen ruokaan ja terveyteen liittyviä asioita on kuitenkin *”toitotettu”, ”ni kyllä se on tälle ikäryhmälle ehkä menny jo jakeluun vähäsen --- ehkä se on jopa hyvä, että on toitotettu sitä että se ruokailu vaikuttaa siihen terveyteen tulevaisuudessa, jos ei välttämättä huomenna näy, niin se voi näkkyö sitte kahenkytä vuojen päästä.”*(Ak10).

Niinkään mainoksista tai muualta ympäristöstä saatua tietoa ei pidetty luotettavana: *”Ei minua semmoset vaikuta. Se on ihan höpinätä kaikki semmonen touhu...”*(Ak1).

Vahvimman herätyksen ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä olivat aiheuttaneet omat henkilökohtaiset kokemukset. Kokemukset liittyivät suurelta osin ruoan vaikutuksiin konkreettisesti työkykyyn. *”...ylipäättään ku ite tekkee tuola ja touhuaa jottain, niin hiki valluu ja huomaa, että mitenkä huonoon kuntoon sitä on päästänyt ihtesä...”*(Ak1).

Raskaan ruoan koettiin aiheuttavan väsymystä: *”Se [ruokailu] riippuu hyvin paljon sit päivästäki et joskus käyn syömässä ihan kunnolla, mut sit ku taas mulla on ainaki se, että ku syö niin sit rupee väsyttään niin pirusti niin oikein taho uskaltaa syyäkään sitten.”* (Ak5). Väsymystä pyrittiin välttämään useimmiten siirtämällä syömistä lähemmäs työvuoron loppua. *”...ja se on vähä aina, että kyllä yleensä passailee silleen sen, että [jos] reissuki on, niin aikalaila loppuvaiheeseen sen syömisen. Ihan paras on*

*minun mielestä joku tunti ja kahta ennen ku sä tiität että työt rupee loppumaan, niin sit tulee ylleensä aina syötyä se, että jos sää syöt jo menomatkalla mahan täyteen niin kyllähän sitä vähän ihmeissään on sitte. Mieluummin silleen passailee.” (Ak11)*

Rasvaisen, mausteisen ja nopeasti syödyn ruoan vastaavasti koettiin aiheuttavan närästyksiä. Närästyksen kanssa yritettiin vain pärjätä: ”...mikkää närästys ei vaikuta siihen, että kipittääkö ne jalat, se vaan närästää ja sitte kipitetään”(Ak10). Osa ei kuitenkaan havainnut merkittäviä ruoan vaikutuksia olossaan ja pohti elimistön mahdollisesti tottuneen nykyisiin ruokatottumuksiin.

Myös ruoan pitkäaikaisia vaikutuksia terveyteen mainittiin: ”Että tuo rasvan määrä jos sitä ruetaan kahtomaan näistä ruuista niin varmaan ihan liian suuri ja tyyppinen vika [ammattikuljettajilla]. Kolesteroliarvothan on tällä alalla varmaan suurin vitsaus” (Ak10), ja tämä koettiin omallakin kohdalla: ”kyllä tais töihintulotarkastuksessa nyt sillo kolme vuotta sitten sanoa jottai että voisit vähän katella.” (Ak10).

Osa ammattikuljettajista kuvaili myös syömisen laiminlyönnin vaikutuksia oloon ja työkykyyn. Eräs ammattikuljettajista oli taipuvainen migreeniin ja pitkä väli syömisessä saattoi laukaista kohtauksen. ”Se syömättömyys vaikuttaa kyllä aika, minä oon itestäni huomannu, mulla tulee migreeni meleko heleposti kesäsin varsinkin, jos ei saa juua ja syyä, niin se aika äkkiä tulee migreeni ja sen jälkeeseen ei tosiaan sitte tehä hirveesti.” (Ak10).

Myös tavallista pääkipua koettiin epäsäännöllisen ateriarytmin vuoksi. ”...meleko varmasti oli justiin sen takia, ku oli aika huonosti kesällä jätti syömättäki, niinku ihan työpäivällä. Sitte illalla tuli kämpille ja söi, niin rupes pää olemaan tosi kippee, päänsärkyjä tuli, niin tuntu että nyt ei kyllä pysty lähtemään yhtään minnekään.” (Ak6). Osa koki keskittymisen herpaantumista ja kärtyisyyttä. ”No kyllä se vaikuttaa silleen, että keskittyminen rupee herpaantumaan ja päähän koskee ja sitten ei oikein jaksa keskittyä ja sitte ajatukset harhailee ja tulee helpommin virheitä.” (Ak8). Näiden kokemusten jälkeen eväiden on koettu olevan tarpeellinen apu tien päällä.

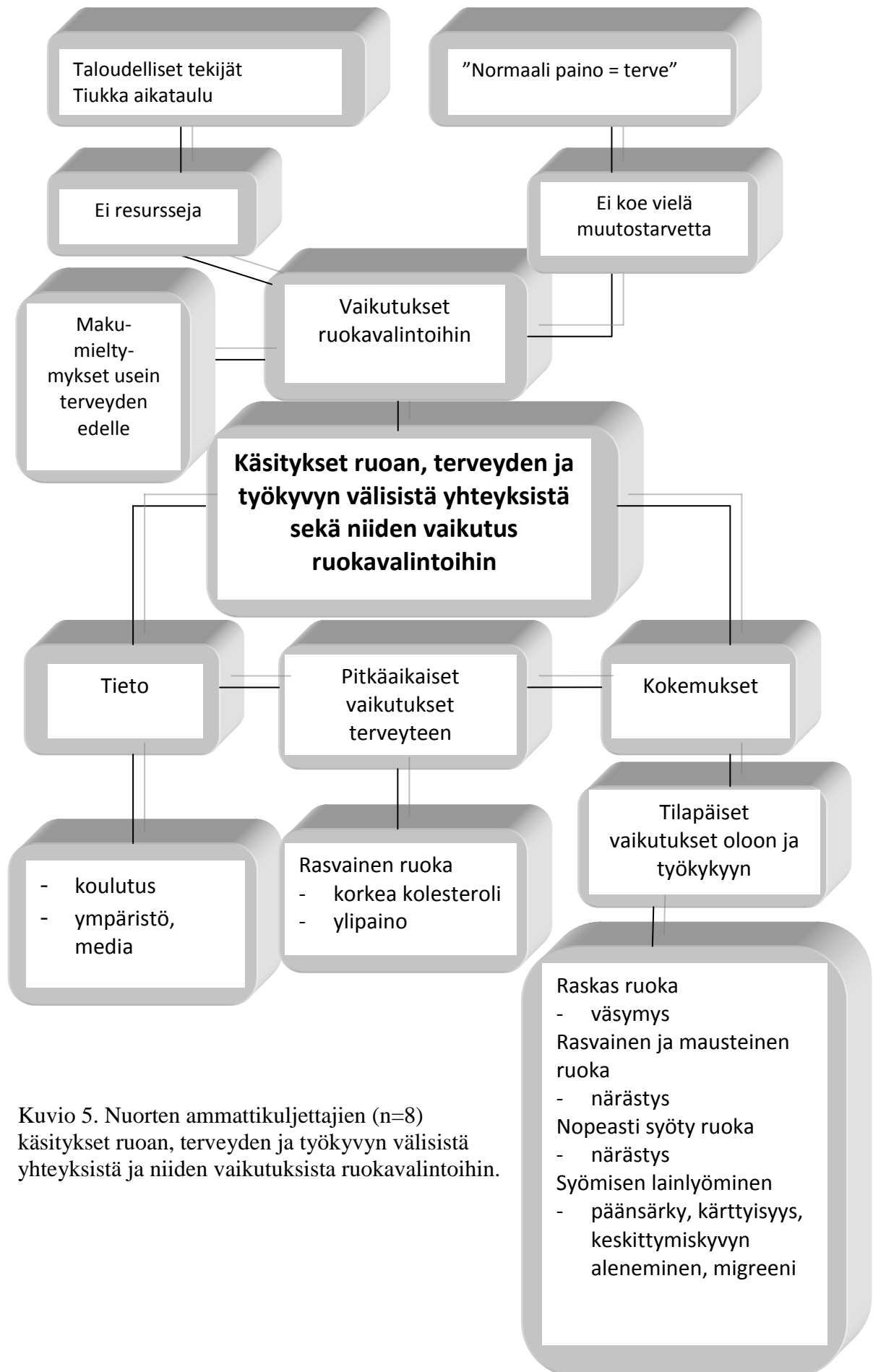
Vaikka tietoa ja kokemuksia ruoan vaikutuksista terveyteen ja työkykyyn oli, terveydelliset tekijät eivät olleet ensisijaisia ruokaa valitessa. Tiukan aikataulun puitteissa tärkeintä oli saada jotain syötyä ja aterian hinnallakin oli merkitystä.

*”Sitte siinä tulee vähän seki, että ku minun mielestä se nyt on aika kalliski se huoltoaseman lounaski vaikka siihen jonkun alennuksen sais niin sitten sitä tulee semmonen mielikuva, että nyt tämä on niin kallista ollu, niin nyt pittää syyäki paljon enemmän. ---Sillä sitä tulee kans useammin kahtottua, että mikä nyt on vähä edullisempaa ja halvempaa, ni saattaa just olla että joku hampurilaisateria onki halvempi sitte ja se tulee valittua sitte senki takia.” (Ak6).*

Ja vaikka resursseja olikin, makumieltymykset menivät usein terveydellisten tekijöiden edelle, kunhan pidettiin huolta, ettei se ei ollut jokapäiväistä. *”No siis kieltämättä kyllähän ne [pikaruoka] hyvälle monesti maistuu, vaikka ne ei millään tavalla oo terveellisiä ja se on vaan semmonen rasvapommi minkä syöt ja sitte vähä aikaa on helppo olo, mut...kyllähän nyt välillä pitää semmostaki minun mielestä evästä, mutta ei se minusta kuulu siihen taas jokapäiväiseen että en ees halua sitten oikeesti, mutta se on helppo ja nopee siinä päivän mittaan, et jos on kiire aika taulu.” (Ak8).*

Osa ammattikuljettajista oli sitä mieltä, että niin kauan kun ei ollut ylipainoa, tarvetta ruokavalion muutoksille ei ollut. Näitä ammattikuljettajia yhdisti myös se, etteivät he myöskään kokeneet syödyllä ruoalla olevan merkittäviä vaikutuksia oloon ja työkykyyn.

*”Katotaan nyt mikä lopputulos on tällä elämäntyylillä.” (Ak11).*



Kuvio 5. Nuorten ammattikuljettajien (n=8) käsitykset ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä ja niiden vaikutuksista ruokavalintoihin.

## 5.4 Näkemykset oman toimintaympäristön vaikutuksista ruokatottumuksiin

Kuljettajat kuvailivat omassa toimintaympäristössä ruokatottumuksiin vaikuttavia tekijöitä ammattikuljettajan roolissa (kuvio 6, s. 49). Ne liittyivät ensinnäkin taloudellisiin tekijöihin. Rahan käyttöön liittyviä asenteita tuli esille jo aikaisemmin käsiteltäessä ruoan, terveyden ja työkyvyn välisiä yhteyksiä ja niiden vaikutuksia ruokavalintoihin. Terveydelliset tekijät jäivät usein taloudellisten tekijöiden varjoon: *”Niin sillä sitä tulee sitte kans useammin kahtottua silleen että mikä nyt on vähä edullisempaa halvempaa ni, saattaa just olla että joku hampurilaisateria onki halavempi sitte ja se tulee valittua sitte senki takia.” (Ak6).*

Kyse ei välttämättä ollut aina siitä, että ei ollut rahaa, vaan siitä mihin sitä raski käyttää. Buffet-aterioista pidettiin, mutta vuorokaudenajasta riippuen aina niitä ei ollut saatavilla. Tarjolla oli tällöin joko ateria listalta tai esimerkiksi sämpylää. *”Minä en tykkää niistä silleen, varsinki yöaikaan. Ni...öö...joko ne maksaa ihan törkeesti ne ruuat tai sit siellä ei oo oikeesti valita ku joku sämpylä tai joku.” (Ak11).*

Kalliimpaa lista-ateriaa ei nähty sen laadukkaampana kuin halvempaa hampurilaisateriaa: *”Se on vähän keskeltä jäässä vieläki se pihvi. Ne on vähän semmosia että...ei oikeen maistu nekään ja sit ne vielä huutaa sillä jonku kakstoist euroo niin.” (Ak5).*

*”Semmosta järkevää [ruokaa] ku on. Mut se on kyllä nuissa että on noussu ihan hirveästi nuo ruokien hinnat nuissa paikoissa, se minua niinku ärsyttää silleen. ---että ei nyt ihan kehtaa viittätoista eurookaan rueta siihen ruokaan tunkemaan et ennemmin sää syöt sen seittemän euron hampurilaisaterian sitte.” (Ak11).*

Osa kuljettajista koki, että halvemmaksi tuli syödä kotona ja saattoivat siirtää syömistä siihen asti kun työvuoro loppuu. *”Toisaalta sitte aina mieltii rahanki kannalta sitä että maksanko nyt tässä seittemän euroo siitä että mä syön vai ootanko kaks tuntia ja meen kotiin syömään.” (Ak5).* Ruoanlaittoon oltiin siis valmis panostamaan, jos sillä säästettiin rahaa. *”Siinä on kumminki sitte --- ku tuut aamuyöllä reissusta ja oot kotona niin siinä sit heräilee silleen monta tuntia ennen ku alkaa työt niin siinä monesti tulee*

*tehtyä ruokaa ja et saa sitte taas mukaan ni kyl se on vähän rahakysymyksen silleen. Huomattavasti halvemmaks tulee se, että ku teet niinku safkan ja syöt siitä kaks kolme kertaa.” (Ak5).*

Toinen tekijä, minkä kuljettajat kokivat omassa toimintaympäristössä vaikuttavan ruokatottumuksiin, oli tarjonta. Ruokapaikkojen ateriatarjonta nähtiin sekä positiivisena että negatiivisena heidän ruokatottumustensa kannalta. Osa kuljettajista oli sitä mieltä, että huolimatta siitä, että heidän ammattinsa erityispiirteet vaikeuttavat usein ruokailun järjestämistä ja ruokavalinnat kallistuvat nopeasti valmistettavaan ja syötävään ateriaan eli epäterveelliseen pikaruokaan, työaikana syöminen oli monipuolisempaa kuin kotona. Kotona syötiin vain niin sanottu pääateria kun ruokapaikoissa oli usein sen lisäksi tarjolla erilaisia salaatteja ja leipää. *”Töissä syön ehkä niin sanotusti paremmin ja monipuolisemmin ku kotona. Koska ei tuu tehtyä kaikenmaailman salaatteja ja seisovasta pöyästä saa kaikki salaatit, alakuruuat, jäläkuruuat, kaikki ja kotona tulee tehtyä vaan se niin sanottu pääruoka siihen ja syö sen.” (Ak10)*

Aina kuitenkin hyvän buffet-aterian eteen ei ollut mahdollisuuksia. Ajoreitti saattoi olla sellainen, ettei *”kehittynyttä ruokapalvelutoimintaa” (Ak1)* ollut. Osa kuvaili kuinka rekalla ei pääse edes joka paikkaan: *”nuo huoltoasemat, eihän ne edes halua meitä mihinkään.” (Ak5)*. Rekkaparkkien tilalle on alettu joillakin huoltoasemilla tehdä henkilöauto- tai linja-autopaikkoja ja se koetaan syrjintänä: *”Niin mut kato se [rekka] vie niin paljon tilaa ja sitte loppujen lopuks mitä yks maksava asiakas tuo. Se on paljo parempi tehdä bussipysäkki siihen ni sitte ku tulee bussillinen niin siinä on kolkyt ostajaa.” (Ak5)*.

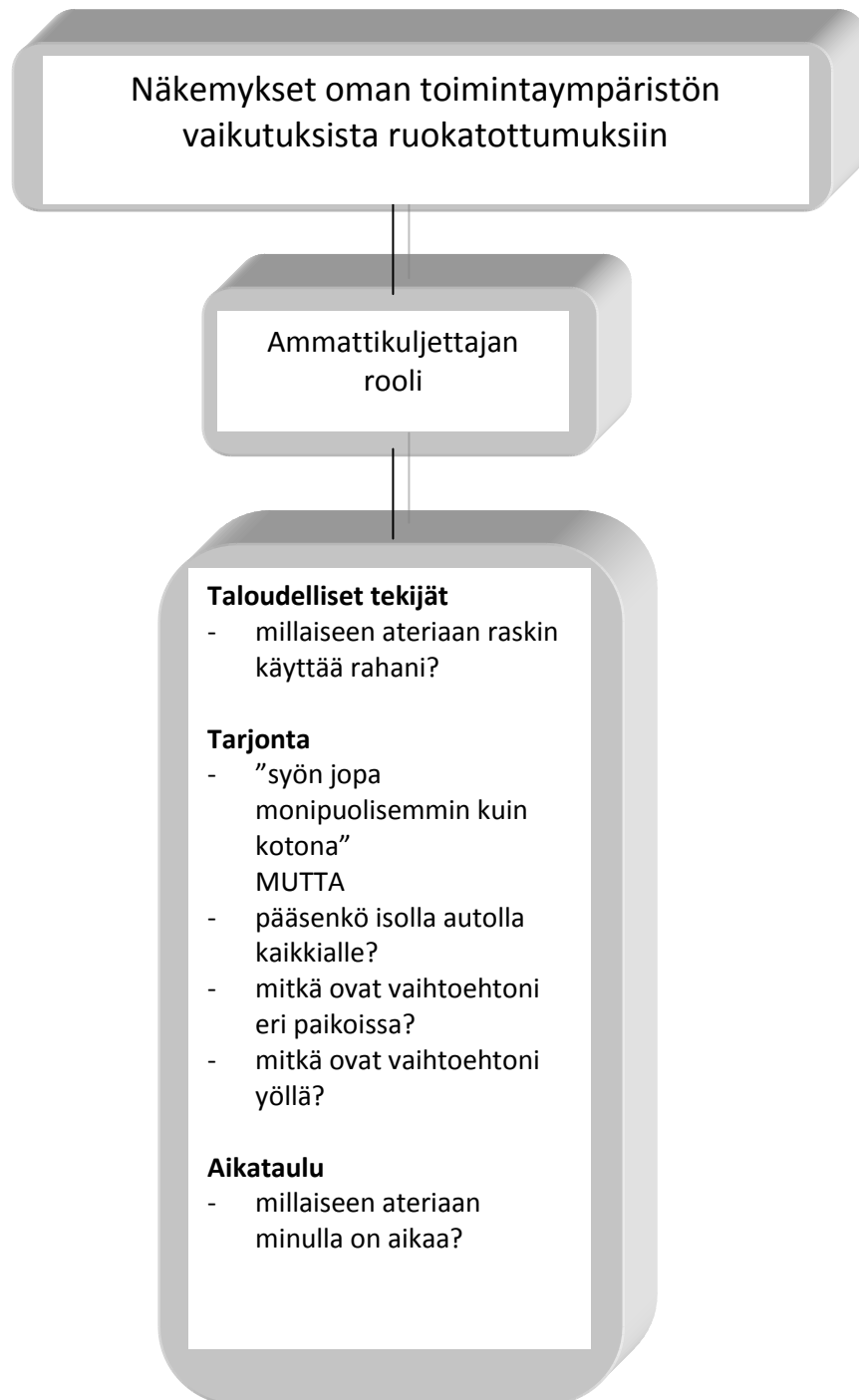
Yöaikaan tarjonnan koettiin olevan rajoittunutta, jolloin taas aikaa olisi enemmän, kun muita asiakkaita oli vähemmän. *”Ei todellakaan kyllä oikeestaan mistään ees saa silleen vielä mittään ruokaa ja sitte ei aamukuulta huvita mennä kyllä mittään hampurilaistakaan syömään ku kohta nukkumaan menossa. Niin sitä tulee sitte se kahvikuppi juotua ja sitte nukuttua ja sitte syötyä. Sitte taas eväät ja töihin.” (Ak6)*.

Harva paikka oli myöskään auki öisin. *”Koska aika rajoittuneisuutta on, jos aatellaan että tästä lähetään etelään niin siinä on pitkälti varmaan kolmekymmentä huoltoasemaa niin ei niistä oo ku viis, kuus läpi yön auki ku mennään yöllä”.* (Ak10).

Osalla kuljettajista oli hyviä kokemuksia huoltoasemista, jossa yöbuffet oli tarjolla ja sitä he käyttivät mielellään hyväksi. ”*Joissain paikoissa on ihan hyvä se yömenu, niin saa sitten niitä yökiusauksia tai –keittoja ja niitä, ni kyllähän semmosen ennemmin ottaa.*” (Ak11). Kaikki eivät olleet kuitenkaan yövalikoimiin tyytyväisiä, sillä buffettienkin laaduissa huomattiin suuria eroja jopa saman huoltoasemaketjun ruokapaikoissa. Kuljettajat kuitenkin ymmärsivät, että kävijöitä öisin on vähän, mikä vaikuttaa sekä ruokatarjontaan, että myös sen laatuun. ”*Et se on siinä mielessä huono että niitä ei oo yöaikaan, tietäähän sen ettei siinä oo kävijöitä, et sitten ne taas seisos siinä koko yön mut kyllä jos mä käyn silleen syömäs päivällä jossain huoltsikalla niin kyllä mä syön sen lounaan. Et saa kyllä niitä hampurilaisia ja muita syyä ihan tarpeeksi.*” (Ak5).

Kolmantena tekijänä omassa toimintaympäristössä, jonka nähtiin vaikuttavan ruokatottumuksiin, oli aikataulu. Suurin osa ammattikuljettajista sanoi valitsevansa buffet-aterian, jos sellainen oli tarjolla ja siihen oli aikaa. Aina aikaa ei kuitenkaan ollut ja jouduttiin tyytymään nopeampaan valintaan. ”*Minä veikkaan, että se on ihan ehkä vaan siitä, et se [pikaruoka] on nopee ja sitte seki että ku sinne jonneki huoltoasemaan meet lounasaikaan niin siellä on sitte kaikki muutki...normaali-ihmiset syömässä, siellä on hirvee jono sinne lounastiskille ja sitte alkaa takaraivossa kello käymään että kauankos mulla sitä aikaa tässä vielä oli. Ni sen takia valitaan siitä nopeesti kahvitiskiltä mitä saa.*” (Ak6).





Kuvio 6. Nuorten ammattikuljettajien (n=8) näkemykset omassa toimintaympäristössä olevien tekijöiden vaikutuksista ruokatottumuksiin.

## 5.5 Ajatukset käsitteestä ”äijäruoka”

Kuljettajien ajatukset ”äijäruoasta” jakautuivat miellelyhtymiin siitä, mitä se voisi olla sekä mielipiteisiin siitä, onko sellaista olemassa (kuvio 7, s. 53). Mielleyhtymät ”äijäruoasta” liittyivät selkeästi raskaaseen, rasvaiseen tai lihapitoiseen ruokaan.

*”Hmm. Se on lihapiirakkaa. Niin.” (Ak6)*

*”No siis periaatteessa grillisafkaa.” (Ak5)*

*”Jaa...jaa...no varmaan se on just sitä rasvasta sitten, että...jotku makkaraperunat tai kebab ranskalaisilla tai...emminä nyt oikeen ossaa sanoo.” (Ak3)*

*”Äijäruoka. ---No emminä tiää, kai se nyt on jotain pihviä, tommosta, on kai se nyt ihan... ’äijäruoka?’ ...Kunnon pihvi” (Ak11)*

*”Äijäruoka. Eiköhän ne oo näitä rahtiannoksia mitä tuolla on.” (Ak3)*

*”Äijäruoka...makkaraa ja kaljaa. Emminä tiää. Onhan niitä aina, just jollain [g]rilleillä näkkee ’äijäannos’ tai jottai tämmösiä.” (Ak10)*

*”Minusta se äijätouhu on mennyt vähän ohi, mut kyllähän perinteinen äijäruoka, niin sehän on just hyvin lihapitoinen ja joku kebabbiannos, reilusti lihaa.” (Ak8)*

Mielleyhtymistä seurasi kuitenkin mielipiteitä, onko äijäruokaa olemassa. Suurin osa ammattikuljettajista ei kokenut erottelevansa, mikä ruoka on ”äijämäistä” ja mikä ei.

*”Ei oo silleen tullu kategorisoitua koskaan.” (Ak3).*

*”...mitä se nyt on, joillekki se on pelkkää lihaa ja tällain, en minä oikeen tiää, ei mulle oo mittään äijäruokaa...en oikeen ossaa sanoa.” (Ak1).*

*”No en niinku koe, että joku on naisille, toine ruoka on miehille, mut sitte jos pitäs aatella, että mikä ois enemmän sitä tyyliä niin kai se ois sitte se rasvasempi...ruoka.” (Ak3).*

Eräs kuljettajista pohdiskeli, miksei tyypillinen ”rahtarin lautanen” voisi olla vaikka salaattivoittoinen, sillä se ei välttämättä väsyttäisi. *”Joka paikas mis on joku grilli tai joku tämmönen näin et siel on ”rahtariannos”, ni se on se kaikista isoin mis on kaikki everybodyt ja kaikki pihvit ja pekonit ja kaikki lyöty siihen sammaan ja se on sitte niinku ”rahtarin lautanen. ---Miksei se rahtarin lautanen vois olla just silleen, et siinä on kaikista eniten salaattia ja kaikkee semmosta että ei rupeis väsyttämään.” (Ak5)*

Perinteinen äijäruoka kuului kuitenkin kuljettajien satunnaiseen ruokavalioon, mutta eräälle kuljettajalle höyrymakkaratiskillä saattoi tulla vaivaantunut olo: *”...joskus tulee semmonen vähä tunne, että ’joo’, sitte ne kahtoo että mitä ne nuiita syö. Emmä tiiä.”(Ak11).* Hän näki perinteisen äijäruoan vain miesten ruokana. *”...ohan se nyt vähän rekkamiehen ruokaa semmosta. Ei niitä moni syö.”(Ak11).* Äijäruokakin nähtiin hyvänä vaihtoehtona, silloin kun siihen oli mahdollisuus lisätä kasviksia. *”Mutta ihan toimivia ne on ja niissäki salaattit tulee mukaan ja noin, ei ne pahoja oo.” (Ak11).*

Äijäruoasta puhuttaessa ammattikuljettajat nostivat esiin myös kasvikset useammassa eri merkityksessä. Ne joko eivät olleet äijäruokaa: *”No kyllähän viherpöperöt eri kyse sit.” (Ak7)* tai ne olivat kuin mitä tahansa muuta ruokaa, eli niihin suhtauduttiin neutraalisti miehisyiden näkökulmasta: *”Jotkut ei pysty salaattia, eikä vihreetä syömään, mutta...se on ihan haistapa\*\*a-hommaa se. ---Minun miehisydessä erroa yhtään, että jos minä nyt vähän muutaman tomaatin syön...” (Ak1).*

*”Ei se [miehisyys] silleen vaikuta että kahtooko nyt joku jos minä nyt otan tästä tätä salaattia vähän enemmänki --- että se on sitte taas minun asia ja se auttaa siihe että itehän minä sitte jaksan ja pärjään paremmin ku syön terveellisesti.” (Ak6)*

Joidenkin kuljettajien mielestä taas niiden syöminen vaati enemmän mieheltä luonnetta kuin esimerkiksi lihan syöminen. *”Mut minun mielestä se on silleesti, että kyllä minusta äijäruokaa on reilu salaattiannoski, että sehän se on vasta äijä äijä, joka pystyy semmosen...” (Ak8)*

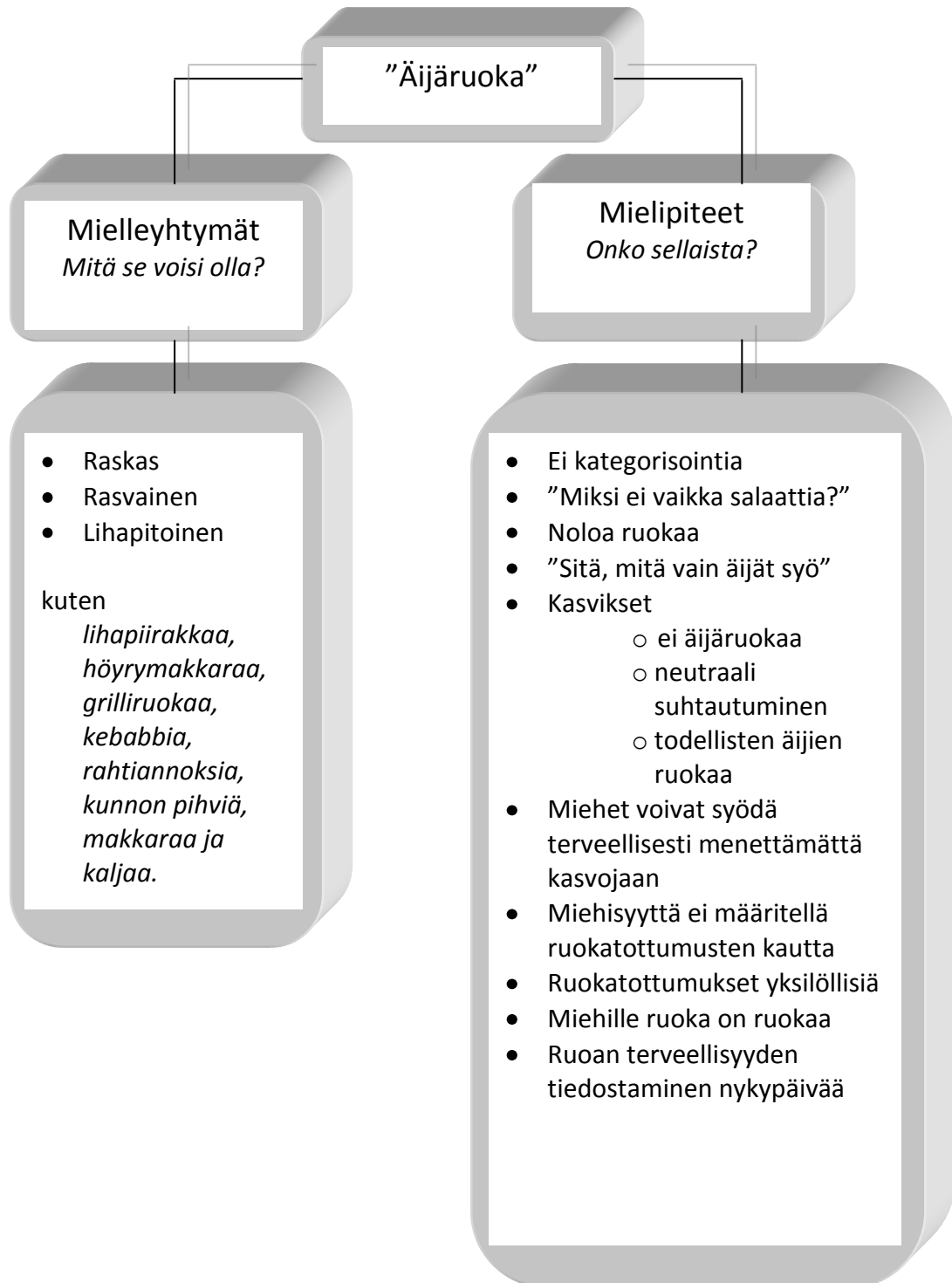
*”...no just nytki ku oltiin siellä laivalla, niin siinä oli sitten sitä porukkata jotain, niin pojathan nyt ei ollu sinne salaattipöytään [menneet], niin minunhan piti lähteä keräilemään kaikkea sieltä niin sitte joku tuumas siinä, että ’vaatii vähän kynnystä että tuommosethi äijät tulloo salaattipöytään’ ’No jooo!’ Minusta se on ihan hyvä.” (Ak11)*

Kaiken kaikkiaan ruokatottumuksia pidettiin kuitenkin yksilöllisinä ja kuljettajat eivät nähneet ruokaa miehisyuden määrittelijänä. Heidän mielestä miehille ruoka on vain ruokaa, eivätkä he stressaa ruokavalinnoista niin kuin naiset mahdollisesti. Myös miehet voivat ja saavat syödä terveellisesti, sillä *”kyllä jokkaine haluaa varmaan vähän ees kahtoa mitä syö”*. (Ak1).

Myös käsityksiä stereotyyppisestä rekkakuskista, joka on ylipainoinen ja syö vain grilliruokaa, haluttiin kumota. *”Koska kumminki jokainen ihminen on niin paljon erilainen, että mitä se tykkää syyä ja mitä ei tykkää, emminä tiää sitten oonko minä erikoinen va onko kaikki muut. Mutta ei minun mielestä oo silleen että ’vejetäänpä taas äijäannosta’”*. (Ak10).

*”Mun mielest ne on aika periaattees enempi henkilöst kiinni ku sukupuolesta.” (Ak5).*

Ruoan terveellisyyden tiedostaminen oli myös nuorille kuljettajille nykypäivää ja terveellisen ruoan nähtiin vaikuttavan pidemmällä tähtäimellä myös työkykyyn. *”Kyllä minusta tuntuu, että niitä [stereotyyppirekkakuskeja] alkaa olemaan nyt vähempi ku itseasias niitä terveellisesti syöjiä. Monestiki jos on enempi porukkaa jossain ABC:llä, missä aina näkee näit niin, monesti sit käyään kaupas et käyään jotain ostaan siihen matkalle niin monesti tulee ostettua jotain niit pikkuporkkanoita tai omenaa. Sit karkkia ostat tai suklaata niin sitte tulee vaan pahempi olo. Kyllä monet vanhemmatki kuskit itse asiassa ostaa, mikä oli mulleki loppujen lopuks aika yllätyski. Raavaita rekkakuskeja niin sit ne käy hakeen omenan ja banaanin sieltä. Mut sehän on vaan tosi hyvä juttu. Voi työikääki lisätä enemmän.” (Ak5).*



Kuvio 7. Nuorten ammattikuljettajien (n=8) ajatukset käsitteestä "äijäruoka".

## 6 Pohdinta

### 6.1 Tulosten tarkastelu

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli kuvata nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä ja tätä kautta ymmärtää syömiskäyttäytymisen monimuotoisuutta. Tavoitteena oli havaita näkemyksistä erityisesti sosiaalisia, kulttuurisia, kuten työ ja toimintaympäristö sekä maskuliinisia tekijöitä. Syömiskäyttäytymistä ja ruokatottumuksia ei voida selittää pelkästään yksilön makumieltymyksillä tai henkilökohtaisilla asenteilla ruokaa kohtaan (Roininen 2001; Eertmans ym. 2001). Muun muassa sosiaalisten ja kulttuuristen tekijöiden tiedetään aikaisemmista tutkimuksista vaikuttavan yksilön terveyskäyttäytymiseen ja ruokatottumuksiin (Bisogni ym. 2002; Bisogni ym. 2005; Burr 2007; Jastran ym. 2009). Erityisesti nykyinen työkuultuuri on merkittävä ruokatottumuksia muokkaava tekijä (Uusitalo ym. 1996; Raulio ym. 2007; Lemon ym. 2009). Miehillä sosio-kulttuurinen paine syntyy usein miehisyyden toteuttamisesta, joka ilmenee esimerkiksi ahkerana työntekona ja riskialttiina terveyskäyttäytymisenä (Hyssälä ym. 1995; Courtenay review 2000; Roos ym. 2001; Gough & Conner 2006; Mahalik ym. 2007; O’Kane ym. 2008; Näslindh-Ylispangar 2009; Mallyon ym. 2010).

Nuoret ammattikuljettajat näkivät ruokatottumuksensa huonoina tai tyydyttävinä, mitä perusteltiin ruokailun epäsäännöllisyydellä ja pikaruokavoittoisuudella. Tämä tukee aikaisempaa tietoa kuljettajien ruokatottumuksista (vrt. kuvioita 2 ja 3, s. 26 ja 38). Tieto ja kokemukset terveellisen ruoan positiivisista vaikutuksista työkykyyn ja terveyteen aiheuttivat nuorissa kuljettajissa pohdintoja muutostarpeesta, mutta tarvetta ei otettu vielä vakavasti. Tutkimus edelleen vahvisti runsaasti erityispiirteitä sisältävän työn vaikuttavan merkittävästi ruokatottumuksiin (vrt. kuvioita 1, 2 ja 3; s.16, 26 ja 38). Tutkimus lisäksi osoitti, että sosiaaliset tekijät edistävät ruokatottumuksia, kun vastaavasti ammattikuljettajan työn itsenäisyys huonontaa ruokatottumuksia. Toimintaympäristössä taloudellisten tekijöiden, tarjonnan ja aikataulun koettiin haastavan ruoan terveydellisiä tekijöitä. Nuoret ammattikuljettajat toivat uutta, poikkeavaa tietoa vallitsevaan käsitykseen alalla olevasta äijäkuulttuurista: äijäkin voi syödä terveellisesti. Ruoan terveellisyyden tiedostaminen on nykypäivää ja se ei tee miehestä vähemmän maskuliinista.

Tutkimukseen valitun nuorten ammattikuljettajien ryhmän oletettiin hyvin edustavan sellaista joukkoa, jonka toimintaympäristössä on useita eri syömiskäyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä, jotka taas ovat muokanneet ruokatottumuksia sellaiseksi kuin ne nyt ovat. Nuorten kuljettajien näkemykset auttoivat hahmottamaan syömiskäyttäytymisen olevan elävä prosessi, joka muokkaa ruokatottumuksia eri elämäntilanteiden ja niissä olevien tekijöiden mukaan (kuvio 8, s. 56). Kuviossa oleva syömiskäyttäytymiskäyrä havainnollistaa karkeasti kuljettajien koettua terveellistä syömistä: mitä korkeammalla käyrä on, sitä terveellisemmin nuoret kuljettajat kokivat syövänsä.

## 2. RUOKATOTTUMUSTEN MUUTOSVAIHEET

### Perhetekijät

- koti, äiti
- nykyinen tai entinen kumppani

### Yhteisölliset tekijät

- armeija
- opiskelupaikka
- työpaikka, jossa yhteinen ruokatauko

Syömiskäyttäytymiskäyrä

## 1. RUOKATOTTUMUKSET NYT

### 4. OMA TOIMINTAYMPÄRISTÖ: AMMATTIKULJETTAJAN ROOLI

Aikataulu

Tarjonta

Raha

Työstä palautuminen

### Huonot

- epäsäännöllisyys
- pikaruoka
- rasvainen ruoka
- "alan vitsaus"

### Tyydyttävät

- ei ylipainoa
- liikuntaharrastus ja lisäravinteet kompensoivat

Panostetaan, kun on perhe läsnä: lapset, kumppani

### 3. KÄSITYKSET RUOAN, TERVEYDEN JA TYÖKYVYN VÄLISISTÄ YHTEYKSISTÄ

- tieto ja kokemukset
- > oman muutostarpeen arviointia -> harkintavaihe
- toteutetaan muutoksia silloin kun enemmän voimavaroja
- > muutosten pysyvyys?

### 5. ÄIJÄRUOKA

- miellelyhtymät vs. mielipiteet

Ihmetys, vaivautuneisuus, nautinto

Sosiaalinen riippuvuus  
Riippumattomuus yhteisöstä  
Yhteisöllinen oikeutus syödä

Sosiaalisista suhteista voimavaroja:  
poikamiesidentiteetti vs. isäidentiteetti ja/tai kumppani-identiteetti

Maskuliinisuuden normin passiivinen todentaminen ruoan valinnan kontekstissa

Kuvio 8. Yhteenvetoa ja pohdintaa nuorten ammattikuljettajien (n=8) näkemyksistä omista ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä. Mitä korkeammalla syömiskäyttäytymiskäyrä on, sitä terveellisemmin kuljettajat kokivat syövänsä



**Näkemykset omista ruokatottumuksista.** Ruokatottumusten nähtiin olevan huonoja tai vähintään tyydyttäviä. Ruokailun epäsäännöllisyys, pikaruoka ja erityisesti rasvainen ruoka olivat perusteluja huonoille totumuksille, sillä niiden todettiin aiheuttavan väsymystä ja närästystä sekä pidemmällä aikavälillä kohottavan kolesterolia. Ruokatottumukset koettiin tyydyttäväiksi, kun ei oltu vielä ylipainoisia, harrastettiin liikuntaa ja syötiin lisäravinteita. Tärkeintä oli, että ruokaa sai ja sillä jaksoi eteenpäin. Wandelin ja Roosin (2005) tutkimuksessa olevien kuljettajien näkemykset olivat samansuuntaisia. Ammattikuljettajat olivat toisaalta huolissaan usein rasvapitoisista ruokatottumuksistaan, mutta toisaalta kokivat hyvien tottumusten kompensoivan niitä, jolloin ruokatottumukset koettiin tyydyttävinä. Siitä huolimatta ajoittaisia pyrkimyksiä konkreettisiin ruokatottumusten muutoksiin, niin tässä, kuin Wandelin ja Roosinkin (2005) tutkimuksessa, esiintyi: hyödynnettiin esimerkiksi ruokapaikan monipuolista salaattitarjontaa ja vapaapäivinä laitettiin kotiruokaa. Ruoan terveellisuuden tiedostaminen vaikutti syömiskäyttäytymiseen erityisesti silloin, kun voimavaroja oli enemmän kuin vain totuttujen rutiinien suorittamiseen. Vapaapäivänä niitä koettiin olevan enemmän kuin työpäivänä.

Nuoret ammattikuljettajat kuvasivat ruokatottumuksiaan pääosin työnsä kautta, mikä kertoo sen olevan suuressa roolissa heidän elämässään. Kuten Virkeänä ratissa – hankkeessa on todettu, ammattikuljettajan työn erityispiirteet, kuten työaikojen epäsäännöllisyys ja – varmuus, pitkät työpäivät ja työn itsenäisyys asettavat useita haasteita syömiskäyttäytymiselle. Tässä tutkimuksessa en kerännyt tarkkoja tietoja kuljettajien ruoankäytöstä ja elintavoista, joten vastaavaa vertailua Virkeänä ratissa – hankkeen tuloksiin en voi tehdä. Nuorten kuljettajien näkemykset ruokailun epäsäännöllisyydestä ja ennakoimattomuudesta kuitenkin tukevat hankkeen kyselyistä saatuja kvantitatiivisia tuloksia. Eväiden teko ei ollut kovin yleistä ja työpäivän ruokailua saatettiin siirtää kotiin tuloon saakka. Terveellisten ruokatottumusten tiedettiin ja koettiin olevan edullisia toimintakyvylle. Ruokapaikkojen lounaspöytiä arvostettiin ja niitä pyrittiin hyödyntämään aina kun mahdollista aikataulujen ja vuorokaudenaikojen puitteissa.

Työ ja sen yhteydessä vallitseva aikakäsitys vaikuttavat ruokatottumuksiin (Devine ym. 2003). Ruokailua voidaan luonnehtia toissijaisena tapahtumana töihin nähden. Nuorilla kuljettajilla syyt huonoihin totumuksiin eivät aina olleet ajallisia vaan myös

taloudellisia tai yhteisöllisiä. Kun ruokailusta piti päättää itsenäisesti, sitä saatettiin laiminlyödä. Työnantajapelkoa se ei välttämättä ollut (Courtenay 2000; Devine ym.2007), vaan mahdollisesti jopa yksinäisyydenpelkoa. Entisissä työpaikoissa oli käyty yhdessä syömässä, jolloin tauon jakaminen muiden kanssa oli ollut sosiaalisuuden todentamista, mutta se on voinut olla myös yhteisöllisen oikeutuksen hyödyntämistä: ”minulla on oikeus käydä syömässä, kun muutkin käyvät”. Nykyinen tilanne tutkimukseen osallistuneilla kuljettajilla voi olla se, että ”Joudun nyt yksin päättämään, onko minulla oikeus käydä syömässä, kun muut tekevät ahkerasti töitä?”. Osa ammattikuljettajista kävi syömässä kiireestä ja ajojärjestelijän hoputuksesta huolimatta. Heidän mielestään oli jopa hölmöä jättää syöminen väliin, sillä se oli ajoaikalain puitteissa sallittua ja otettiin joka tapauksessa palkasta pois. Ajoaikalakia pidettiin toisaalta hyvänä asiana, toisaalta myös rajoittavana, sillä omaan harkintakykyyn taukojen pitämiseen luotettiin. Syömiskäyttäytymistutkimuksiin (Jastran ym. 2009) nojaten ruokatauon suhteen pintansa pitävien kuljettajien syömiskäyttäytymiseen näytti vaikuttavan enemmän yksilölliset tekijät eli omat asenteet kuin kulttuurissa vallitsevat tehokkuusnormit, mikä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että he olisivat huonoja työntekijöitä, vaan heidän syömiskäyttäytymisensä voisi ajatella heijastavan riippumattomuutta yhteisöstä.

Omia ruokatottumuksia kuvailtiin myös sosiaalisten suhteiden kautta. Suurin osa kuljettajista asui yksin ja motivaatiota perusteelliseen ruoanlaittoon työpäivinä ei ollut. Ruoan säilyttäminen koettiin ongelmaksi, varsinkin jos oli monta päivää pois kotoa. Yksinasuvilla ammattikuljettajilla ei välttämättä ollut keinoja tai taitoja toteuttaa ruokatottumuksiaan siten, että ne olisivat terveellisemmät ja monipuolisemmat (Bisogni ym. 2005). Yksi ammattikuljettajista kertoi olevansa huono kokki. Muut kuvailivat erilaisia keinoja, mitä voisi ja pitäisi tehdä terveellisen ruoan eteen, mutta viitseliäisyyttä tunnustettiin puuttuvan. Toisaalta, kuten Marshall (1995) totesi ruokailun olevan monivaiheinen prosessi, sisältäen vaiheet ruoan hankinnasta valmisteluiden kautta jälkien siivoamiseen, houkutukset nopeaan ja helppoon ruokaan ovat ymmärrettävästi suuremmat pitkän työpäivän jälkeen.

Osa kuljettajista kuvaili ruokatottumuksiaan nykyisen tai entisen kumppanin tai lasten kautta ja heidän vaikutus ruokatottumuksiin oli pääosin positiivinen. Ruoanlaittoa voitiin jakaa ja ruoan monipuolisuuteen sekä terveellisyyteen saatettiin panostaa

enemmän. Ruokaa oli mukava laittaa yhdessä ja välillä tuli herkuteltuakin. Entinen kumppani oli vaikuttanut ruokatottumuksiin edullisesti, mutta hyvät rutiinit olivat hiipuneet eron tullessa, joka tukee aikaisempaa tutkimustietoa siitä, että sosiaalisilla suhteilla on merkittävä, muttei välttämättä pysyvä vaikutus ruokatottumuksiin (Bisogni ym. 2005). Tilannetta voisi luonnehtia syömiskäyttäytymisen sosiaaliseksi riippuvuudeksi.

Eräällä kuljettajalla oli lapset luonaan joka toinen viikonloppu ja tällöin tehtiin peruskotiruokaa, mutta muulloin ruokatottumukset olivat ”poikamiesmäiset”. Kuljettajien näkemykset sosiaalisten suhteiden positiivisista vaikutuksista syömiskäyttäytymiseen voivat heijastaa heissä vallitsevia identiteettejä (Bisogni ym 2002; Jabs & Devine 2006). Välillä heissä vallitsee selviytyjäluonteinen poikamiesidentiteetti, välillä taas yhdessä tekemisestä nauttiva kumppani-identiteetti. Ammattikuljettaja-isällä nähdään poikamiesidentiteetin lisäksi isäidentiteetti, johon nähdään kuuluvan huolehtivaisuus omista lapsistaan, mitä hän toteutti tekemällä heille ja itselleen terveellistä kotiruokaa.

Nykyiset, pääosin huonot ruokatottumukset aiheuttivat nuorissa kuljettajissa muutostarpeen arviointia. Muutoksia ajoittain kokeiltiin, kun siihen oli enemmän resursseja. Tilannetta voidaan tarkastella Prochaskan transteoreettisen muutosvaihemallin (Prochaska ym. 2002) näkökulmasta. Enemmistö tämän tutkimuksen nuorista kuljettajista voidaan nähdä olevan harkintavaiheessa, jossa ollaan tietoisia omasta terveyskäyttäytymisestään ja mahdollisesta muutostarpeesta, mutta vielä punnitaan muutoksen hyötyjä ja haittoja. Osa näki muutostarpeen hyvin konkreettisenä: ylipainona ja huonona kuntona. Itse muutoksen tekeminen jäi usein harkinta-asteelle ja vaikka muutoksia tehtiin, sen pysyvyys oli heikkoa voimavarojen ehtyessä. Kuljettajan työ usein sekoitti hyvin alkaneita muutoksia.

Mielenkiintoinen asia on se, että voimavarojen ehtyessä syöminen on se, joka kärsii ensimmäisenä (Jabs & Devine 2006). Jos työ vie näin paljon voimavaroja muilta elämän osa-alueilta, on ehkä aihetta pohtia muutosta esimerkiksi työtahtiin tai työnkuvaan. Ajoaikalaki (Maantieliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaika-asetus 561/2006) ja Työterveyslaitoksen Virkeänä ratissa- ja Terveenä ja hyvinvoivana jo työuran alussa –

hankkeet ovat jo osittain vastanneet tähän ongelmaan pyrkimällä luomaan mahdollisuuksia ja keinoja terveellisten elintapojen noudattamiseen.

**Näkemykset ruokatottumusten muutosvaiheista.** Nuorten ammattikuljettajien näkemyksissä ruokatottumusten muutosvaiheissa näin kaksi selkeää kokonaisuutta: yhteisölliset tekijät ja perhetekijät. Yhteisöllisistä tekijöistä armeijan, opiskelupaikan sekä työpaikan, jossa oli ollut yhteinen ruokatauko, nähtiin tarjoavan hyvät edellytykset terveelliselle syömiselle. Syinä voivat olla ruoan helppo saatavuus sen ollessa valmiina tarjolla, ilmainen tai edullinen ateria (Raulio ym. 2004) tai sosiaalisen kanssakäymisen tarve muiden kanssa (Puumalainen 2001). Armeijan on mainittu aikaisemmissakin haastattelututkimuksissa olleen hyvänä terveyskäyttäytymisen mallina, koska siellä syötiin ja liikuttiin säännöllisesti (Oikarinen 2008). Ammattikuljettajan liikkuva työ, jossa henkilöstöravintola ja siihen liittyvä yhteisöllinen kulttuuri puuttuu, voi vaikuttaa syömiskäyttäytymiseen epäedullisesti. Ruokailua saatetaan siirtää kotiin tuloon saakka, koska huoltamoiden tarjonta ja hinnoittelu eivät aina ole kohdallaan ja tuttujen näkeminen epävarmaa.

Perhetekijöistä äidin sekä nykyisen tai entisen kumppanin nähtiin vaikuttaneen ruokatottumuksiin pääosin positiivisesti. Perhetekijöiden nähtiin edesauttavan ruoanlaittoa. Ruoanlaitto koettiin mielekkäämpänä, kun sitä ja itse valmista ruokaakin voitiin jakaa. Yksin asuessa ruoanlaiton ja ruokailun merkitys oli pienempi ja niistä oli tullut toissijainen toiminto: työvuoron päätteeksi haettiin jotain nopeaa ja se kerittiin syödä jo ennen kotiin menoa. Kotona vähäinen palautumisaika vietettiin mieluiten nukkuen kuin ruokaa laittaen ja syöden. Yksin asuvilla ei välttämättä puuttunut mahdollisuuksia tai keinoja hyvien ruokatottumusten toteuttamiseen (Devine ym. 2003), vaan heillä saattoi puuttua sosiaalisia voimavaroja. Mahdollisuuksien ja keinojen hyödyntämiseen voidaan tarvita voimavaroja muista ihmisistä. Esimerkiksi sosiaalisissa merkeissä ruokailuun käytetty aika on koettu arvokkaampana kuin vastaava aika yksin (Laaksonen ym. 2005). Nuorilla sosiaalisen ajan merkitys syömiskäyttäytymiseen voi olla suurempi kuin vanhemmilla ihmisillä. Laaksonen ym. (2005) kuvailee ruoan kuluttamiseen käytettyä aikaa myös ”ajan antamisena”. Kuten nuorten kuljettajien näkemyksissäkin nähdään, perheen yhteisen ruoan eteen ollaan valmiita kuluttamaan aikaa ja näkemään vaivaa. Kun ruoan kuluttamiseen käytettyä aikaa ei jaeta kenenkään kanssa, tärkeintä on nopeus ja helppous.

Muutosvaiheet yhteisö- ja perheruokailusta itsenäiseen ruokailuun ja siihen liittyvä ruokatottumusten heikentyminen kertoo ruokailulla olevan sosiaalinen merkitys biologisen nälän tyydyttämisen ja mahdollisten terveydellisten motiivien ohella. Yksin syöminen on toissijainen toiminto, jota suoritetaan muun toiminnan ohella. Voisiko olla myös niin, että syöminen on muidenkin ihmisten kanssa oheistoimintoa ja päätoimintona on sosiaalinen kanssakäyminen, seurustelu. Onko syöminen sitten missään tilanteessa päätoiminto? Laaksosen ym. (2005) tutkimuksessa haastateltavat, joista suurin osa oli naisia, kuvailivat syömistä myös vapaaehtoiseksi, ”aikaa itselle – syömiseksi”, jolloin itselle mieleistä ruokaa päästiin nauttimaan omassa rauhassa. Tämän tutkimuksen kuljettajilla ei kuitenkaan tällaisia syömiseen liittyviä nautintoja tullut esille, mikä voi toisaalta viestiä miesten puhumattomuudesta tunteisiin ja nautintoihin liittyvistä asioista (Hyssälä ym. 1995).

**Käsitykset ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä sekä niiden vaikutus ruokavalintoihin.** Nuorten kuljettajien käsitykset ruoan, terveyden ja työkyvyn välisistä yhteyksistä pohjautuivat teoreettiseen terveystietoon ja konkreettisiin kokemuksiin. Koulusta saatua tietoa pidettiin luotettavampana, jopa absoluuttisena, kuin ympäristöstä, kuten mediasta saatua tietoa, ja osa kuljettajista tunsi olevansa etuoikeutetussa asemassa niihin nähden, jotka eivät olleet saaneet koulutuksen puitteissa riittävän luotettavaa tietoa. Kokemuksia ruoan tilapäisistä vaikutuksista työkykyyn, kuten väsymystä tai närästystä, kuljettajilla oli useita ja osa raportoi pitkäaikaisistakin vaikutuksista, kuten kuljettajille tyypillisen rasvaisen ruoan aiheuttamasta korkeasta kolesterolista.

Tiedosta ja konkreettisista, omakohtaisista kokemuksistakin huolimatta terveydelliset tekijät saivat usein jäädä taka-alalle ruokaa valitessa. Resurssien puute, kuten tiukka aikataulu töissä ja aterian hintakin usein saattoi ratkaista ruoan valinnan, jonka lopputulos oli useimmiten pikaruoka. Luonnollisesti yksilölliset makumieltymykset olivat myös valintaprosessissa mukana, ja pikaruogan makua ei lähdetty moittimaan. Negatiiviset kokemukset ruoan vaikutuksista työkykyyn eivät olleet vielä niin herättäviä, että muutostarvetta olisi nähty. Voi olla, että muutostarvetta ei vielä ymmärretä, koska ollaan vielä nuoria ja suhteellisen terveitä. Terveyden merkitys

voidaan ymmärtää vasta silloin, kun sairastutaan (Oikarinen 2008; Laaksonen 2010). Tällä hetkellä ennaltaehkäisyyn tarvetta on nuorilla kuljettajilla vaikea hahmottaa.

Muutostarpeen vähättely voi olla myös miehille tyypillistä riskien ottamista ja haavoittuvaisuuden kieltämistä (Mahalik ym. 2007; O’Kane ym. 2008; Näslindh-Ylispangar 2009). Tutkimuksen nuoren kuljettajan toteamus ”*Katsotaan nyt mikä on lopputulos tällä elämäntyylillä*” kuvaa miessukupuolelle ominaista riskin ottamista ja ehkä jopa välinpitämättömyyttä terveydellisiin seikkoihin. Vastaavasti toisen nuoren kuljettajan kommentti ”*...ylipäättään ku ite tekkee tuola ja touhuua jottain, niin hiki valluu ja huomaa, kuinka huonoon kuntoon sitä on päästänyt ihtesä...*” kertoo jo konkreettisesta muutostarpeen ymmärtämisestä, mutta jokin on tähän mennessä estänyt muutoksen aloittamista. Viekö jälleen kuljettajan työ voimavaroja, joita tarvittaisiin muutoksen tekemiseen? Missä sosiaalisten suhteiden eli perheen antamat voimavarat? Vai onko kuljettaja kenties jonkinlainen feminiininen nautiskelija, ja kumppanin kanssa herkutellessa oma huono kunto unohtuu? Vaikka kuljettaja on alkanut kokemuksensa perusteella arvostamaan omaa terveyttään, pelkkä terveyden arvo ei aina välttämättä suoraan johda terveyskäyttäytymisen muutoksen toteuttamiseen vaan taustalla olevat muut tekijät (kts. kuvio 1 ja kuvio 2, s. 16 ja 26) voivat jarruttaa muutosta. Tämän vuoksi myös terveyskäyttäytymisen pysyvä muuttaminen on vaikeaa (Oikarinen 2008).

**Näkemykset oman toimintaympäristön vaikutuksista ruokatottumuksiin.** Omassa toimintaympäristössä ruokatottumuksiin vaikuttavat tekijät kuvattiin ammattikuljettajan roolissa. Omassa toimintaympäristössä ruokatottumuksiin vaikuttavat tekijät olivat sekä taloudellisia että tarjontaan ja aikatauluun liittyviä. Taloudellisiin tekijöihin liittyen, kyse ei ollut aina siitä, ettei ollut rahaa, vaan mihin rahaa raskittiin kuluttaa. Tarjolla olevien lista- ja buffet-aterioiden laadulla oli merkitystä ja kiireellä valmistetuista, kuten ”vieläkin keskeltä jäisestä pihvistä” tai muuten epämääräisen näköisistä ruoista, ei oltu valmiita maksamaan korkeaa hintaa. Myös kylmiä eväitä, kuten sämpylöitä ei nähty yleensä korkean hintansa arvoisina, kun niiden nälänpitävyyskin oli huono. Nuorten kuljettajien syömiskäyttäytymisessä nähdään selvää ruoan hinta-laatusuhteen arviointia: kun ruoka on huolella valmistettua ja siististi tarjolla, siitä ollaan valmiita maksamaan enemmän. Nuoret kuljettajat eivät tuoneet esille ruoan terveellisyyden ja sen kalleuden dilemmaa, vaikka terveellistä ruokaa pidetään yleisesti kalliimpana ja siksi terveellisiä tottumuksia rajoitettuna (Kuluttajaliitto ry 2011). Voi olla, että jos terveellinenkin ruoka

on tarpeeksi tyydyttävää niin biologisesti kuin aistillisesti (Eertmans ym.2001), siitä ollaan valmis maksamaan enemmän.

Aikataulu saattoi kuitenkin häiritä ruoan valintaa, vaikka tarjonta ja hinta olisivat kohdillaan. Jos ruoan sai nopeasti, se oli monesti etu. Ruoan edullisuus ja nopeus yhdessä oli vielä helpompi valinta. Edulliselle ruoalle annettiin tällöin armoa sen epäterveellisyyden ja mahdollisesti epämääräisyydenkin suhteen. Pikaruoka valitaan terveellisemmän buffetaterian sijaan useasti kiireen vuoksi (Devine 2003; Jabs & Devine 2006). Osa nuorista kuljettajista kuitenkin halusi pitää kiinni ruokailustaan ja asennoituivat siten, että työt kyllä ehditään tehdä vaikka ruokataulun pitääkin. Tällaiset erot ruokailuun asennoitumisessa voi johtua myös kuljettajan omasta asenteesta, mutta myös ajojärjestelijän luomasta aikataulusta ja reitistä, ja siitä millaisiin työntekijöiden asenteisiin ajojärjestelijä on tottunut. Kuuliaisiiin työntekijöihin tottunut ajojärjestelijä vaatii todennäköisesti jatkossakin kuuliaisuutta ja aikatauluissa pidättäytymistä, mutta vaativampi, omia puoliaan pitävä työntekijä voi opettaa ajojärjestelijää joustamaan ja muuttamaan työtapojaan siten, että kompromisseja työnteon ja taukojen välille syntyy. Tämäntapaisiin muutoksiin vaaditaan kulttuurissa olevien asenteiden pitkäjänteistä muokkaamista.

Osa yksinasuvista kuljettajista koki syövänsä työvuorossa paremmin kuin kotona. Jos ruokapaikoissa oli tarjolla erilaisia salaatteja ja raasteita, niitä hyödynnettiin. Kotona niitä ei viitsitty tehdä ja ruoka oli yksipuolisempaa. Aina monipuolisten aterioiden eteen ei päästy syrjäisten ajoreittien vuoksi, tai isolla autolla ei päässyt joka paikkaan. Myös yövuoro rajoitti monipuolisen tarjonnan saatavuutta. Hyvistä yömenuista oli kuitenkin kokemuksia ja niitä keuhuttiin. Nuorten kuljettajien näkemykset tukevat esimerkiksi Virkeänä ratissa – hankkeen selvityksiä siinä, että hyvää tarjontaa arvostetaan ja sen saatavuuteen luotetaan liiankin hyvin. Kun tarjontaan ei olla tyytyväisiä tai eteen tulee yllättävä muutos ajoreitissä ja mukana ei ole eväitä, ruokailu siirtyy. Ruokailun siirtymisellä voi olla epäedullisia vaikutuksia työkykyyn, kuten keskittymiskyvyn herpaantumista ja kärtyisyyttä, joista nuorillakin kuljettajilla oli kokemuksia (kuvio 4, s. 41). Kokemusten jälkeen eväiden tekoon oli alettu panostaa enemmän. Tämä on mielestäni hyvä esimerkki muutostarpeen ymmärtämisestä ja muutoksen konkreettisesta toteuttamisesta. Kaikki eivät kuitenkaan mieltäneet kylmiä eväitä kunnon ruoaksi ja auton varustelutason vajavuus ei mahdollistanut lämmitettäviä eväitä, jolloin eväiden

teko oli heillä vähäistä. He eivät välttämättä olleet kokeneet syömättömyyden vaikutuksia työkykyyn lainkaan tai niin vakavana, eivätkä nähneet muutokselle tarvetta.

**Ajatukset käsitteestä ”äijäruoka”.** Nuorten ajatukset äijäruoasta jakautuivat mielleyhtymiin siitä, mitä se voisi olla ja mielipiteisiin siitä, onko äijäruokaa olemassa. Käsite johti mielikuviin rasvaisesta, raskaasta ja lihapitoisesta ruoasta. Ruokaan ja terveyteen liittyvä tiedon ja kokemuksen kautta kuitenkin pohdittiin äijäruoan todellista merkitystä. Yleisenä mielipiteenä oli, että äijäruoka on sitä mitä vain äijät syö, mutta äijä voi syödä muutakin menettämättä kuitenkaan miehisyyttään, muidenkaan ihmisten silmissä.

Vaikka kuljettajista suurin osa ilmaisi, ettei ollut ajatellut edes asiaa tai ei halunnut kategorisoida tiettyjä ruokia äijäruoaksi, he eivät kuitenkaan olleet sen suhteen täysin neutraalilla tai välinpitämättömällä linjalla. Tarkastellessani näkemyksiä tarkemmin, tilanteeseen, jossa oltiin äijäruoan kanssa tekemisissä, saattoi liittyä ihmetystä, vaivautuneisuutta tai nautintoakin. Vaivautuneisuuden tunne voi kertoa oman tekemisensä tarkastelusta muiden ihmisten kautta. Toiset eivät mieltäneet kasviksia äijäruoaksi, toiset taas ajattelivat niiden olevan todellista äijäruokaa, joiden valitseminen vaatii luonnetta. Ihmetystä ilmeni kuljettajien ajatuksissa kahdelta eri taholta ja kahdesta eri tekijästä: *itse kuljettaja, sivusta seuraaja, itse äijäruoka sekä kasvikset*. Kuljettaja saattoi ihmetellä, miksi heille suunnattu rahtariannos sisältää kaikkea mahdollista lihaa makkarasta pekoniin. Miksi se ei voinut olla sellainen, missä on paljon kasviksia, koska se ei väsyttänyt? Sivusta seuraaja saattoi taas ihmetellä, miksi kuljettajat syövät ”tuollaista” rasvaista ja raskasta ruokaa. Joku toinen sivusta seuraaja saattoi ihmetellä, miksi äijä valitsee kasviksia. Mallyon ym. (2010) tutkimuksessakin kuvailtiin kavereiden ihmettelyä erään miehen ruokavaliomuutoksesta terveellisempään suuntaan. Herääkin kysymys, onko sivustaseuraajan kuten kaverin ihmettely kenties jonkinlaista huvittuneisuutta, oman maskuliinisen liha-annoksen pönkittämistä vai sen sijaan oman miehisyytensä todentamisen todellista kohtaamista: ”Eikö minulla ole ollut yhtä paljon luonnetta valita terveellisesti kuin hänellä?”

Pääasiassa ruokatottumuksia pidettiin yksilöllisinä ja ruoka nähtiin miehille olevan lähinnä polttoainetta, eikä miehisyyden todentamisen väline. Aikaisemmissa



tutkimuksissa (Gough & Conner 2006; O’Kane 2008) todettua miehille tyypillistä kyynisyyttä terveystiedosta kohtaan ja kaikkivoipaisuus-asennetta sekä miesten kuvauksia terveellisen ruoan mauttomuudesta ei nuorten kuljettajien näkemyksissä tullut esille. Ruoan terveellisuuden tiedostamisen ja terveellisten valintojen toteuttamisen nähtiin kuuluvan miesten terveystietoisuuteen, mutta kuljettajat eivät nähneet sitä niin vahvana miesten kuin naisten terveystietoisuudessa.

Äijäruokaa kuvaillessaan maskuliinisuuden normin, ”äjäkulttuurin” voidaan rivien välistä nähdä elävän nuortenkin kuljettajien terveystietoisuudessa. He eivät kuitenkaan välttämättä todenna normia tietoisesti ja aktiivisesti (Courtenay 2000) vaan passiivisesti ottamatta miehisyydestään suurempia paineita. Nimittäin juuri ihmetyksen ja vaivautuneisuuden tunteet ruoan valinnan kontekstissa voivat kertoa ei-näkyvästä, passiivisesta oman äjäroolin arvioinnista.

## 6.2 Tulosten luotettavuuden tarkastelu

Tutkimuksen on tarkoitus tuottaa mahdollisimman luotettavaa tietoa (Kylmä & Juvakka 2007). Tutkimuksen luotettavuutta voidaan tarkastella läpi tutkimusprosessin aineiston keräämisestä sen analysointiin ja tutkimuksen raportointiin (Nieminen 2006). Jotkut tutkijat ovat sitä mieltä, että laadullisen tutkimuksen luotettavuutta voidaan ja pitää arvioida samoilla kriteereillä kuin määrällistä, jolloin arvioidaan tutkimuksen reliabiliteettiä ja validiteettiä. Mutta osa tutkijoista näkee, että laadullisen tutkimuksen arvioinnissa on oltava omat kriteerit, sillä siinä ei pyritä tulosten yleistettävyyteen niin kuin määrällisessä tutkimuksessa. Uskottavuus, siirrettävyys, refleksiivisyys ja vahvistettavuus ovat kriteereitä, joiden avulla laadullista tutkimusta voidaan arvioida (Kylmä & Juvakka 2007). Tarkastelen tämän tutkimuksen luotettavuutta tutkimusvaiheittain näiden kriteerien avulla (Malterud 2001). Aineiston luotettavuutta arvioin myös saturaation avulla (Aira 2005).

**Tutkimuksen tavoitteet.** Tutkimuksen tavoite saada tietoa nuorten ammattikuljettajien näkemyksistä omista ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä oli *tarkoituksen mukaista* (Nieminen 2006), sillä ammattikuljettajien työ on haasteellista ja epäterveelliset elintavat ovat heillä yleistä, joten näiden tekijöiden todennäköistä yhteyttä on mielestäni aihetta tutkia. Myös tutkimuksen miesnäkökulma on tärkeä, sillä miesten terveys on keskimääräistä huonompaa kuin naisilla, mitä myös on aihetta tutkia elintapanäkökulmasta.

**Aineisto ja menetelmät.** Valitsin tutkimukseen 20–30-vuotiaita ammattikuljettajia sillä tarkoituksen mukaisuuden periaatteella, että vanhempien ammattikuljettajien elintavoista on aikaisempaa tietoa, mutta nuorten ei. Tarkoituksen mukaista on myös se, että keräsin aineiston niiltä henkilöiltä, joilla oli kokemusta tutkittavasta ilmiöstä eli omista ruokatottumuksista ja niihin vaikuttavista haasteellisistakin tekijöistä (Cutcliffe & McKenna 1999).

*Uskottavuuden* kannalta oli tärkeää, että kuljettajat tulivat haastatteluun vapaaehtoisesti omasta halustaan sekä tiesivät haastattelujen olevan luottamuksellisia, jolloin annoin heille mahdollisuuden olla täysin avoimia (Nieminen 2006). Keräsin aineiston puolistrukturoidulla teemahaastattelulla. Teemat, kuten omat ruokatottumukset,

ruokatottumusten muutosvaiheet ja ruoan, terveyden ja työkyvyn väliset yhteydet, olivat suuria kokonaisuuksia, jotta kuljettajien ruokatottumuksia muokkaavien tekijöiden joukko pääsisi hyvin esille. Etukäteen lähetetty teemamoniste ja haastatteluiden rento ilmapiiri paransi haastattelun syvyyttä ja täten näkemysten luotettavuutta. Tulee ottaa kuitenkin huomioon, että haastateltava ei välttämättä ole aina rehellinen, vaan saattaa muunnella totuutta, muistaa väärin tai antaa sosiaalisesti hyväksyttäviä vastauksia (Nieminen 2006).

Etenin haastattelukysymyksiä kanssa laajemmasta tarkempaan sen mukaan kuinka kattavasti haastateltava itse kertoi näkemyksiään. Tarkempiin kysymyksiin mennessäni näkemysten uskottavuus saattoi vähetä, sillä tällöin saatoin ohjata näkemyksiä tiettyyn suuntaan (Hirsjärvi & Hurme 2000). Aineiston keruun edetessä jouduin muokkaamaan muutamaa haastattelukysymystä niiden sisältöä kuitenkin muuttamatta, sillä ne koettiin yleisesti vaikeaksi. Esimerkiksi kysymys 11: *Mitä sinulle sanoo miehisyys, ”äijämäisyys”?* ei tuottanut sellaisenaan juurikaan ajatuksia. Kysymys vaati tuekseen esimerkkejä aikaisemmista tutkimuksista, jolloin kuljettajat alkoivat pohtia ilmiöitä omassa elämässään. Esimerkkien antaminen on voinut vähentää näkemysten uskottavuutta. Tosin haastateltavien näkemykset poikkesivat aikaisemmista tutkimuksista.

Kysyin kaikilta haastateltavilta samoja kysymyksiä, ja tavoitteenani oli saada näkemyksistä riittävä *saturaatio* (Aira 2005). Saturaatio eli se, etteivät haastattelut tuo enää sisällöllisesti uutta tietoa, toteutui, vaikka haastateltavia oli vain kahdeksan. Laadullisessa tutkimuksessa ei ole kuitenkaan oleellista haastateltavien lukumäärä, vaan monipuolisten ja värikkäiden kuvauksien saaminen (Kylmä & Juvakka 2006). Haastateltavat toivat monipuolista tietoa ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä, ja he muodostivat mielestäni kaksi selkeää toisistaan erottuvaa ryhmää, joilla kuitenkin oli myös yhteisiä näkemyksiä. Tämä kertoo, etteivät haastateltavat olleet täysin yhdenmukaista *valikoitunutta* joukkoa, mikä lisää edelleen tutkimuksen uskottavuutta.

**Analyysi.** Analyysin luotettavuutta lisää se että, se henkilö, joka tekee haastattelut ja litteroinnit, tekee myös analyysin, koska haastatteluissa esiintyvän ilmapiirin tiedostaminen on tärkeää analyysia tehdessä (Hirsjärvi & Hurme 2000). Tässä

tutkimuksessa tämä toteutui, sillä tein kaikki vaiheet itsenäisesti. Jokainen haastateltava oli oma persoonansa ja niiden muistaminen jokaisen haastattelun kohdalla auttoi lukemaan asioita myös rivien välistä. Myös omat päiväkirjamerkitäni tukivat analyysia. Analyysin luotettavuutta on voinut vähentää se, että johtuen omasta koulutustaustastani olen voinut tehdä liikaa tulkintoja terveyteen liittyvistä asioista.

*Refleksiivisyyttä* arvioitaessa pohditaan, onko tutkija tietoinen omista motiiveistaan ja asenteistaan tutkittavana olevaan ilmiöön ja miten ne mahdollisesti vaikuttavat analyysiin (Mays & Pope 2000). Tässä tutkimuksessa tunnistin omat taustani ja kiinnostuksen kohteeni, ja en antanut niiden rajata analyysia, vaan tein analyysia aidon kiinnostuneesti ja avoimina uusille sekä poikkeavillekin näkemyksille. Haastattelut jopa muuttivat omia ennakkokäsityksiäni tutkittavasta kohderyhmästä ja niiden kulttuurista. Analyysissa otin kaikki haastattelun osat huomioon, myös haastattelijan osuudet (Anne McMahon 2009, UOW, suullinen tiedonanto). Jos aineistoa valikoidaan, tällöin ei oteta huomioon refleksiivisyyden kriteeriä ja se vähentää luotettavuutta. Analyysissa on mahdollisuus myös koodausvirheille ja virhetulkintoille, jotka myös vaikuttavat tutkimuksen luotettavuuteen (Nieminen 2006). Tutkimukseni uskottavuutta eniten todennäköisesti vähentää se, etten lähettänyt analyysini tuloksia haastateltaville kommentoitavaksi, jolloin heillä ei ollut mahdollisuutta korjata mahdollisia virhetulkintoja.

**Tulokset ja pohdinta.** Lukijalla täytyy olla mahdollisuus arvioida tulosten luotettavuutta sen pohjalta, miten tarkasti tutkimusprosessi on kirjattu ylös (Kylmä & Juvakka 2007). Tämä luonnehtii *vahvistettavuuden* kriteeriä. Olen pyrkinyt osoittamaan luotettavan yhteyden aineiston ja tulosten välillä näyttämällä esimerkin anaalysiprosessistani kuvion avulla (liite 4). Tuloksia raportoidessani olen liittänyt niihin mukaan autenttisia lainauksia haastateltavien kertomuksista, jolloin lukija voi arvioida olenko tehnyt hänen mielestään oikeita tulkintoja. Toisaalta oikeita tulkintoja ei ole, vaan niissä on aina mukana tutkijan oma persoonallinen näkemys (Nieminen 2006; Kylmä & Juvakka 2007). Erilaiset tulkinnat eivät vähennä tutkimuksen luotettavuutta, vaan sen sijaan ne lisäävät ymmärrystä tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä (Malterud 2001).

Tämän tutkimuksen tulosten luotettavuutta lisää se, että ne tukevat aikaisempia tutkimuksia, mutta toivat myös uutta tietoa ja näkökulmia tutkittavaan kontekstiin, jolloin aikaisempien tutkimuksien asettama viitekehys ei hämärtänyt poikkeavien tulosten näkemistä analyysivaiheessa. Tulosten laatua ja johtopäätöstä uudesta tiedosta vahvistavat tuloksista julkaistut lehtijutut (liitteet 5, 6 ja 7). Laadullisen tutkimuksen tulosten yleistettävyys eli *siirrettävyys* tarkoittaa niiden soveltamista muihin vastaaviin tilanteisiin (Kylmä & Juvakka 2007). Pysin kuvailemaan tutkimukseen osallistujat ja heidän kulttuurinsa mahdollisimman tarkasti, jolloin lukija voi arvioida tulosten siirrettävyyttä muihin konteksteihin. Tämän laadullisen tutkimuksen oman persoonani kautta tehdyt tulkinnat eivät kuitenkaan ole sellaisenaan siirrettävissä toiseen kontekstiin, mikä pätee yleisesti kaikissa laadullisissa tutkimuksissa (Nieminen 2006).

**Lähteet.** Tämän tutkimuksen kohteena olevasta ilmiöstä eli ammattikuljettajista ja heidän ruokatottumuksiinsa vaikuttavista tekijöistä on vähän tietoa, mutta pyrin löytämään ilmiöstä sekä suomalaisia että ulkomaalaisia tutkimuksia. Hyödynsin sekä isompia hankkeiden tekemiä tutkimuksia että pienempiä yksittäisten ihmisten tai tutkimusryhmien tekemiä tutkimuksia, kuten väitöskirjoja tai pro graduja. Syömiskäyttäytymiseen liittyviä tutkimuksia löytyi myös kapeasti, mutta mielestäni riittävän kattavasti eri näkökulmista omaa tutkimustani varten. Ammattikuljettajien kulttuurista kertova teksti pohjautuu luotettaviin lähteisiin, joita ovat olleet tekemässä muun muassa työterveyden asiantuntijat.

### 6.3 Tutkimuksen eettiset kysymykset

Laadullisessa tutkimuksessa myös eettisyyttä voidaan pohtia tutkimusprosessin eri vaiheiden osalta (Kylmä & Juvakka 2007). Tutkimuksesta on ensinnäkin oltava *hyötyä* ja tämä on otettava huomioon jo aiheen valinnassa. Ei ole eettisesti oikein vaivata ihmisiä turhalla tutkimuksella ja tuottaa epäoleellista tietoa (Mäkelä 2005). Aiheeni on mielestäni tarpeellinen ja täten eettisesti hyväksyttävä, sillä ruoan merkitys terveydelle ja työkyvylle on nykynäytön mukaan kiistatonta ja ammattikuljettajien työssä esiintyvät haasteet antavat hyvän esimerkin siitä, ettei terveellisten ruokatottumusten toteuttaminen ole yksi yksiselitteistä. Tutkimuksen nuoret ammattikuljettajat tarjosivat myös tuoretta tietoa siitä, kuinka tärkeitä vaikutuksia sosiaalisilla suhteilla ja yhteisöillä on ruokatottumuksiin. Aiheesta on mielestäni hyötyä kaikille ravitsemuksen parissa

työskenteleville, sillä se tuo ymmärrystä siihen, kuinka monimuotoinen prosessi syömiskäyttäytyminen ja sen ruokatottumuksia muokkaava vaikutus on ja tätä tietoa voidaan käyttää hyödyksi esimerkiksi ravitsemusneuvonnassa tai muuten kanssaihminen terveellisten ruokatottumusten edistämässä.

Ruokatottumukset voivat olla arka eli *sensitiivinen* aihe, sillä niihin voi liittyä, niin kuin tässäkin tutkimuksessa todettiin, sosiaalisia tai kulttuurisia paineita tai tunneperäisiä tekijöitä, jolloin niistä voi olla noloa puhua. Kyse on kuitenkin ihmisen henkilökohtaiseen elämänpäiriin ja kokemuksiin kajoamisesta (Kylmä & Juvakka 2007). Tämän tutkimuksen osallistujat olivat itse halukkaita tutkimukseen ja tutkimuksen *vapaaehtoisuus*, *luottamuksellisuus*, siitä *vetäytymismahdollisuus* ja tutkimuksen käyttötarkoitus sekä -tavat heille osoitettiin suostumuslomakkeella (liite 2), jonka osallistujat allekirjoittivat (Asetus lääketieteellisestä tutkimuksesta 986/1999). He myös suostuivat haastattelujen nauhoittamiseen sekä siihen, että tulen todennäköisesti tekemään tuloksista lehtijutun (liitteet 5, 6 ja 7) ja että voin lainata heidän puheitaan sellaisenaan tekstiin.

Toimin osallistujien kanssa asianmukaisesti kiittäen heitä kiinnostuksesta tutkimukseeni. Ilmaisin kiitollisuuteni myös myöhemmin lähettämällä heille postissa ammattikuljettajien työterveyttä edistävää materiaalia. Aineistoa litteroidessani ja analysoidessani annoin jokaiselle osallistujalle oman kirjain-numerokoodin, enkä käyttänyt heidän nimiään missään vaiheessa, jotta *anonymiteetti* säilyisi (Kylmä & Juvakka 2007). Litteroinnin jälkeen hävitin nauhat, mutta kirjallista aineistoa säilytän edelleen mahdollista myöhempää käyttöä varten, kuten luotettavuuden tarkistamista varten.

Tutkimuksen raportoinnissa olen pyrkinyt *rehellisyyteen*, *puolueettomuuteen* ja *vilpittömyyteen*, enkä ole esimerkiksi tuloksissa tuonut esiin vain tiettyjä totuuksia omien kokemus- ja merkitysmailmojen kautta (Kortteinen 2005). Tuloksia raportoidessani hyödynsin runsaasti autenttisia lainauksia, mikä vahvistaa tulosten raportoinnin rehellisyyttä, jota lukija voi edelleen arvioida.

Tutkimuksesta on voinut olla hyötyä myös osallistujalle, sillä osallistuja on voinut jo aikaisemmin haluta kertoa kokemuksistaan (Kylmä & Juvakka 2007). Tutkimus on

voinut lisätä osallistujan *tietoisuutta* omista ruokatottumuksistaan ja jopa antaa pontta tarpeellisille muutoksille. Osallistuja on voinut *voimaantua* haastattelusta, kun hän on päässyt ilmaisemaan ajatuksiaan. Kysyin osallistujilta haastattelun alussa, että miksi he halusivat mukaan tutkimukseen. Osa kertoi osallistuvansa auttamisen halusta ja osa ilmaisi ammattikuljettajien ruokatottumuksissa olevan parantamisen varaa. Hekin siis kokivat aiheen olevan tarpeellinen ja halusivat tuoda äänensä kuuluville. Osa lisäksi ilmaisi puhelinyhteydenoton olleen miellyttävä ja päätti siksi osallistua, mikä voi kertoa siitä, että olen herättänyt heissä *luottamusta* ja osoittanut *kunnioitusta* heitä kohtaan.

## 7 Johtopäätökset ja suositukset

Tulosten ja niiden lähemmän tarkastelun seurauksena johtopäätökset ovat muotoutuneet seuraavanlaisiksi:

- 1) Omat ruokatottumukset nähtiin korkeintaan tyydyttävinä, ja vaikka muutostarvetta koettiin, ammattikuljettajan työ vei runsaasti voimavaroja muutosyrityksiltä. Kaikki eivät kokeneet muutostarvetta. Sosiaalisista suhteista ja vapaapäivistä ammennettiin voimavaroja terveellisempään syömiseen. Yksin ruokailu oli toissijainen toiminto.
- 2) Ruokatottumusten muutosvaiheista nousivat esille sosiaalisten tekijöiden, kuten perheen ja muiden yhteisöjen merkitys ruokatottumusten muotoutumisessa. Niiden merkitys ruokatottumuksille korostui entisestään, kun kiinteää yhteisöä ei ollut: ne huononivat.
- 3) Käsitukset ruoan, terveyden ja työkyvyn välillä perustuivat tietoon ja konkreettisiin kokemuksiin. Siitä huolimatta, että nuorilla kuljettajilla oli kokemuksia väsymyksestä, närästyksestä, päänsärystä, kärtyisyydestä, migreenistä tai painon kertymisestä, terveellisiin ruokavalintoihin ei usein koettu olevan resursseja kuten aikaa. Jos oltiin normaalipainoisia, tarvetta muutoksille ei vielä nähty.
- 4) Omassa toimintaympäristössä taloudelliset tekijät, tarjonta ja aikataulu koettiin vaikuttavan ruokatottumuksiin. Nopeus ja edullisuus olivat valtteja, mutta hyvästä ateriasta oltiin valmis maksamaan enemmän. Kiire saatettiin luoda itse, mutta paineita tuli myös ulkopuolelta. Buffet-pöytien monipuolinen salaattitarjonta voitti yksipuolisen ruokailun kotona, mutta yötyö ja iso auto saattoivat estää pääsyn monipuolisen tarjonnan eteen.
- 5) Ajatukset käsitteestä ”äijäruoka” herättivät kuljettajissa mielleyhtymiä rasvaisesta ja raskaasta ruoasta, mutta he eivät mieltäneet tietynlaisen ruoan edustavan miehisyttä. Nuoret kuljettajat eivät nähneet olevansa aktiivisesti osana äijäruokakulttuuria, mutta heidän kertomuksistaan voitiin nähdä sen passiivista todentamista.

Nuorten kuljettajien näkemykset auttoivat ymmärtämään syömiskäyttäytymisen olevan elävä prosessi eri elämäntilanteissa, minkä mukaan ruokatottumukset muotoutuvat. Kun



elämäntilanne muuttuu, muuttuvat hyvin todennäköisesti myös ruokatottumukset. Johdannossa kysyin: ”Onko hyötyä tietää kaikkea sitä tietoa ruoasta, jos ei tiedä juuri mitään sen syöjästä?”. Nuoret kuljettajat antoivat tähän vastauksen: ei ole. Tieto ruoan vaikutuksista terveyteen ei johda suoraan tiedon hyödyntämiseen, vaan lisäksi tarvitaan asenteiden muutoksia, motivaatiota, keinoja, mahdollisuuksia ja kannustusta. Kuljettajien kertomukset auttoivat myös ymmärtämään, että terveydelliset tekijät eivät aina ole mittatikkuna jokaisessa ruoan valintatilanteessa.

Johtopäätöksistä voidaan ajatella seuraavia suosituksia:

- a) **Luodaan mahdollisuuksia.** Pelkästään kuljettajien ruokaan liittyvät tiedot ja taidot eivät riitä, vaan tarvitaan myös mahdollisuuksia niiden toteuttamiseen. Kuljettajia tulisi herätellä erityisesti eväiden tarpeellisuuteen ja hyödyllisyyteen, ja siihen, ettei liikaa nojattaisi valmiin ruoan varaan. Heille tulisi tiedottaa keinoista eväiden monipuoliseen koostamiseen sekä niiden säilytysmahdollisuuksiin. Ruokapalvelupaikoissa voitaisiin panostaa esimerkiksi eri eväsvaihtoehtojen esillepanoon. Eväiden kokoamista voitaisiin demonstroida esimerkkikuvoin tai eväsvaihtoehtoja voitaisiin koota esimerkiksi ruokapyramidia apuna käyttäen buffetinomaisesti tietylle osastolle, josta kuljettajilla olisi helppo koota oma ”eväsboxinsa”. Säännöllisen ja monipuolisen syömisen toteuttaminen ammattikuljettajan haasteellisessa työssä vaatii asenteiden muutoksia ammattikuljettajilta itseltään, mutta ennen kaikkea asenteiden ja toimintatapojen muutoksia myös koko työkuulttuurissa.
- b) **Kannustetaan.** Kuljettajan työ on itsenäistä ja jopa yksinäistä, jolloin sosiaaliset voimavarat ovat varsinkin työaikana vähissä. Yhteisten ruokataukojen kuljettajienkin kesken on vaikea järjestää, sillä reitit ja aikataulu voivat muuttua yhtäkkiä. Ajoaikalaki antaa oikeutuksen pitkän matkan ajajille käydä ruokailemassa kyseenalaistamatta kuljettajan ahkeruutta. Kaikki eivät kuitenkaan välttämättä hyödynnä tätä ruokailuun. Kuljettajia tulisi kannustaa ruokatauon pitämiseen ja unohtamaan kiireen siksi hetkeksi. Kuljettajia olisi hyvä muistuttaa, että ruokatauoilla voi nähdä myös muita kuljettajia, joiden kanssa keskustellessa ammennetaan itselle mahdollisesti vähäisiä sosiaalisia voimavaroja. Työnantaja voisi olla ratkaiseva tekijä kannustamaan kuljettajia näissä asioissa.

- c) **Asennoidutaan äijyyteen positiivisesti.** Kuljettajien halua ja kiinnostusta syödä terveellisesti tulisi tukea myös sosio-kulttuurisesti, jotta kuljettajat tunsivat olevansa maskuliinisuuden normin nimissä hyväksytyjä valintojensa suhteen. Ruokapalvelupaikoissa voitaisiin esimerkiksi mainostaa terveellisiä annoksia miehille suunnattuina, kuten ”Rahtarin virkeä wokki”, ”Miehen kuntoannos” tai ”Rattiruokailijan rukiinen”.
- d) **Tiedot ja taidot käytäntöön.** Eri elämäntilanteiden vaikutus syömiskäyttäytymiseen on tärkeää ottaa huomioon ammattikuljettajien terveyden edistämässä. Perhetilanteen ja työhön liittyvien tekijöiden vaikutuksen selvittäminen ruokatottumuksiin on ravitsemusohjauksen perusta. Ohjauksessa on tärkeää ohjata tarkastelemaan omia kokemuksia sekä epäterveellisten (syömättömyys, raskaat ateriat) että terveellisten (säännölliset, kasvisvoittoiset, kohtuukokoiset ateriat) ruokatottumusten vaikutuksia vireyteen, työssä jaksamiseen, välittömään hyvinvointiin ja terveyteen.

## Lähteet

Aira M. Laadullisen tutkimuksen arviointi. Katsaus. Duodecim 2005;121:1073-1077.

Ammattinetti. Kuljetus- ja liikenneala. Tieliikenne.

<http://www.ammattinetti.fi/web/guest/etusivu> (Luettu 11.5.2011)

Asetus lääketieteellisestä tutkimuksesta. 3 § Suostumusasiakirjan sisältö. Sosiaali- ja terveystieteiden ministeriö 01.11.1999.

Auto- ja kuljetusala –lehti 12/2009. Makkara ei pidä virkeänä ratissa – kuljettajilla muutosvalmiutta syödä terveellisemmin.

<http://www.digipaper.fi/akt/34600/index.php?pgnumb=18> (Luettu 11.5.2011)

Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto AKT ry. Työehtosopimukset.

<http://www.akt.fi/fi/tyoehtosopimukset> (Luettu 14.5.2011)

Bakker A. A work-related flow inventory: Construction and initial validation of the WOLF. J Vocational Behavior 2008;72:400-414.

Bisogni CA, Connors M, Devine CM, Sobal J. Who we are and how we eat: A qualitative study of identities in food choice. J Nutr Educ Behav. 2002;34:128-139.

Bisogni CA, Jastran M, Shen L, Devine CM. A biographical study of food choice capacity: Standards, circumstances, and food management skills. J Nutr Educ Behav. 2005;37:284-291.

Burr V. Käyttäytymisen tilannesidonaisuus. Kirjassa: Burr V. Sosiaalipsykologisia ihmiskäsityksiä. Tampere: Vastapaino 2007, s. 37.

Courtenay WH. Constructions of masculinity and their influence on men's well being: a theory of gender and health. Social Science and Medicine 2000;50:1385-1401.

Cutcliffe JR, McKenna HP. Establishing the credibility of qualitative research findings: the plot thickens. J Advanced Nursing 1999;30:374-380.

De Croon EM, Sluiter JK, Frings-Dresen MHW. Need for recovery after work predicts sick absence: A 2-year prospective cohort study in truck drivers. *J Psychosomatic Research* 2003;55:331-339.

Devine CM, Connors MM, Sobal J, Bisogni CA. Sandwiching it in: spillover of work onto food choices and family roles in low- and moderate-income urban households. *Social Science and Medicine* 2003;56:617-630.

Devine CM, Nelson JA, Chin N, Dozier A, Fernandez ID. "Pizza is cheaper than salad": Assessing Worker's Views for an Environmental Food Intervention. *Obesity* 2007;15:57-68.

Eertmans A, Baeyens F, Van der Bergh O. Food likes and their relative importance in human eating behavior: review and preliminary suggestions for health promotion. *Health Education Research* 2001;16:443-456.

Gill PE, Wijk K. Case study of healthy eating intervention for Swedish lorry drivers. *Health Education Research* 2004;19:306-315.

Gough B, Conner MT. Barriers to healthy eating amongst men: A qualitative analysis. *Social Science and Medicine* 2006;62:387-395.

Hakola T, Hublin C, Härmä M, Kandolin I, Laitinen J, Sallinen M. Toimivat ja terveet työajat. Työterveyslaitos, Helsinki 2007.

Hirsjärvi S, Hurme H. Aineiston lukeminen. Kirjassa: Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino 2000, s. 143-152.

Hyssälä L, Koskenvuo M, Suominen S, Ketola O, toim. Miehen terveystyöt. Kirjassa: Elämään upotettu mies. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A:38, 1995. S. 11-13.

Hublin C & Härmä M. Työajat ja terveys. Kirjassa: Martimo K-P, Antti-Poika M, Uitti J, toim. Työstä terveyttä. Duodecim 2010.

Härmä M, Tenkanen L, Sjöblom T, Alikoski T, Heinsalmi P. Combined effects of shift work and life-style on prevalence of insomnia, sleep deprivation and daytime sleepiness. *Scand J Work Environ Health* 1998;24:300-307.

Jabs J, Devine CM. Time scarcity and food choices: An overview. *Appetite* 2006;47:196-204.

Jastran MM, Bisogni CA, Sobal J, Blake C, Devine CM. Eating routines. Embedded, value based, modifiable, and reflective. *Appetite* 2009;52:127-136.

Kauppinen T, Hanhela R, Kandolin I, Karjalainen A, Kasvio A, Perkiö-Mäkelä M, Priha E, Toikkanen J, Viluksela M (toim.). *Työ ja terveys Suomessa 2009*. Työterveyslaitos, Helsinki 2010. s. 216-217.

Kohonneen verenpaineen Käypä hoito –suositus 2009.

<http://www.kaypahoito.fi/web/kh/suosituksset/naytaartikkeli/.../hoi04010> (Luettu 1.6.2011)

Korkiakangas E. Ammattikuljettajiksi opiskelevien terveyskäyttäytyminen huolestuttaa –tiedote. [http://www.ttl.fi/fi/tiedotteet/Sivut/riedote41\\_2010.aspx](http://www.ttl.fi/fi/tiedotteet/Sivut/riedote41_2010.aspx) (Luettu 7.5.2011)

Korkiakangas E, Nevanperä N, Rahkonen F, Laitinen J. Terveelliset elintavat ja ammattikuljettajan työkyky ja terveys –powerpoint. Työterveyslaitos 2010.

Kortteinen M. Ymmärtämisen ongelma eettisenä kysymyksenä kvalitatiivisessa tutkimuksessa. Teoksessa: Laadullisen sosiaalitutkimuksen eettiset kysymykset. Stakes, työpapereita 4/2005.

Kuljetusala.com. Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja.

<http://www.kuljetusala.com/amatit/tavarankuljetus/yhdistelmaaajoneuvonkuljettaja> (Luettu 11.5.2011)

Kuluttajaliitto-Konsumentförbundet ry. Kuluttajien seitsemän tavoitetta tulevalle hallituskaudelle. [http://www.kuluttajaliitto.fi/?5\\_m=1900&s=2](http://www.kuluttajaliitto.fi/?5_m=1900&s=2) (Luettu 22.4.2011)

Kylmä J & Juvakka T. Eettiset kysymykset. Kirjassa: Kylmä J & Juvakka T. Laadullinen terveystutkimus. Helsinki 2007. s. 137–143.

Kylmä J & Juvakka T. Tutkimuksen luotettavuus. Kirjassa: Kylmä J & Juvakka T. Laadullinen terveystutkimus. Helsinki 2007. s. 127–133.

Kärmeniemi P, Laitinen J, Latvala J, Olkkonen S, Sainio M, Ylä-Outinen A. Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto – opas sisällön suunnitteluun ja toteutukseen. Työterveyslaitos, Helsinki 2009. s. 9-18.

Laaksonen J. Pro gradu: ”Sitähän me ollaan mitä me syödään” – Ammattikuljettajien käsitykset ja mielikuvat terveellisestä ruoasta. Maatalous-metsätieteellinen tiedekunta, Taloustieteen laitos. Helsingin yliopisto, Helsinki 2010.

Laaksonen P, Leipämaa-Leskinen H, Borisov P. Sosiaalisen ajan jäsenyys ruoankulutuksen kentässä. Verkkoledessä: Kuluttajatutkimus.Nyt 1/2005: s. 9-17.

Laitinen J. Ammattikuljettajat – terveystietoisia kuluttajia vai äijäruokakulttuurin vaalijoita? –seminaariesitys. Työterveyslaitos 2009.

Latvala E & Vanhanen-Nuutinen L. Laadullisen hoitotieteellisen tutkimuksen perusprosessi: Sisällönanalyysi. Kirjassa: Janhonen S & Nikkonen M (toim.). Laadulliset tutkimusmenetelmät hoitotieteessä. WSOY 2. uudistettu painos, Juva 2003.

Lemon SC, Zapka J, Wenjun L, Estabrook B, Magner R, Rosal MC. Perceptions of worksite support and employee obesity, activity and diet. Am J Health Behav. 2009;33:299-308.

Liikenne- ja viestintäministeriö. Tieliikenteen ajoikasäädösten soveltamistyöryhmä. Suomessa sovellettava ohje tulkintojen yhtenäistämiseksi tavaraj- ja henkilöliikenteen ajoaikoja ja niiden valvontaa koskevista säädöksistä 16.11.2009. [http://www.lvm.fi/c/document\\_library/get\\_file?folderId=22159&name=DLFE-9543.pdf](http://www.lvm.fi/c/document_library/get_file?folderId=22159&name=DLFE-9543.pdf)  
(Luettu 11.5.2011)

Lindström K, Elo A-L, Kandolin I, Ketola R, Lehtelä J, Leppänen A, Lindholm H, Rasa P-L, Sallinen M, Simola A, toim. Kuormitustekijät, niiden seuraukset ja kuormitusmallit. Kirjassa: Työkuormitus ja sen arviointimenetelmät. Työterveyslaitos 2002. S. 13-18.

Maantieliikenteen kuljettajien ajo- ja lepoaika-asetus, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006.

Mahalik JR, Burns SM, Syzdek M. Masculinity and perceived normative health behaviors as predictors of men's health behaviors. *Social Science and Medicine* 2007;64:2201-2209.

Malinauskiene V. Truck driving risk of myocardial infarction. *Przegl Lek* 2003;60 Suppl 6:89-90.

Mallyon A, Holmes M, Coveney J, Zadoroznyj M. I'm not dieting, 'I'm doing it for science': Masculinities and the experience of dieting. *Health Sociology Review* 2010;19:330-342.

Malterud K. Qualitative research: standards, challenges, and guidelines. *Lancet* 2001;358:483-488.

Marshall D. The food provisioning process. Kirjassa: Marshall D. Food choice and the consumer. Glasgow: Blackie Academic and Professional 1995, s. 10-11.

Mays N, Pope C. Qualitative research in health care: assessing quality in qualitative research. *BMJ* 2000;320:50-52.

MeSH. NLM Controlled Vocabulary. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/mesh> (Luettu 11.5.2011)

Miettinen J. Vuorotyö ja terveys. *Työterveyslääkäri* 2008;26(2):113-116. [http://www.terveysportti.fi/terveysportti/ekirjat.Naytaartikkeli?p\\_artikkeli=t100526](http://www.terveysportti.fi/terveysportti/ekirjat.Naytaartikkeli?p_artikkeli=t100526) (Luettu 1.6.2011)

Moreno CRC, Louzada FM, Teixeira LR, Borges F, Lorenzi-Filho G. Short sleep is associated with obesity among truck drivers. *Chronobiology International* 2006;23:1295-1303.

Mulgrev AT, Nasvadi G, Butt A, Cheema R, Fox M, Fleetham JA, Ryan CF, Cooper P, Ayas NT. Risk and severity of motor vehicle crashes in patients with obstructive sleep apnoea/hypopnoea. *Thorax* 2008; 63:536-541.

Mäkelä K. Sosiaalitutkimuksen eettinen säätely. Teoksessa: Laadullisen sosiaalitutkimuksen eettiset kysymykset. *Stakes, työpapereita 4/2005*.

Nevalainen V. Ihminen ja työ. Helsinki: Edita Publishing Oy 2007, s. 14, 31 ja 51.

Nieminen H. Kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuus. Kirjassa: Pauronen M, Vehviläinen-Julkunen K. Hoitotieteen tutkimusmetodiikka. WSOY oppimateriaalit Oy, Helsinki 2006. s. 215-221.

Nieminen H. Kvalitatiivisen tutkimuksen luotettavuus. Kirjassa: Pauronen M, Vehviläinen-Julkunen K. Hoitotieteen tutkimusmetodiikka. WSOY Oppimateriaalit Oy, Helsinki 2006. S. 215-221.

Näslindh-Ylispangar A. Miesten terveyskäyttäytyminen ja terveysuskomukset – artikkeli. Lehdessä: *Terveydenhoitaja* 4-5/2009: s. 18-20.

O’Kane GM, Craig P, Black D, Sutherland D. Riverina men’s study: a preliminary exploration of the diet, alcohol use and physical activity behaviours and attitudes of rural men in two Australian New South Wales electorates. *Rural and Remote Health* 2008;8:851.

Oikarinen A. Väitöskirja: Kainuulaisten miesten terveyskäyttäytyminen – kulttuurinen näkökulma. Lääketieteellinen tiedekunta, Terveystieteiden laitos, Hoitotieteen ja terveyshallinnon laitos; Kainuun maakunta –kuntayhtymä. Oulun yliopisto, Oulu 2008.

Ojala T (teksti). Taukopaikat, työn tauottaminen, lepo ja terveys.



Taukopaikkatutkimuksen ennakkotiedot, Työterveyslaitos. Rahtarit-lehti 5/2001; s.11-13.

Ojanen M. Persoonallisuuden psykologia 1999: Omaehtoisuuden ja hallinnan kehittyminen. Tampereen yliopisto, Psykologian laitos 1999.

[http://www.uta.fi/laitokset/psyk/opiskelu/opetus/opetusmateriaalia/perpsy\\_1999/2.htm](http://www.uta.fi/laitokset/psyk/opiskelu/opetus/opetusmateriaalia/perpsy_1999/2.htm) (Luettu 23.11.2009)

Pack AI, Maislin G, Staley B, Pack FM, Rogers WC, George CFB, Dinges DF. Impaired performance in commercial drivers: role of sleep apnea and short sleep duration. Am J Respir Crit Care Med 2006;174:446-454.

Partinen M, Hirvonen K. Unikuorma. Kuorsauksen ja obstruktiivisen uniapnean esiintyminen raskaan liikenteen kuljettajilla sekä unihäiriön merkitys ajokyvyn kannalta. Loppuraportti 100344, Työsuojelurahasto 2006.

<http://www.tsr.fi/tsarchive/files/TietokantaTutkittu/2000/100344Loppuraportti.pdf>

Prochaska JO, Redding CA, Evers KE. The transtheoretical model and stages of change. In the book: Glanz K, Rimer BK, Viswanath K. Health behavior and health education: theory, research, and practice. Jossey-Bass 2008. s. 98-99.

Puumalainen R. Työikäisten ravitsemuskasvatus. Teoksessa: Fogelholm M, toim. Ratkaisuja ravitsemukseen. Palmenia Helsinki 2001. S. 169-192.

Raulio S, Mukala K, Ovaskainen M-L, Lahti-Koski M, Sirén M, Prättälä R. Työaikainen ruokailu Suomessa. Kolmen valtakunnallisen seurantatutkimuksen tuloksia. Kansanterveyslaitoksen julkaisuja, Helsinki 2004.

Raulio S, Roos E, Mukala K, Prättälä R. Can working conditions explain differences in eating patterns during work hours? Public Health Nutrition 2007;11:258-270.

Rodriguez JC. Eating habits. Article. <http://www.fags.org/nutrition/Diab-Em/Eating-Habits.html> (Luettu 11.5.2011)

Roininen K. Food choice. Väitöskirjassa: Evaluation of food choice behavior: Development and validation of health and taste attitude scales. Elintarviketeknologian laitos. EKT-sarja 1234. Helsingin yliopisto 2001: s. 10.

Roos G, Prättälä R, Koski K. Men, masculinity and food: interviews with Finnish carpenters and engineers. *Appetite* 2001;37:47-56.

Roos E, Sarlio-Lähteenkorva S, Lallukka T, Lahelma E. Associations of work-family conflicts with food and physical activity. *Public Health Nutrition* 2006;10:222-229.

Sallinen J, Laitinen J, Salmi A. Työterveyslaitos. Missä soppa viipyy? *Bensiiniuutiset* 2/2010: s. 22-23.

Salmi A. Työterveyslaitos. Työterveyslaitos kampanjoi ammattiliikenteen ravitsemuksesta. Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle. *Bensiiniuutiset* 2/2009: s. 16.

Salmi A. Virkeänä ratissa – ruoasta terveyttä tien päälle 2009–2011 –powerpoint. Työterveyslaitos 2010.

Takala E-P. Työ ja liikuntaelimestö. Kirjassa: Martimo K-P, Antti-Poika M, Uitti J, toim. Työstä terveyttä. *Duodecim* 2010. S. 87-95.

Tanskanen A. Sisällönanalyysi hoitotieteessä. Empiiriset aineistot ja analysoinnin kysymykset. Tuumasta tekstiksi – perusopas seminaari- ja opinnäytetyön tekijälle. Tampereen yliopiston hoitotieteen laitos.

<http://www.uta.fi/laitokset/hoito/wwwoppimateriaali/luku5e.html> (Luettu 11.5.2011)

Terve nuppi jaksaa. Teksti: Ojala T. *Rahtari-lehti* 1/2001.

[http://www.rahtarit.fi/tekstit/2001\\_01\\_TNJ.pdf](http://www.rahtarit.fi/tekstit/2001_01_TNJ.pdf) (Luettu 11.5.2011)

Työsuojeluhallinto. Ajoaika, tauot ja lepoajat. <http://www.tyosuojelu.fi/fi/ajoajat> (Luettu 11.5.2011)

Työterveyslaitos. Työaikasäädökset: Ammattikuljettajien ajo- ja lepoajat. <http://www.ttl.fi/fi/tyohyvinvointi/tyoaika/tyoaikasaadokset/sivut/default.aspx> (Luettu 15.5.2011)

Uitti J & Antti-Poika M. Työhön liittyvät kemialliset, fysiologiset ja biologiset altisteet. Kirjassa: Martimo K-P, Antti-Poika M, Uitti J, toim. Työstä terveyttä. Duodecim 2010.

Uusitalo H, Prättälä R, Uutela A. Työn luonne, sosiaalisuus ja työaikainen ateriointi. Sosiaalilääketieteellinen aikakauslehti 1996;33:25-31.

Väänänen T. Maantiekuljettajien koettu työkyky, vireys ja uni. Pro gradu-tutkielma. Tampereen yliopiston terveystieteiden laitos 2010. S. 58-62.

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

## **Haastateltavia pro graduun "Ammattikuljettajien näkemyksiä työn vaikutuksesta ruoan valintaan ja syömiskäyttäytymiseen – onko "äijäkulttuuria vielä olemassa?"**

Olen ravitsemustieteen opiskelija Kuopion yliopistosta ja olen tekemässä pro gradu-työtä 20–30-vuotiaiden ammattikuljettajien näkemyksistä ennen kaikkea työn, mutta myös sosiaalisten tekijöiden sekä "miehisyyden" vaikutuksesta heidän syömiskäyttäytymiseensä. Tietämys ruoasta ja ruoan terveellisyydestä kasvaa koko ajan, mutta mielestäni tulisi tutkia nykyistä enemmän ruoan syöjää ja hänen ajatuksiaan muun muassa ympäristöstään ja sosiaalisista tapahtumakentistä sekä niiden vaikutuksesta omaan syömiskäyttäytymiseen. Ruoan hankinta, sen laitto ja syömistapahtuma eivät ole nykypäivän kiireisessä työkuultuurissa itsestään selviä asioita.

Tavoitteenani on tehdä vähintään 10–15 ammattikuljettajien teemahaastattelua, joissa edetään edellä mainittujen teemojen mukaan, antaen haastateltavalle mahdollisuuden kertoa näkemyksistään hyvinkin laajasti. Tämän vuoksi haastateltaville annetaan haastattelussa esiin tulevat teemat etukäteen pohdittavaksi, jotta itse haastattelu ei jäisi kovin pintapuoliseksi. Haastattelut tehdään Kuopion yliopiston tiloissa ja ne nauhoitetaan.

Pro graduni on laadullinen tutkimus, jonka tärkein tiedonlähde on haastateltava, tässä tapauksessa ammattikuljettaja ja hänen kertomuksensa. Mikään ei ole arvokkaampaa tietoa kuin se tieto, mikä on koettu. Vaikka työni on vain pieni tutkimus lukuisten isojen tutkimusten joukossa, pyrin sillä osoittamaan, että syömiskäyttäytyminen ja sen muutos eivät ole niin yksinkertaisia asioita, kuin voisi luulla. Tämänkaltaisten tutkimusten avulla pystytään heijastamaan myös ihmisten asenteita syömistä kohtaan, joka puolestaan heijastaa syömiskulttuuriamme. Ammattikuljettajien viitsaus on tienvarsihuoltamoiden tarjoama rasvainen "äijäruoka". Onko sen menekki sen takia suurta, että sitä halutaan vai sitä luullaan haluttavan? Tässä on esimerkki mahdollisesta pinttyneestä asenneongelmasta.

Tutkimuksesta tullaan tekemään juttu useamman kuljetusyrityksen ja kuljetusalan liittojen lehtiin, joten haastateltavalla on hyvä tilaisuus päästä tuomaan oma äänensä esille kuitenkin anonyyminä pysytellen. Yksittäistä kuljettajaa ei pysty tunnistamaan tutkimuksesta tai lehtijutuista. Kuljetusyrityksille tämänkaltaisista tutkimuksista voi olla hyötyä työntekijöiden toimintakyvynäkökulmasta katsottuna. Kun ymmärretään paremmin syömiskäyttäytymistä ja siihen vaikuttavia tekijöitä, myös asenteisiin oikeanlaisen syömisen ja ruoan tärkeydestä voidaan vaikuttaa. Kun työntekijän on mahdollista syödä hyvin, hän voi paremmin ja täten hänen toimintakykynsä työssä säilyy pidempään.

**Susanna Kemppainen,  
ravitsemustieteen opiskelija, Kuopion yliopisto  
sähköposti: [smxxxxxx@xxxxx.uku.fi](mailto:smxxxxxx@xxxxx.uku.fi)**

## SUOSTUMUSLOMAKE

### Tutkimuksen kuvaus

"20–30-vuotiaiden ammattikuljettajien näkemyksiä työn vaikutuksesta ruoan valintaan ja syömiskäyttäytymiseen – onko "äijäkulttuuria vielä olemassa?" – pro gradu –tutkimuksen tavoitteena on selvittää ammattikuljettajien näkemyksiä ennen kaikkea työn, mutta myös sosiaalisten sekä maskuliinisten tekijöiden vaikutuksia heidän syömiskäyttäytymiseensä.

Aineisto kerätään ammattikuljettajien teemahaastatteluilla, joissa edetään edellä mainittujen teemojen mukaan, antaen haastateltaville mahdollisuus kertoa näkemyksistään hyvinkin laajasti. Haastattelut tehdään ensisijaisesti Kuopion yliopiston tiloissa mutta paikka voidaan sopia myös tilanteen mukaan. Haastattelu on kertaluontoinen ja aikaa kannattaa varata 1-2 tuntiin. Haastattelut nauhoitetaan.

Tässä tutkimuksessa tärkein tiedonlähde on haastateltava, tässä tapauksessa ammattikuljettaja ja hänen kertomuksensa. Mikään ei ole arvokkaampaa tietoa kuin se, mikä on koettu. Tämänkaltaisten tutkimusten avulla pystytään heijastamaan myös ihmisten asenteita syömistä kohtaan, joka puolestaan heijastaa meidän syömiskulttuuriamme, jossa voi olla kehittämiskohteita.

Tutkimuksen tuloksista tullaan tekemään juttu useamman kuljetusalan liittojen ja järjestöjen lehtiin, joten haastateltavalla on hyvä tilaisuus päästä tuomaan oma äänensä esille pysyen kuitenkin anonyyminä. Yksittäistä kuljettajaa ei pysty tunnistamaan tutkimuksesta tai lehtijutuista.

Kun ymmärretään paremmin syömiskäyttäytymistä ja siihen vaikuttavia tekijöitä, myös asenteisiin oikeanlaisen syömisestä ja ruoan tärkeydestä voidaan vaikuttaa. Kun työntekijän on mahdollista syödä hyvin, hän voi paremmin ja täten hänen työkykynsä työssä säilyy pidempään.

## Suostumuksen allekirjoittaminen

**Luettuani tutkimuksen pääpiirteet ja selvitettyäni mahdolliset epäselvät kohdat tutkijalta, olen edelleen valmis haastateltavaksi. Suostun esitietolomakkeessa olevien tietojeni käyttämiseen haastattelujen tulkinan apuvälineenä. Suostun siihen, että haastatteluni nauhoitetaan ja puhuttani voidaan siteerata tutkimuksessa, henkilöllisyyteni kuitenkin paljastumatta. Olen tietoinen, että osallistuminen on vapaaehtoista ja että voin keskeyttää osallistumiseni milloin tahansa ilman että se mitenkään vaikuttaa kohteluuni nyt tai vastaisuudessa.**

---

**Paikka ja päiväys**

---

**Tutkittavan allekirjoitus ja nimenselvennys**

-

---

**Henkilötunnus**

---

**Lähiosoite ja postinumero ja – toimipaikka**

### Lisätietoja tutkimuksesta:

**Pro-gradu-tutkija, Susanna Kemppainen**  
Itä-Suomen yliopisto  
puh. 04x-28xxxxx  
e-mail: smkemppa@xxxxx.xxx.fi

**Dosentti, vanhempi tutkija, Jaana Laitinen**  
Työterveyslaitos  
puh. 04x-85xxxxx  
e-mail: jaana.laitinen@xxx.fi

**Dosentti, yliassistentti, Merja Nikkonen**  
Itä-Suomen yliopisto  
puh. 04x-35xxxxx  
e-mail: merja.nikkonen@xxx.fi

## Haastattelurunko

Tervetuloa! Ja ensiksikin haluan kiittää teitä siitä, että haluatte osallistua tähän tutkimukseen. Saako teitä muuten sinutella?

### 1. Kyselen tässä alussa vähän esitietoja.

- Minä vuonna olet syntynyt?
- Kertoisitko minulle, millaisessa taloudessa asut?
- Mikä on ammattinimikkeesi tällä hetkellä?
- Kuinka kauan olet ollut tällä alalla?
- Minua kiinnostaisi kuulla millainen tyypillinen työpäiväsi on?
- Entä mitä työnkuvaasi kuuluu?

### 2. Miksi päätit osallistua tutkimukseen?

- Pidätkö tätä aihetta tärkeänä?
- Kiinnostaako sinua ravinnon ja terveyden yhteys?
- Mitä itse ajattelet työaikaisesta ruokailustasi? Mitä ajattelet huoltamoiden ateriatarjonnasta? Oletko tyytyväinen siihen? Jos olet, miksi olet tyytyväinen? Mikäli et ole, miten muuttaisit sitä?

### 3. Kertoisitko minulle vähän omista ruokatottumuksistasi? Kuinka mielestäsi syöt?

- Syötkö mielestäsi terveellisesti/monipuolisesti/epäterveellisesti/ yksipuolisesti/ raskaasti/kevyesti...? Mitä on mielestäsi terveellinen/epäterveellinen ruoka?
- Oletko nirso vai kaikkiruokainen?
- Onko sinulla mahdollisesti mitään rajoitteita esim. allergioita/eettisiä syitä...?
- Oletko koskaan ajatellut, että sinun olisi tarpeen muuttaa syömistottumuksiasi vai oletko tyytyväinen nykyiseen?

### 4. Oletko pyrkinyt muuttamaan ruokatottumuksiasi tarkoituksellisesti, jos niin miten? Miksi?

- Miten onnistuit muuttamaan ruokatottumuksiasi?
- Jos epäonnistuit, mistä ajattelet sen johtuvan?

5. Miten ruokatottumuksesi ovat muuttuneet ajan saatossa?

- Miten söit esimerkiksi lapsuudessa tai nuoruudessa verrattuna tähän hetkeen? Mitkä asiat siihen ovat mahdollisesti vaikuttaneet?
- Miten muut elämänvaiheet ovat vaikuttaneet syömistottumuksiisi? Esimerkiksi yhteen muuttaminen tyttöystävän kanssa, lasten syntymä, ero tai työpaikan vaihtuminen?

6. Miten mielestäsi syömäsi ruoka vaikuttaa terveyteesi? Näetkö, että niillä olisi yhteyttä toisiinsa?

- Haluaisin kuulla sinulta millaista on mielestäsi terveellinen ruoka?
- Voitko kertoa, miten ruoka vaikuttaa esimerkiksi oloosi?
- Miten syömäsi ateria työpäivän aikana on vaikuttanut työkykyysi? Oletko huomannut esimerkiksi huomattavaa väsymystä jonkin aterian jälkeen?
- Entä onko sinulla kokemusta siitä, miten vastaavasti syömättömyys vaikuttaa oloosi tai työkykyysi? Huomaatko keskittymiskykyysi herpaantuvan tai hermosi olevan kireällä? Tuleeko sinulle esimerkiksi huono olo?

7. Mitkä asiat mahdollisesti vaikuttavat ruokatottumuksiisi?

- Mitkä asiat vaikuttavat esimerkiksi ruoan valintaan kaupassa/ravintolassa/työaikana?
- Miten esimerkiksi perheen/kavereiden ruokatottumukset vaikuttavat? Tai vaikuttavatko ne lainkaan?
- Miten syöt kotona verrattuna töihin? Teetkö erilaisia valintoja yksin kuin muiden seurassa?
- Minua kiinnostaa kuulla, miten esimerkiksi työolosuhteet/tienvarsihuoltamoiden tarjonta vaikuttavat?
- Pystytkö mielestäsi vaikuttamaan itse siihen mitä syöt? Onko se mielestäsi (loppujen lopuksi) itsestä kiinni?
- Oletko koskaan ajatellut, että haluaisit ehkä syödä toisin, mutta jokin näistä edellä mainituista tekijöistä estää sen?

8. Kuinka tärkeänä pidät työntekoa?

- Oletko omistautunut työllesi vai onko sillä suurempaa merkitystä sinulle?
- Oletko tyytyväinen nykyiseen työhösi?



9. Miten työ erityisesti on vaikuttanut ruokatottumuksiisi?

- Miten työaika vaikuttaa ruokatottumuksiisi?
- Miten työnantaja vaikuttaa? Onko työnantaja vaativa? Painostetaanko töissä tehokkaaseen työntekoon, ja se mahdollisesti vaikuttaa ruokailuihisi?
- Miten työkavereiden/muiden autonkuljettajien ruokailutottumukset vaikuttavat omiin ruokailutottumuksiisi?
- Entä miten työolosuhteet, ”tien päällä oleminen” on vaikuttanut niihin? Mahdollistavatko työolosuhteet esimerkiksi eväiden tekemisen? Entä kiire/aikataulu? Miten ne ovat vaikuttaneet?

10. Mitä sinun mielestäsi on ”äijäruoka”? Mitä olet mieltä siitä, että huoltamoilla tarjotaan rasvaista ja raskasta ruokaa siksi, että luullaan asiakkaiden sitä haluavan?

11. Mitä sinulle sanoo miehisuus, ”äijämäisyys”? Onko sillä mielestäsi vaikutusta elintapoihisi? Entä ruokatottumuksiisi?

(Miesten on useissa tutkimuksissa todettu omaksuvan epäterveellisiä elintapoja (tupakointi, alkoholin kulutus...) toteuttaakseen maskuliinisuuttaan. Maskuliinisuuden toteuttamiseen kuuluu tyypillisesti **riskien ottaminen, haavoittuvaisuuden kieltäminen** sekä puhumattomuus esimerkiksi tunteista ja kivusta. Myös ulkoisesti vahva ja raavas olemus demonstroivat maskuliinisuutta. Myös **kaikkivoipaisuus**-asennetta on miehille yleistä.)

- Haluaisin kuulla, tekisikö esimerkiksi mieli valita terveellisempi vaihtoehto, mutta ”miehisuus”/kasvojen menetys miehenä estää sen?
- Vai oletko huomannut päinvastaista vaikutusta: olet valinnut terveellisen vaihtoehdon, kun olet huomannut, että joku ”äijäkin” on ottanut?
- Vai oletko sitä mieltä, että mieskin voi syödä terveellisesti menettämättä kasvojaan?

12. Lopuksi haluaisin vielä, että kertoisit minulle, mitkä asiat sinun näkökulmastasi vaikuttavat merkittävimmin ammattikuljettajien terveyteen epäedullisesti?

Tämä taitaa olla tässä! Tämähän meni oikein hyvin! Kiitos kovasti ajastasi ja tärkeistä antamistasi tiedoista. Tulen olemaan yhteyksissä viimeistään kun tutkimukseni on valmis. Saat tuloksista pienimuotoisen koosteen sitten sähköpostilla!

Esimerkki aineiston analyysistä tutkimuskysymyksen 2. ”Millaisia ovat kuljettajien näkemykset ruokatottumustensa muutoksista eri elämänvaiheissa?” osalta.

<p>”Se on hyvä esimerkki että armeijassa ku siellä oli monta kertaa päivässä kuitenkin ne ruokailut, mut siitä huolimatta mulla siellä lähemmäs kaksikiloa tippu paino.”</p>	<p>Armeijassa ruokailu oli säännöllistä</p>	<p>Armeija</p>	<p>Yhteisölliset tekijät</p>
<p>”Ja opiskelut loppuu niin äkkiä ne vaan muuttuu ku ei oo niin sanottua pakollista ruokailua.”</p>	<p>Opiskelijaruokalan ansiosta ruokailu oli turvatumpaa</p>	<p>Opiskelun loppuminen</p>	
<p>”No on ne [ruokatottumukset] muuttunu ku ennen ku tulin tänne kuletusalalle niin silloin tein kaikki ite, mittää valmista en ostanu.”</p>	<p>Kuljetusala on huonontanut ruokatottumuksia</p>	<p>Työpaikan vaihtuminen</p>	
<p>”No siihen asti ku asuin mutsin kans niin söin joka aamu aamupuuron, mutta sitte ei yksinään sitä kehtaa rueta keittää.”</p>	<p>Äiti huolehti ruoan laitosta</p>	<p>Kotona asuminen, äiti</p>	<p>Perhetekijät</p>
<p>”No totta kai sitä nyt säännöllisemmin söi. Ja ku oli sitä ruokaa ja kyllähän se tuli sitä oikeeta ruokaa, minun mielestä ainaki. Että itelle ei kehtaa hirveesti väsäätä pottuja sun muita, riisiä ja näitä.”</p>	<p>Entisen kumppanin kanssa tuli syötyä paremmin</p>	<p>Nykyinen tai entinen kumppani</p>	
<p>”No tietysti tulee herkuteltua aina vähän [avovaimon kanssa].”</p>	<p>Avovaimon kanssa syöminen on mukavaa</p>		



Susanna Kemppainen

## ”Äijä on se, joka viitsii syödä kasviksia”

Nuorille kuljettajille äijäbuumi on jo vanhoja uutisia. Nuori kuljettaja korostaa ruokatottumuksissa yksilöllisyyttä.

Susanna Kemppainen ja Anne Salmi, Työterveyslaitos

**I**tä-Suomen yliopistossa ravitsemustieteitä opiskeleva **Susanna Kemppainen** halusi selvittää Työterveyslaitoksen Virkeänä ratisa -hankkeelle tekemässään pro gradu -tutkielmassa nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä. Lähtökohdana tutkielmassa oli ymmärtää ruokatottumusten olevan moniulotteinen kokonaisuus, jota ei voida selittää pelkästään yksilön makutottumuksilla tai ruokaa kohtaan olevilla henkilökohtaisilla asenteilla. Sosiaalisten ja kulttuuristen tekijöiden tiedetään vaikuttavan yksilön terveyskäyttäytymiseen ja tätä kautta ruokatottumuksiin. Miehillä sosio-kulttuurinen paine syntyy usein miehisyden toteuttamisesta, joka ilmenee muun muassa ahkerana työntekona ja riskialttiina terveyskäyttäytymisenä. Mutta voiko mies syödä kasviksia menettämättä kasvojaan miehenä? Onko äijärökakulttuuri vain historiallinen huokaus? Mitä kuljetusalalla toimivat nuoret asiasta ajattelevat?

Kemppaisen pro gradua varten haastatettiin kahdeksaa 20–30 -vuotiasta Kuopiossa toimivaa ammattikuljettajaa, joista suurin osa kuljetti yhdistelmäajoneuvoa. Haastattelun teemoina olivat omat ruokatottumukset, ruokatottumuksien muutokset eri elämänvaiheissa, ruoan, terveyden ja työkyvyn väliset yhteydet, sosiaalisten tekijöiden ja ympäristön vaikutukset ruokatottumuksiin sekä käsitykset ”äijäruoasta”.

### Työ merkittävä tekijä ruokatottumuksien muotoutumisessa

Haastatellut nuoret ammattikuljettajat muodostivat käsityksensä ruokatottumuk-

sistaan työnsä kautta. Ammattikuljettajan työn erityispiirteet, kuten epäsäännölliset työpajat, pitkät työpäivät, työn itsenäisyys sekä jossain määrin ajoaikalaki vaikuttivat ruokatottumuksiin. Ruokatottumukset nähtiin pääosin huonoina tai tyydyttävänä. Tärkeintä oli, että ruoalla jaksoi taas vähän aikaa. Tietämys terveellisestä ruoasta ja kokemukset sen positiivisista vaikutuksista esimerkiksi vireyteen kuitenkin vaikuttivat pyrkimykseen muuttaa omia ruokatottumuksiaan. Osa ammattikuljettajista kokeili muutoksia jo käytännössä, kun taas osa vielä pohti muutostarvettaan. Kun ei ollut vielä ylipainoakaan, niin todennäköisyys terveenä pysymiseen nähtiin suurena. Osa koki liikuntaharrastuksensa kompensoivan huonoja tottumuksia. On hyvä muistaa, että liikunta ei kuitenkaan todellisuudessa täysin korvaa huonoja ruokatottumuksia, vaan paljon liikkuvakin voi sairastua, jos ruokavalinnat ovat huonoja. Sairastuminen voikin yllättää ikävästi ja tuntua tosi epäreilulta - miten minulle voi käydä näin, vaikka liikua paljon? Ruokavalioon kannattaa siis kiinnittää huomiota jo työuran alkuvaiheessa.

Ajoaikalaian antama mahdollisuus pitää 45 minuutin luvallinen tauko nähtiin positiivisena asiana ruokailun, mutta negatiivisena asiana oman päätöntävällän ja harkintakyvyn kannalta. 45 minuuttia kottoitti pitkäksi ajaksi pysähtyä syömään erityisesti öisin, kun on hiljaista ja ajaessa ollut hyvä vireystila huononee.

Ammattikuljettajan työn itsenäisyyttä tai yksinäisyyttä pidettiin yhtenä olen-

naisena ruokatottumuksiin vaikuttajana. Sellaisen työyhteisön puuttuminen, jossa pidetään yhteinen ruokatauko, nähdään harmillisena asiana. Ammattikuljettajan työssä ruokailu on erään kuljettajan sanoin ”itsestä kiinni” ja tällöin työaikaisesta ruokailusta voi tulla toissijaista. Osa ilmoittikin usein siirtävänsä syömistä kotiintuloon saakka. Kuinka on sinun kohdallasi - toimitko samoin kuin nuoret kuljettajat vai muistatko säännöllisen ateriarytmin tärkeyden ja virkeyttä ylläpitävän vaikutuksen pidemmällä tähtäimellä? Onko sinulla jo oma löyhä ”työyhteisösi” toisten sellaisten kuljettajien kanssa, jotka vakituisesti pysähtyvät samalla huoltamolla taun merkeissä?





Euroopan unioni  
Euroopan sosiaalirahasto



Työterveyslaitos

Vipuvoimaa  
EU:lta  
2007-2013

### Nuorten kuljettajien kohdalla armeija ja lähimmäiset ovat pitäneet hyvää huolta ruokailusta - ilman seuraa ruokailu onkin muun tekemisen oheistapahtuma

Nuoret ammattikuljettajat kertoivat ruokatuottamustensa muuttuneen radikaalisti työn aloittamisen jälkeen, eikä niinkään hyvään suuntaan. Suurin osa koki ruokatuottamustensa olleen parhaimmillaan armeijassa, jossa ruokailu oli säännöllistä ja oikeassa suhteessa aktiivisuuden kanssa. Myös sosiaalisten tekijöiden, kuten kumppanin tai lasten koettiin vaikuttavan edullisesti ruokatuottumuksiin. Ruokaa oli mukava laittaa yhdessä ja sen monipuolisuuteen jaksoi panostaakin enemmän. Suurin osa nuorista kuljettajista asui kuitenkin yksin ja ruokakysymykset koettiin sen vuoksi jälleen turhauttavina. Ruokavälio oli usein yksipuolista ja vähäinen vapaa-aika käytettiin mieluummin nukkumisen kuin ruoanlaittoon. Myös omiin kokkaustaitoihin oli luottamuspuola: Mikä mahtaisi tukea terveellisiä työaikaisia ruokatuottumuksia? Auttaisivatko ennakointi ja eväiden teko? Entä onko vakioruokapakkassasi jo tarjolla terveellisiä kotiruokannoksia - myös yöaikaan? Omien syömisten tiedostaminen auttaa estämään pahimmat salasyöpötyt.

### Nuori kuljettaja ei määrittele miehisyyttä ruoan kautta - "Äijätouhu on jo mennyt ohi"

Lihapiirakka, grilliruoka, kebab, rahtianokset, kunnon pihvi, makkara ja kalja olivat nuorten ammattikuljettajien mielenkiintoisimpia käsitteistä "äijäruoka". Nuoret itse halusivat välttää ruoan tiukkaa kategorisoinnista sukupuolen mukaan ja näkivät ruokatuottamustensa olevan nykyään hyvin yksilöllisiä. "Äijäruoka on sitä, mitä vain äijät syö". Ruoan terveellisyyden tiedostaminen on nuorten kuljettajien mielestä nykypäivää. Nykymies voi syödä mitä vaan menettämättä pätkääkään miehisyydestään. Nuorille kuljettajille maistuvakin kasvikset, erityisesti silloin, jos niitä on helposti tarjolla. Nuoret rattiruokailijat vakuuttavatkin, että taukopaikoilla buffetit tulee koluttua huolellisesti myös salaattitiskin osalta. Höyrymakkarat jäävät pihah-telemaan pettymyksestä.

## Oletko jo tumpannut tupakin? Savuttomuutta työpaikalla voi tukea monin eri tavoin

Anne Salmi ja Jarmo Sallinen, Työterveyslaitos

SKAL ry ja Rahtarit ry toteuttivat syksyllä 2010 verkkopohjaisen hyvinvointikyselyn jäsenilleen. Kysymysten pohjana käytettiin mm. Virkeänä ratissa -hankkeen kyselylomaketta. Vastauksia kyselyyn saatiin 143 kpl. Kyselyn tuloksia käsitellään vuoden 2011 mittaan Kuljetusyritystä ja Rahtarit -lehdissä. Tällä kertalla luomme katsauksen tupakointituloksiin. Tupakkatauko merkitsee monelle ammattikuljettajalle tilaisuutta vaihtaa kuulumisia huoltamon pihalla kollegoiden kanssa. Kuljettaja voi tuprutella autossakin ja ainakin osa näin tekevästä ehkäisee iliallista väsymystä tupakoimalla. Osalle tupakoitsijoista taas on muodostunut tapa käsitellä stressiä ja erilaisia mielialoja tupakanpolton kautta. "Nyt täytyy saada hermosauhuit" on tuttu tokaisu. Mitä sitten vaihtoehdoksi tupakalle ilman että väsymys vie voiton tai sosiaalinen kanssakäyminen muiden kuljettajien kanssa vähenee entisestään? Kyseessä on kuitenkin terveydelle haitallinen tapa.

Savutteliota hyvinvointikyselyn vastaajista oli 25 %. Työterveyslaitoksen Työ ja Terveys 2009 -kyselytutkimuksen mukaan tupakoivia työikäisiä on Suomessa noin 24 %. Virkeänä ratissa -hankkeen vuonna 2009 toteuttamassa kyselyssä tupakoivia ammattikuljettajia oli vastaajista 31 %. Näyttää siis siltä, että kuljettajat lähenevät valtakunnallista keskiarvoa tupakoinnin suhteen. Kehityksen suunta on välttämättä positiivinen. Savuttomuutta työpaikalla voi tukea monin eri tavoin.

Työnantajan pienikin satsaus savuttomuuteen palaa korkojen kera takaisin. Esimerkiksi viereisvalmisteluiden hankkiminen voi olla työntekijälle liian kallis meno.

#### Työnantaja, käytä näitä keinoja

- Näytä vahvaa esimerkkiä. Oletthan jo itse tumpannut viimeisen kerran?
- Tee tiivistä yhteistyötä työterveyshuollon kanssa.
- Sitoudu työntekijöiden tupakoinnin lopettamiseen esimerkiksi korvaamalla viereisvalmisteluita työterveyshuollon tukemana.

#### Ammattikuljettaja, kokeile näitä keinoja

- Väsymystä voi ehkäistä tupakoinnin sijaan myös pakkaamalla reissuun mukaan raikaita ja kirpeitä hedelmiä. Vesi ja kirpeät hedelmät piristävät vaikkapa aamuyön raskaina ajotunteina. Ja terveellisiäkin ne ovat.
- Tauolla sosiaalista kanssakäymistä voi harjoittaa muutenkin kuin tupakoimalla. Jos otat kahvin tai teen mukaan tupakkapaikalle, niin moniko oikeasti edes huomaa, että savuke jäi uupumaan?
- Aseta välitavoitteita - aluksi tupakoinnin määrää voi vähentää tai päättää, että ei esimerkiksi polta töissä ollenkaan. Jos takapakkeja tulee, niin on hyvä tietää, että repsahdukset kuuluvat elintapamuutoksissa lähes asiaan. Repsahduksen jälkeen kannattaa vain jatkaa yrittämistä!
- Mikäli tupakoinnin lopettamisen jälkeen paino nousee, niin ei kannata säikähtää vaan pysyä päätöksessä. Tupakoinnin lopettaminen on monin verroin terveellisempää kuin muutama lisäkilo. Tupakoinnin lopettamisen jälkeen henki kulkee paremmin ja liikunta on helpompaa, jolloin lisäkilot saavat kyytiä.

Verkkokyselyyn vastanneiden tupakointi noudatti pääosin samaa linjaa kuin Virkeänä ratissa 2009 -kyselyssäkin. Verkkokyselyyn vastaajien ikäjakauma sijoittui Virkeänä ratissa -hankkeen vuonna 2009 toteutetun alikartoituskyselyn tapaan parhaassa työssä olevaan väestöön. Vastaajista noin 75 % oli 30 - 59 -vuotiaita ja 60 % vastaajista oli miehiä. Yrittäjäkuljettajia vastaajista oli 64,5 % ja kuljettajia 35,5 %.

Lehtijuttu gradun tuloksista Ammattiautot -lehdessä 5/2011.

Susanna Kempainen ja Anne Salmi, Työterveyslaitos

# ”Äijä on se, joka viitsii syödä kasviksia”

## Nuorille kuljettajille äijäbuumi on jo vanhoja uutisia

### Nuori kuljettaja korostaa

**ruokatottumuksissa yksilöllisyyttä**  
Itä-Suomen yliopistossa ravitsemustieteitä opiskeleva Susanna Kempainen halusi selvittää Työterveyslaitoksen Virkeänä ratissa -hankkeelle tekemässään pro gradu -tutkielmassa nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä. Lähtökohdiana tutkielmassa oli ymmärtää ruokatottumusten olevan moniulotteinen kokonaisuus, jota ei voida selittää pelkästään yksilön makutottumuksilla tai ruokaa kohtaan olevilla henkilökohtaisilla asenteilla. Sosiaalisten ja kulttuuristen tekijöiden tiedetään aikaisemmista tutkimuksista vaikuttavan yksilön terveyskäyttäytymiseen ja tätä kautta ruokatottumuksiin. Miehillä sosio-kulttuurinen paine syntyy usein miehisyyden toteuttamisesta, joka ilmenee muun muassa ahkerana työntekona ja riskialttiina terveyskäyttäytymisenä. Mutta voiko mies syödä kasviksia menettämättä kasvojaan miehenä? Onko äijäruokakulttuuri vain historiallinen huokaus? Mitä kuljetusalalla toimivat nuoret asialta ajattelevat?

Kempainen pro gradua varten haastateltiin kahdeksaa 20-30 -vuotiaasta Kuopiossa toimivaa ammattikuljettajaa, joista suurin osa kuljetti yhdistelmäajoneuvoa. Heitä haastateltiin helmikuun 2010 aikana. Haastattelun teemoina olivat omat ruokatottumukset, ruokatottumuksen muutokset eri elämänvaiheissa, ruoan, terveyden ja työkyvyn väliset yhteydet, sosiaalisten tekijöiden ja ympäristön vaikutukset ruokatottumuksiin sekä käsitykset ”äijäruoasta”. Opinnäytetyö valmistuu kevään 2011 aikana.

### Työ merkittävä tekijä ruokatottumusten muutoutumisessa

Haastatellut nuoret ammattikuljettajat muodostivat käsityksensä ruokatottumuksistaan työssänsä kautta. Ammattikuljettajan työn erityispiirteet, kuten epäsäännölliset työpajat, pitkät työpäivät, työn itsenäisyys sekä josain määrin ajoaikakäki vaikuttivat ruokatottumuksiin. Ruokatottumukset nähtiin pääosin huonoina tai tyydyttävänä. Tärkeintä oli, että ruoalla jaksoi taas vähän aikaa. Tietämys terveellisestä ruoasta ja kokemukset sen positiivisista vaikutuksista esimerkiksi vireyteen kuitenkin vaikuttivat py-



Myös eväät voi valita terveellisesti.

kimyksiin muuttaa omia ruokatottumuksiaan. Osa ammattikuljettajista kokeli muutoksia jo käytännössä, kun taas osa vielä pohti muutostarvetta. Kun ei ollut vielä ylipainoakaan, niin todennäköisyys terveeseen pysymiseen nähtiin suurena. Osa koki liikuntaharrastuksensa kompensoivan huonoja tottumuksia. On hyvä muistaa, että liikunta ei kuitenkaan todellisuudessa täysin korvaa huonoja ruokatottumuksia, vaan paljon liikkuvakin voi sairastua, jos ruokavaliinnat ovat huonoja. Sairastuminen voikin yllättää ikävästi ja tuntua tosi epärealistista - miten minulle voi käydä näin, vaikka liikun paljon? Ruokavaliioon kannattaa siis kiinnittää huomiota jo työuran alkuvaiheessa.

Ajoaikalin antama mahdollisuus pitää 45 minuutin luvallinen tauko nähtiin positiivisena asiana ruokailun, mutta negatiivisena asiana oman päätätävällän ja harkintakyvyn kannalta. 45 minuuttia koettiin pitkäksi ajaksi pysähtyä syömään erityisesti öisin, kun on hiljasta ja ajaessa ollut hyvä vireystila huononee. ”Mut seki vaan siinä sitte että jos vaikka Helsingin ajas, ni ei väsyttä yhtään, sit meet siihen huoltoasemalle ja siellä ei oo ketään tarinakaveria eikä mitään ja sulla on ruokaa mukana silleen, että syöt siellä sitte nelkty minuutti istut sen kahvikupin kans, katosit sitä kahvikuppia, niin sit se vastaa alkaaki väsyttää.”

Ammattikuljettajan työn itsenäisyyttä tai yksinäisyyttä pidettiin yh-

tenä olennaisena ruokatottumuksiin vaikuttajana. Sellaisen työyhteisön puuttuminen, jossa pidetään yhteinen ruokatauko, nähdään harmillisena asiana. Ammattikuljettajan työssä ruokailun toteuttaminen on erään kuljettajan sanoin ”itsestä kiinni” ja täällöin työaikaisesta ruokailusta voi tulla toisijaista. Osa ilmoittikin usein siirtävänsä syömistä kotiintuloon saakka. Kuinka on sinun kohdallasi -toimitko samoin kuin nuoret kuljettajat vai muistatko säännöllisen ateriarhythmin tärkeyden ja virkeyttä ylläpitävän vaikutuksen pidemmällä tähtäimellä? Onko sinulla jo oma löyhä ”työyhteisösi” toisten sellaisten kuljettajien kanssa, jotka vakituisesti pysähtyvät samalla huoltamolla tauon merkeissä?

### Nuorten kuskien kohdalla armeija ja lähimmälset ovat pitäneet hyvää huolta ruokailusta - ilman seuraa ruokailu onkin muun tekemisen oheistapahtuma

Nuoret ammattikuljettajat kertoivat ruokatottumustensa muuttuneen radikaalisti työn aloittamisen jälkeen, eikä niinkään hyvään suuntaan. Suurin osa koki ruokatottumustensa olleen parhaimmillaan armeijassa, jossa ruokailu oli säännöllistä ja oikeassa suhteessa aktiivisuuden kanssa. Myös sosiaalisten tekijöiden, kuten kumppanin tai lasten koettiin vaikuttavan edullisesti ruokatottumuksiin. Ruokaa oli mukava laittaa yhdessä ja sen monipuolisuuteen jaksoi

panostaakin enemmän. Suurin osa nuorista kuljettajista asui kuitenkin yksin ja ruokakysymykset koettiin sen vuoksi jälleen turhauttavina. Ruokavalioli usein yksipuolista ja vähäinen vapaa-aika käytettiin mieluummin nukkumiseen kuin ruoanlaittoon. Myös omiin kokkaustaitoihin oli luottamuspuola: ”...ku sekkii on vähättä ku peukalo keskellä kämmentä sen paistinpannun kanssa, että ei se oo ihan bravuurihomma, mutta joskus jolleki tarjonnua ruokia niin palauteki ollu vähä semmone, että parempi syöä tosiaan yksin ne ruoat.” Mikä mahtaisi tukea terveellisiä työaikaisia ruokatottumuksia? Auttaisvatko ennakointi ja eväiden teko? Entä onko vakioruokapaikkasasi jo tarjolla terveellisiä kotiruokannoksia - myös yöaikaan? Omien syömisten tiedostaminen auttaa estämään pahimmat salasyöpötyt.

### Nuori kusi ei määrittele miehisyttä ruoan kautta

#### - ”äijätouhu on jo mennyt ohi”

Lihapiirakka, grilliruoka, kebab, raittinnokset, kunnan piivi, makkara ja kalja olivat nuorten ammattikuljettajien mielleyhtymiä käsitteestä ”äijäruoka”. Nuoret itse halusivat välttää ruoan tiukkaa kategorisoinnista sukupuolen mukaan ja näkivät ruokatottumusten olevan nykyään hyvin yksilöllisiä. ”Äijäruoka on sitä, mitä vain äijät syö”. Ruoan terveellisuuden tiedostaminen on nuorten kuljettajien mielestä nykypäivää. Nyky mies voi syödä mitä vaan menettämättä päättää miehisyystään. Nuorille kuljettajille maistuvatkin kasvikset, erityisesti silloin, jos niitä on helppoli tarjolla. Nuoret raittinoikailijat vaikkeuttavatkin, että taukopaikoilla buffetit tulee koluttua huolellisesti myös salaattitiskin osalta. Höyrymakkarat jäävät pihahtelemaan pettymyksestä. Kuinka on sinun laitasi - otatko buffetista salaattiakin? Jos salaatin laittaa samalle lautaselle pääruoan kanssa, niin annoskoko pysyy aisoissa ja ateria on monipuolisempi sekä terveellisempi.

Virkeänä ratissa - ruoasta terveyttä tien päälle -hanke on osa Manner-Suomen ESR-ohjelman rahoittamaa Terveyden edistämistä työpaikoille -projektia. Virkeänä ratissa -hankkeen toteuttaa Työterveyslaitos.

## SELVENNYS LEHTIJUTTujen TEKSTISTÄ

Susanna Kemppainen ja Anne Salmi, Työterveyslaitos

**"Äijä on se, joka viitsii syödä kasviksia"  
Nuorille kuljettajille äijäbuumi on jo vanhoja uutisia**

**Nuori kuljettaja korostaa ruokatottumuksissa yksilöllisyyttä**

Itä-Suomen yliopistossa ravitsemustieteitä opiskeleva Susanna Kemppainen halusi selvittää Työterveyslaitoksen Virkeänä ratissa -hankkeelle tekemässään pro gradu -tutkielmassa nuorten ammattikuljettajien näkemyksiä omista ruokatottumuksistaan ja niihin vaikuttavista tekijöistä. Lähtökohtana tutkielmassa oli ymmärtää ruokatottumusten olevan moniulotteinen kokonaisuus, jota ei voida selittää pelkästään yksilön makutottumuksilla tai ruokaa kohtaan olevilla henkilökohtaisilla asenteilla. Sosiaalisten ja kulttuuristen tekijöiden tiedetään aikaisemmista tutkimuksista vaikuttavan yksilön terveyskäyttäytymiseen ja tätä kautta ruokatottumuksiin. Miehillä sosio-kulttuurinen paine syntyy usein miehisyyden toteuttamisesta, joka ilmenee muun muassa ahkerana työntekona ja riskialttiina terveyskäyttäytymisenä. Mutta voiko mies syödä kasviksia menettämättä kasvojaan miehenä? Onko äijäruokakulttuuri vain historiallinen huokaus? Mitä kuljetusalalla toimivat nuoret asiasta ajattelevat?

Kemppaisen pro gradua varten haastateltiin kahdeksaa 20–30 -vuotiasta Kuopiossa toimivaa ammattikuljettajaa, joista suurin osa kuljetti yhdistelmäajoneuvoa. Heitä haastateltiin helmikuun 2010 aikana. Haastattelun teemoina olivat omat ruokatottumukset, ruokatottumusten muutokset eri elämänvaiheissa, ruoan, terveyden ja työkyvyn väliset yhteydet, sosiaalisten tekijöiden ja ympäristön vaikutukset ruokatottumuksiin sekä käsitykset "äijäruoasta". Opinnäytetyö valmistuu kevään 2011 aikana.

**Työ merkittävä tekijä ruokatottumusten muotoutumisessa**

Haastatellut nuoret ammattikuljettajat muodostivat käsityksensä ruokatottumuksistaan työnsä kautta. Ammattikuljettajan työn erityispiirteet, kuten epäsäännölliset työajat, pitkät työpäivät, työn itsenäisyys sekä jossain määrin ajoaikalaki vaikuttivat ruokatottumuksiin. Ruokatottumukset nähtiin pääosin huonoina tai tyydyttävänä. Tärkeintä oli, että ruoalla jaksoi taas vähän aikaa. Tietämys terveellisestä ruoasta ja kokemukset sen positiivisista vaikutuksista esimerkiksi vireyteen kuitenkin vaikuttivat pyrkimykseen muuttaa omia ruokatottumuksiaan. Osa ammattikuljettajista kokeili muutoksia jo käytännössä, kun taas osa vielä pohti muutostarvettaan. Kun ei ollut vielä ylipainoakaan, niin todennäköisyys terveenä pysymiseen nähtiin suurena. Osa koki liikuntaharrastuksensa kompensoivan huonoja tottumuksia. On hyvä muistaa, että liikunta ei kuitenkaan todellisuudessa täysin korvaa huonoja ruokatottumuksia, vaan paljon liikkuvakin voi sairastua, jos ruokavalinnat ovat huonoja. Sairastuminen voikin yllättää ikävästi ja tuntua tosi epärealistiselta - miten minulle voi käydä näin, vaikka liikun paljon? Ruokavalioon kannattaa siis kiinnittää huomiota jo työuran alkuvaiheessa.

Ajoaikalain antama mahdollisuus pitää 45 minuutin luvallinen tauko nähtiin positiivisena asiana ruokailun, mutta negatiivisena asiana oman päätäntävällän ja harkintakyvyn kannalta. 45 minuuttia koettiin pitkäksi ajaksi pysähtyä syömään erityisesti öisin, kun on hiljaista ja ajaessa ollut hyvä vireystila huononee. *"Mut seki vaan siinä sitte että jos vaikka Helsinkiin ajas, ni ei väsytä yhtään, sit meet siihen huoltoasemalle ja siellä ei oo ketään tarinakaveria eikä mitään ja sulla on ruokaa mukana silleen, että syöt siellä sitte nelkyt minuutti istut sen kahvikupin kans, katot sitä kahvikuppia, niin sit se vasta alkaaki väsyttää."*

Ammattikuljettajan työn itsenäisyyttä tai yksinäisyyttä pidettiin yhtenä olennaisena ruokatottumuksiin vaikuttajana. Sellaisen työyhteisön puuttuminen, jossa pidetään yhteinen ruokatauko, nähdään harmillisena asiana. Ammattikuljettajan työssä ruokailun toteuttaminen on erään kuljettajan sanoin "itsestä kiinni" ja tällöin työaikaisesta ruokailusta voi tulla toissijaista. Osa ilmoittikin usein siirtävänsä syömistä kotiintuloon saakka. Kuinka on sinun kohdallasi - toimitko samoin kuin nuoret kuljettajat vai muistatko säännöllisen ateriarhythmin tärkeyden ja virkeyttä

ylläpitävän vaikutuksen pidemmällä tähtäimellä? Onko sinulla jo oma löyhä "työyhteisösi" toisten sellaisten kuljettajien kanssa, jotka vakituisesti pysähtyvät samalla huoltamolla tauon merkeissä?

### **Nuorten kuskien kohdalla armeija ja lähimmäiset ovat pitäneet hyvää huolta ruokailusta - ilman seuraa ruokailu onkin muun tekemisen oheistapahtuma**

Nuoret ammattikuljettajat kertoivat ruokatottumustensa muuttuneen radikaalisti työn aloittamisen jälkeen, eikä niinkään hyvään suuntaan. Suurin osa koki ruokatottumustensa olleen parhaimmillaan armeijassa, jossa ruokailu oli säännöllistä ja oikeassa suhteessa aktiivisuuden kanssa. Myös sosiaalisten tekijöiden, kuten kumppanin tai lasten koettiin vaikuttavan edullisesti ruokatottumuksiin. Ruokaa oli mukava laittaa yhdessä ja sen monipuolisuuteen jaksoi panostaakin enemmän. Suurin osa nuorista kuljettajista asui kuitenkin yksin ja ruokakysymykset koettiin sen vuoksi jälleen turhauttavina. Ruokavalio oli usein yksipuolista ja vähäinen vapaa-aika käytettiin mieluummin nukkumiseen kuin ruoanlaittoon. Myös omiin kokkaustaitoihin oli luottamuspuola: *"...ku sekkii on vähättä ku peukalo keskellä kämmentä sen paistinpannun kanssa, että ei se oo ihan bravuurihomma, mutta joskus jolleki tarjonne ruokia niin palauteki ollu vähä semmone, että parempi syyä tosiaan yksin ne ruoat."* Mikä mahtaisi tukea terveellisiä työaikaisia ruokatottumuksia? Auttaisivatko ennakointi ja eväiden teko? Entä onko vakioruokapaikassasi jo tarjolla terveellisiä kotiruoka-annoksia - myös yöaikaan? Omien syömisten tiedostaminen auttaa estämään pahimmat salasyöpöttelyt.

### **Nuori kuski ei määrittele miehisyttä ruoan kautta - "äijätouhu on jo mennyt ohi"**

*Lihapiirakka, grilliruoka, kebab, rahtiannokset, kunnon pihvi, makkara ja kalja* olivat nuorten ammattikuljettajien miellelyhtymiä käsitteestä "äijäruoka". Nuoret itse halusivat välttää ruoan tiukkaa kategorisoimista sukupuolen mukaan ja näkivät ruokatottumusten olevan nykyään hyvin yksilöllisiä. *"Äijäruoka on sitä, mitä vain äijät syö"*. Ruoan terveellisyyden tiedostaminen on nuorten kuljettajien mielestä nykypäivää. Nykymies voi syödä mitä vaan menettämättä patkääkään miehisydestään. Nuorille kuljettajille maistuvatkin kasvikset, erityisesti silloin, jos niitä on helposti tarjolla. Nuoret rattiruokailijat vakuuttavatkin, että taukopaikoilla buffet tulee koluttua huolellisesti myös salaattitiskin osalta. Höyrymakkarat jäävät pihahtelemaan pettymyksestä. Kuinka on sinun laitasi - otatko buffetista salaattiakin? Jos salaatin laittaa samalle lautaselle pääruoan kanssa, niin annoskoko pysyy aisoissa ja aterია on monipuolisempi sekä terveellisempi.