



2. MIES, KOIRA JA AUTO

On kuuma kesäpäivä vuonna 2006. Opiskelen Jyväskylän Ammattikorkeakoulussa, ja olen insinööriopintojeni ensimmäisissä kesätoissa Jyväskylässä logistiikkatoimistossa. Porukka on kivaa ja työ on mielenkiintoista ja haastavaa.

Silti koen oloni oudoksi. Olen elänyt vuosia niin erikoisesti, että tuntuu omituiselta mennä joka aamu töihin samaan paikkaan. Viimeksi olen ollut töissä kiertävässä tivolissa. Olen aiemmin opiskellut valkolakin ja datanomin paperit,

joiden välissä pidin reissupainotteisen välivuoden pienellä budjetilla.

Joka aamu ohitan bussille kävellessäni pysäkin viereisellä parkkipaikalla olevan valkoisen lavapakettiauton, ja olen jostain syystä ihan varma, että siellä asuu joku.

Mies, ja varmaan koira.

En koskaan näe heitä, mutta aavistan.

Siellä ne heräilevät parkkipaikalla auringon mukana lämpöön, ennen kuin siitä tulee kuumuutta, ja iskeytyvät sitten tekemään mitä ikinä mies ja koira kesäisin voivat tehdä. Käyvät ehkä töissä jossain keikkahommassa, koira odottaa ilmastoidussa työmaakopissa, kun mies tekee kaivurikuskina pitkän päivän? Ehkä he palaavat pizzerian kautta autoon yöksi ja kuukauden komennuksen jälkeen pääsevät palaamaan kotiin?

Tai ehkä he ovat lomalla ja mies ajaa maastopyörällä läheisen vuoren polkuja pitkin koira perässään?

Koskaan en tiedä, mutta monena aamuna ajattelen, että haluaisin vaihtaa paikkaa heidän kanssaan. Toimistoelämä on hyvin erilaista kuin minun aikaisemmat vuoteni, ja kaipaen vapautta ja seikkailuja välillä akuutisti.

Olen kulkenut liftaamalla vuosikymmenen, koska se on minusta hauskaa ja tekee reissaamisesta opettavaista ja jännittävää. Haaveilen työkavereille asuntovaunusta, ja kerron tuosta mies ja koira parkkipaikalla -yhdistelmästä.

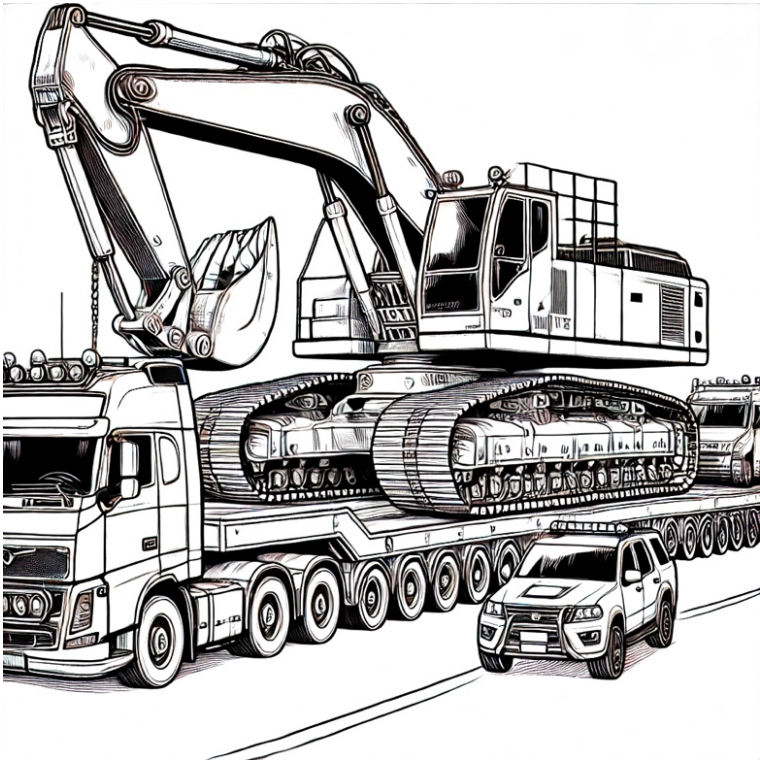
”Miksi et hanki asuntoautoa?” kysyy yksi.

”Koska en osaa ajaa autoa”, vastaan. On minulla ajokortti, mutta en ole sitä juurikaan käyttänyt.

”Kaiken sen jälkeen mitä olet oppinut, varmasti opit senkin!”, tukee työkaveri.

Ajattelen, että aivan totta. Miksei. Ja sen jälkeen etsin kuvia asuntoautoista. Niitä on maailmalla todella paljon, toinen toistaan upeampia.

Syksyllä soitan yhteen yritykseen, jossa on rekkaan rakennettu koti myytävänä. Sen hinta on enemmän kuin omakotitalon verran, joten kerään unelmani jätteenpuristimeen ja puristan sen pieneksi kuutioksi. Mutta en heitä roskeen.



3. JÄTTIKUORMIA JA ÖISIÄ

AJOMATKOJA

Vuosia myöhemmin teen opinnäytetyötä erikoiskuljetuksista. Ala on minulle entuudestaan tuntematon, mutta ennakkoluulottomaan tapaan aloitan tutustumisen sillä, että lähdän viikoksi kuljetusten mukaan kulkemaan ristiin rastiin Suomea. Murska sinne, jättimäinen köysirumpu tänne, tuulimyllyn naselli tuonne, kunnes viimein olen viikon päätteeksi pää suristen kotona.

Häkellyn ymmärtäessäni, että on olemassa ammattikunta, joka asuu pakettiautoissa työreissut. He tekevät omalla autollaan päivät – tai joissakin tapauksissa yöt - töitä kuljettaen leveää, korkeaa tai pitkää erikoiskuljetusta pitkin Suomen maanteitä, hyppien välillä ulos heiluttamaan tikkaria (liikennemerkki 311 pienoiskoossa), nostamaan lankoja tai kaatamaan liikennemerkkejä. Puserrettuaan itsensä muun liikenteen ja tieympäristön läpi kulloiseenkin määränpäähän, he eivät lähde etsimään hotellia, vaan siirtyvät pakettiauton takaosaan. Siellä olevasta sängystä on tullut monelle kotoisampi kuin koti. He nukahtavat webaston pumpun naksutukseen, kuten isompien autojen kollegat ympärillä torneilevissa rekoissaan.

Tähdet välkkyvät tuulilasien takana, ja kuu kiertää heidät kaikki kaukaa valaisten. Aamun tullen huoltoasema huolehtii kaikista. Letka jatkaa matkaansa jättäen jälkeensä vain sulaneita kohtia pihaan siihen missä pienet ihmiset tarvitsivat lämpöä yön yli.

Olen aivan päästäni pyörällä.

Olen ajanut valokuvanäyttelyni tuotoilla ajokorttiini C-kirjaimen lisää. En vieläkaan aja kovin usein, eikä minulla ole omaa autoa.

Ajattelin pitkään, että liikenne on turvallisempi, kun ajaminen jätetään sen osaaville. Viimeisinä aktiivilifтарin vuosinani huomasin kuitenkin oppineeni lukemaan liikennettä. Pidin suunnittelusta, aikataulutuksesta ja rakenteista ja siksi pyrin opiskelemaan kuljetusalan insinööriksi. Kesätyöpaikan työkavereiden kannustuksen ansiosta rohkaistuini ajamaan laina-autolla ja aloin tuumia, että se onkin hauskaa. Olin vapaa päättämään aikatauluni ja reittini, minulla oli valta valita kiertotie ja keltään kysymättä pysähtyä tai jatkaa matkaa. Päinvastoin kuin liftaamisessa, paitsi että autoillessa ei tapaa ihmisiä.

Erikoiskuljetustyö olisi seurallista, mietin. Omituinen yhdistelmä kaikkea mitä toivon, mukaan lukien se pakettiauto. Mutta siinä hommassa ei todellakaan riitä se, että saa auton useimmiten sammumatta liikkeelle.

Käymme kavereiden kanssa katsomassa, kun Jyväskylän keskustaan liikutetaan lentokone. Olen sisimmässäni kipeän kateellinen kuljetusporukan vaikuttavasta yhteistyöstä ja näkyvästä osaamisesta.



4. EXCELIÄ JA

TOIMISTOERGONOMIAA

Logistiikan insinööriksi valmistuttuani pääsen silloiselle Tiehallinnolle suunnittelemaan erikoiskuljetuslupia, eli reittejä tien päällä puurtaville työn raskaan raatajille. Lupia tehdään pienistä mittojen ylityksistä alkaen jopa yli 10 m leveisiin kuljetuksiin, pisimmät saattavat olla 100 metrisiä ja korkeuttakin voi olla yli 10 metriä.

Aloittelija, kuten minä, keskittyy pääsääntöisesti maltillisiin mittoihin, mutta yhtenä aamuna on tullut hakemus reitistä, jota olin mukana kuljettamassa opinnäytetyöaikana. Ajattelen tehdä sen pois, kun kuorma ja reitti on tuttu. Työkaverit vähän nieleskelevät sitä, mutta antavat kuitenkin tehdä.

Lupaa suunnitellessani ja siltainsinöörin kanssa ylitysten akselipainoista puhuessani kertaan mielessäni kuljetusta, jonka matka kesti toista vuorokautta. Suora reitti olisi ollut noin 350 km, mutta sallittu on toista sataa pitempi. Muistan, miten meinasin matkan alussa risteyksessä kysyä, että ettekö te tiedä missä Hanko on, kun tästä oikealle käännytte. Olipa hyvä, että sen kerran elämässäni pysyin hiljaa. Oli parempi olla vaiti ja oppia. Olen nähnyt saman kuljetuksen ensikertalaisen ihmettelevin silmin ja päässyt seuraamaan sitä sisältä käsin.

Nykyisestä roolistani toimistosta näkee kaiken toisesta kulmasta. Se on opettavaista. Tien päällä vastuksina ovat liikennemerkkit, kanssa-autoilijat erilaisine havainnointikykyineen, kuorman päältä irronneet langanohjurit, joiden pitäisi estää kuljetuksen tarttuminen tien yläpuolella kulkeviin lankoihin, ja kaikki muu käsin kosketeltava siitä alkaen pysyykö kalusto kunnossa ja mihin ehditään syömään ja nukkumaan.

Lupakäsittelijä taas ahdistuu istualtaan tietokonesoftan surkeudesta, karttapäivitysten puutteista, tietojärjestelmän jopa metrin mittaisista heitoista siltojen korkeuksissa ja byrokratian ja muiden virkamiesviidakoiden omanlaisistaan soidin- ja sotamenoista.

Lupakäsittelijän koulutukseen kuuluu Tieturvan lisäksi erikoiskuljetusten liikenteenohjaajan EKL-kurssi. Jos sen maksaa itse saa pätevyyden tuohon työhön, vaikka sitä ei voikaan aktiivisesti suorittaa niin kauan kuin on

virkamiesroolissa. Minusta on lähinnä huvittavaa ottaa lasku itselleni. Mitä *minä* muka ikinä sillä tulisin tekemään?

Vuoden päästä virastouudistus on potkaissut minut pihalle koneistostaan ja olen esimiehenä kuljetusalalla. Kaikki muu muuttuu, mutta toimisto pysyy. Sinne työmatkailen joka päivä, ja toimisto kulkee mukanani puhelimen muodossa rannoilla ja metsissä vaatien huomiotani kaikelta siltä, mistä haluaisin elämässä nauttia. Aina on joku sairaslomalla, aina etsitään tuuraajaa tai lisämiehitystä tai vähintään uusia töitä.

Vaikka toimiston maisema on käsittämättömän kaunis katsellen Tampereen keskustan vesistöihin, en voi olla kaipaamatta muutosta. Pilvien kulku ei helpota, ne saavat sentään vapaasti liikkua. Minun käsissäni liikkuvat vain miesten paperiset kiekot ja silmissäni vilisevät Excelin numerot.

Olin opiskellut insinööriksi tähtäimessäni nimenomaan esimiestyö tai mahdollisuus vaikuttaa siihen mihin kukakin menee, sen sijaan, että vain kysyn, pääsisinkö itse kyydissä. Todellisuus alkaa valottaa minulle, etteivät työn haasteet kohtaa toiveideni kanssa.

Kuulen yhä useammin ääneni tyytymättömät painotukset. Se on pettymys. Ensimmäiseen esimiestehtävään valmistautuessani kirjoitin 16 sivua siitä, miten aion toimia. Päätin esseen lauseeseen, jota halusin niin kovasti käyttää: "kanna sinä työkalut, minä kannan vastuun".

Todellisuudessa esimiehen vastuu on karua kannettavaa, eikä yksi pieni tekijä pysty kovin paljoa vaikuttamaan riskien toteutumiseen, mutta seurausten kantaja on selvillä. Alkaa tuntua, etten sittenkään ollut syntynyt rooliin, josta pitkään haaveilin. On ehkä aika uudistaa haaveita.

Eräänä päivänä ajan Jyväskylää ja ystäviäni kohti. Soitan matkalla vanhalle tutulle rahtarille. Juttelemme pitkät pätkät siitä mitä on lastattu ja mitä purettu, missä on ajettu ja miten vaihdelaatikat toimivat. Ruohonleikkuria hän meinaa vaihtaa.

Oletkos muuten käynyt katsomassa jo mun valokuvanäyttelyn, kysyn. Linjalla on hetken hiljaista ja sitten Teron nuhaiseksi päättelemäni ääni kysyy, että siis mikä näyttely?

"Se mistä viimeksi puhuttiin, Otteita elämästä-näyttely, mikä on ollu monella ABC:llä esillä", ohjeistan vähän varovaisesti lausuen, koska olo alkaa tuntua kummalta.

"No ku ei me olla koskaan ennen puhuttu."

"Siis mihin mä oikein soitin, mä yritin Terolle."

"Joo siis auto on oikea, mutta mies on väärä, ajetaan vuoroviikoin tätä!"

Olen päälakea myöten häpeästä punainen: olen juuri jutellut puoli tuntia täysin tuntemattoman miehen kanssa, edes itse tajuamatta, ettei tyyppi ole tuttu.

"Mikset sä sanonut mitään, jos kerran tiesit, ettet SÄ tunne mua", kysyn.

"No sun kans oli niin kiva jutella! Mä oon siis Heikki ja kiva tutustua!"

Perilläkin nolottaa, en meinaa edes kehdata kertoa ystävälle. Kun viimein avaudun, puuskahdan, että nyt on todistettu, että Johanna osaa puhua miespuhetta täysin sujuvasti.

"Miten ihmeessä mä opin puhumaan taas naisten kanssa, kun en tunne Tampereelta ketään naista?"

”No hei kato, alat myymään rintaliivejä, niin siinähan sitä tutustuu naisiin!” kaveri ehdottaa ja nauraa.



5. KARTOITTAMATTOMILLE REITEILLE

Pohdin kaverin sanoja rintaliivien myymisestä. En pysty unohtamaan. Evelacen jälleenmyyjäksi ryhtyminen tarkoittaisi yrittäjäksi alkamista. Se on monen turvaverkon ulkopuolelle heittäytymistä. Se tuntuu pelottavalta, ja samalla kutkuttavalta.