

Ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutuspäivien merkitys kuljettajalle sekä kuljetusliikkeelle

Pertti Heino

Opinnäytetyö

Kesäkuu 2016

Tekniikan ja liikenteen ala

Insinööri (YAMK), logistiikan tutkinto-ohjelma

Tekijä Heino Pertti	Julkaisun laji Opinnäytetyö, ylempi AMK	Päivämäärä 22.05.2016
	Sivumäärä 44 + 8	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty: x
Työn nimi Ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutuspäivien merkitys kuljettajalle sekä kuljetusliikkeelle		
Tutkinto-ohjelma Logistiikan tutkinto-ohjelma		
Työn ohjaaja Mikko Keskinen Jamk		
Toimeksiantaja(t) Jyväskylän ammattikorkeakoulu JAMK		
<p>Tiivistelmä</p> <p>Ammatilliseen ajoon on kuljettajalta vaadittu ammattipätevyyttä. Henkilöliikenteen osalta ammattipätevyysvaatimus astui voimaan 10.9.2008. Tavaraliikenteen osalta 10.9.2009.</p> <p>Ammatissa jo toimivien kuljettajien on täytynyt suorittaa ammattipätevyden jatkokoulutus. Henkilöliikenteessä toimivilta kuljettajilta jatkokoulutus velvoite astui voimaan vuonna 2013. Vastaavasti tavaraliikenteen kuljettajien osalta vuonna 2014.</p> <p>Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, toteutuvatko ammattipätevyden jatkokoulutuksessa ne tavoitteet, jotka EU on direktiivissä sille asettanut. Lisäksi tuli selvittää vastaajien yleistä mielipidettä saamastaan ammattipätevyys koulutuksesta. Tutkimus toteutettiin kyselytutkimuksena, jossa vastaajille jaettiin paperinen lomake. Mukana tutkimuksessa oli neljä kuljetusliikettä, joiden vastuu henkilöiden kautta kysely jaettiin kuljettajille. Saadut tulokset vahvistavat, että ammattipätevyyskoulutus oikein toteutettuna on hyödyllinen kuljettajalle ja kuljetusliikkeelle.</p>		
Avainsanat Kuljettajan ammattipätevyys, kuljettajan jatkokoulutus		
Muut tiedot		

Author(s) Heino Pertti	Type of publication Master's thesis	Date 22.05.2016 Language of publication: Finland
	Number of pages 44 + 8	Permission for web publication: x
Title of publication The importance of professional qualification training for the driver and for the shipping company		
Degree programme The logistics sector ,Master's thesis		
Supervisor(s) Keskinen Mikko Jamk		
Assigned by JAMK University of applied sciences		
Abstract <p>In vocational driving, the driver is required to have certain professional qualifications. "Passenger Transport in Respect of the Professional Competence Requirements" came into force on the 10th of September 2008, another force that came into play was "Freight Transport" which was announced year later. Drivers already working in this profession, shall have gained professional qualifications along with further training. For the "Passenger Transport" drivers further training obligation came into force in 2013. Similarly, for the "Goods Vehicle" drivers this came into force in 2014.</p> <p>The aim of this study was to examine the projected high professional qualifications, further education and training of the objectives that European Union (EU) has imposed on it by the director. In addition, finding out the public's opinion of respondents who have received professional qualification training. The study was conducted as a survey, in which the defendant distributed in paper form. The study included four hauliers whose responsibility was through via the personal questionnaires which was distributed to the drivers. The results obtained from the survey confirmed that the "Professional Qualification Training" (when implemented correctly) is certainly useful for the driver and the transport company.</p>		
Keywords/tags Driver qualification, The driver further education		
Miscellaneous		

Sisältö

1	Johdanto	5
2	Ammattipätevyyttä koskeva direktiivi ja kansallinen lainsäädäntö.....	6
3	Kuorma- ja linja-auton kuljettajia koskevat vaatimukset	7
	3.1. Kuljettajan ammattipätevyys	7
	3.2. Perustason ammattipätevyys.....	7
	3.3. Perustason ammattipätevyyskoulutus	7
	3.4. Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa.....	8
	3.5. Jatkokoulutus	8
4	Jatkokoulutusjärjestelmä	9
	4.1. Jatkokoulutusjärjestelmä jäsenmaissa	10
	4.2. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen suorittaminen muissa jäsenvaltioissa	11
5	Kuljetusyrityksen mielipide ammattipätevyydestä	12
6	Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus.....	14
	6.1. Tutkimusongelmat.....	14
	6.2. Tutkimuksen toteutus.....	15
	6.3. Tutkimuksen laatu	15
7	Tulokset	16
8	Työturvallisuus	18
9	Asiakaspalvelu	23
10	Työhyvinvointi	27
11	Ennakoiva- ja taloudellinen ajaminen	31
12	Ajoneuvotekniikka ja liikenneturvallisuus.....	35
13	Yleismielipide ammattipätevyyskoulutuksesta	39
14	Johtopäätökset.....	42
15	Pohdinta	44
	Lähteet.....	45
	Liitteet	46

Kuviot

kuvio 1. Vastaajien ikärakenne.....	16
kuvio 2. Vastaajien kokemusvuodet.....	16
Kuvio 3. Ammattipätevyyskoulutuksen osasuoritukset	17
Kuvio 4. Työturvallisuuskoulutuksen tarpeellisuus.....	19
Kuvio 5. Työskentelytapojen muuttuminen työturvallisuuskoulutuksen jälkeen.....	19
Kuvio 6. Työturvallisuuden parantuminen alalla.....	20
Kuvio 7. Koulutuksen vaikutus työturvallisuuden parantumiseen.....	20
Kuvio 8. Koulutuksen sisällön kohdentuminen kuljetusalaan.....	21
Kuvio 9. Työturvallisuuskortin uusiminen.....	21
Kuvio 10. Kokonaisuutena työturvallisuuskoulutus.....	22
Kuvio 11. Asiakaspalvelukoulutuksen tarpeellisuus.....	23
Kuvio 12. Asiakaspalvelun tärkeys kuljettajan työssä.....	23
Kuvio 13. Koulutukseen osallistuminen.....	24
Kuvio 14. Asiakaspalvelu osana kuljettajan työtä.....	24
Kuvio 15. Kokonaisuutena asiakaspalvelukoulutus.....	26
Kuvio 16. Työhyvinvoinnin esillenostaminen.....	28
Kuvio 17. Työhyvinvointiin vaikuttaminen.....	29
Kuvio 18. Yrityksen panostaminen työhyvinvointiin.....	29
Kuvio 19. Auton teknologian vaikutus työhyvinvointiin.....	29
Kuvio 20. Kokonaisuutena työhyvinvointikoulutus.....	30
Kuvio 21. Suhtautumisen muuttuminen koulutuksen jälkeen.....	32
Kuvio 22. Polttoaineen kulutuksen seuraaminen.....	32
Kuvio 23. ABS-jarrujärjestelmä.....	33
Kuvio 24. EBS – elektroninen jarrujärjestelmä.....	33
Kuvio 25. ESP – vakautusjärjestelmä.....	34
Kuvio 26 . Kokonaisuutena ennakoiva- ja taloudellinen ajaminen.....	34
Kuvio 27. Ajoneuvotekniikan vaikutus ajotapaan.....	36
Kuvio 28. Ajoneuvotekniikan kehittyminen.....	36
Kuvio 29. Liikenneturvallisuuden parantuminen.....	37
Kuvio 30. Liikenneturvallisuudesta puhuminen.....	37

Kuvio 31. Kokonaisuutena Ajoneuvotekniikka ja liikenneturvallisuus.....	38
Kuvio 32. Ammattipätevyyskoulutuksen merkitys.....	39
Kuvio 33. Koulutuksesta saadun tiedon hyödyntäminen.....	40
Kuvio 34. Kurssimateriaali.....	40
Kuvio 35. Kurssimateriaalin hyödyntäminen.....	41
Kuvio 36. Kokonaisuutena ammattipätevyyskoulutus.....	41

Taulukot

Taulukko 1. Työturvallisuutta koskevat väitteet ja vastaukset.....	18
Taulukko 2. Asiakaspalvelua koskevat väitteet ja vastaukset.....	24
Taulukko 3. Työhyvinvointia koskevat väitteet ja vastaukset.....	28
Taulukko 4. Ennakoivaa ja taloudellista ajamista koskevat väitteet ja vastaukset.....	32
Taulukko 5. Ajoneuvotekniikkaa ja liikenneturvalisuutta koskevat väitteet.....	37

1 Johdanto

Ammattipätevyyden koulutuksen vaikutuksia kuljettajan työhön ja kuljetusliikkeen toimintaan olisi mielestäni hyvä tutkia. Kokevatko kuljettajat, että jatkokoulutuksesta on hyötyä heidän työssään. Euroopanunioni on asettanut tavoitteet ammattikuljettajien koulutukselle. Koulutuksen ensisiainen tavoite on parantaa ammattikuljettajan tietoja ja taitoja suorittaa kuljettajan työtehtäviä sekä parantaa liikenneturvallisuutta. Kuljetusliikkeillä on omat tavoitteensa koulutukselle mm. vahinkojen estäminen niin liikenteessä kuin muissakin työtehtävissä sekä liikenneturvallisuus että taloudellisuus ovat tärkeitä aihekokonaisuuksia. Ammattikuljettajat puolestaan parantavat tietojaan ja taitojaan sekä saamaan lisäinformatiota omaan työhönsä ja tehtäväkentäänsä liittyvissä asioissa. Tässä työssä olen pyrkinyt tutkimuksen avulla selvittämään edellämainittuja asioita koskien kuljettajien saamaa ammattipätevyyskoulutusta. Olen käyttänyt tutkimuksessa mielestäni keskeisiä aihekokonaisuuksia, jotka tällä hetkellä ovat ajankohtaisia koulutuksessa. Tutkimuksessa painopiste on enemmänkin koulutuksen sisällön kartoittamisessa kuin koulutuksen laadun tutkimuksessa. Koen, että tämä opinnäytetyö antaa osaltaan pohjan laajemalle tutkimukselle koskien kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutusta. Saatujen tulosten perusteella on todettava, että ammattipätevyyden jatkokoulutus oikein toteutettuna on osa isompaa prosessia kuten esimerkiksi työturvallisuus. Koulutuspäivä saa kuljettajan miettimään omia työskenteletapojaan ja koulutuspäivinä voidaan mieltä uusia toiminta malleja työssä esiintyvien vaaratilanteiden välttämiseksi. Jatkokoulutuspäivän koulutusaihe ja rakenne vaatii työtä etukäteen, että koulutuspäivästä saadaan hyötyä kuljettajalle ja kuljetusliikkeelle.

2 Ammattipätevyyttä koskeva direktiivi ja kansallinen lainsäädäntö

Kuorma- ja linja-autojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta säädetään maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyttä ja jatkokoulutusta koskevassa direktiivissä. Direktiivin avulla haluttiin varmistaa kuljettajien yhtenäinen koulutustaso Euroopan tieliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Direktiivi oli voimaan saatettava 10.9.2006 mennessä. Säännöksiä oli sovellettava linja-autonkuljettajiin 10.9.2008 ja kuorma-auton kuljettajiin 10.9.2009 alkaen.

Direktiivin tavoitteina oli muun muassa parantaa tieturvallisuutta ja kuljettajan turvallisuutta, kuljettajan osaamista eri tilanteissa sekä kuljetuspalvelujen laatua ja saatavuutta. Kuljettajien saatavuuden varmistamiseksi haluttiin lisätä nuorten mielenkiintoa ammattia kohtaan. Tavoitteena oli myös liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen sekä laittoman maahanmuuton ja rikollisuuden estäminen.

Direktiivissä säädettyjen velvoitteiden tarkoituksena oli varmistaa, että ammattikuljettajilla on ajoneuvojen kuljettamiseen tarvittava pätevyys. Perustason ammattipätevyys- ja jatkokoulutus osoitetaan kuljettajille myönnettävällä ammattitaitoa osoittavalla todistuksella. Ennen ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanoa EU:n jäsenvaltioissa kuten esimerkiksi Suomessa, kuljettajilla ei ollut yleensä velvoitetta hankkia ammatillista koulutusta. Suomessa vaatimuksena oli aikaisemmin vain auton kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin suorittaminen. Pätevyysvaatimus on direktiivin seurauksena pakollinen kaikissa jäsenmaissa ja tästä ei voida enää kansallisesti päättää. Ammattipätevyysdirektiiviä sovelletaan kuljetustoimintaan, jota suorittavat jäsenvaltion kansalaiset tai jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen kanssa työsuhteessa olevat kolmannen maan kansalaiset ja jossa käytettävien ajoneuvojen kuljettamiseen vaaditaan luokkiin C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D tai DE kuuluva ajokortti.

(Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. 2014. 26,27).

3 Kuorma- ja linja-auton kuljettajia koskevat vaatimukset

3.1. Kuljettajan ammattipätevyys

Kuorma- ja linja-auton kuljettajalta vaaditaan perustason ammattipätevyys ja tässä laissa säädetty jatkokoulutus. Kuorma-auton tai linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden saavuttanut saa kuljettaa niitä kuorma-autoja tai linja-autoja ja niiden ajoneuvoyhdistelmiä, joiden luokkaa vastaava ajo-oikeus hänellä on. (laki 273/2007)

3.2. Perustason ammattipätevyys

Perustason ammattipätevyys saavutetaan tässä laissa tarkoitetulla perustason ammattipätevyyskoulutuksella. Koulutus voidaan suorittaa myös nopeutettuna. Nopeutetusta koulutuksesta johtuvista rajoituksista ajoneuvon kuljettamiseen säädetään 8 §:ssä. Koulutuksen aloittaminen ei edellytä, että koulutettavalla on ajo-opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeus. Ennen opetuksessa käytettävän ajoneuvon ajo-oikeuden saamista ajo-opetukseen sovelletaan, mitä ajo-oikeuden saamiseksi annettavasta ajo-opetuksesta tieliikennelaissa (267/1981) ja sen nojalla säädetään. (laki 273/2007)

3.3. Perustason ammattipätevyyskoulutus

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa annetaan opetusta kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Valtioneuvoston asetuksella säädetään oppiaineista, koulutusta koskevista vähimmäisvaatimuksista, koulutuksen määrästä ja toteuttamisesta sekä aiemmin saavutetun perustason ammattipätevyyden tai liikenneyrittäjäkoulutuksen hyväksi lukemisesta koulutuksessa. Opetushallitus vahvistaa opetuksessa noudatettavat opetussuunnitelman ja tutkinnon perusteet. Koulutus päättyy teoriakokeeseen. Kokeen suorittamisen edellytyksenä on, että kokeilas on saanut 1 momentissa tarkoitetun opetuksen. Valtioneuvoston asetuksella säädetään kokeen sisällöstä ja toteuttamisesta sekä kokeeseen pääsyn vaatimuksista.

Kokeessa hyväksytylle annetaan todistus perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittamisesta tai sen suorittamisesta nopeutetusti. Merkintä koulutuksen suorittamisesta voidaan sisällyttää myös ammatillisen tutkinnon suorittamisesta annettavaan todistukseen. (laki 273/2007)

3.4. Perustason ammattipätevyyden saavuttaminen ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa

Jos perustason ammattipätevyyskoulutus suoritetaan vähintään kuusi kuukautta ja enintään kolme vuotta kestävässä ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu koe voidaan suorittaa vaiheittain.

Opiskelija, jolla on kuljetettavan ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän ajo-oikeus, saa 1 momentissa tarkoitetun koulutuksen aikana kuljettaa ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää Suomessa siten kuin valtioneuvoston asetuksella tarkemmin säädetään. Kuljettajan vähimmäisiästä on voimassa mitä 8 ja 9 §:ssä säädetään. (laki 273/2007)

3.5. Jatkokoulutus

Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä perustason ammattipätevyyskoulutukseen sisältyvissä oppiaineissa. Jatkokoulutuksessa annetaan kuitenkin aina opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Ajoneuvohallintokeskus vahvistaa jatkokoulutuksessa käytettävän koulutusohjelman. Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta perustason ammattipätevyyden saavuttamisesta. Ammattipätevyyden voimassaoloa voidaan jatkaa viideksi vuodeksi kerrallaan jatkokoulutuksella. Jos ammattipätevyyttä ei ole pidetty voimassa jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyyden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen.

Jatkokoulutus voidaan antaa jaksoissa. Koulutuskeskus antaa todistuksen jatkokoulutuksen tai sen jakson suorittamisesta.

Valtioneuvoston asetuksella säädetään tarkemmin jatkokoulutuksen sisällöstä ja määrästä sekä muista jatkokoulutukseen liittyvistä vaatimuksista. (laki 273/2007)

4 Jatkokoulutusjärjestelmä

Kuorma- ja linja-autonkuljettajien tulee ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi perustason suorittamisen jälkeen osallistua vähintään 35 tunnin jatkokoulutukseen aina viiden vuoden ajanjaksolla. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi hyväksyy Suomessa jatkokoulutusten koulutusohjelmat. Koulutuskeskukset hyväksyvät omalta osaltaan Trafi sekä opetus- ja kulttuuriministeriö.

Perustason koulutusta varten luvan saamiseksi koulutuskeskuksella tulee olla lupa ammatilliseen koulutukseen, ammatilliseen aikuiskoulutukseen tai autokoululupa raskaan kaluston koulutukseen ja tällä luvalla voi antaa myös jatkokoulutusta. Jatkokoulutusta varten luvan voi saada myös muu yritys tai yhteisö, jolla on koulutuksen luonteeseen ja laajuuteen nähden riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset.

Kunkin suoritettun koulutuspäivän jälkeen koulutuskeskus ilmoittaa tiedot ajokorttirekisterimerkintää varten. Mikäli kuljettaja ei suorita vaadittua viittä päivää viiden vuoden ajanjaksolla, ammattipätevyys ei ole enää voimassa. Kuljettaja voi kuitenkin palauttaa ammattipätevyytensä suorittamalla vaaditut päivät. Suomessa on valittu järjestelmä, jossa koulutuksen tarjoajat saavat suunnitella erilaisia jatkokoulutusohjelmia varsin vapaasti.

Ainoa kuljettajien suorittamiin koulutussisältöihin kohdistuva minimivaatimus on, että 35 tunnin minimimäärästä vähintään 7 tuntia on ennaoivan ajon koulusta. Hyväksynnän ennaoivan ajon koulutusohjelmista tekee Trafi.

Koulutuskeskuksia, joilla on voimassa oleva koulutuslupa, on tällä hetkellä 538.

Vuoden 2014 alussa voimassa oli yhteensä 682 koulutusohjelmaa. Hyväksytyt koulutusohjelmat ovat vapaasti kaikkien koulutuksen tarjoajien käytettävissä. Suomalainen käytäntö mahdollistaa hyvin pitkälle kuljetusyritysten ja eri tehtävissä toimivien kuljettajien tarpeisiin suunnitellut koulutukset. Vaikka koulutuksia saakin tarjota varsin vapaasti, tulee koulutussisältöjen linkittyä EU-direktiivin liitteen mukaisesti koulutuksen sisältöihin. (Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. 2014. 32).

4.1. Jatkokoulutusjärjestelmä jäsenmaissa

Jäsenvaltioiden on perustettava jatkokoulutusjärjestelmä, johon kuuluu pakollinen opetuksen seuraaminen. Uusien kuljettajien on osallistuttava jatkokoulutukseen viiden vuoden kuluessa siitä, kun he ovat hankkineet perustason ammattipätevyyttä osoittavan todistuksen.

Direktiivissä vapautetaan perustason ammattipätevyyden hankkimisvaatimuksesta kuljettajat, joilla on ennen syyskuuta 2008 myönnetty D-luokan ajokortti tai ennen syyskuuta 2009 myönnetty C-luokan ajokortti. Näihin saavutettuihin oikeuksiin oikeutettuja kuljettajia varten jäsenvaltiot ovat hyväksyneet jäsenvaltiokohtaiset aikataulut ensimmäisen jatkokoulutusjakson suorittamiseksi loppuun vuoden 2015 määräaikaan mennessä (D-luokan ajokortit) ja vuoden 2016 määräaikaan mennessä (C-luokan ajokortit). Jäsenvaltiot ovat sopineet toistensa siirtymäaikojen tunnustamisesta. Vaikka ammattipätevyysdirektiivi asettaa kansalliselle kuljettajakoulutusta koskevalle sääntelylle tiukemmat reunaehdot, kuin esimerkiksi ajokorttidirektiivi, on toteuttamistavoissa jonkin verran kansallista liikkumavaraa. Ensinnäkin direktiivi antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden valita, edellytetäänkö perustason ammattipätevyyteen opetukseen osallistuminen ja koe vai pelkästään kokeet. Myös jatkokoulutuksen rakenne voi vaihdella, sillä se on eräissä jäsenvaltioissa käytävä yhtenäisenä kurssina ja toisaalla 35 opetustuntia on voitu jakaa jopa useille vuosille.

Toiseksi koulutusohjelmia ja opetusmenetelmiä ei ole vakioitu: opetuksen sisältö vaihtelee eri jäsenvaltioissa, samoin koulutuksen tarjoamismuoto. Eräissä jäsenvaltioissa sallitaan esimerkiksi tietokoneavusteisten moduulien käyttö perinteisen opetuksen rinnalla. Lisäksi kouluttajia ja koulutuspaikkoja koskevat vaatimukset vaihtelevat jäsenvaltiosta toiseen myös kuljettajien määrä kurssilla vaihtelee. (Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. 2014. 33,34).

4.2. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen suorittaminen muissa jäsenvaltioissa

Muissa jäsenvaltioissa on erilaisia toteutuksia ammattipätevyyden jatkokoulutukselle. Enemmistö valtioista toimii kuten Suomi, eli koulutus toteutetaan yksittäisinä päivinä. Latvia, Norja, Ranska ja Tanska ovat ottaneet käyttöön aikarajan (3/6/12kk), jonka sisällä kaikki viisi päivää on suoritettava. Ensimmäiselle koulutuspäivälle osallistumisen jälkeen osassa valtioista on käytössä myös osina suorittaminen. Esimerkiksi Luxemburg, Ranska, Romania ja Tanska käyttävät menetelmää, jossa kaikki viisi koulutuspäivää käydään kolme päivää +kaksi päivää -osioissa. Pakollinen koe koulutuksen päätteeksi on käytössä Kyproksella, Unkarissa ja Virossa. Belgiassa ja Hollannissa taas on mahdollista jakaa pakollinen seitsemän oppitunnin koulutuspäivä kahdelle eri päivälle. Tällaisissa maissa osallistujilla on mahdollisuus näin ollen suorittaa yksi koulutuspäivä esimerkiksi kahden päivän (3-4h) iltakoulutuksena työpäivän päätteeksi. (Vilen, 9, 2014).

Esimerkiksi, enemmistö valtioista: yksittäisinä päivinä aikaraja koko 35 tunnin suorittamiseen esim. 12/6/3 kk: Latvia, Norja, Ranska, Tanska osioina esim. 5 päivää, 3+2 päivää: Luxemburg, Ranska, Romania, Tanska Takarajat ensimmäiselle jatkokoulutukselle vaihtelevat niiden osalta, joilla on ”saavutetut oikeudet”.

Pakollinen koe: Kypros, Unkari. Viro 7 oppitunnin jakaminen kahdelle eri päivälle mahdollista: Belgia, Hollanti Pakollisia jatkokoulutusosioita: Puola 3 päiväsenä, Tanska 3 päiväsenä, Hollanti 1 päiväsenä, Suomi 1 päiväsenä. Ruotsissa luovuttiin pakollisesta ennakoivan ajon osiosta keväällä 2012 Ennakoivan ajamisen osion sisällettävä todellista ajamista liikenteessä tai simulaattorissa.

Hollanti, Tanska Verkko-opetus on mahdollista: Hollanti, Tanska (koe), Englanti, Puola Kuljetusyritys ei voi tulla hyväksytyksi koulutuskeskukseksi (9): Kypros, Liettua, Luxemburg, Portugali, Romania, Slovenia, Tanska, Unkari, Viro.

(Pentinmäki 2015).

5 Kuljetusyrityksen mielipide ammattipätevyydestä

Kuljetusjärjestelmä Kaukokiitoon kuuluva Kuljetusliike Y. Auramaa on panostanut kuljettajiensa koulutukseen. Vuonna 2009 yritys palkkasi koulutuspäällikön, jonka päätehtävänä on kuljettajien koulutus. (Koulutuspäällikkö ”räätälöi” yhdessä yrityksen kuljettajien kanssa tarvittavat koulutukset). Auramaa Oy:ssä uskotaan, että ammattipätevyys koulutuksella on ollut vaikutusta moneenkin asiaan, kunhan koulutus suunnitellaan yrityksen omiin tarpeisiin sopivaksi ja toteutetaan laadukkaasti. Kouluttajaan, koulutuksen toteutustapaan, koulutuspaikkaan ym. on todella panostettava, mikäli halutaan saada koulutuksista oikeasti muutakin hyötyä, kuin ap-merkintä. Esimerkiksi työturvallisuus on yrityksessä parantunut, työtapaturmat ja ammattitaudit ovat merkittävästi vähentyneet. Koulutuspäiviä on kehitetty niin, että jokaisessa koulutuspäivässä sivutaan jollakin tapaa työturvallisuusasioita. Työturvallisuus on myös parantunut uusien ajanmukaisten terminaalien käyttöön oton myötä. Myös asiakkaiden tiukentuneet työturvallisuusvaatimukset ovat osaltaan vaikuttaneet työturvallisuuden parantumiseen. Auramaa Oy:ssä uskotaan, että koulutuksen myötä asenne työturvallisuutta kohtaan on muuttunut paremmaksi. Auramaa Oy:ssä työstetään ammattipätevyys koulutuspäivät prosessina niin, että koulutuspäivät räätälöidään yritykselle sopiviksi koulutuskokonaisuuksiksi. Toimivan prosessin myötä yritys on pystynyt pysäyttämään tavaravahinkojen jatkuvan kasvun. Tavaravahinkojen käsittelyprosessin kehittyminen mm. lanseeraamalla uuden esikäsittelylomakkeen sekä uudistamalla toimintamallin vahinkotilanteen varaumien tekemisessä. Uudistuneen vahinkokäsittely prosessin myötä vahinkojenkäsittely tapahtuu lähes reaaliaikaisesti. Koulutusohjelman myötä turhat selvitykset ovat jääneet pois. Vahinkojen raportointeja on tarkennettu. Kaluston kunnossapitoon ja kuljettajan toiminta tavaraliikenteessä –koulutus, on hyvä esimerkki hyvästä ja toimivasta koulutusprosessista. Koulutus on Auramaa Oy:n toimesta räätälöity ja hyväksytty koulutusohjelma, joka on jatkoa tavaravahinkokoulutukselle. Koko koulutusprosessi aina sen kehittämistä toteutukseen on auttanut yritystä esim. työtapojen uudistamisessa ja kehittämisessä korjaamalla, kalustovahinkojen raportoinnissa, vikailmoitusten tekemisessä (sekä vahinkoraportoinnissa.) Tämän koulutusohjelman suunnittelussa oli mukana myös kuljettajia. Tämä osoittautui erittäin hyväksi

toimintatavaksi ja sitä tullaan käyttämään myös jatkossa.

Ammattipätevyyskoulutuksen myötä yrityksessä on esim. ammattitilpeys kasvanut.

Työntekijän ja työnantajan molemminpuolinen arvostus on kasvanut selvästi.

Yritykselle on tullut myös haastattelu ja luentokutsuja hyvin järjestettyjen ammattipätevyyskoulutuksien ansiosta. Asiakkaat arvostavat myös sitä, että koulutuksiin on panostettu ja esim. asiakaspalvelutaidot ovat parantuneet koulutusten myötä. Kaikki edellä mainittu luo siis positiivista kuvaa yrityksestä työnantajana. (Auramaa 2015.)

6 Tutkimuksen tavoitteet ja rajaus

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, toteutuvatko ammattipätevyiden jatkokoulutuksessa ne tavoitteet, jotka EU on direktiivissä asettanut. Tutkimuksella pyrin keräämään tietoa kuljettajilta ammattipätevyiden jatkokoulutus päivistä, niiden merkityksestä sekä mielipiteitä koulutuksesta ja sen kehittämisestä.

Opinnäytetyö on rajattu käsittelemään keskeisiä ammattipätevydessä käytettyjä koulutusaiheita otsikko tasolla. Lisäksi rajasin työtäni niin että käytin neljää kuljetusliikettä sijainniltaan länsisuomi, keskisuomi ja pohjoissuomi. Kooltaan kolme kuljetusliikettä ovat isoja 80 kuljetusyksiköstä 250 kuletusyksikköön. Kysymyskaavakeiden määrässä käytin myös rajausta, joka oli 150 kaavaketta / kuljetusliike. Yksi kuljetusliike on ns. pk-yritys ja kaavakkeita jaettiin sinne 11 kappaletta.

6.1. Tutimusongelmat

Halusin kysyä kuljettajilta heidän mielipidettään saamastaan ammattipätevyiden jatkokoulutuksesta. Saatujen vastauksien perustella pyrin vastaamaan kysymykseen, toteutuvatko ammattipätevyiden jatkokoulutuksessa ne tavoitteet, jotka EU on direktiivissä sille asettanut? Halusin myös selvittää, mitä koulutusaiheita on käsitelty kuljettajan käymissä jatkokoulutus päivissä. Onko kuljettajan mielestä hänelle ollut hyötyä saamastaan koulutuksesta? Mitä mieltä kuljettaja on saamastaan koulutuksesta?

6.2. Tutkimuksen toteutus

Opinnäytetyöni alkuvalmisteluihin kuului työn rajaaminen, johon liittyi kuljetusliikkeiden valinta sekä kyselyiden määrästä päättäminen. Kuljetusliikkeiden valinnassa käytin omaa harkintaani ja valitsin itselleni jo ennestään tuttuja kuljetusliikkeitä. Kuljetusliikkeet ovat ns. isoja yrityksiä ja toimivat eri puolilla Suomea. Tutkimuksessa käytin neljää kuljetusliikettä. Kyselyitä lähti yhteensä 461 kappaletta.

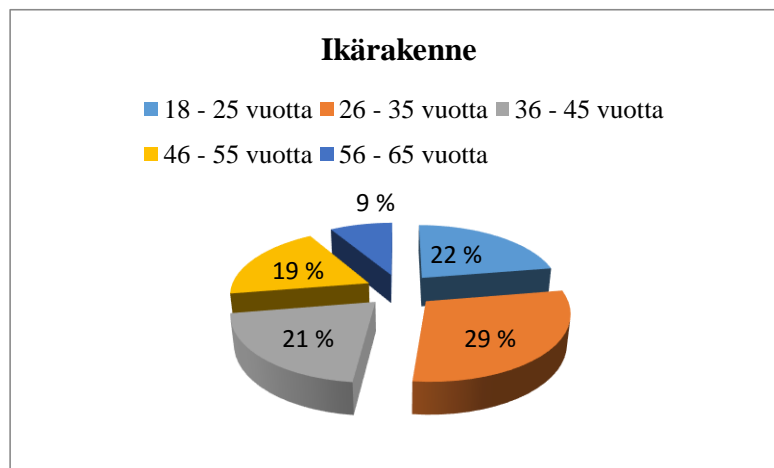
Kysymyskaavakkeiden määrä määräytyi ensimmäisen yhteistyökumppani kuljetusliikkeen mukaan, johon kysymyskaavakkeita meni 150 kappaletta. Näin ollen päätin, että muihinkin kuljetusliikkeisiin menee saman verran kaavakkeita. Poikkeuksena oli yksi kuljetusliike, joka on selvästi pienempi muihin mukana oleviin kuljetusliikkeisiin nähden. Kyselyn (Liite 1) lähetin yhteistyöhenkilöille joiden kautta kaavake meni vastaajille ja kaavake palautui minulle takaisin yhteistyöhenkilöiden kautta. Saatujen vastauksien määrä oli 63 kappaletta, vastausprosentiksi muodostui 14 %.

6.3. Tutkimuksen laatu

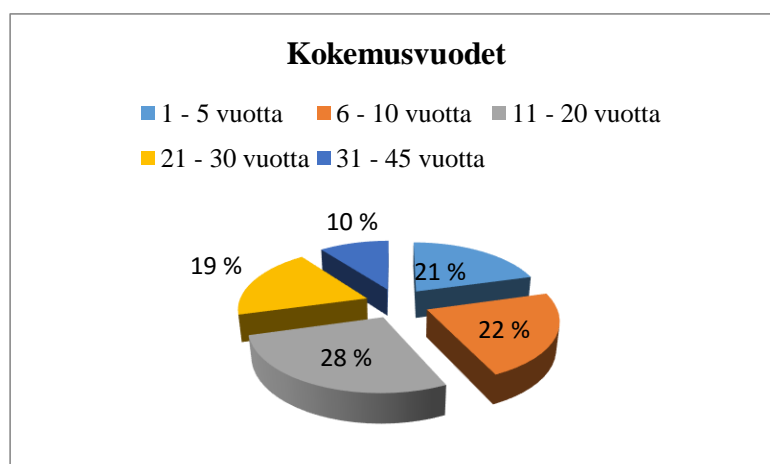
Tutkimuksen laatua ei voida pitää hyvänä alhaiseksi jääneen vastausprosentin johdosta. Tutkimuksen toteutuminen paremman vastausprosentin saamiseksi edellyttäisi henkilökohtaista kontaktia vastaajaan. Kyselytutkimuksen avulla olisi ollut myös helpompi saada taustatietoa esitettyjen kysymyksiä vastauksiin.

7 Tulokset

Täytettyjä kysymyskaavakkeita palautui yhteensä 63 kappaletta. Vastaajien ikäjakauma oli 18 – 62 vuotta. Kuvioista 1 voidaan nähdä vastaajien prosentuaalinen ikäjakauma. Vastaajien kokemus kuljettajan ammatista jakautui puolesta vuodesta 45 vuoteen. Vastaajista 54 ajaa täysperäyhdistelmää ja 4 kuorma-autoa ja puoliperävaunua. Kaksi vastaajista on suorittanut logistiikan perustutkinnon. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen on suorittanut 25 kpl. Kuvioista 2 voidaan nähdä vastaajien prosentuaalinen kokemusvuosien jakauma.



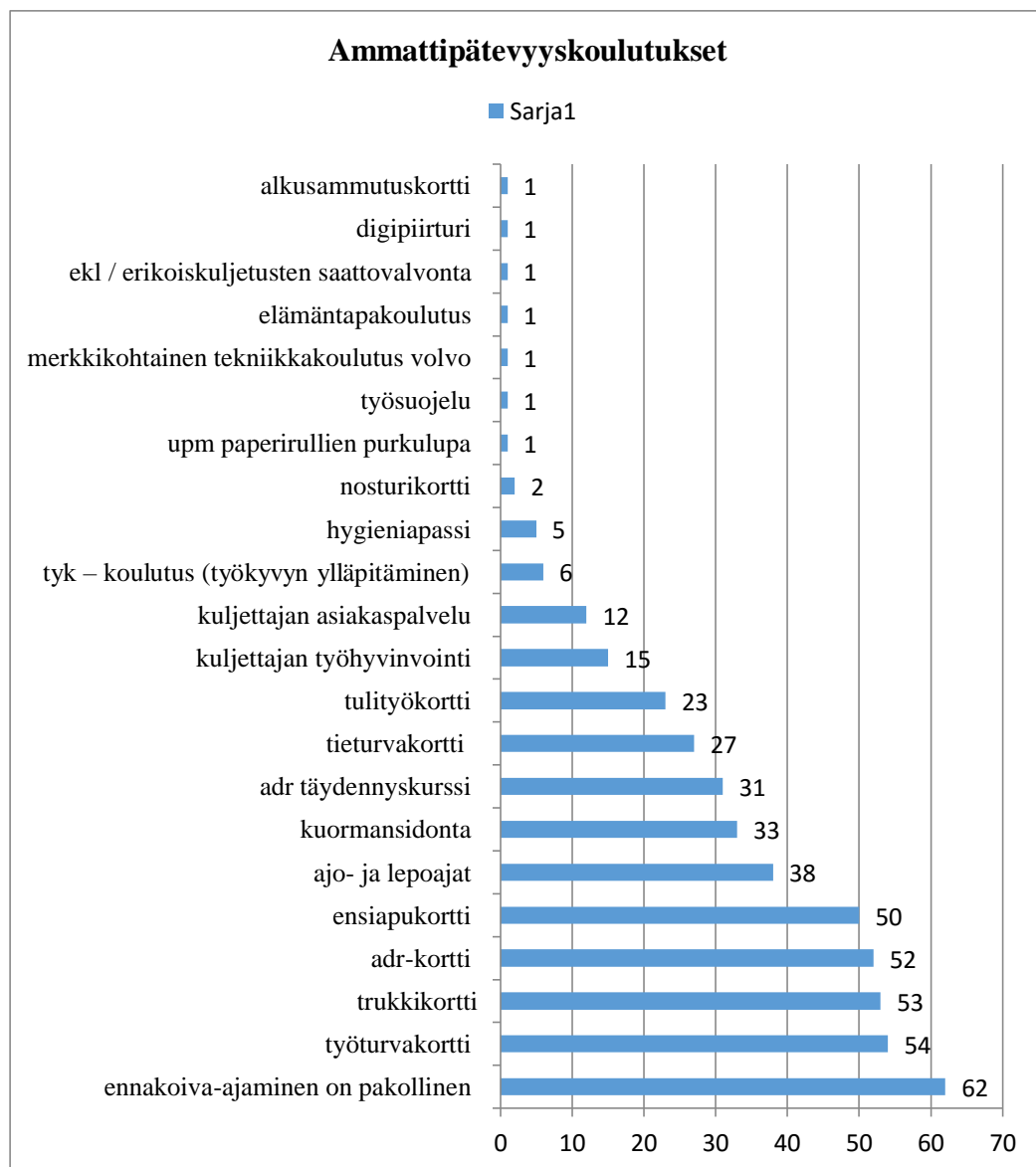
Kuvio 1. Vastaajien ikärakenne.



Kuvio 2. Vastaajien kokemusvuodet

Kun kuljettaja on käynyt hyväksytysti koulutuksen, hän saa siitä henkilökohtaisen kortin. Esimerkiksi kuljettaja, joka työskentelee yrityksen tiloissa, pitää olla käytynä työturvallisuuskoulutus. Tästä todisteena kuljettajalla on henkilökohtainen työturvallisuuskortti.

Liitteessä 2 on listattu kortit, joita vastaajat ovat suorittaneet. Kysymyksistä saatujen vastausten perusteella vastaajat ovat yhteensä käyneet 20 erilaista ammattipätevyyskoulutusta. Niistä viisi koulutusta on sellaisia, joista vastaajista on käynyt suurin osa (n.80 %). Koulutuksiin luetaan mukaan myös ennakoivan ajon koulutus, joka on pakollinen. Kuviosta 3 nähdään suoritettujen koulutuksien määrä. Yhteensä niitä on 450 kappaletta.



Kuvio 3. Ammattipätevyyskoulutuksen osasuoritukset

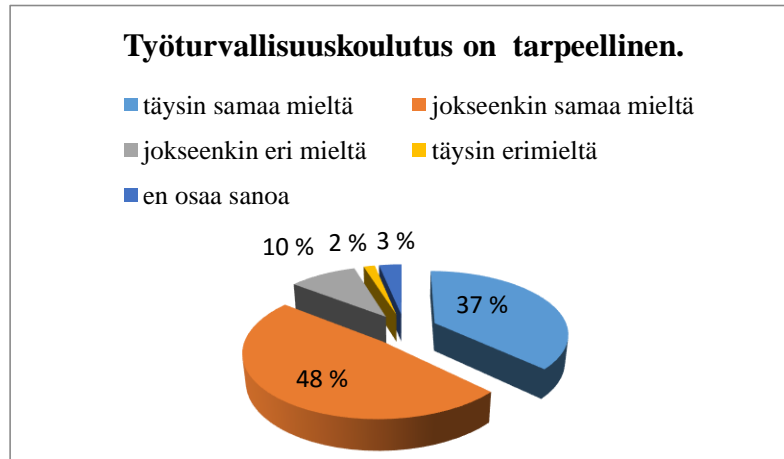
8 Työturvallisuus

Kuljetusala on tapaturmataajuudella mitattuna Suomen kolmanneksi vaarallisin ala. Tapaturmista suurin osa sattuu ohjaamon ulkopuolisissa työtilanteissa. Tyypillisesti nämä liittyvät henkilön liikkumiseen (putoamiset, kaatumiset, liukastumiset) tai esineiden tai taakan käsittelyyn (äkillinen fyysinen kuormitus, puristuksiin jääminen). Seurauksena on tyypillisesti nyrjähdyksiä, venähdyksiä, tärähdyksiä ja luunmurtumia. Vastaajista 54:llä on suoritettuna työturvallisuuskortti. Kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen myötä työturvallisuus on yksi kantavista teemoista kuljettaja koulutuksessa. Monet yritykset vaativat, että työntekijöillä jotka työskentelevät yrityksen alueella, on oltava voimassa oleva työturvallisuuskortti. Kysymyksiä oli kuusi, koskien työturvallisuutta. Taulukosta 1 näkyy vastauksien jakautuminen.

Taulukko 1. Työturvallisuutta koskevat väitteet ja vastaukset

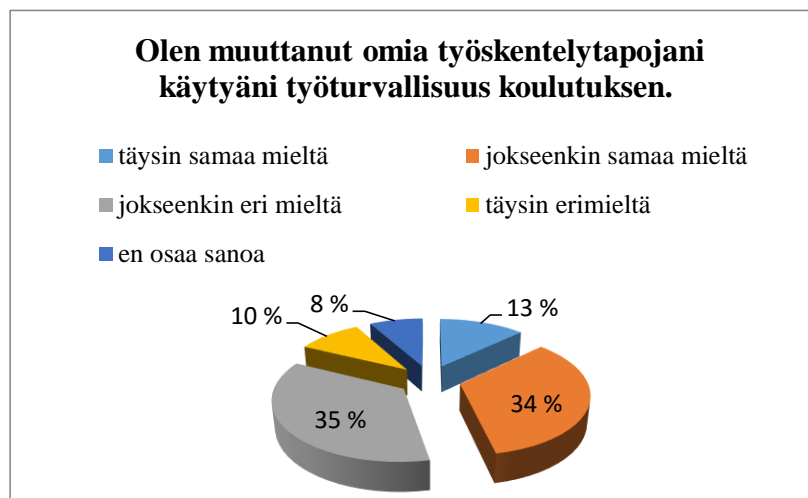
	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa	
Työturvallisuuskoulutus on tarpeellinen.	23	30	6	1	2	62
Olen muuttanut omia työskentelytapojani käytyäni työturvallisuus koulutuksen.	8	21	22	6	5	62
Mielestäni työturvallisuus on parantunut alalla.	14	36	8	2	2	62
Koulutus osaltaan on vaikuttanut työturvallisuuden parantumiseen.	11	34	9	3	5	62
Koulutuksen sisältö vastasi mielestäni kuljetusalaan kohdentuvia seikkoja	6	33	14	4	5	62
Työturvallisuuskortin uusiminen 5 – vuoden välein on hyvä asia.	14	26	9	12	1	62

Tutkimuksesta saadun tuloksen perusteella työturvallisuuskoulutusta pidetään tarpeellisenä. Vastanneista 48 % on täysin samaa mieltä. Toisaalta osa vastaajista ei pidä koulutusta tarpeellisenä. Kuviosta 4 näkyy prosentuaalinen jakautuminen saatujen vastausten kesken.



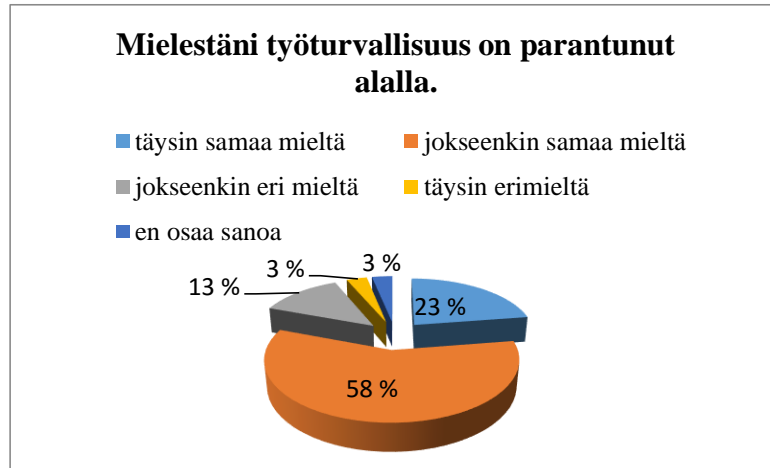
Kuvio 4. Työturvallisuuskoulutuksen tarpeellisuus

Työskentelytapojen muuttaminen työturvallisuuskoulutuksen jälkeen jakoi mielipiteitä. Koulutus ei välttämättä kaikilta osin ole vastannut koulutettavan tarpeisiin. Saatujen vastausten perusteella tulos on niukasti positiivinen. Kuviosta 5 nähdään prosentuaalinen jakautuminen.



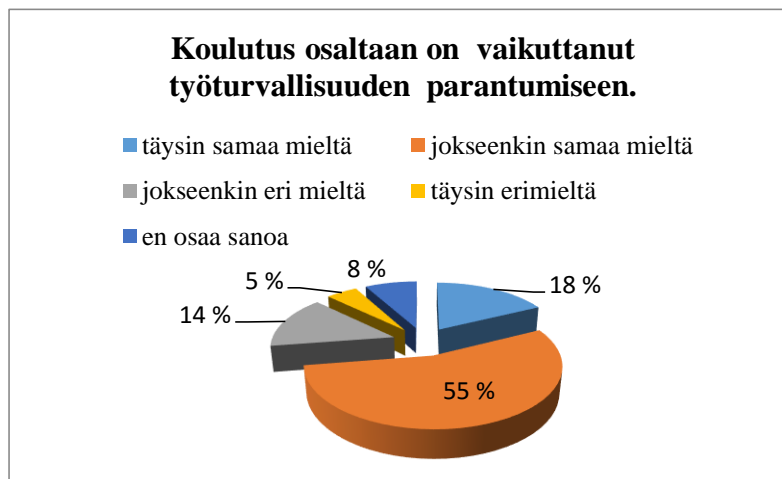
Kuvio 5. Työskentelytapojen muuttuminen työturvallisuuskoulutuksen jälkeen

Vastaajat kokevat, että työturvallisuus on parantunut kuljetusalalla. Kysymys jakoi mielipiteet ja saatu vastaus kertoo sen, että työturvallisuuskoulutusta kokonaisuudessaan pitää jatkaa kuljetusalalla. Kuviosta 6 nähdään prosentuaalinen jakautuminen.



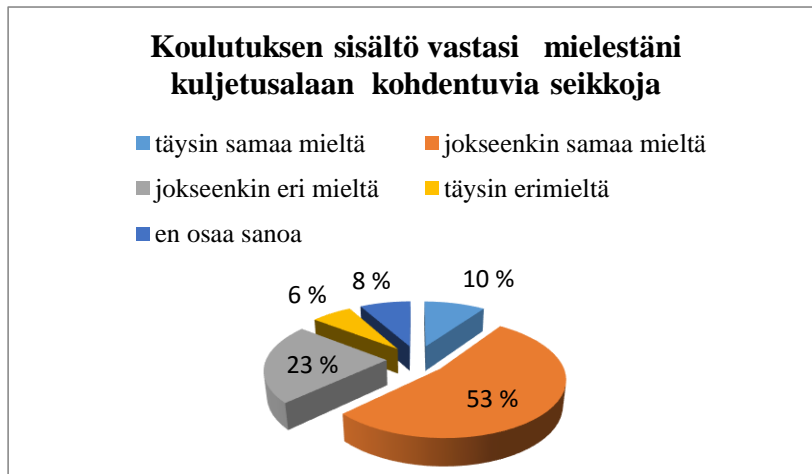
Kuvio 6. Työturvallisuuden parantuminen alalla

Työturvallisuuskoulutuksella on osaltaan vaikutus työturvallisuuteen. Vastauksien perusteella koulutuksen laadulla on tärkeä rooli vaikuttaa koulutettavaan. Kuviosta 7 nähdään prosentuaalinen jakautuminen. Huomioitavaa on, että erimielisyyttäkin on, kun tarkastellaan työturvallisuuden parantumista kuljetusalalla.



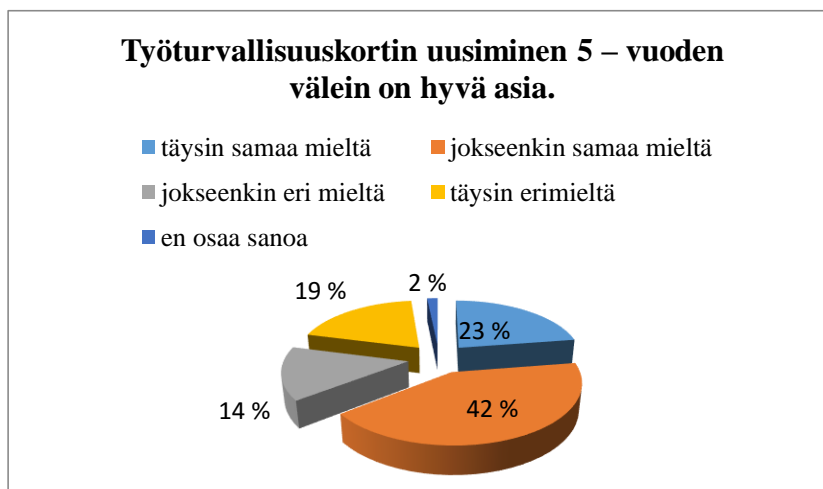
Kuvio 7. Koulutuksen vaikutus työturvallisuuden parantumiseen

Työturvallisuus koulutus kohdennetaan kuljetusalaan ja sinne liittyvien asioiden käsittelyyn. Välttämättä työturvallisuuskoulutus ei ole erikseen suunnattu vain tiettyyn ammattiryhmään. Kuviosta 8 nähdään prosentuaalinen jakautuminen.



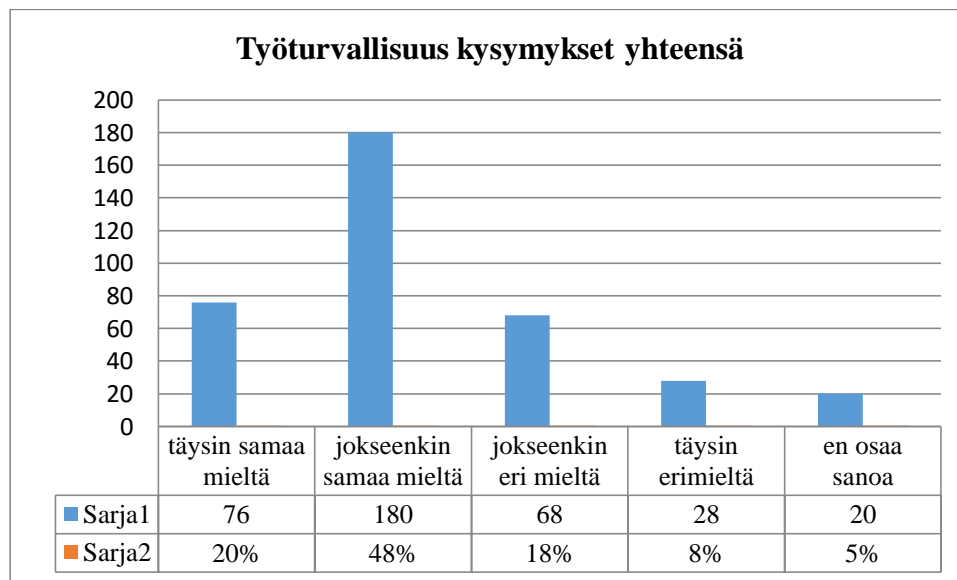
Kuvio 8. Koulutuksen sisällön kohdentuminen kuljetusalaan

Työturvallisuuskoulutuksen uusiminen jakoi mielipiteitä. Kuviosta 9 nähdään prosentuaalinen jakautuminen vastauksien kesken. Tulosten perusteella voidaan sanoa, että osa kuljettajista pitää hyvänä asiana työturvallisuuskortin uusimista viiden vuoden välein.



Kuvio 9. Työturvallisuuskortin uusiminen

Työturvallisuutta koskevia vastauksia kokonaisuutena tarkastellessa kuviosta 10 nähdään prosentuaalinen jakautuminen. Erilaisia vastausyhdistelmiä oli yhteensä 372. Tulosten perusteella työturvallisuutta pidetään tärkeänä asiana. Työturvallisuuskoulutusta ja sen vaikutusta kuljetusalaan pidetään positiivisena kehityksenä. Koulutuksen tärkeys nähdään myös tärkeänä osana koko työturvallisuuden parantumista alalla. Työturvallisuuskoulutus oikein toteutettuna antaa kuljettajalle valmiuksia oman työturvallisuuden parantamiseksi.



Kuvio 10. kokonaisuutena työturvallisuus koulutus

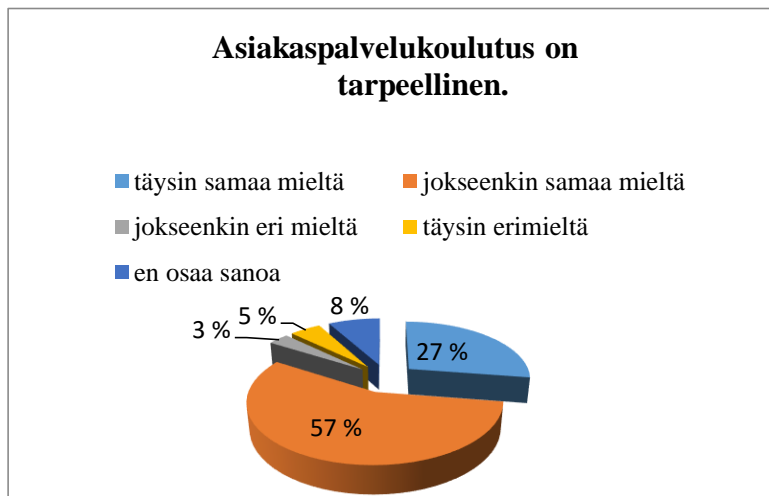
9 Asiakaspalvelu

Kuljetustoiminta luokitellaan palvelualaksi. Kuljetusalalla toimivilta henkilöiltä vaaditaan työstä suoriutumiseen myös asiakaspalvelutaitoja. Nämä taidot ovat entistä tärkeämpiä kuljettajan työssä. Palvelu on kuljetusliikkeelle kilpailuvaltti. On hyvin tärkeää, että tavara viedään perille asiakkaalle. Palvelun kasvaneet vaatimukset synnyttävät kiirettä, joka puolestaan kasvattaa riskejä. Koko toimialan ja oman työnpaikan menestyminen riippuu enenevässä määrin henkilöstön kyvystä suoriutua tästä tehtävästä. Kuljettajantyö mielletään asiakaspalvelutyöksi, kuten taulukosta 2 nähdään. Vastaajien mielestä asiakaspalvelu on tärkeä osa kuljettajan työtä. Kuitenkin vain yksi kolmasosa vastaajista on saanut koulutusta asiakaspalveluun ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivillä. Lähes kaikkien vastaajien työn liittyy osana asiakaspalvelu.

Taulukko 2. Asiakaspalvelua koskevat väitteet ja vastaukset

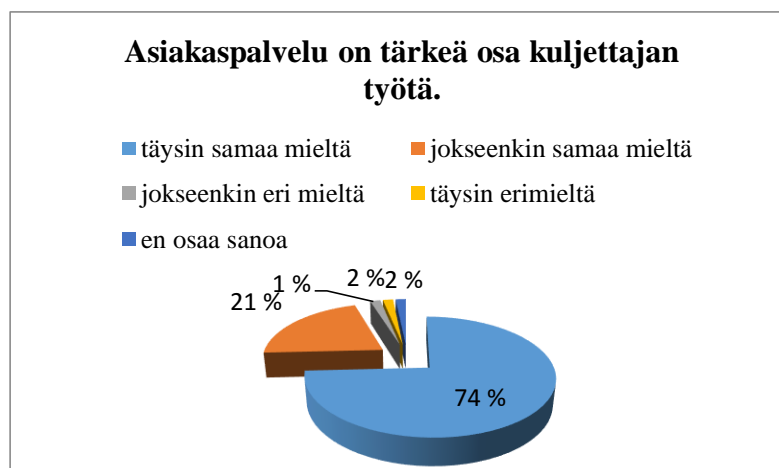
	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa	
Asiakaspalvelukoulutus on tarpeellinen.	17	35	2	3	5	62
Asiakaspalvelu on tärkeä osa kuljettajan työtä.	46	13	1	1	1	62
Olen osallistunut asiakaspalvelu koulutukseen	18	8	2	24	10	62
Omassa työssäni on osa ajasta asiakaspalvelua	42	12	7	1	0	62

Saadun tuloksen perusteella voidaan todeta, että asiakaspalvelukoulutuksella on merkitystä. Kuviosta 11 nähdään prosentuaalinen jakautuminen vastauksien kesken. Huomioitavaa on myös erimieltä olevien vastauksien osuus koskien asiakaspalvelukoulutuksen tarpeellisuutta.



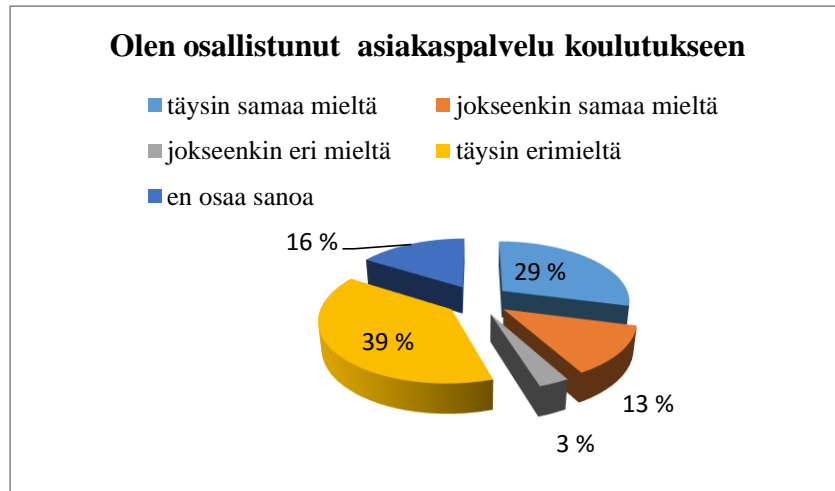
Kuvio 11. Asiakaspalvelukoulutuksen tarpeellisuus

Kun verrataan asiakaspalvelun tärkeyttä asiakaspalvelukoulutukseen, niin huomataan, että asiakaspalvelua pidetään tärkeämpänä kuin saatua koulutusta. Kuviosta 12 nähdään prosentuaalinen jakautuminen vastauksien kesken.



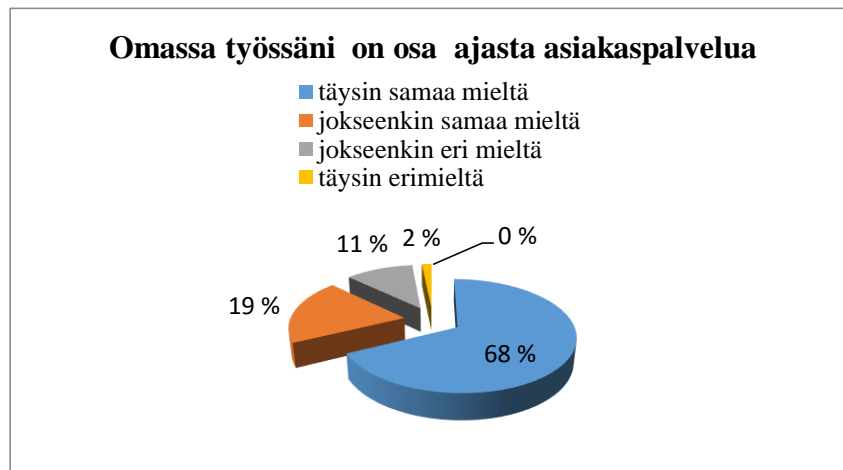
Kuvio 12. Asiakaspalvelun tärkeys kuljettajan työssä

Tulosten perusteella vastaajat ovat saaneet asiakaspalvelukoulutusta kokonaan, osittain tai ei ollenkaan. Huomioitavaa on myös niiden vastaajien osuus jotka eivät osanneet vastata väittämään. Kuviosta 13 nähdään prosentuaalinen jakautuminen vastausten kesken.



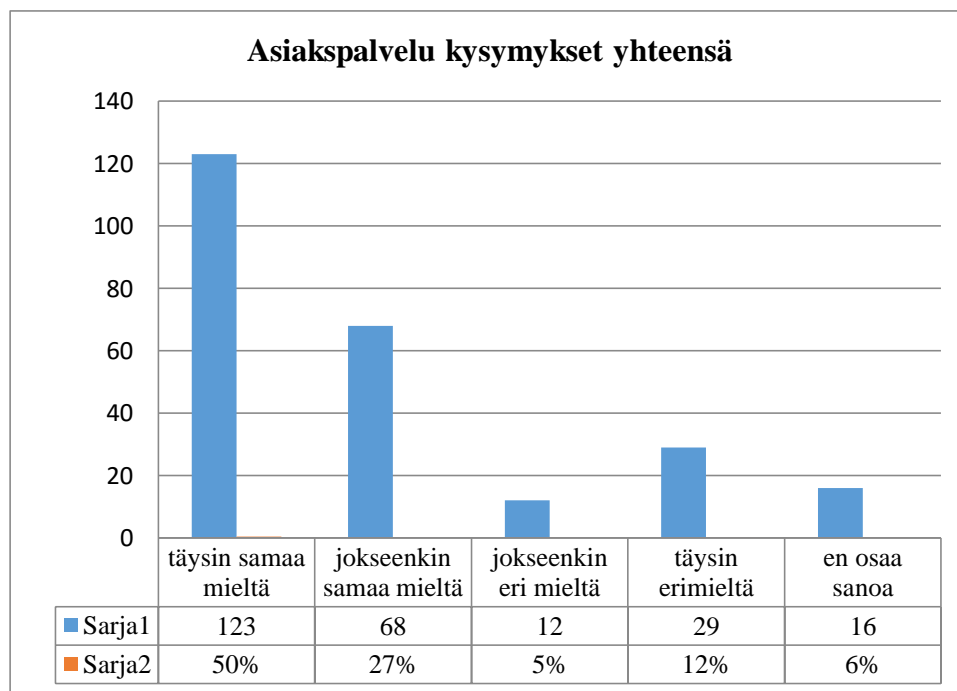
Kuvio 13. Koulutukseen osallistuminen

Suurin osa vastaajista työskentelee niin, että osa työajasta on asiakaspalvelua. Kuviosta 14 nähdään prosentuaalinen jakautuminen. Tulosten perusteella voidaan todeta että, suurella osalla kuljettajista osa työajasta on asiakaspalvelua.



Kuvio 14. Asiakaspalvelu osana kuljettajan työtä

Asiakaspalvelu on tärkeä osa kuljettajan työtä. Asiakaspalvelu kokonaisuutenakin on tärkeä osa työtä ja se suorittamista. Kuviosta 15 nähdään prosentuaalinen jakautuminen. Erilaisia vastausyhdistelmiä oli 248 kappaletta ja tästä saadun tulosten perusteella asiakaspalvelu kokonaisuutena on positiivinen, kun tarkastellaan kaikkia neljää kohtaa yhteensä. Kuljettajan työtä on pidetty ja pidetään asiakaspalvelu työnä. Tutkimuksessa saatujen vastausten perusteella voidaan todeta, että osa kuljettajan työtä on asiakaspalvelua. Vastaajat myös pitävät asiakaspalvelua tärkeänä osana kuljettajan työtä. Saadut vastaukset toki hajautuivat täysin samaa mieltä ja täysin eri mieltä vaihtoehtojen välillä. Selkeästi yhtä mielipidettä ei ollut asiakaspalveluun kohdentuvissa kysymyksissä.



Kuvio 15. Kokonaisuutena asiakaspalvelukoulutus

10 Työhyvinvointi

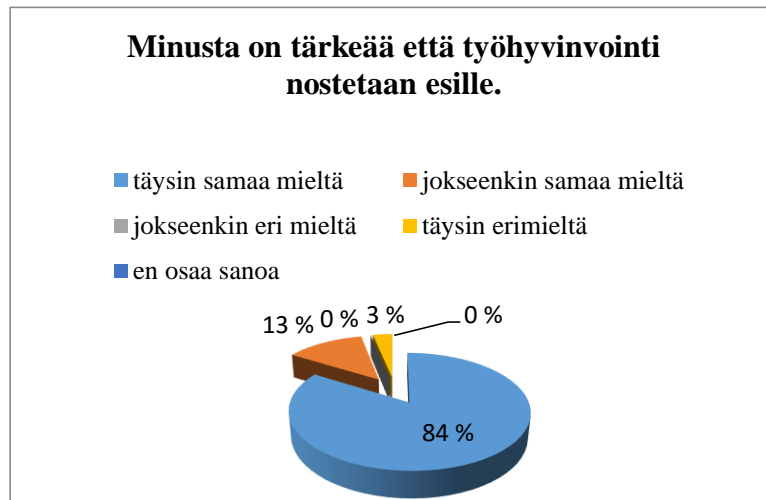
Kuljetusalan työhyvänvointikoulutuksen tavoitteena on antaa tietoa työhyvinvoinnin merkityksestä yksilölle ja yhteisölle. Koulutuksen tavoitteena on parantaa autonkuljettajien työhyvinvoinnin yhteys yrityksen toiminnan tulokseen ja laatuun. Kuljettaja tiedostaa terveellisen ja säännöllisen ravinnon merkityksen terveydelle. Koulutuksen avulla tiedostetaan kuljettajille liikunnan merkitystä terveydelle ja työssä jaksamisella. (trafficpoint oy, kuljetusalan työhyvinvointi).

Kuten taulukosta 3 voidaan todeta, työhyvinvointia pidetään erittäin tärkeänä kuljettajan työssä riippumatta vastaajan iästä. Vastaajien ikäjakauma oli 18 – 62 vuotta. Pääsääntöisesti kuljetusliikkeet myös panostavat työhyvinvointiin ainakin jossain määrin. Myös autojen uusi teknologia parantaa työhyvinvointia. Noin kaksi kolmasosaa vastaajista oli myös sitä mieltä että pystyvät itse vaikuttamaan työhyvinvointiin.

Taulukko 3. Työhyvinvointia koskevat väitteet ja vastaukset

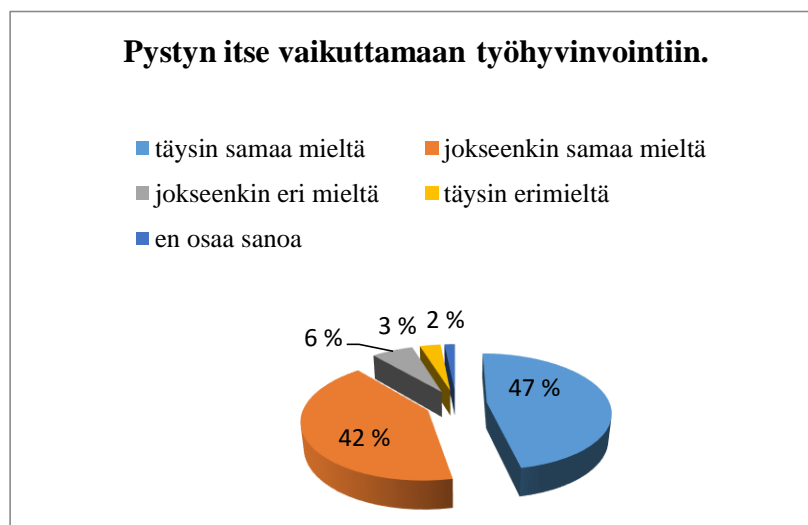
	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa	
Minusta on tärkeää että työhyvinvointi nostetaan esille.	52	8	0	2	0	62
Pystyn itse vaikuttamaan työhyvinvointiin.	29	26	4	2	1	62
Yritys panostaa työhyvinvointiin.	14	26	14	5	3	62
Autojen uusi teknologia parantaa työhyvinvointia	27	28	2	3	2	62

Saadusta tuloksesta minun tulkintani mukaan kuljetualalla työhyvinoinilla on merkitystä ja kuljetusalalla työsketelevät haluavat, että työhyvinvointi nostetaan esille. Kuviosta 16 nähdään prosentuaalinen jakautuminen saatujen vastauksien kesken.



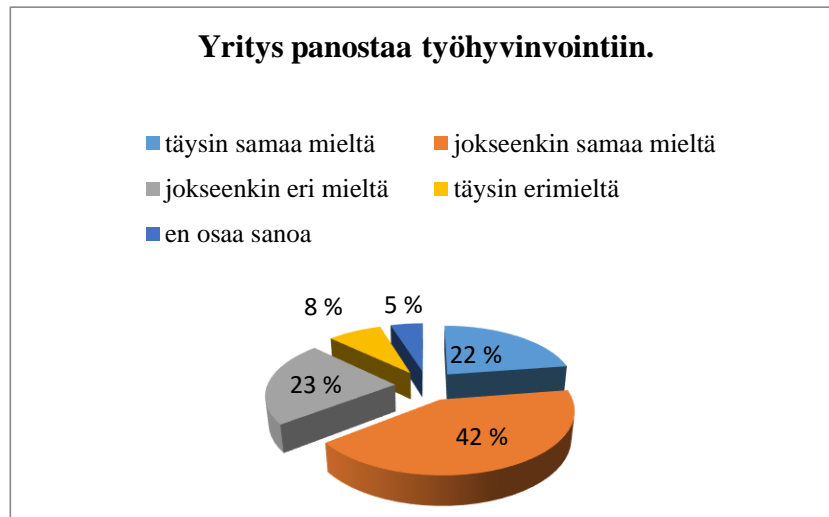
Kuvio 16. Työhyvinvoinnin esillenostaminen

Kuviosta 17 voidaan todeta, että työhyvinvointiin vaikuttaminen vaihtelee. Selkeästi osa kuljettajista pystyy vaikuttamaan ja yhtä suuri osa kokee, että työhyvinvointiin ei pysty vaikuttamaan.



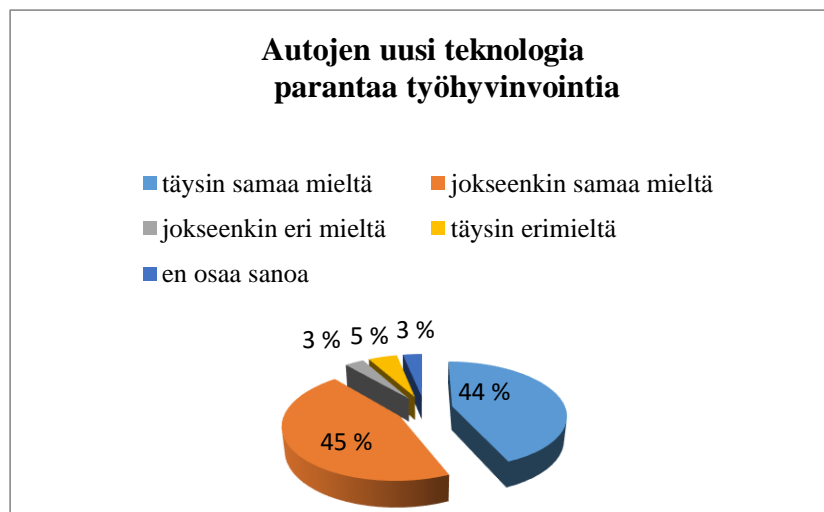
Kuvio 17. Työhyvinvointiin vaikuttaminen

Kuvista 18 nähdään prosentuaalinen jakautuminen. Tuloksesta voidaan todeta että, kuljetusyrietykset panostavat työhyvinvointiin mutta osa vastaajista on väittämän kanssa myös eri mieltä.



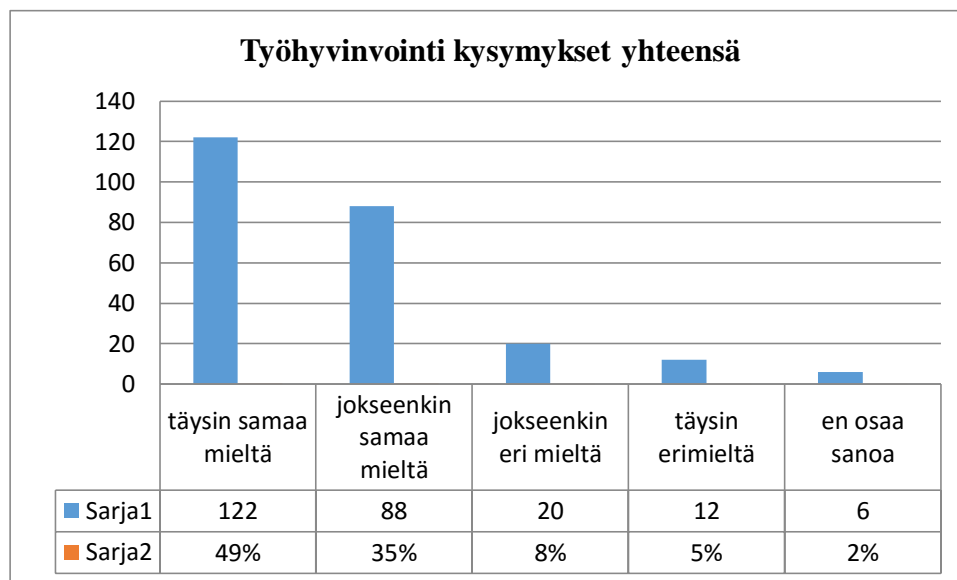
Kuvio 18. Yrityksen panostaminen työhyvinvointiin

Tuloksen perusteella kuljettajat ovat lähestulkoon yksimielisiä siitä että autojen teknologia parantaa työhyvinvointia. Kuviosta 19 nähdään prosentuaalinen jakautuminen saatujen vastauksien kesken.



Kuvio 19. Auton teknologian vaikutus työhyvinvointiin

Kokonaisuutena työhyvinvointi ja siihen liittyvä koulutus kiinnostaa kuljettajia ja he ovat positiivisesti myönteisiä työhyvinvointiin liittyvien asioiden kanssa. Kuvioista 20 nähdään prosentuaalinen jakautuminen. Tuloksissa oli yhteensä 248 vastaus yhdistelmää. On myös hyvä huomioida, että osa vastaajista on ns. negatiivisella kannalla, kun katsotaan työhyvinvoinnista saatuja vastauksia. Vastaajat pitävät kyllä tärkeänä, että työhyvinvointi nostetaan esille, mutta osa kokee, että yritykset eivät panosta riittävästi työhyvinvointiin. Myös omia vaikutusmahdollisuuksia työhyvinvointiin pidetään riittämättöminä. Osa vastaajista myös kokee, että autojen uudella teknologialla ei ole vaikutusta työhyvinvointiin.



Kuvio 20. Kokonaisuutena työhyvinvointikoulutus

11 Ennakoiva- ja taloudellinen ajaminen

Taloudellinen ajaminen edellyttää ennakointia. Ennakointi etenkin liikenteessä lisää turvallisuutta. Liikenteen lukutaito ja oikea toiminta ovat keskeisiä asioita kuljettajan toiminnassa. Hyvällä kuljettajalla on kyky tunnistaa riskit ajoissa. Kuljettaja osaa ajaa ikään kuin useita sekunteja tapahtumien edellä. Tällainen kyky vaatii kuljettajalta kokonaistilanteiden hallintaa.

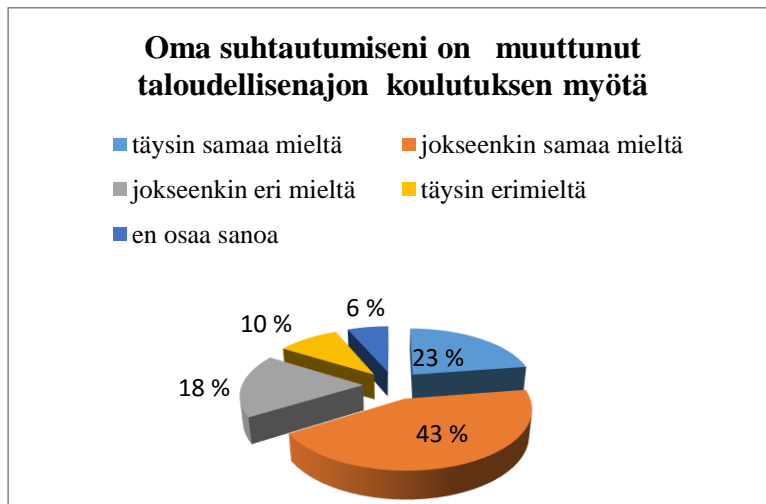
Kuorma-autoissa on erilaisia järjestelmiä, jotka antavat lisäinformaatiota kuljettajalle, osaltaan nämä järjestelmät auttavat kuljettajaa taloudellisessa ajamisessa. Ennakoiva ajaminen ei pelkästään edellytä liikennetilanteiden hallintaa vaan myös kuorma-autojen muuttuvan tekniikan hallintaa. Liikenteen lukutaito ja kokonaistilanteiden hallinta vaatii taitoa, joka saavutetaan kokemuksen kautta.

Teoriapohjainen tieto auttaa kuljettajaa kehittämään omaa ajotaitoaan. Ajotaito on monien opittujen taitojen summa. Pieniltäkin tuntuvat toimenpiteet ja muutokset voivat edistää omaa ajotaitoa merkittävästi. Ennakoiva ajaminen on osa ammattitaitoa. Kuljettajan kyky kehittää omaa ajotaitoa korostaen taloudellisuutta ja ennakoivaa ajotaitoa ovat merkittävä tekijä kuljettajan ajotaidossa. Ennakoivan ajon kurssit tukevat kuljettajaa kehittämään omaa ajotaitoaan. (Heino 2010).

Taulukko 4. Ennakoivaa ja taloudellista ajamista koskevat väitteet ja vastaukset

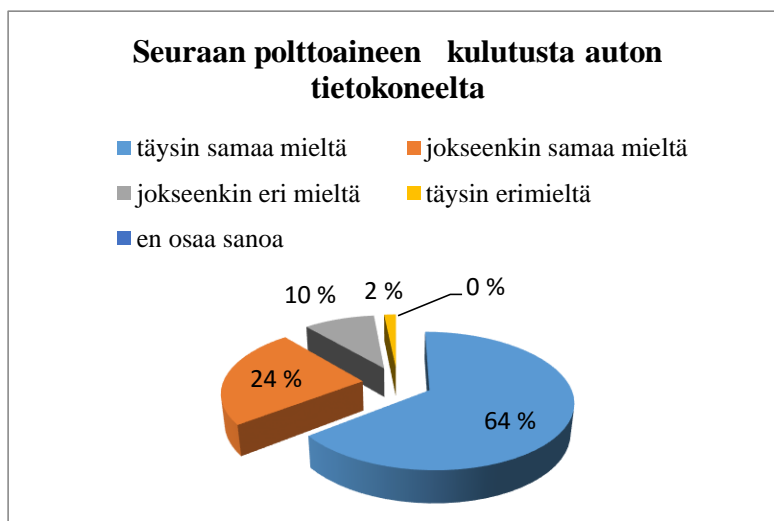
	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin eri mieltä	en osaa sanoa	
Oma suhtautumiseni on muuttunut taloudellisen ajon koulutuksen myötä	14	27	11	6	4	62
Seuraan polttoaineen kulutusta auton tietokoneelta	40	15	6	1	0	62
Auto jota ajan työkseni on ABS – jarrujärjestelmä	61	0	0	0	1	62
Auto jota ajan työkseni on EBS – elektroninen jarrujärjestelmä	49	0	0	7	6	62
Auto jota ajan työkseni on ESP - vakausjärjestelmä	27	0	0	22	13	62

Saadun tuloksen perusteella voidaan todeta että, taloudellisen ajon koulutuksella on ollut vaikutusta osaan vastaajista. Kuviosta 21 nähdään prosentuaalinen jakautuminen saatujen vastauksien kesken.



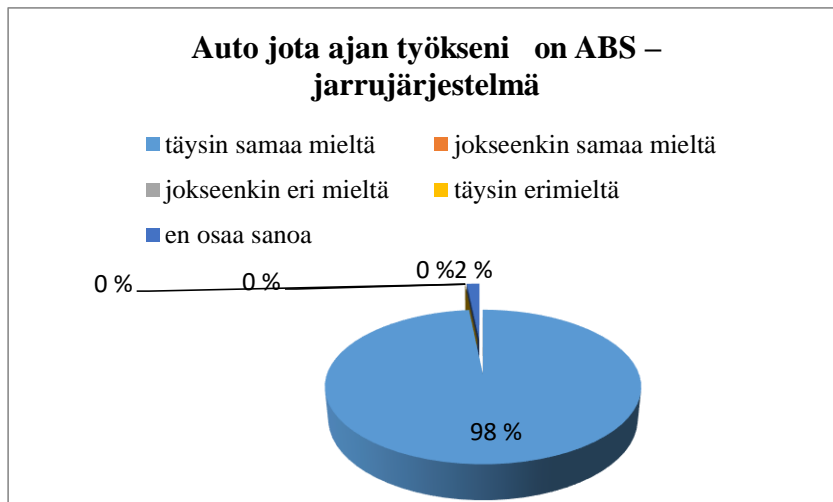
Kuvio 21. Suhtautumisen muuttuminen koulutuksen jälkeen

Saadun tuloksen perusteella kuljettajat pääsääntöisesti seuraavat polttoaineen kulutusta. Kuviosta 22 nähdään prosentuaalinen jakautuminen saatujen vastauksien kesken.



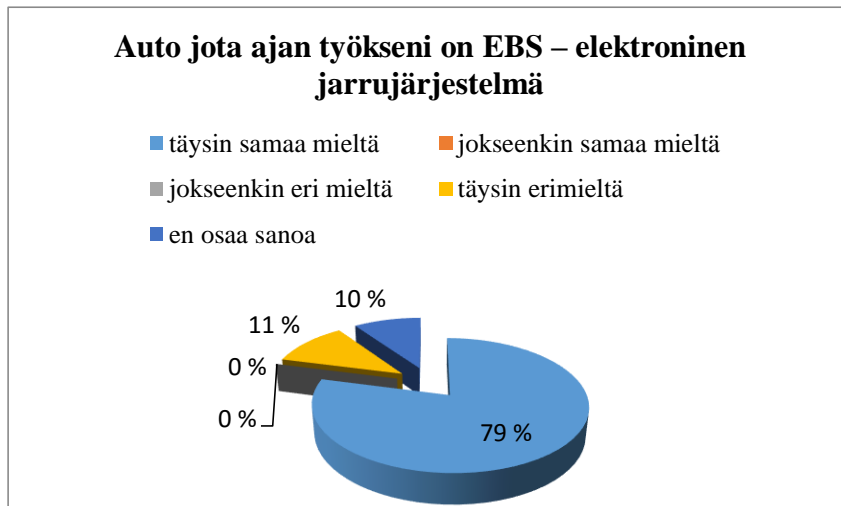
Kuvio 22. Polttoaineen kulutuksen seuraaminen

Kuljettajat ajat autoilla jotka ovat varustettu abs-jarruilla. Yksi vastaajista ajaa pääsääntöisesti autolla jossa ei ole abs-jarruja. (abs = anti-lock braking system = lukkiutumaton jarrujärjestelmä). Kuviosta 23 nähdään selkeä tulos.



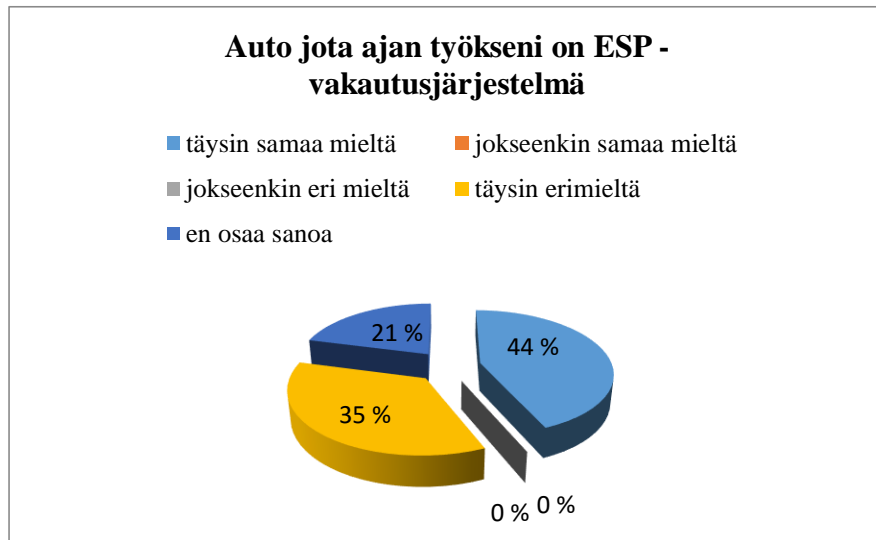
Kuvio 23. ABS-jarrujärjestelmä

Kuviosta 24 nähdään että, osalla vastaajista ei ole työssään käytössä autoa jossa on EBS.



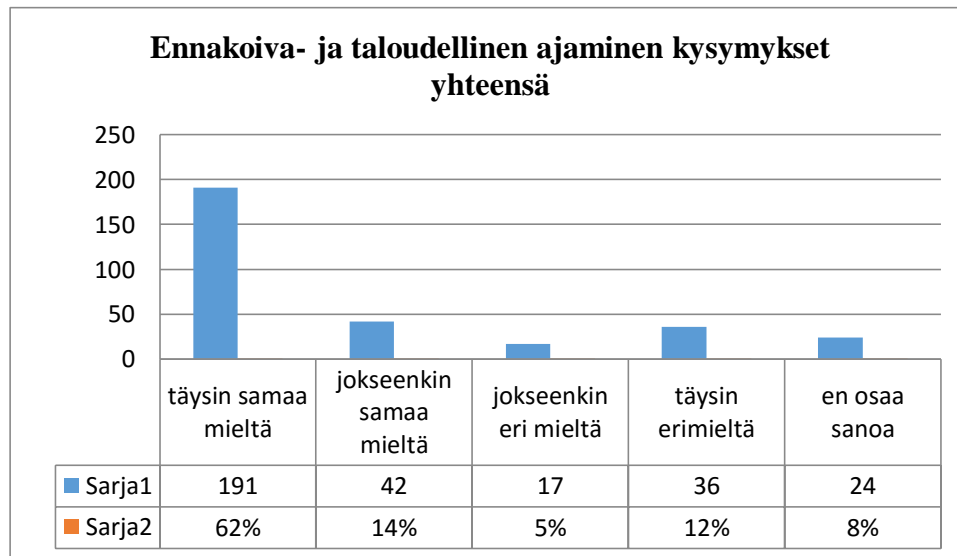
Kuvio 24. EBS – elektroninen jarrujärjestelmä

Kuviosta 25 voidaan tarkastella saatua tulosta. ESP on ehkä kuitenkin niin uutta tekniikkaa, että sitä ei vielä ole laajasti käytössä.



Kuvio 25. ESP – vakautusjärjestelmä

Kun tarkastellaan saatuja tuloksia ennakoivasta ja taloudellisesta ajamisesta kokonaisuutena niin voidaan todeta että, ennakoiva ja taloudellinen ajaminen, siihen liittyvä koulutus ja uusiutuva tekniikka ovat positiivisia asioita ja tärkeä osa kuljettajan työtä.



Kuvio 26 . Kokonaisuutena ennakoiva- ja taloudellinen ajaminen

12 Ajoneuvotekniikka ja liikenneturvallisuus

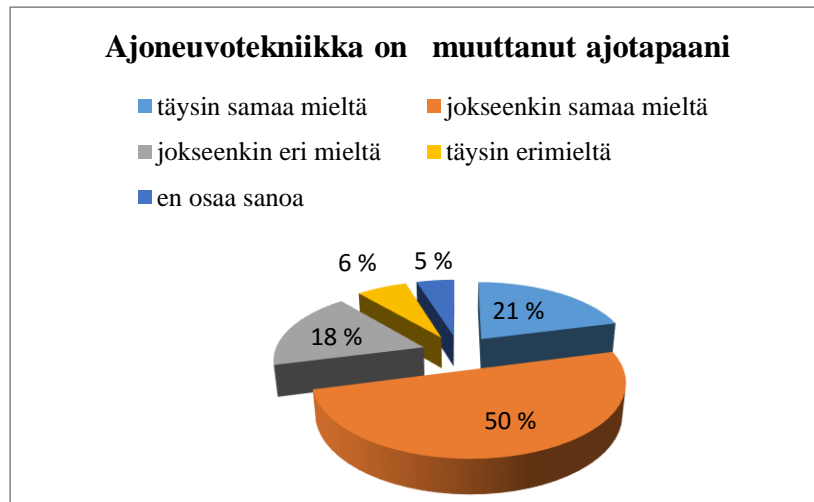
Viime vuosien tekninen kehitystyö on tuonut autoihin älyteknologiaa ja erilaisia kuljettajan toimintaa avustavia turvajärjestelmiä. Nämä järjestelmät voivat merkittävästi helpottaa autoilua. Tekniikka auttaa, jos huomiokyky ei riitä. Turvajärjestelmien toiminta perustuu uusimpaan teknologiaan ja esimerkiksi tutkien ja sensoreiden käyttöön. Järjestelmät ovat koko ajan toiminnassa ja valmiina reagoimaan ympäristöön. Ne valvovat ympäristön tapahtumia silloinkin, kun kuljettajan huomio on jostain syystä muualla. Järjestelmät voivat reagoida ja vaikuttaa auton kulkuun hyvin nopeastikin.

Monimutkaiset liikennetilanteet ja risteykset voivat aiheuttaa vaikeuksia. Joissain tilanteissa voi olla vaarana, ettei kuljettaja pystykään seuraamaan liikennettä, kun huomio kiinnittyy esimerkiksi mittareihin ja navigointiohjeisiin. Uudet turvajärjestelmät varoittavat kuljettajaa tiellä liikkujista, auttavat häntä huomaamaan olennaiset asiat ja antavat etukäteen tietoa tulevasta tilanteesta. Tekniikka voi helpottaa myös pimeällä ja vieraisissa paikoissa ajamista. Uudet turvajärjestelmät helpottavat ajamista vain silloin, jos niitä käytetään oikein. Ne voivat parantaa liikenneturvallisuutta, ellei kuljettaja muuta ajotapojaan, esimerkiksi nosta ajonopeutta ja aja entistä huolettomammin. (Liikenneturva 2015).

Taulukko 5. Ajoneuvotekniikkaa ja liikenneturvallisuutta koskevat väitteet ja vastaukset

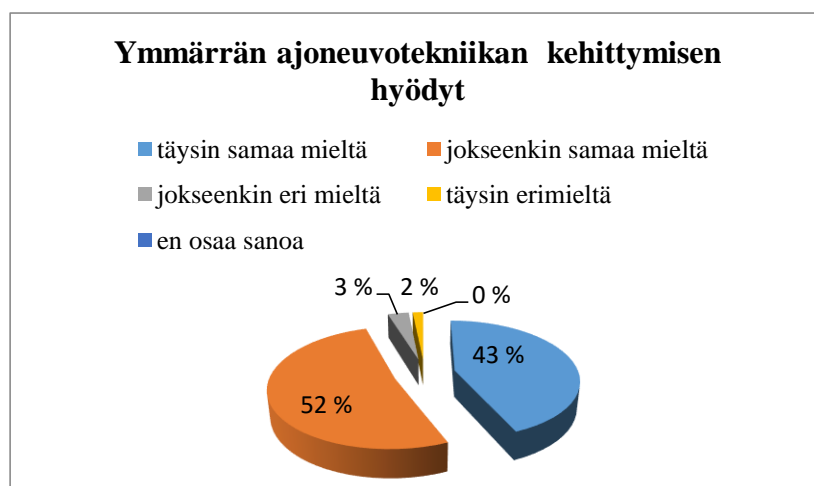
	täysin samaa mieltä	jokseenkin samaa mieltä	jokseenkin eri mieltä	täysin erimieltä	en osaa sanoa	
Ajoneuvotekniikka on muuttanut ajotapaani	13	31	11	4	3	62
Ymmärrän ajoneuvotekniikan kehittymisen hyödyt	27	32	2	1	0	62
Liikenneturvallisuus on mielestäni parantunut.	14	32	10	5	1	62
Liikenneturvallisuudesta puhutaan enemmän nyt (ennen ammattipätevyyttä)	16	34	6	3	3	62

Muuttunut ajoneuvotekniikka on muuttanut vastaajien ajotapaa. Kuvio 27 voidaan nähdä, että osa vastaajista on muuttanut ajotapaa kun ajoneuvotekniikka on muuttunut. Vastaajista osa toiminut alalla jo vuosikymmeniä ja tekniikka on muuttunut jo viimeisen viidentoista vuoden aikanakin merkittävästi.



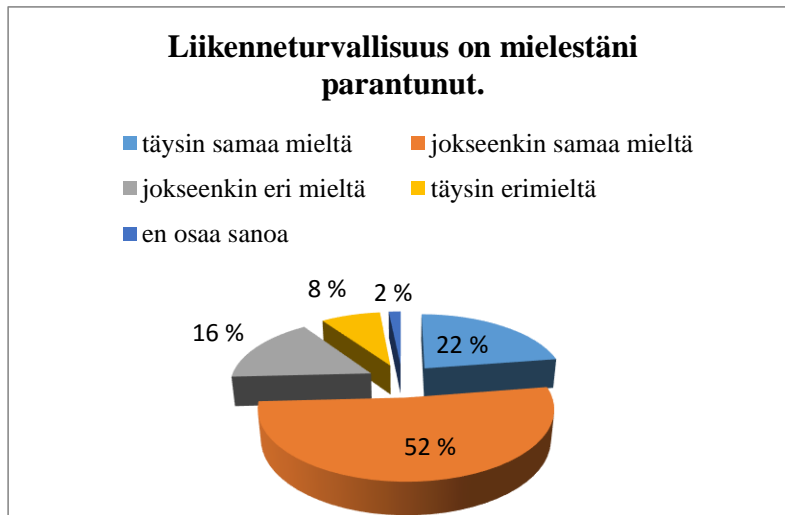
Kuvio 27. Ajoneuvotekniikan vaikutus ajotapaan

Kuvion 28 perusteella voidaan todeta, että ajoneuvotekniikan kehittyminen auttaa kuljettajaa työssään, niin ajamisessa kuin muissakin työtehtävissä.



Kuvio 28. Ajoneuvotekniikan kehittyminen

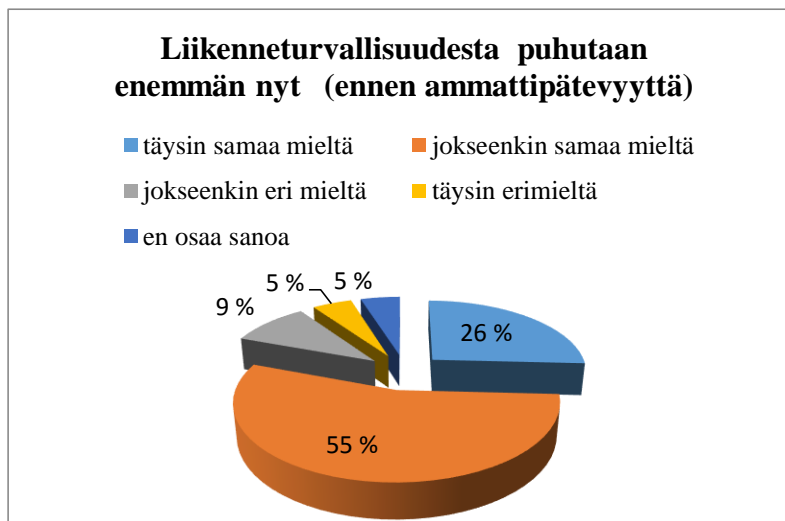
Liikenneturvallisuuden parantuminen jakaa mielipiteitä. Kuviosta 29 nähdään, että liikenneturvallisuutta pidetään kuitenkin positiivisena kehityksenä.



Kuvio 29. Liikenneturvallisuuden parantuminen

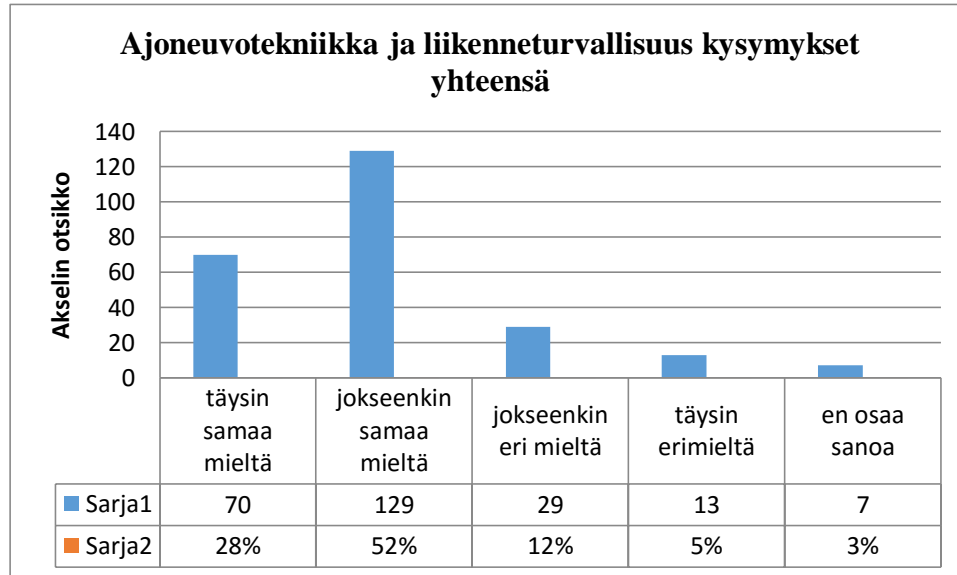
Liikenneturvallisuus ja siitä puhuminen on tärkeä osa ammattipätevyyskoulutusta.

Kuviosta 30 nähdään vastaajien mielipide liikenneturvallisuuden esiin nostamisesta.



Kuvio 30. Liikenneturvallisuudesta puhuminen

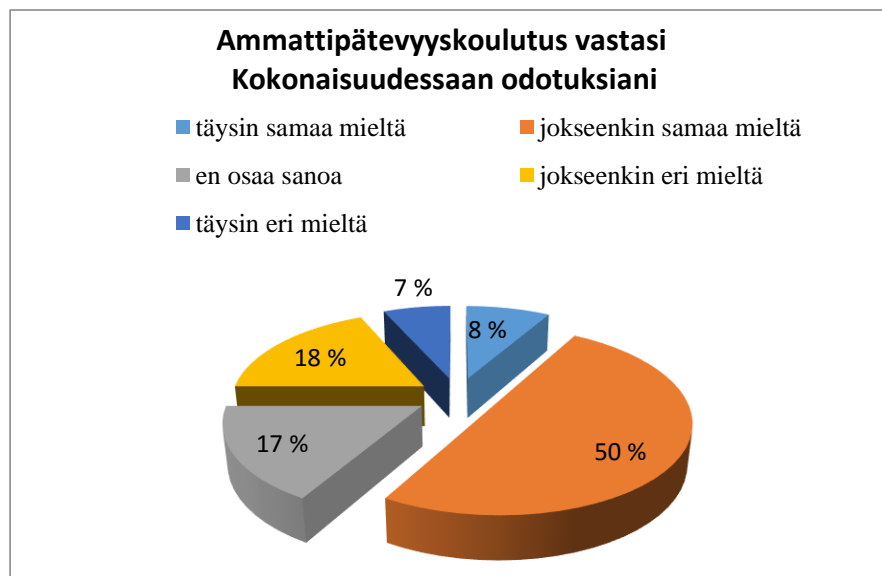
Saadut tulokset osoittavat että, ajoneuvotekniikan kehittämisellä on ollut vaikutusta ajotapaan. Lisäksi voidaan todeta että, ammattipätevyys koulutus osaltaan vaikuttaa liikenneturvallisuuteen. Kun tarkastellaan saatuja vastauksia kokonaisuutena, voidaan huomata selkeä positiivinen asenne kehittyvää ajoneuvotekniikkaa kohtaan. Liikenneturvallisuus ja siihen liittyä koulutus koetaan myös positiivisena asiana.



Kuvio 31. kokonaisuutena ajoneuvotekniikka ja liikenneturvallisuus

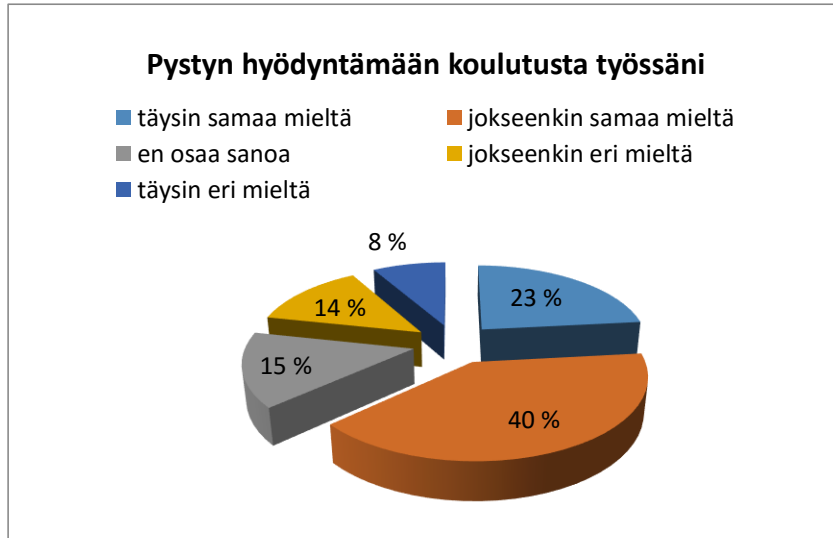
13 Yleismielipide ammattipätevyyskoulutuksesta

Tutkimuksessa esiin nousseiden vastausten perusteella ammattipätevyyskoulutus on yksi tapa vahvistaa kuljettajan ammattitaitoa. Kuljettajien ennako-odotukset ammattipätevyyskoulutusta kohtaan ovat realistiset. Koulutuksista saatua kurssimateriaalia pidetään myös riittävänä. Osa vastaajista olisi halunnut että kurssimateriaalia olisi ollut enemmän. Kuljettajat myös pystyvät hyödyntämään koulutuksessa saatua materiaalia työssä. Kyselyn vastauksissa oli erikseen mainittu, että esimerkiksi ennakko-ajamisen koulutus sekä adr-koulutus olivat olleet hyviä, niin aiheen kuin koulutusmateriaalinkin puolesta. Myös kouluttajan ammattitaito todettiin hyväksi. Ammattipätevyyskoulutukselle asetetaan odotuksia. Koulutettavat odottavat saavansa hyötyä koulutuksesta. Kuviosta 32 nähdään tuloksen prosentuaalinen jakautuminen.



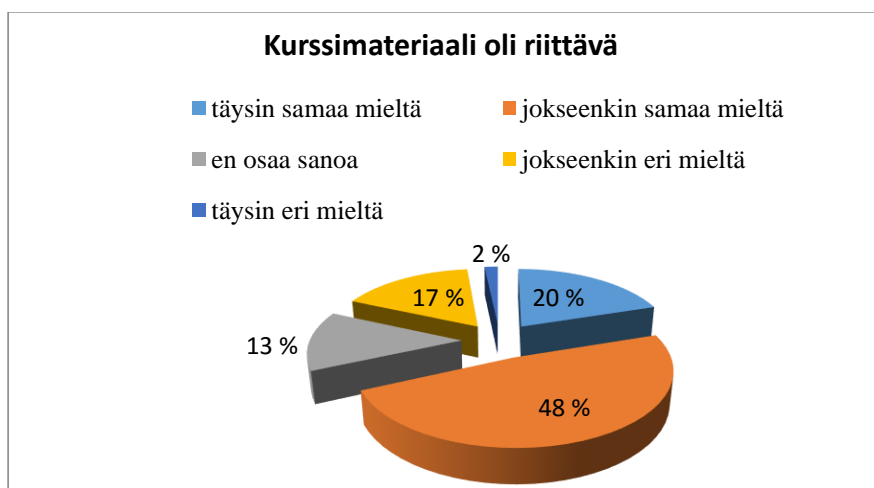
Kuvio 32. Ammattipätevyyskoulutuksen merkitys

Ammattipätevyyskoulutuksesta saatua tietoa kuljettajat pystyvät hyödyntämään työssään. Osa vastaajista kokee kuitenkin, että saadusta koulutuksesta ei ole merkittävää hyötyä omaan työhön. Kuviosta 33 nähdään tuloksen prosentuaalinen jakautuminen.



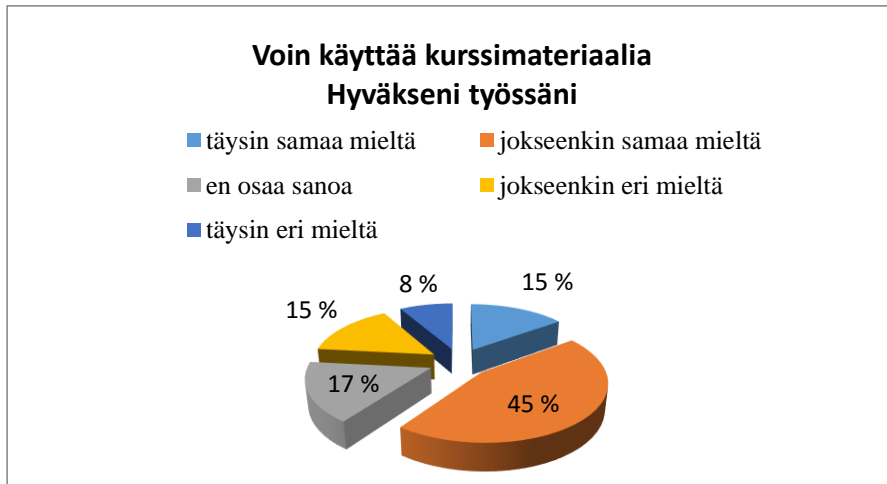
Kuvio 33. Koulutuksesta saadun tiedon hyödyntäminen

Tulosten perusteella kurssimateriaaleissa olisi parantamisen varaa ja tieto pitäisi olla niin että se hyödyntäisi kuljettajaa. Alla olevasta kaaviosta nähdään tuloksen prosentuaalinen jakautuminen.



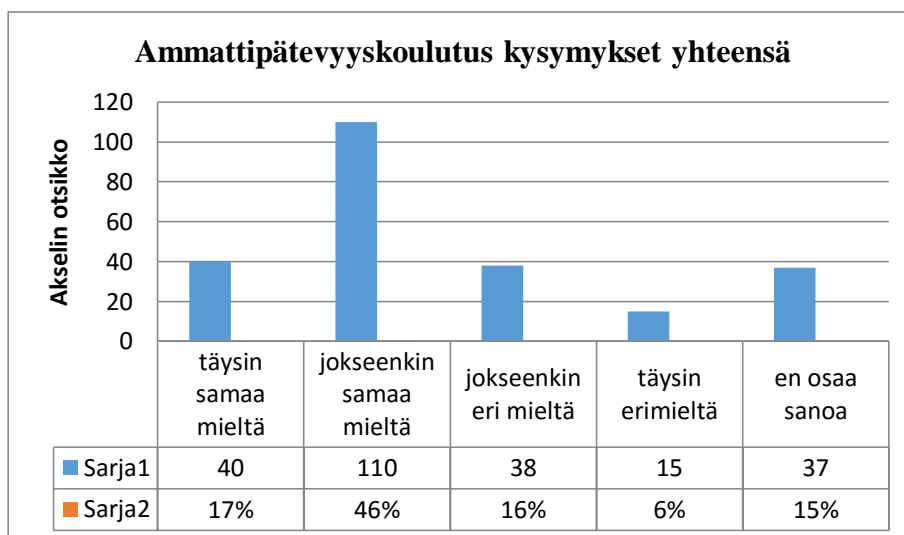
Kuvio 34. Kurssimateriaali

Koulutuksessa saatua materiaalia osa vastaajista pystyy hyödyntämään omassa työssään. Alla olevasta kaaviosta nähdään tuloksen prosentuaalinen jakautuminen.



Kuvio 35. Kurssimateriaalin hyödyntäminen

Yleismielipide ammattipätevyyskoulutuksesta on positiivinen. Mutta kun tarkastellaan saatuja vastauksia kokonaisuutena ja katsotaan keskiarvoa, niin ammattipätevyydestä saatu yleismielipide jakautuu. Tähän varmasti vaikuttaa kaksi keskeistä asiaa, jota ovat käsiteltävät aiheet ja se kuinka koulutetaan.



Kuvio 36. Kokonaisuutena ammattipätevyyskoulutus

14 Johtopäätökset

Direktiivin asettamat tavoitteet ovat hyvin yksiselitteiset ja selkeät. Kuljettajan työturvallisuus sekä liikenneturvallisuus ovat keskeisiä aiheita joihin direktiivin asettama koulutusvelvoite pyrkii vaikuttamaan. Mielestäni tällä hetkellä kuljettajille pidettävät jatkokoulutuspäivät hyvin toteutettuna pystyvät vastaamaan niihin haasteisiin jota niille on asetettu. Eli hyvin suunnitellusta ja toteutetusta koulutuksesta on hyötyä niin kuljettajalle kuin kuljetusliikkeelle ja ennen kaikkea koko liikennejärjestelmälle.

Työhyvinvointi

Työhyvinvointi ja sen merkitystä kuljettajat pitävät tärkeänä. Kuljettajat myös kokevat, että pystyvät itse vaikuttamaan omaan työhyvinvointiin. Yritykset myös panostavat työhyvinvointiin. Ajoneuvo tekniikka ja uusi teknologia parantavat työhyvinvointia. Mutta myös edellä mainituista asioista ollaan eri mieltä. Tutkimuksessa saatujen tulosten perusteella, jokaisessa neljässä kohdassa, jossa käsiteltiin työhyvinvointia, ilmaistiin myös eriäviä mielipiteitä ns. väittämää kohtaan.

Työturvallisuus

Kuljettajat pitävät koulutusta tärkeänä työturvallisuus asioissa vaikkakin koulutus ei olisi suoranaisesti kohdentunut kuljetusalan kohdentuviin seikkoihin. Saadulla koulutuksella on ollut myös vaikutusta jonkin verran työskentelytapojen muuttumiselle. Työturvallisuus on myös saanut kritiikkiä. Kysyttäessä työturvallisuudesta jokaisessa kuudessa ns. väittämässä esiintyi mielestäni aika voimakastakin kriittisyyttä. Saaduista vastauksista oma tulkintani on, että koulutuksen merkitys, sen sisältö ja opetus ovat keskeisiä asioita työturvallisuuden koulutuksessa.

Ennakoiva- ja taloudellinen ajaminen

Tutkimukseen vastanneista kuljettajista suurin osa on muuttanut suhtautumistaan taloudelliseen ajoon koulutuksen myötä. Vahvistusta tälle tiedolle antaa se, että vastanneista 88 % seuraa polttoaineen kulutusta. Saaduista tuloksista käy myös ilmi, että uusi tekniikka on otettu käyttöön kuorma-autoissa, kuten esimerkiksi sähköohjaut jarrut.

Liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuus jakaa mielipiteitä tässäkin tutkimuksessa. Kuljettajat kokevat liikenneturvallisuuden parantuneen ja että koulutuksella on oma vaikutuksensa tähän. Kuitenkin tämänkin aiheen osalta kriittisyys nousee esiin vastauksista. Osa vastanneista kuljettajista ei koe että liikenneturvallisuus olisi parantunut.

Asiakaspalvelu

Tutkimuksesta käy ilmi, että vain 40 % vastaajista on osallistunut asiakaspalvelu koulutukseen. Vastauksista käy myös ilmi, että asiakaspalvelua pidetään tärkeänä osana kuljettajan työtä. Osa vastaajista tekee työtä, johon kuuluu asiakaspalvelua. Oma mielipiteeni on, että asiakaspalvelu koulutus on tarpeellinen kuljettajien koulutuksessa. Tutkimuksessa saadut vastaukset tukevat myös ajatustani.

Ammattipätevyyskoulutuksesta yleensä

Tutkimuksessa kysyttiin kuljettajien mielipidettä ammattipätevyys koulutuksen hyödyntämisessä omassa työssä sekä koulutuksessa saadun kurssimateriaalin riittävästä sekä sen hyödyntämisessä omassa työssä. Tutkimustuloksissa käy ilmi, että kaikissa edellä mainituissa aiheissa vastaajien mielipiteet jakaantuivat. Osa vastaajista oli selkeästi sitä mieltä, että pystyvät hyödyntämään saamaansa koulutusta työssään. Kun taas osa vastaajista ei ollut yhtä vakuuttavalla kannalla. Myös kurssimateriaalin riittävyys sekä sen hyödyntäminen omassa työssä jakoi mielipiteitä.

Kysymyskaavakkeen kysymyksien ns. väittämissä olisi voinut esittää paremmin jatkokysymyksiä, mikä saa vastaajan vastaamaan juuri niin kuin on vastannut. Tuloksista ei voi suoraan päätellä yhtä tiettyä syytä, miksi vastaajat ovat jotakin mieltä. Tutkimuksessa saatuja tuloksia voidaan hyödyntää esimerkiksi vertaistietona samankaltaisille tutkimuksille sekä käyttää suuntaa antavana kannanottona koskien jatkokoulutusta.

15 Pohdinta

Tässä tutkimuksessa tutkimuksesta saadut tulokset ovat mielestäni luotettavat. Saaduille tuloksille en ole löytänyt vertailu kohdetta tai vastaavaa tutkimusta minkä tuloksia voi verrata tähän tutkimukseen. Tutkimuksesta saadut tulokset vastaavat niihin asioihin jotka ovat tutkimusongelmaa tarkasteltaessa nostettu esiin. Tätä tutkimusta ja siitä saatuja tuloksia voidaan käyttää jatkossa tehtäessä samaan aihepiiriin liittyviä tutkimuksia.

Opinnäytetyön tavoitteena oli saada lisätietoa toteutuvatko ammattikuljettajille tarkoitetussa ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa ne tavoitteet jotka Euroopan unioni on sille direktiivissä asettanut. Asian selvittämiseksi laadin kuusisivuisen kysymyskaavakkeen, johon valitsin mielestäni keskeisimmät asiat, jotka kuuluvat aihekokonaisuuksina kuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen. Tutkimuksesta saadut tulokset antavat positiivisen kuvan kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuksesta. Kun saatuja tuloksia tarkastellaan lähemmin, voidaan huomata, että myös kriittinen mielipide nousee saaduissa vastauksissa esiin. Tutkimuksessa esitetyt kysymykset siinänsä eivät anna käsiteltävälle aiheelle kriittistä näkökulmaa vaan kysymykset ja väittämät ovat mielestäni melko neutraaleja. Toki vastauksia tarkasteltaessa ehkä positiivisuus nousee liikaa esiin. Mielestäni jatkoa ajatellen on varmasti hyvä tutkia asiaa kriittisemmin kuin mitä tässä tutkimuksessa on tehty.

Kysymyslomakkeessa esiintyvät aiheet sopivat mielestäni hyvin aiheiksi, kun kysytään kuljettajien mielipidettä koulutuksesta. Eri aihealueiden yksilölliset väittämät olisivat voineet olla jossain määrin tarkempia ja ehkä kysymyksissä viitataan enemmänkin kykytilanteeseen eikä pureuduta koulutuksen kehittämiseen. Mielestäni jatkossa olisi hyvä selvittää, miten kuljettajat ja kuljetusliikkeet kokevat ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutuspäivät onko niistä saatu hyöty kasvanut edellisiin koulutuspäiviin verrattuna vai onko koulutuspäivien merkitys laskenut ja jos on tapahtunut muutoksia, mistä nämä muutokset johtuvat, ovatko syyt koulutusaiheissa, tavoissa kouluttaa vai löytyvätkö syyt kouluttajista?

Saatujen tulosten perusteella oma näkemykseni on, että koulutuksella on vaikutusta kuljettajan suhtautumisessa työhön ja työtehtäviin.

Lähteet

Ajo- ja ammattipätevyyskoulutuksen kehittäminen. 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö työryhmä raportti julkaisu 10/2014

Ajomukavuus turvallisuus. Liikenneturva. Viitattu 24.10.2015.
<https://www.liikenneturva.fi/fi/kampanja/ikansa-ratissa/ajomukavuus-ja-turvallisuus>

Auramaa. T. 29.12.2015. Kuljetusyrittäjien näkökulma ammattipätevyyteen. Vastaanottaja Persti Heino. Sähköpostiviesti. Viitattu 29.12.2015

Autonkuljettajien ammattipätevyys. Trafi. Viitattu 20.10.2015.
http://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kuorma-ja_linja-autonkuljettajien_ammattipatevyys

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, ammattipätevyyden tunnustamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti). Euro-lex. Viitattu 24.10.2015. <http://eur-lex.europa.eu>

Heino. P. 2010. Kuljettajan tukijärjestelmät. Hämeen ammattikorkeakoulu. Logistiikka. Opinnäytetyö.

Komission kertomus euroopanparlamentille, neuvostolle, euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle. Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyyden ja jatkokoulutuksen koskevan direktiivin 2003/59/EY täytäntöön panosta 2012

Kuljetusala. Työterveyslaitos. Viitattu 20.10.2015.
http://www.ttl.fi/fi/ergonomia/ergonomia_eri_aloille/kuljetusala

kuljetusalan työhyvinvointi. Trafficpoint oy.Viitattu 20.10.2015.
[http://www.trafficpoint.fi/kuljetusalan työhyvinvointi](http://www.trafficpoint.fi/kuljetusalan_tyo_hyvinvointi)

Laki 273/2007 kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä. Ajantasainen lainsäädäntö 2007. <http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2007/20070273>. Luettu 26.3.2016

Pentimäki. U. 4.10.2015. Eroja toteutuksessa. Vastaanottaja Persti Heino. Sähköpostiviesti. Viitattu 4.10.2015.

Vilen. A. 2014. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen yhteiskunnallinen tiedotus. Laurea ammattikorkeakoulu. Liiketalous. Opinnäytetyö

Liitteet

Liite1. Kysymyskaavake

Toukokuu 2015



TERVEHDYS, Sinulle

Olen Pertti Heino ja suoritan logistiikan ylempää korkeakoulututkintoa Jyväskylän ammattikorkeakoulussa.

Kädessäsi on kyselykaavake johon toivon Sinun ystävällisesti vastaavan. Kysely on osa opinnäytetyötäni jonka aiheena on Ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutuspäivien merkitys kuljettajalle / kuljetusliikkeelle.

Kyselyyn osallistuvat yritykset ovat: Alamettälä Oy, I. Lehtonen Oy, Taipale Oy ja Y. Auramaa Oy. Opinnäytetyössä ei vertailla kuljetusliikkeitä keskenään vaan kyselyn tavoitteena on saada tietoa kuljettajilta ammattipätevyyden jatkokoulutus päivistä, niiden merkityksestä sekä mielipiteitä koulutuksesta ja sen kehittämisestä.

Lisätietoa saa suoraan minulta tai oman yrityksesi henkilöstö- / koulutuspäälliköltä.

KIITOS YHTEISTYÖSTÄ !

PALAUTUS 30.06.2015 MENNESSÄ

YHTEYSTIEDOT:

Pertti Heino

040 – 5378763

Urhonkatu 12 39700 Parkano

Pertti.heino@ippnet.fi

Käännä >>>

SIVU 1
TAUSTATIEDOT

MINKÄ IKÄINEN OLET? ____ VUOTTA.

MIES NAINEN

TOIMINUT KULIETTAJANAMMATISSA ____ VUOTTA.

AJONEUVO JOTA PÄÄSÄÄNTÖISESTI AJAT:

KUORMA-AUTO

TÄYSPERÄVAUNUYHDISTELMÄ

PUOLIPERÄVAUNUYHDISTELMÄ

Oletko suorittanut logistiikan perustutkinnon? Olen En

Oletko suorittanut

perustason ammattipätevyys koulutuksen? Olen En

MITÄ KAUTTA OLET HANKKINUT AJOKORTTISI?

B C CE D DE

AUTOKOULU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AMMATTIKOULU	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
AIKUISKOULUTUSKESKUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
PUOLUSTUSVOIMAT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OPETUSLUPA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
OPPISOPIMUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TYÖKOKEMUS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Muuta kautta , mistä?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

SIVU 2

AMMATIPÄTEVYYS SUORITUKSET

rastita mitä koulutuksia olet käynyt

- työturvakortti tieturvakortti trukkikortti
 nosturikortti tulityökortti ADR-kortti
 alkusammutuskortti ansiopukoulutus
 TYK – koulutus (työkyvyn ylläpitäminen)
 Muu, mikä / mitkä: _____

- Kuljettajan asiakaspalvelu Kuljettajan työhyvinvointi
 Aja- ja loppajat Kuormansidonta
 ADR-täydennyskurssi
 Muu, mikä / mitkä: _____

OLEN SAANUT LIUKKAANKELIN RATA-OPETUSTA:

- HENKILÖAUTOLLA
 KUORMA-AUTOLLA
 YHDISTELMÄLLÄ
 LINJA-AUTOLLA

««« Ennen >>>

SIVU 3
TYÖTURVALLISUUS

MITÄ MIELTÄ OLET SEURAAVAISTA VÄITTÄMISTÄ

	5	4	3	2	1
	Täysin samaa mieltä	Jokseenkin samaa mieltä	Jokseenkin eri mieltä	Täysin eri mieltä	En osaa sanoa
A) Työturvallisuuskoulutus on tarpeellinen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B) Olen muuttanut omia työskentelytapojani käytyäni työturvallisuus koulutuksen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C) Mielestäni työturvallisuus on parantunut elällä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D) Koulutus osaltaan on vaikuttanut työturvallisuuden parantumiseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E) Koulutuksen sisältö vastasi mielestäni kuljetusalan kohdentuvia seikkoja	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F) Työturvallisuuskortin uusiminen 3 – vuoden välein on hyvä asia.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

VAPAA SANA: _____

SIVU 4 ASIAKASPALVELU

MITÄ MIELTÄ OLET SEURAAVAISTA VÄITTÄMISTÄ

	5 Täysin samaa mieltä	4 Jokseenkin samaa mieltä	3 Jokseenkin eri mieltä	2 Täysin eri mieltä	1 En osaa sanoa
A) Asiakaspalvelukoulutus on tarpeellinen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B) Asiakaspalvelu on tärkeä osa kuljettajan työtä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C) Olen osallistunut asiakaspalvelu koulutukseen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D) Omassa työssäni on osa ajasta asiakaspalvelua.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

TYÖHYVINVOINTI

	5 Täysin samaa mieltä	4 Jokseenkin samaa mieltä	3 Jokseenkin eri mieltä	2 Täysin eri mieltä	1 En osaa sanoa
A) Minusta on tärkeää että työhyvinvointi nostetaan esille.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B) Pystyn itse vaikuttamaan työhyvinvointiin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C) Yritys panostaa työhyvinvointiin.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D) Autojen uusi teknologia parantaa työhyvinvointia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Käännä >>>

SIVU 5

ENNAKOIVA- JA TALOUDELLINEN AJAMINEN

MITÄ MIELTÄ OLET SEURAAVAISTA VÄITTÄMISTÄ

	5 Täysin samaa mieltä	4 Jokseenkin samaa mieltä	3 Jokseenkin eri mieltä	2 Täysin eri mieltä	1 En osaa sanoa
A) Taloudellisen ajon koulutuspäivä on tarpeellinen.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B) Oma suhtautumiseni on muuttunut taloudellisen ajon koulutuksen myötä.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
C) Seuraan polttoaineen kulutusta auton tietokoneelta.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D) Auto jota ajan työkseni on ABS - jarrujärjestelmä	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
F) Auto jota ajan työkseni on EBS - elektroninen jarrujärjestelmä	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
G) Auto jota ajan työkseni on ESP - vakautusjärjestelmä	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

AJONEUVOTEKNIikka JA
LIikenneturvallisuus

	5 Täysin samaa mieltä	4 Jokseenkin samaa mieltä	3 Jokseenkin eri mieltä	2 Täysin eri mieltä	1 En osaa sanoa
A) Ajoneuvotekniikka on muuttanut ajotapaani	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
B) Ymmärrän ajoneuvotekniikan kehittymisen hyödyt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
D) Liikenneturvallisuus on mielestäni parantunut.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
E) Liikenneturvallisuudesta puhutaan enemmän nyt. (ennen ammattipätevyys)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

SIVU 6**YLEISMIELIPIDE SAAMASTASI AMMATTIPÄTEVYYSKOULUTUKSESTA**

Vestaa seuraaviin kysymyksiin ympyröimällä mielestäsi parhaiten kuvaava vaihtoehto

Ammattipätevyyskoulutus vastasi kokonaisuudessaan odotuksiani

Mikä koulutus ja mikä siinä oli hyvää / huonoa :

1. täysin samaa mieltä
2. jokseenkin samaa mieltä
3. en osaa sanoa
4. jokseenkin eri mieltä
5. täysin eri mieltä

Pystyn hyödyntämään koulutusta työssäni

Mikä koulutus ja mikä siinä oli hyvää / huonoa :

1. täysin samaa mieltä
2. jokseenkin samaa mieltä
3. en osaa sanoa
4. jokseenkin eri mieltä
5. täysin eri mieltä

Kurssimateriaali oli riittävä

Mikä koulutus ja mikä siinä oli hyvää / huonoa :

1. täysin samaa mieltä
2. jokseenkin samaa mieltä
3. en osaa sanoa
4. jokseenkin eri mieltä
5. täysin eri mieltä

Voin käyttää kurssimateriaalia hyväkseni työssäni

Mikä koulutus ja mikä siinä oli hyvää / huonoa :

1. täysin samaa mieltä
2. jokseenkin samaa mieltä
3. en osaa sanoa
4. jokseenkin eri mieltä
5. täysin eri mieltä

Kiitos kun vastasit, muistathan myös täytetyn kaavakkeen palautuksen. Kiitos!

Jokainen mukana oleva Yritys tulee saamaan valmiista opinnäytetyöstä oman kappaleen joka on yrityksen vapaassa käytössä.

Liite 2 Kysymyskaavake sivu 2 ammattipätevyys suoritukset

ennakoiva-ajaminen (pakollinen)	62
työturvakortti	54
trukkikortti	53
ADR-kortti	52
	50
ensiapukortti	
ajo- ja lepoajat	38
kuormansidonta	33
adr - täydennyskurssi	31
tieturvakortti	27
	23
tulityökortti	
kuljettajan työhyvinvointi	15
kuljettajan asiakaspalvelu	12
tyk – koulutus (työkyvyn ylläpitäminen)	6
	5
hygieniapassi	
nosturikortti	2
ekl / erikoiskuljetusten saattovalvonta	1
upm paperirullien purkulupa	1
elämäntapakoulutus	1
työsuojelu	1
digipiirturi	1
alkusammutuskortti	1
merkkikohtainen tekniikkakoulutus Volvo	1

