



# **Ammattipätevyyden jatkokoulutusten tarve- ja sisältömäärittely linja-autoyrityksessä**

Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Liikenneala, insinööri (AMK)

Kevät, 2025

Paul Huttunen

Koulutus	Liikenneala, insinööri (AMK)	
Tekijä	Paul Huttunen	2025
Työn nimi	Ammattipätevyyden jatkokoulutusten tarve- ja sisältömäärittely linja-autoyrittäjien	
Ohjaaja	Sonja Heikkinen	

---

Tässä opinnäytetyössä kartoitetaan erään linja-autoyrittäjien henkilöstön ajatuksia ja mielipiteitä ammattipätevyyden jatkokoulutuksien sisällöistä ja teemoista. Toimeksiantaja toimii usealla paikkakunnalla Suomessa päätoimialanaan paikallisliikenne.

Tilaja on aloittamassa omaa, sisäistä ammattipätevyyden koulutuskeskustoimintaa vuoden 2025 aikana. Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkimuksen avulla kerätä mahdollisimman kattavasti tilaajan henkilöstön ajatukset, kiinnostuksen kohteet sekä mielipiteet koskien erilaisia koulutusaiheita ja -teemoja. Tuloksia hyödynnetään tulevien koulutuskokonaisuuksien käytännön suunnittelussa. Tavoitteena on luoda yrityksen arvojen mukaisia koulutuskokonaisuuksia, jotka ovat myös kuljettajille mielenkiintoisia ja motivoivia.

Opinnäytetyön teoreettinen viitekehys koostuu suurimmalta osaltaan sekä Euroopan Unionin että Suomen kansallisesta lainsäädännöstä koskien raskaan liikenteen ammattipätevyyksiä ja niiden kouluttamista.

Tutkimus toteutettiin kvantitatiivisena, anonymina kyselytutkimuksena Webropol-kyselytyökalua käyttäen. Kuljettajille lähetettiin henkilökohtaiset vastauslinkit työsähköpostiin. Myös taustakysymysten keruussa kiinnitettiin huomiota mahdollisimman vähäiseen tarkkuuteen, jotta vastaajat kokisivat kyselyn miellyttäväksi vastata. Työsähköpostin ansiosta kustannustehokkain vaihtoehto oli toteuttaa kysely kokonaistutkimuksena kaikille yrityksen linja-autonkuljettajille.

Yksityiskohtaiset tulokset raportoitiin tilaajalle erikseen, mutta aineistosta saatiin tehtyä myös muutamia julkisia huomioita. Vastoin ennakkokäsitystä vastaajat pitivät ammattipätevyyškoulutuksia yleisesti ottaen hyödyllisinä, eikä suuria eroja havaittu eri työkokemusvuosien välilläkään. Koulutustyypeistä kuljettajien toiveissa oli erityisesti käytännön koulutus maastossa, sekä luokkahuonekoulutus pienehköissä, alle 20 hengen ryhmissä. Kyselytutkimukseen vastasi 24 % populaatiosta, ja näin koostunut otos kuvasi kuljettajien todellista maantieteellistä sekä äidinkielellistä jakaumaa tilaajaorganisaatiossa varsin hyvin. Voidaan siis todeta kyselyn olevan onnistunut ja antavan hyvät työkalut tilaajan koulutustoiminnan kehittämiseksi.

Mahdolliset aiheen julkiset jatkotutkimukset tulisi teettää neutraalilla taholla, jolla ei ole sitoumuksia kuljetusyrityksiin. Näin myös tulokset saataisiin täysimääräisenä julkiseen käyttöön. Esimerkiksi Euroopan Unionin lainsäädännön kehittäminen olisi perusteltua teettämällä laaja vähintään kansallisen tason tutkimus ammattikuljettajien asenteista ja toiveista koskien ammattipätevyyden perustason sekä jatkokoulutuksien sisältöjä. Tällä voitaisiin edistää niin YK:n kestävän kehityksen periaatteita kuin valtioneuvoston liikennestrategista nollavisioita.

Avainsanat Ajo-oikeus, jatkokoulutus, kyselytutkimus, liikenneluvat, linja-autonkuljettajat  
Sivut 43 sivua ja liitteitä 29 sivua

DP Traffic and Transport Management  
Author Paul Huttunen 2025  
Subject Defining the Needs and Contents of Professional Qualification Training for a Bus Company  
Supervisor Sonja Heikkinen

---

This thesis examines the thoughts and sentiments of the personnel of the commissioning bus company regarding the content and themes of further professional competence training. The commissioner of this thesis operates in several locations in Finland, with local public transport as its main line of business.

The commissioner is about to launch its own in-house professional competence training center operations in 2025. The aim of this thesis is to comprehensively collect the thoughts, interests, and opinions of the commissioner's bus drivers regarding various training topics and themes. The results will be used in the planning of future training modules, with the goal of creating programs that align with the company's values while being both engaging and motivating for the drivers.

The knowledge base of the thesis largely consists of European Union's and national legislation pertaining to professional competence in heavy transport and its training. The research was conducted as a quantitative online survey using the Webropol survey tool. Personal response links were sent to the drivers' work email addresses, yet the survey remained completely anonymous. Moreover, care was taken to minimize the level of detail in the collection of background information so that respondents would find the survey pleasant to complete. Due to the use of email addresses, the most cost-effective approach was to conduct the survey as a census of all the company's bus drivers.

Detailed results were reported in private to the commissioner, although some public observations were also derived from the material. Contrary to initial expectations, respondents generally consider training in professional qualifications to be valuable, and no significant differences were observed across varying levels of work experience. Among the types of training, the drivers' preferences particularly favored practical field training as well as classroom-based sessions conducted in relatively small groups of fewer than 20 participants. The survey achieved a 24% response rate, and the resulting sample accurately reflected the actual geographical and native language distribution of the drivers within the commissioner's organization. Thus, it can be concluded that the survey was successful and provided valuable tools for further developing the commissioner's training operations.

It is advisable that potential further public research on the subject be commissioned through a neutral entity with no ties to transportation companies. This would also ensure that the results can be made fully available to the public. For example, the development of European Union's legislation could be justified by conducting a comprehensive study, at least at the national level, on professional drivers' attitudes and expectations regarding the content of both the basic level of professional competence training and further training programs. This could promote both the United Nations' sustainable development goals as well as the national government's strategic Zero Vision for transportation.

Keywords Bus drivers, further education, right to drive, traffic licenses, questionnaire survey  
Pages 43 pages and appendices 29 pages

# Sisällys

1	Johdanto .....	1
2	Työn lähtökohdat ja tavoitteet.....	2
3	Tutkimusmenetelmät ja työn rajaaminen .....	2
4	Ammattipätevyys ja sen koulutus Suomessa.....	4
4.1	Ajokortit ja ammattipätevydet .....	5
4.2	Linja-autonkuljettajat tilastoissa.....	8
4.3	Ammattipätevyden jatkokoulutukset .....	8
4.4	Koulutuskeskukset ja niiden luvanvaraisuus .....	9
4.5	Koulutusohjelmat ja niiden vaatimukset.....	11
5	Aineiston keruu kyselytutkimuksen avulla .....	12
5.1	Suunnittelu.....	13
5.1.1	Koulutusten toteutustavat lainsäädännössä.....	14
5.1.2	Koulutusaiheet.....	15
5.1.3	Teemojen kokoaminen .....	15
5.1.4	Vastaajista kerättävät taustatiedot .....	16
5.1.5	Kyselyn testaus ja kommentit .....	17
5.1.6	Kieliasu.....	18
5.2	Käytetyt työkalut ja ajankohta.....	19
5.3	Vastausaktiivisuus .....	19
5.4	Kyselyn rakenne ja sisältö.....	21
5.4.1	Oppiminen ja asenteet.....	21
5.4.2	Koulutusteemat ja -jaksot.....	22
5.4.3	Vapaa sana ja taustatiedot .....	23
6	Tulokset ja havainnot .....	24
6.1	Vastaajat.....	24
6.2	Vastaajien asenteet koulutuksia kohtaan .....	26
6.3	Vastaajien oppimisen tavat .....	30
6.4	Koulutusteemat ja -aiheet.....	32
6.5	Havaitut haasteet ja kehityskohteet.....	34
6.6	Luotettavuustarkastelu .....	36
7	Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet .....	37
8	Pohdinta.....	37

Lähteet.....	40
--------------	----

## Kuvat

Kuva 1. Raskaan liikenteen ajo-oikeudet vuosina 2015–2025.....	6
Kuva 2. Suoritetut ammattipätevyyskortit alatyypeittäin vuosina 2010–2022.....	7
Kuva 3. Voimassa olevat ammattipätevyudet vuosina 2015-2023.....	7
Kuva 4. Koulutuskeskuslupien jakautuminen Suomessa.....	10
Kuva 5. Kaupungit, joissa on eniten koulutuskeskuslupia.....	11
Kuva 6. Kyselyn suunnitteluprosessi.....	14
Kuva 7. Teemojen mukaan ryhmitellyt koulutusaiheet suunnitteluprosessin keskivaiheessa. Vasemmassa reunassa myös lakisääteinen, ns. "ennakoivan ajon" teema.....	16
Kuva 8. Esimerkki henkilökohtaisesta kysymyksenasettelusta.....	19
Kuva 9. Vastausmäärien ja -prosentin kehittyminen kyselyn aikana.....	20
Kuva 10. Kuljettajien ja kyselytutkimuksen vastausten jakaumat eri varikoilla.....	21
Kuva 11. Esimerkki kyselyn matriisikysymyksestä ja sen ulkoasusta.....	23
Kuva 12. Vastaajien kokemusvuodet ammattikuljettajina sekä tilaajan palveluksessa.....	25
Kuva 13. Yli 20 vuotta ammattikuljettajina toimineiden työkokemus tilaajaorganisaatiossa.....	26
Kuva 14. Vastaajien mielipiteet direktiivikoulutusten hyödyllisyydestä. Vasemmalla kaikki vastaajat, oikealla jakaumat kieliryhmittäin.....	27
Kuva 15. Ristiintaulukoinnin tulokset, selittävänä muuttujana työkokemus tilaajan palveluksessa.....	28
Kuva 16. Ristiintaulukoinnin tulokset, selittävänä muuttujana työuran pituus.....	29
Kuva 17. Vastaajien kokemus parhaasta oppimistavasta.....	30
Kuva 18. Vastaajien kokemus itseään parhaiten tukevasta koulutusmuodosta.....	32
Kuva 19. Kuvankaappaus Webropolista kyselytutkimuksen järjestyskysymyksestä.....	34

## Taulukot

Taulukko 1. Ammattipätevyyskoulutusten hyödyllisenä pitäminen tilaajan alaisen työkokemuksen pituuden mukaan tarkasteltuna.....	28
Taulukko 2. Ammattipätevyyskoulutusten hyödyllisenä pitäminen työuran pituuden mukaan tarkasteltuna.....	29

## **Liitteet**

- Liite 1. Kyselytutkimuksen tietosuojailmoitus
- Liite 2. Kyselytutkimuksen aineistohallintasuunnitelma
- Liite 3. Kyselylomake: Direktiivikartoituskysely Yritys X:n linja-autonkuljettajille

# 1 Johdanto

Raskaan liikenteen eri toimijat ja toiminnot ovat tiukasti säänneltyjä ja luvanvaraisia, johtuen Euroopan Unionin säädöksistä, jotka edelleen vaikuttavat kansalliseen lainsäädäntöön. Tässä opinnäytetyössä keskitytään kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuksiin sekä niiden kehittämiseen erityisesti linja-autonkuljettajien kohdalla. Vaikka kyseessä on liikennealan insinööriopintojen opinnäytetyö, heijastuvat siinä myös kirjoittajan työkokemus linja-autonkuljettajana sekä aiemmat logistiikan alan insinööriopinnot.

Työn perimmäisenä tarkoituksena on antaa tilaajaorganisaatiolle työkaluja ja tietoa kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutusten sisältöjen suunnitteluun. Tähän saakka sisällöltään melko geneeriset koulutukset on järjestetty ulkoisilla toimijoilla tietämättä, mitä kuljettajat itse toivovat ja tarvitsevat. Esimerkiksi linja-autonkuljettajille on saatettu antaa koulutusta kuorman sitomisesta, vaikka se ei liity lainkaan linja-autonkuljettajan työtehtäviin. Lisäksi samat koulutussisällöt on saatettu käydä moneen kertaan lyhyen aikajakson sisällä, jotta lakisääteiset koulutusmäärät on saatu täyteen. Kirjoittajan oman empiirisen havainnoinnin mukaan nämä seikat ovat johtaneet siihen, että jatkokoulutuksia ei arvosteta kovinkaan korkealle kuljettajien keskuudessa. Tälle havainnolle haluttiin saada vahvistus tai kumota se. Tutkimuksen tulosten avulla tavoitellaan koulutusten kohdistumista suoraan tilaajanorganisaation kuljettajien työhön, jolloin oppimismotivaatio sekä työhön sitoutuminen saadaan nostettua korkeammalle tasolle. Kirjoittajaa aihe kiinnostaa oman kuljettajan työhistorian sekä työympäristön kehittämisen kautta.

Edellä mainitun lisäksi koulutuksen mahdollista myönteistä vaikutusta kuljettajien terveyteenkään ei sovi sivuuttaa. Kuten muunkin raskaan liikenteen, myös linja-autonkuljettajien työnkuva on ollut muutoksessa jo pidemmän aikaa. Muun muassa tehokkuuden jatkuva parantamisyrittäminen näkyy käytännön työssä kiireenä, pitkinä työpäivinä sekä epäsäännöllisinä työaikoina. Nämä puolestaan johtavat vireystilaongelmiin sekä kasvattavat kuljettajien työssä kokemaa kognitiivista ja psyykkistä kuormitusta. (Kärmeniemi ym., 2009, s. 14) Tällaisen kuormituksen hallinnan koulutus, kuten myös ravintoon ja liikuntaan liittyvät asiat voisivat olla sellaisia, joiden opastamisella voitaisiin saada hyötyjä kuljettajien terveyteen, ja sitä kautta myös työnantajalle. Yhtenä osana tätä tutkimusta selvitettiin myös kuljettajien mielipidettä terveyden ja liikunnan ohjaukseen liittyvissä koulutusaiheissa.

## 2 Työn lähtökohdat ja tavoitteet

Opinnäytetyön tilaaja on Suomessa toimiva linja-autoalan yritys, jolla on toimintaa maanlaajuisesti usealla paikkakunnalla. Yritys toimii kaupunkialueiden sopimusliikenteessä (Yritys X, 2024), käytännössä siis päätoimialana on paikallisliikenne.

Tilaajaorganisaatio on aloittamassa omaa koulutuskeskustoimintaa ammattipätevyiden jatkokoulutuksien järjestämisessä. Koulutustarjottimella on tällä hetkellä lakisääteinen turvallista, taloudellista ja ympäristöystävällistä ajotapaa vahvistava koulutus, mutta Traficomien organisaatiolle myöntämän koulutuskeskusluvan mukaisesti jatkokoulutusta tulee tarjota yhteensä 35 tunnin verran, käytännössä viisi kappaletta seitsemän tunnin pituisia koulutusjaksoja. Näin ollen neljän uuden koulutusjakson kehittämiseksi on tarve. (henkilökohtainen tiedonanto, 15.1.2025)

Koulutusjaksojen tavoitteiden tulee olla EU-direktiivin 2022/2561 liitteen 1 mukaisia ja koulutusten aiheiden tulee olla kuljettajan työhön liittyvää (Traficom, 2025b). Tarkemmin koulutusten vaatimuksista on kerrottu luvussa 2.5.

Jotta kuljettajille pakolliset jatkokoulutukset olisivat hyödyllisiä, motivoivia ja yrityksen arvojen mukaisia, halusi tilaajaorganisaatio kuulla koulutettavien eli linja-autonkuljettajien mielipiteitä ja näkemyksiä koskien koulutusten sisältöjä. Tämän opinnäytetyön tulokset raportoidaan tilaajalle erikseen, ja niitä hyödynnetään uusien ammattipätevyiden koulutusjaksojen suunnittelussa. Työn kaikkia yksityiskohtaisia tuloksia ei tilaajan toiveesta esitetä julkisen opinnäytetyön yhteydessä.

## 3 Tutkimusmenetelmät ja työn rajaaminen

Tämän opinnäytetyön kaltaista tutkimusta ei ole Suomessa julkisesti tehty, sillä oletettavasti jokainen yritys haluaa pitää tämän tyyppiset tiedot itsellään. Joitakin opinnäytetöitä liittyen ammattipätevyiden jatkokoulutuksiin löytyy, mutta suurin osa keskittyy yrityksen näkökulmaan, eikä niinkään kuljettajien toiveisiin tai näkemykseen. Yksi poikkeus on Kari Lehtosen opinnäytetyössään tekemä valtakunnallinen kyselytutkimus, jossa kysyttiin raskaan liikenteen kuljettajien mielipiteitä jatkokoulutuksista. Kun kysyttiin kuljettajien mielipidettä koulutusten tärkeydestä, oli vastausten keskiarvo 2,57 asteikolla 1–5 (en pidä ollenkaan tärkeänä–pidän erittäin tärkeänä) (Lehtonen, 2019, s. 29). Otos (N=75) on pieni mutta antanee suuntaa yleisestä mielipiteestä kuljettajien keskuudessa, eli että

koulutuksia ei pidetä kovin suuressa arvossa. Tätä tukevat myös kirjoittajan omat empiiriset havainnot kuljettajayhteisön sisällä. Lehtosen kyselyn tulosten mukaan kuljettajien kehitystoiveina oli mm. koulutusten liittyminen heidän työtehtäviinsä, lisäksi yksittäisistä aiheista ensiapukoulutus nousi kaikkein kiinnostavimmaksi ja tärkeimmäksi (2019, s. 26).

Myös Traficom on osana Kuorma- ja linja-autojen ammattikuljettajien saatavuustutkimus-selvitystään kysynyt vastaushetkellä linja-autonkuljettajina toimivilta kokemuksia ammattipätevyyden koulutusten hyödyllisyydestä. Väite ”Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen” jakoi vastaajat (n=156) kahtia: 50 % oli joko täysin tai osittain eri mieltä (Salanne ym., 2024, ss. 48–49). Kuorma-autonkuljettajilla vastaava luku oli 57 % (n=248) (Salanne ym., 2024, s. 46). Perustason ammattipätevyyden kohdalla asenteet olivat myönteisempiä: 161 vastanneesta nykyisestä linja-autonkuljettajasta 66 % oli hyödyllisyydestä joko täysin tai osittain samaa mieltä. Kuorma-autonkuljettajilla vastaava osuus oli 59 % (n= 252).

Myöskään tilaajaorganisaatio ei ole aiemmin tutkinut aihetta, joten tutkimusaineisto oli kerättävä itse. Kaupallisesti toimivalle yritykselle tehtävänä tilaustyönä tutkimus ei sinänsä täytä tieteellisen tutkimuksen kaikkia määritelmiä, mutta tutkimuksessa on pyritty hyödyntämään tieteellisen tutkimuksen menetelmiä ja toimintatapoja mahdollisimman laajasti, kuitenkin tarkoituksenmukaisuus säilyttäen. Esimerkiksi määrällisen tutkimusaineiston tulkintaan olennaisesti liittyvä tilastollinen tulkinta (ja analyysi) on tehty melko kevyesti lähinnä ristiintaulukoimalla joitain tietoja, sillä tilaajalla ei ole tarvetta tilastotieteellisesti pätevään aineiston testaukseen, kuten esimerkiksi khiin neliötestiin. Kirjoittajan käytössä ei myöskään ollut varsinaista tilasto-ohjelmaa, vaan aineiston analyysi ja tulkinta tehtiin Webropolista tulostettavien visuaalisten raporttien sekä taulukoiden avulla. Aineiston luotettavuustarkastelun tueksi tilaaja luovutti joitain anonyymejä demografisia tietoja kuljettajistaan, kuten äidinkieli- sekä työkokemustietoja.

Yleisellä tasolla aineiston keräystapoja on pääsääntöisesti kolme: kysely, haastattelu tai havainnointi (Tietoarkisto, 2021a). Alusta saakka suunniteltuna ja tilaajankin esittämänä päätiedonkeruumenetelmänä oli kyselytutkimus. Vielä suunnitteluvaiheessa ajatuksena oli järjestää myös työpajoja eri varikoilla, sekä haastatella organisaation toimihenkilöitä sekä johtoa. Näistä kuitenkin luovuttiin tämän opinnäytetyön puitteissa, sillä työmäärä ja aineisto olisivat kasvaneet liian laajoiksi käytettävissä olevaan aikaan ja muihin resursseihin nähden.

Tutkimusmenetelmäksi rajautui siis kysely, tarkemmin sanottuna määrällinen eli kvantitatiivinen kyselytutkimus. Tutkimuksessa oli myös laadullisia eli kvalitatiivisia elementtejä, sillä vastaajilla oli mahdollisuus kirjoittaa ajatuksia useampiin vapaisiin tekstikenttiin. Tekstikenttien täyttö oli kuitenkin vapaaehtoista ja luonteeltaan täydentävää, kun taas strukturoidut kysymykset olivat pakollisia.

Tutkimuksen havaintoyksiköiksi eli mittaamisen kohteiksi rajattiin tilaajan linja-autonkuljettajat, jotka ovat varsinaisten ammattipätevyys jatkokoulutusten kohderyhmä. Tutkimuksen kohteena oli koko perusjoukko, eli kyseessä oli kokonaistutkimus (Tilastokeskus, n.d.). Kyseessä on niin sanottu poikkileikkausasetelma, jossa yhdellä kerralla tutkitaan useita havaintoyksiköitä (Tietoarkisto, 2021d). Näin saatu mittaustulos kuvastaa mittaushetken aikaista tilannetta, poikkileikkausta.

Opinnäytetyön keskeisin tutkimuskysymys sisältyi jo lähes sellaisenaan työtilaukseen:

- Minkälaista ammattipätevyys jatkokoulutusta tilaajan linja-autonkuljettajat toivovat?

Lisäksi kirjoittajaa itseään kiinnosti taustoittaa kuljettajien asennetta ammattipätevyys koulutuksiin, jolloin syntyi toinen tutkimuskysymys:

- Mikä on tilaajan linja-autonkuljettajien asenne yleisesti ammattipätevyyskoulutuksia kohtaan?

## 4 Ammattipätevyys ja sen koulutus Suomessa

Tämän työn teoreettinen viitekehys rakentuu ammattipätevyys ja siihen liittyvien lain määräysten kautta. Raskas liikenne on tarkasti säänneltyä Suomessa ja muutoinkin EU:ssa, mikä antaa tarkat reunaehdot jatkokoulutusten järjestämiselle. Tässä teoriaosuudessa käydään läpi raskaan ammattiliikenteen ajokortteja, kuljettajia, ammattipätevyyksiä sekä koulutuskeskuksia koskevaa lainsäädäntöä ja muita sopimuksia.

EU:ssa ja Suomessa ammattimaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä linja- sekä kuorma-auton kuljettajalta vaaditaan ajo-oikeuden lisäksi voimassa oleva ammattipätevyys. Pätevyys todennetaan joko erillisellä ammattipätevyyskortilla tai ajokortin erityisehtomerkinä 95 ("Kuljettajalla on voimassa oleva kuorma- tai linja-auton ammattipätevyys" (Traficom, 2025c)). Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myöntää

pätevyudet sekä ylläpitää liikenneasioiden rekisteriä, josta pätevyystiedot löytyvät (Laki liikenteen palveluista 320/2017).

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) astui voimaan 1.8.2007. Tämän lain mukaisesti ammattipätevyys on vaadittu linja-autonkuljettajilta 10.9.2008 alkaen ja kuorma-autonkuljettajilta 10.9.2009 alkaen. Kansallinen laki pohjautui EU:n tieliikenteen ammattipätevyydirektiiviin 2003/59/EY, joka astui voimaan 10.9.2003 (Traficom, 2024c). Suomen lainsäädäntöä on sittemmin tarkistettu useasti, ja tällä hetkellä voimassa oleva valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018) pohjautuu lakiin liikenteen palveluista (320/2017). Myös alkuperäistä EU-direktiiviä on ajan saatossa muokattu paljon, joten selkeyden vuoksi kodifioitu EU-direktiivi 2022/2561 maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta astui voimaan 12.01.2023.

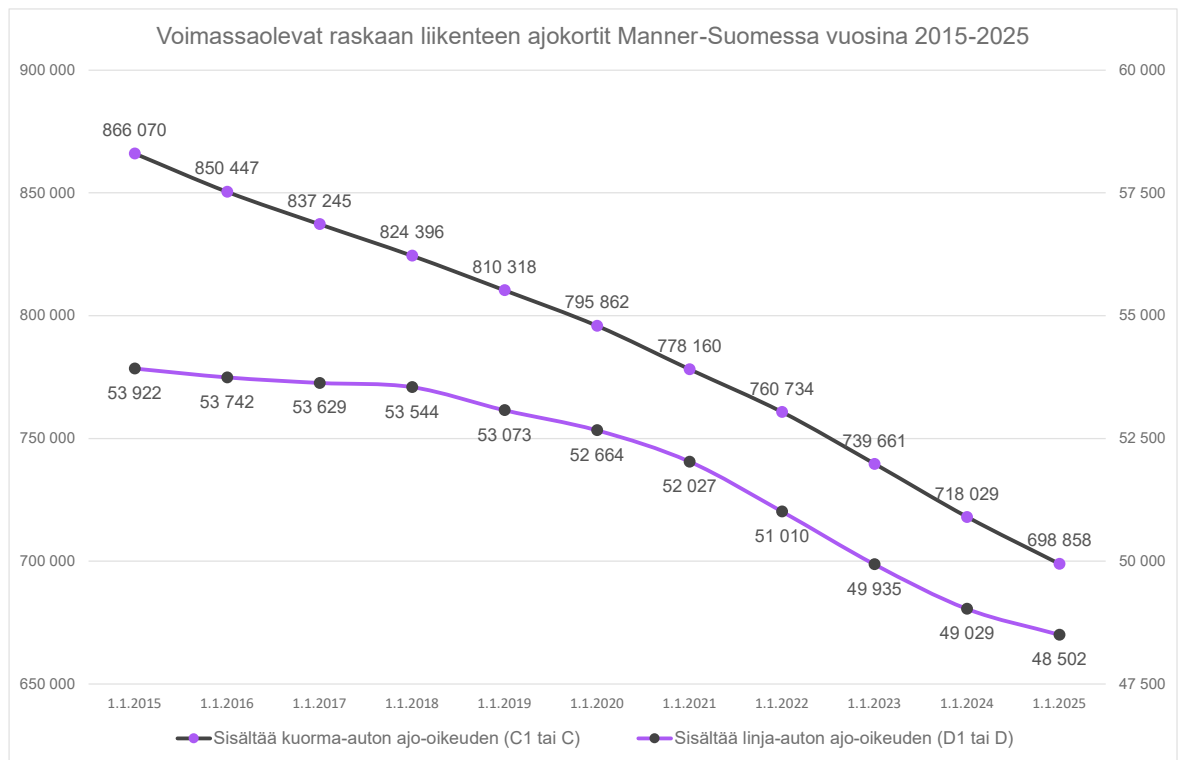
Ammattipätevyyden voi suorittaa henkilöliikenteeseen (linja-autot), tavaraliikenteeseen (kuorma-autot) tai laajentaa molempiin kulkumuotoihin. Perustason ammattipätevyys on lainmukaiselta laajuudeltaan 280 tuntia (nopeutettuna tiettyjen kriteerien täyttyessä 140 tuntia), josta ajo-opetusta on oltava vähintään 20 tuntia (nopeutettuna 10 tuntia). Kuljetusmuodosta toiseen laajennettaessa vähimmäislaajuus on 70 tuntia (nopeutettuna 36 tuntia), joista viisi tuntia ajo-opetusta (nopeutettuna 3 tuntia). (Laki liikenteen palveluista 320/2017) Niiden henkilöiden, joiden ajo-oikeudet olivat voimassa linja-auton ajokortin osalta ennen 10.9.2008 tai kuorma-auton ajokortin osalta ennen 10.9.2009, ei tarvitse suorittaa perustason ammattipätevyyttä, vaan he voivat halutessaan hankkia ammattipätevyyden pelkällä 35 tunnin jatkokoulutuksella (Traficom, 2025b).

Tämä opinnäytetyö keskittyy ainoastaan ammattipätevyyden jatkokoulutukseen, johon myös tilaajaorganisaatio on saanut koulutuskeskusluvan.

## 4.1 Ajokortit ja ammattipätevyudet

Raskaan liikenteen ajokorttien määrä on ollut laskussa ainakin viimeisen 10 vuoden ajan. Esimerkiksi vuoden 2015 alussa linja-auton kuljettamiseen oikeuttavien D tai D1-luokan ajokorttien määrä oli Traficomien tilastojen mukaan 53 922 kappaletta, kun vastaava luku vuoden 2025 alussa oli 48 502 kappaletta (Traficom, 2025d). Ajokorttien määrien kehitystä on kuvattu kuvassa 1.

Kuva 1. Raskaan liikenteen ajo-oikeudet vuosina 2015–2025. (Traficom, 2025d).



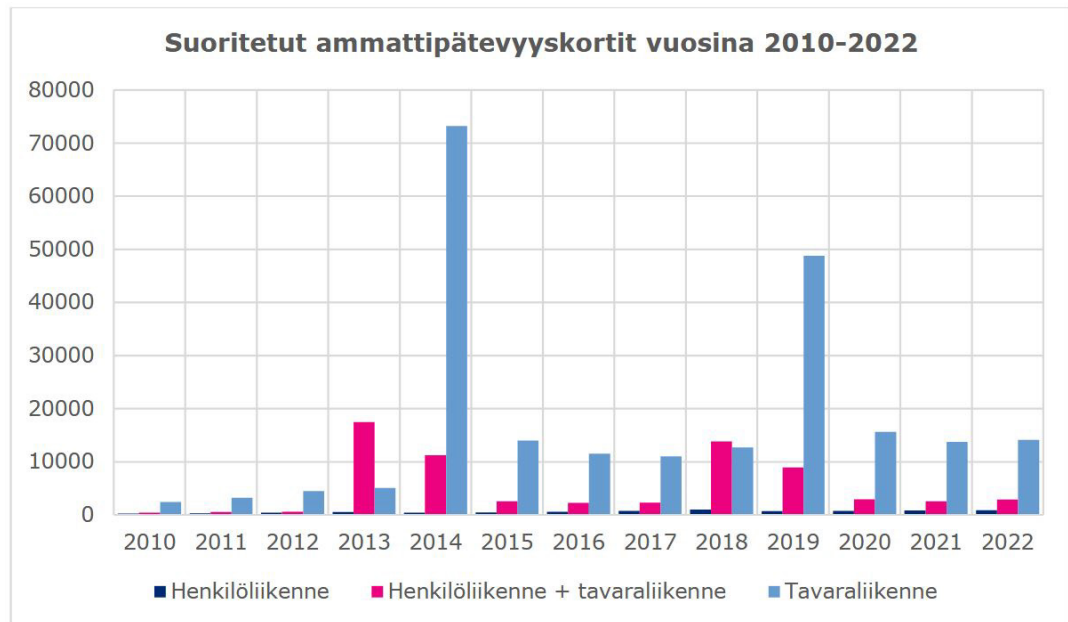
Traficomien ammattipätevyystilastojen mukaan ammattipätevyyden suorituksissa korostuvat vuodet, jolloin ennen vuosien 2008 ja 2009 ammattipätevyysvaatimusten voimaantumia ammattikuljettajana toimineiden henkilöiden on pitänyt viimeistään uudistaa ammattipätevyytensä. Tämä toistuu loogisesti viiden vuoden välein, kun näiden isojen kuljettajamassojen ammattipätevyys vanhenee. (Salanne ym., 2024, s. 37) Kuvassa 2 on esitetty ammattipätevyyskorttien määrän kehitys vuosina 2010–2022.

Vastaavasti voimassa olevien ammattipätevyyksien määrä notkahtaa viiden vuoden välein, kun vanhentuneita pätevyksiä ei uusita (Salanne ym., 2024, s. 38). Mahdollisia syitä voivat olla kuljettajien vanheneminen sekä pätevyyden uusimisen kustannukset sellaisille kuljettajille, jotka joutuvat itse maksamaan jatkokoulutuksen. Voimassa olevien ammattipätevyyksien määriä vuosina 2015–2023 on esitetty kuvassa 3.

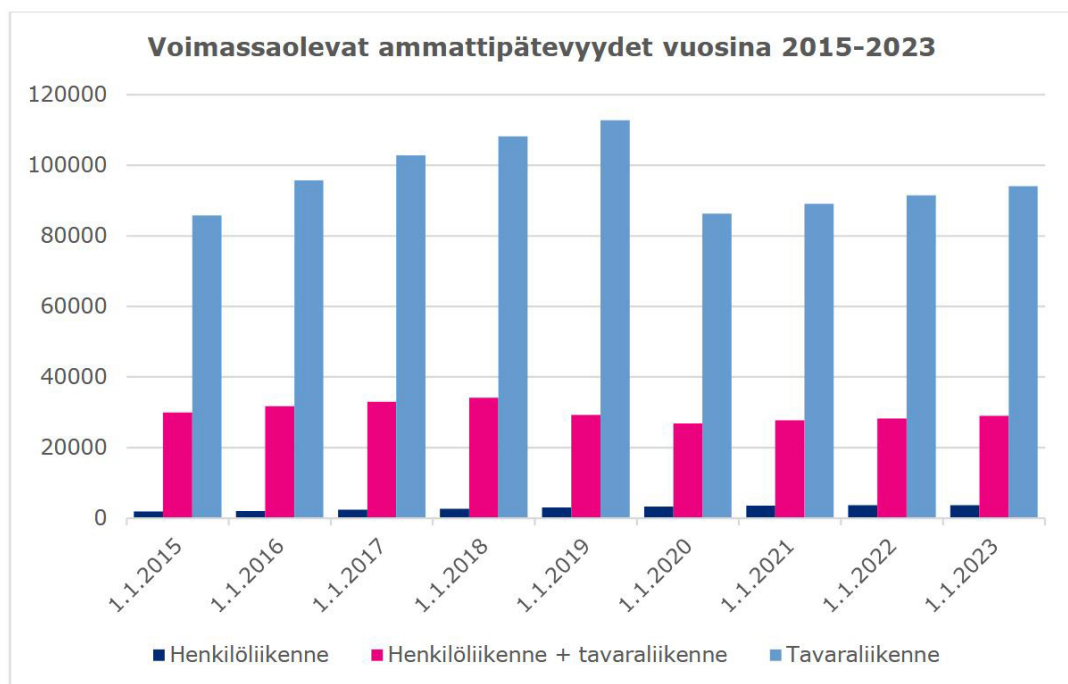
Kuten kuvista 2 ja 3 nähdään, ylivoimaisesti suurin osuus ammattipätevyyksistä kohdistuu tavaraliikenteeseen. Seuraavaksi eniten on sekä tavara- että henkilöliikenteeseen oikeuttavia pätevyksiä, eli kuljettaja on laajentanut ammattipätevyyden koskemaan myös toista kuljetustyyppiä. Selkeästi pienin ryhmä ovat kuljettajat, joilla on ainoastaan henkilöliikenteen ammattipätevyys. Traficomien tilastojen mukaan vuoden 2023 alussa voimassa olevia ammattipätevyksiä oli 126 700 kappaletta, jotka jakautuvat seuraavasti:

74 % pelkkä tavaraliikenne, 23 % sekä tavara- että henkilöliikenne ja 3 % pelkkä henkilöliikenne (Salanne ym., 2024, s. 37).

Kuva 2. Suoritetut ammattipätevyyskortit alatyypeittäin vuosina 2010–2022. (Salanne ym., 2024, s. 37)



Kuva 3. Voimassa olevat ammattipätevyudet vuosina 2015-2023.(Salanne ym., 2024, s. 38).



## 4.2 Linja-autonkuljettajat tilastoissa

Tilastokeskuksen FOLK- henkilöaineiston työssäkäyntitilastossa linja-auton- ja raitiovaunukuljettajat ovat luokiteltu saman ammattikoodin alle, joten heitä ei ole mahdollista eritellä toisistaan. Jatkossa tässä alaluvussa puhutaan ainoastaan linja-autonkuljettajista, vaikka kyseessä ovat nämä yhdistetyt ammattiryhmät.

Traficomien vuonna 2024 tekemän, tilastovuoden 2020 FOLK- henkilöaineistoon pohjautuvan (Salanne ym., 2024, s. 13) tutkimuksen mukaan linja-autonkuljettajien ammattiryhmä eroaa joissain määrin kuorma-autonkuljettajista. He ovat vanhempia, suurimman ikäryhmän ollessa 55–64-vuotiaat (kuorma-autonkuljettajilla 25–34-vuotiaat). Myös muihin palkansaajiin verrattuna linja-autonkuljettajat ovat selvästi vanhempia, keski-ikä heillä on 48,7 vuotta, muissa ammateissa keskimäärin 42,6 vuotta.

Lain lisäksi linja-autonkuljettajista selvästi suurempi osa on ulkomaalaistaustaisia, vuonna 2020 luku oli koko maassa 28 %, Helsingissä jopa yli puolet. Äidinkielenään suomea puhui 70 %, ruotsia 3 % ja jotain muuta kieltä 28 %. (Salanne ym., 2024, ss. 38–43)

## 4.3 Ammattipätevyyden jatkokoulutukset

Lain liikenteen palveluista 34 §:n mukaan kuljettajan ammattipätevyys tulee uusua viiden vuoden välein. Jotta pätevyyden voi uusua, tulee kuljettajan käydä 35 tuntia jatkokoulutusta. Koulutuksen voi jakaa viiteen seitsemän tunnin jaksoon, ja yhden jakson voi jakaa kahteen osaan, jos osat suoritetaan peräkkäisinä päivinä. Yksi seitsemän tunnin jaksoista tulee olla turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistavaa koulutusta (Traficom, 2025b). Viimeksi mainittua opintojaksoa kutsutaan usein myös ennakoivan ajon koulutukseksi (Traficom, 2024a).

Koulutuksen tulee olla Traficomien hyväksymää suoraan kuljettajan työhön liittyvää koulutusta. Lisäksi kouluttavalla organisaatiolla tulee olla Traficomien tai opetus- ja kulttuuriministeriön hyväksyntä eli niin sanottu koulutuskeskushuolto (Traficom, 2024b).

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n (ALT) ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisissä kuorma-autoalan sekä linja-autoalan työehtosopimuksissa on sovittu työnantajan maksavan työsuhteessa olevan kuljettajan työssään tarvitsemien ammattipätevyystodistusten ja -korttien uusimiskustannukset (ALT & AKT, 2025a, s. 24;

ALT & AKT, 2025b, s. 22). Tämän takia työnantajien kiinnostus kustannustehokkaaseen ja tuloksekkaaseen ammattipätevyiden jatkokoulutukseen on osa kannattavaa liiketoimintaa.

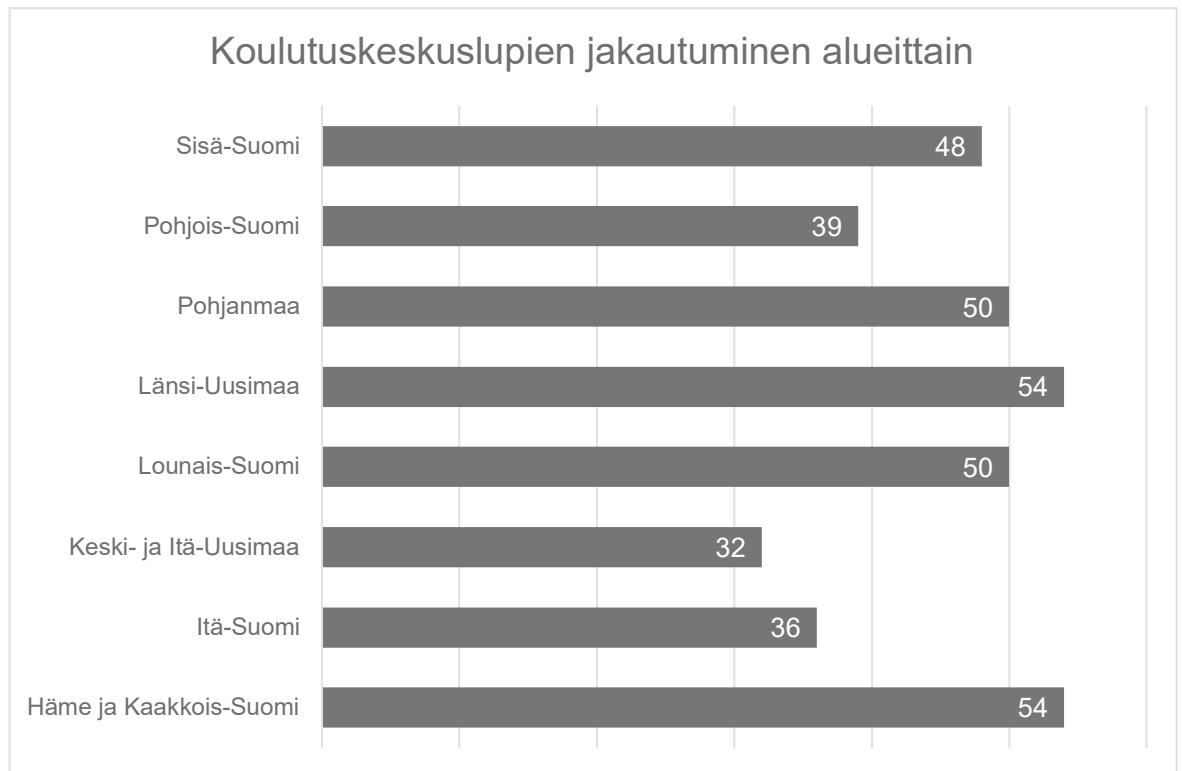
#### 4.4 Koulutuskeskukset ja niiden luvanvaraisuus

Raskaan liikenteen ammattipätevyyskoulutusta saavat antaa vain hyväksytyt koulutuskeskukset (Traficom, 2025b). Organisaation, joka haluaa ryhtyä ammattipätevyyskouluttajaksi, tulee hakea koulutuskeskuslupaa opetus- ja kulttuuriministeriöstä (oppilaitokset) tai Traficomilta (yritykset ja muut yhteisöt). Lupaa voi hakea perustason koulutuksen, jatkokoulutuksen, tai molempien järjestämiseen. (Traficom, 2024b) Hakemuslomake löytyy Traficomien verkkosivuilta, OKM:n osalta hakuohjeet löytyvät ministeriön verkkosivuilta. OKM:n tapauksessa tulee organisaation vielä luvan saatuaan erikseen hakea koulutuskeskuskoodia Traficomilta. Koulutuskeskuskoodia käytetään ilmoitettaessa esimerkiksi ammattipätevyiden suoritusmerkintöjä liikenneasioiden rekisteriin (Oikeus- ja kulttuuriministeriö, 2021). Tässä opinnäytetyössä keskitytään jatkossa vain Traficomien myöntämiin lupiin.

Traficomien 130 € (vuonna 2025) maksavan hakemuksen liitteeksi vaaditaan erilaisia selvityksiä ja todistuksia mm. organisaation taloudellisesta vakavaraisuudesta, kouluttajien pätevyyksistä ja perehtyneisyydestä kuljetusalan säädöksiin, opetustiloista ja- välineistä sekä suunnitellusta 35 tunnin koulutusohjelmasta (Traficom, 2025a). Organisaation on myös nimettävä koulutuskeskukselle johtaja, jolla on valtioneuvoston asetuksen 434/2018 10 §:n mukainen koulutus, pedagogiset taidot sekä voimassa oleva ammattipätevyys. Koulutuskeskushyväksyntä on voimassa toistaiseksi, tai enintään niin pitkään kuin kouluttaja on oikeutettu antamaan opetusta (Laki liikenteen palveluista 320/2017). Koska niin ikään Traficomien myöntämät koulutusohjelmahyväksynät ovat voimassa viisi vuotta, myös koulutuskeskushyväksynät ovat voimassa enintään viisi vuotta kerrallaan.

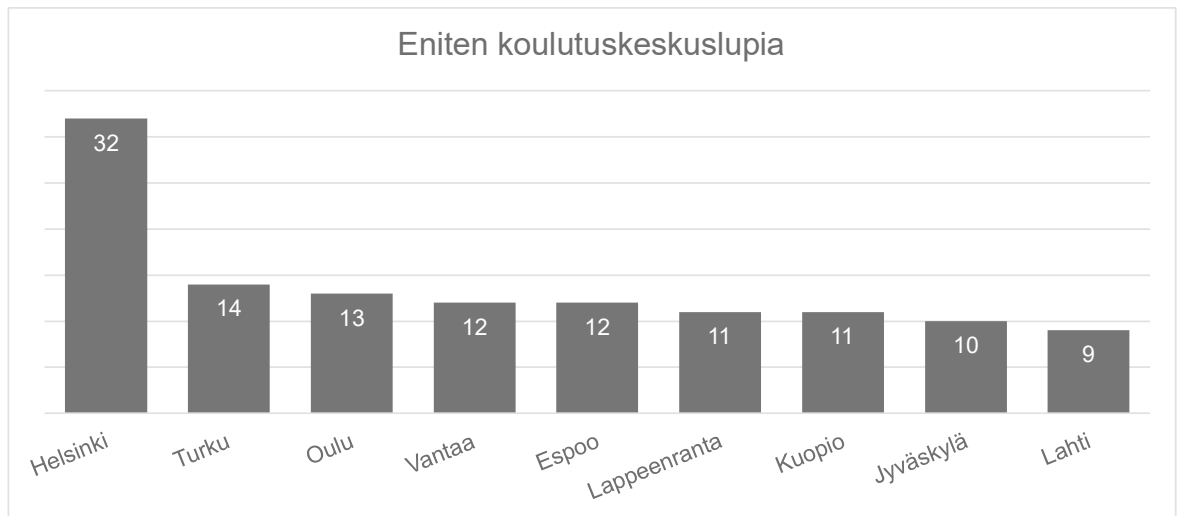
Traficomien asiantuntija Jussi-Pekka Laineelta sähköpostitse saadun tiedon mukaan Suomessa on huhtikuussa 2025 yhteensä 363 myönnettyä koulutuskeskuslupaa (henkilökohtainen tiedonanto, 11.4.2025). Lupien maantieteellistä jakaumaa alueellisesti sekä kaupunkien osalta on esitelty kuvissa 4 ja 5.

Kuva 4. Koulutuskeskuslupien jakautuminen Suomessa. (Traficom, henkilökohtainen tiedonanto, 11.4.2025).



Kuten kuvasta 4 näkyy, jakautuvat luvat melko tasaisesti eri alueiden kesken. Toisaalta on huomioitava, että saadussa tiedonannossa koulutuskeskuksen paikkakunnaksi on merkitty kyseessä olevan yrityksen kotipaikka. Yhdellä luvalla on mahdollista antaa koulutusta ympäri Suomen. Kaupunkitasolla tarkasteltaessa Helsingissä on selkeästi eniten myönnettyjä koulutuskeskuslupia (kuva 5).

Kuva 5. Kaupungit, joissa on eniten koulutuskeskuslupia. (Traficom, henkilökohtainen tiedonanto, 11.4.2025).



#### 4.5 Koulutusohjelmat ja niiden vaatimukset

Euroopan Unionin direktiivin 2022/2561 ensimmäisen liitteen ensimmäisessä jaksossa on listattuna oppiaineet, jotka sekä perustason ammattipätevyyden että myös jatkokoulutusten osalta on otettava huomioon koulutusten arvioinnissa. Oppiaineet pääpiirteineen ovat:

1. Turvallisuussäätöihin perustuva järkevän ajokäyttäytymisen parantaminen
  - Tavoitteena taloudellinen, turvallinen ja energiatehokas ajotapa
  - Ajoneuvon turvallinen kuormaaminen
  - Henkilöliikenteessä lisäksi matkustajien turvallisuudesta huolehtiminen
2. Säännösten soveltaminen
  - Kuljetusalan sosiaalilainsäädännön tunteminen (ajo- ja lepoajat yms.)
  - Tavaraliikenteessä oman alan sääntelyn tunteminen
  - Henkilöliikenteessä erityisryhmien kuljettaminen, turvalaitteet
3. Terveys, tie- ja ympäristöturvallisuus, palvelu, logistiikka
  - Riskien hallinta ja toiminta hätätilanteissa
  - Terveysteen liittyvät asiat (ruoka, lepo, ergonomia)
  - Taloudellinen ympäristö ja kuljetusmarkkinat
  - Henkilöliikenteessä vammaisuuteen liittyvä tietoisuutta lisäävä koulutus

Henkilöliikenteessä viimeiseen oppiaineeseen sisältyvä vammaisuuteen liittyvä tietoisuutta lisäävä koulutus perustuu Euroopan Unionin asetuksen 181/2011 16. artiklaan.

Koulutuksen sisältö on kuvattu tarkemmin asetuksen toisessa liitteessä, ja se koskee suoraan matkustajien kanssa tekemisissä olevaa henkilöstöä (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011 matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta).

Aiemmin mainitun lisäksi Euroopan Unionin direktiivin 2022/2561 ensimmäisen liitteen neljännessä jaksossa sanotaan koulutuskokonaisuuksista seuraavaa:

Vähintään yhteen koulutuskurssin jaksoista on kuuluttava liikenneturvallisuuteen liittyvä oppiaine. Koulutuksen sisällössä on otettava huomioon kuljettajan harjoittamaan kuljetustoimintaan liittyvät erityistarpeet ja asiaankuuluvan lainsäädännön ja tekniikan kehitys sekä mahdollisuuksien mukaan kuljettajan erityiset koulutustarpeet. Mainittuun 35 tunnin keston olisi kuuluttava useita eri oppiaineita, myös kertauskoulutusta, jos ilmenee, että kuljettaja tarvitsee erityistä tukiovetusta.

Jatkokoulutusohjelma voi siis aiemmin mainittua lakisääteistä turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistavaa koulutusta lukuun ottamatta olla aiheiltaan suhteellisen laaja, kunhan koulutus liittyy suoraan kuljettajan työhön.

## 5 Aineiston keruu kyselytutkimuksen avulla

Kyselytutkimuksen avulla kerätyn aineiston avulla pyritään löytämään vastaukset tutkimuskysymyksiin. Kuten aiemmin on mainittu, tämän tutkimuksen kysymykset olivat seuraavat:

- Minkälaista ammattipätevyyden jatkokoulutusta tilaajan linja-autonkuljettajat toivovat?
- Mikä on tilaajan linja-autonkuljettajien asenne yleisesti ammattipätevyyskoulutuksia kohtaan?

Kyselytutkimukset voidaan erotella kahteen erilaiseen tutkimusasetelmaan: pitkittäis- eli seurantatutkimukseen sekä poikittaistutkimukseen. Ensin mainitussa aineistoa kerätään samalta vastaajaryhmältä useana eri ajankohtana, kun taas jälkimmäisessä aineistonkeruu on kertaluontoista. Analyysin näkökulmasta tutkimukset poikkeavat toisistaan siten, että poikittaistutkimus soveltuu erilaisten ilmiöiden kuvailuun, kun taas seurantatutkimuksen avulla ilmiöitä pyritään selittämään. (Valli & Vastamäki, 2018, s. 129)

Tämän opinnäytetyön tiedonkeruumenetelmänä käytettiin sähköistä verkkokyselytutkimusta, johon kaikki tilaajan linja-autonkuljettajat saivat kutsun. Näin ollen kyseessä oli poikittaistutkimus, ja havaintoyksikköinä eli mittauksen kohteena olivat tilaajan linja-autonkuljettajat. Koska kutsu lähetettiin kuljettajien työsähköpostiin, oli kysely mahdollista toteuttaa kokonaistutkimuksena koko perusjoukolle.

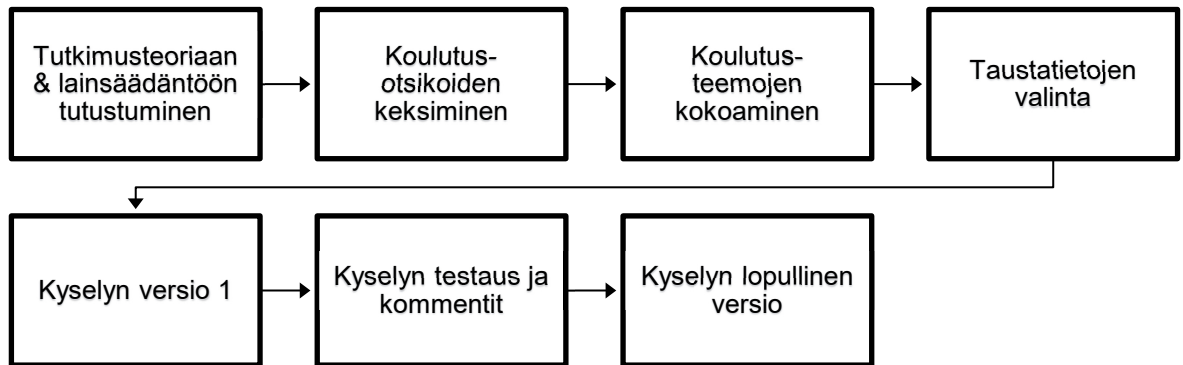
Kokonaistutkimus on luonnollisesti kattavin vaihtoehto mitattaessa kvantitatiivista eli määrällistä tietoa. Toisena vaihtoehtona olisi ollut otosaineiston käyttäminen eri varikoiden kuljettajista, eli jokaiselta varikolta olisi valikoidulla otantamenetelmällä (esimerkiksi satunnaisotannalla) valittu tietty määrä kuljettajia vastaamaan kyselyyn. Tällä ei kuitenkaan olisi saavutettu juurikaan hyötyjä, sillä oletettavasti kaikki kutsun saajat eivät tulisi vastaamaan kyselyyn, jolloin vastauskatoa olisi pitänyt pyrkiä paikkaamaan jälkikäteen tilastotieteellisin menetelmin (Kananen, 2010, s. 102). Myös, otannasta riippuen, perusjoukon mahdollinen taustatietojen keruu ja kattavan otoksen määrittäminen olisivat tuoneet paljon ylimääräistä työtä. Perusjoukon koon ollessa kohtuullisen pieni (1334) oli siis kaikin puolin kannattavinta ja tehokkainta tehdä kokonaistutkimus (Tietoarkisto, 2021c). Näin vastauskadon vaikutukset saadaan minimoitua.

Sähköiseen kyselyyn päädyttiin sen yleisen tunnettavuuden sekä kustannustehokkuuden vuoksi. Tilaaja on itsekin teettänyt sähköisiä kyselyjä kuljettajilleen, joten vastausmekanismien oletettiin olevan tuttuja. Kuljettajilla on käytössään henkilökohtainen työpuhelin, jonka avulla työsähköpostiin saapunutta kyselyä olisi matala kynnyksellä lähteä täyttämään. Näin toivottiin saavutettavan mahdollisimman laaja kattavuus kuljettajien keskuudessa.

## 5.1 Suunnittelu

Kyselytutkimuksen suunnittelu oli melko suoraviivaista työtä. Suunnitteluprosessia on avattu kuvassa 6, ja seuraavissa alaluvuissa on tarkemmin esitetty prosessin kulkua.

Kuva 6. Kyselyn suunnitteluprosessi.



Tavoitteena oli luoda mahdollisimman kompakti ja lyhyt kyselylomake, joka kuitenkin täyttää opinnäytetyölle asetetut vaatimukset ja antaa vastauksia tutkimuskysymyksiin. Työn alussa tavoiteaika lomakkeen täyttämiseksi oli 5–10 minuuttia. Huomattavaa on, että mikäli kyseessä ei olisi ollut opinnäytetyö, olisi tilaajan itsensä mahdollisesti käyttämä lomake ollut luultavasti huomattavasti lyhyempi ja yksinkertaisempi, mikä olisi luultavasti voinut nostaa lopullista vastausprosenttia.

Jotta tutkimuksen tuloksia voitaisiin hyödyntää ammattipätevyiden jatkokoulutusten käytännön suunnittelutyössä, on kyselyn pohjauttava jatkokoulutusten lainsäädännöllisiin vaatimuksiin. Kuten aiemmin on todettu, on koulutusten sisältöjen oltava suoraan kuljettajan töihin liittyvää, eikä näin ollen kannata kysyä mielipiteitä jostain sinänsä kuljettajia kiinnostavasta, mutta käytännössä toteuttamiskelvottomasta aiheesta. Suunnitteluprosessin aluksi oli siis tutustuttava koulutusten lainsäädäntöön sekä kvantitatiivisen tutkimuksen teoriaan.

### 5.1.1 Koulutusten toteutustavat lainsäädännössä

Koulutusten sisällön lisäksi myös niiden toteutustavoille on asetettu lainsäädännölliset kehykset laissa liikenteen palveluista (320/2017) sekä lakiin perustuen valtioneuvoston asetuksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018). Asetuksen 4 §:n mukaan ”jatkokoulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, ajo-opetuksena, käytännön harjoituksina tai niiden yhdistelmänä”. 10 §:ssa annetaan opettajia sekä opetuksesta vastaavaa johtajaa koskevat vaatimukset, ja 11 §:ssa määritellään opetusvälineistö sekä menetelmät pääpiirteittäin. Kansallinen lainsäädäntö perustuu

tässäkin tapauksessa EU direktiiviin 2022/2561, josta löytyy tarkemmat määrittelyt koulutusta koskien.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on verkkosivuillaan listannut koulutusten opetusmenetelmät selkeästi. Edellä mainitun valtioneuvoston asetuksen 434/2018 4 §:n määräämän lisäksi teoriaopetuksen toteutusmuodoiksi on tarkennettu lähi-, etä- tai verkko-opetus. Lähi- ja etäopetus ovat molemmat määritelmiltään reaaliaikaisia opetusmenetelmiä, joissa koulutettavalla on tosiasiallinen mahdollisuus esittää kysymyksiä kouluttajalle. Verkko-opetus sen sijaan on itsenäistä opiskelua verkossa ilman reaaliaikaista yhteyttä kouluttajaan. Verkko-opetusta voidaan hyväksyä korkeintaan 12 tuntia jatkokoulutusten 35 tunnin kertymään. (Traficom, 2024a)

### 5.1.2 Koulutusaiheet

Lähtökohtana kyselyssä oli, että se sisältää valmiita ehdotuksia koulutusaiheista, joita vastaajat voivat arvottaa kiinnostuksensa perusteella. Näiden lisäksi tulisi olemaan avoimia vastauskenttiä, joihin kukin voisi halutessaan lisätä omia ehdotuksiaan. Tietojen analysointi olisi sitä yksinkertaisempaa, mitä vähemmän avoimia vastauksia tulisi. Oli siis perusteltua, että valmiit vaihtoehdot kattaisivat vastaajien ajatukset laajasti.

Jotta valmiit vaihtoehdot olisivat spektriltään mahdollisimman monipuoliset, listattiin kaikki mahdolliset mieleen tulevat koulutusaiheideat eräänlaisessa yhden ihmisen aivoriihessä. Riihen jälkeen karsittiin toteuttamiskelvottomat ideat pois listalta, jolloin jäljelle jäi 22 koulutusaihetta. Vaikka aivoriihi toteutettiin kirjoittajan oman työpöydän ääressä, monet ideat pohjautuivat empiiriseen havainnointiin ja aiempiin kahvipöytäkeskusteluihin tilaajan kuljettajien kanssa.

### 5.1.3 Teemojen kokoaminen

Edellä mainitun koulutusaiheiden aivoriihen jälkeen analysoitiin tehtyä listausta, ja huomattiin nopeasti, että aiheet ryhmittäytyivät luontevasti neljään ryhmään. Ryhmät otsikoitiin seuraavasti:

- Asiakaspalvelu
- Hyvinvointi, terveys ja turvallisuus
- Lainsäädäntö ja tilaajan vaatimukset

- Tekniikka ja taloudellisuus (muokkautui myöhemmässä vaiheessa muotoon ”Tekniikka, digitaidot ja taloudellinen ajotapa”)

Näistä ryhmistä muodostuivat kyselyn teemat. Teemat ja tämän työvaiheen aieryhmittely on esitetty kuvassa 7. Kuvassa näkyy viidentenä sarakkeena jo aiemmin mainittu, lakisääteinen ja kaikille pakollinen, myös ennakoivan ajon nimellä tunnettu opintojakso.

Kuva 7. Teemojen mukaan ryhmitellyt koulutusaiheet suunnitteluprosessin keskivaiheessa. Vasemmassa reunassa myös lakisääteinen, ns. "ennakoivan ajon" teema.

Lakisääteinen (Vna 434/2018 § 4)	Asiakaspalvelu	Hyvinvointi, terveys & turvallisuus	Lainsäädäntö & tilaajan vaatimukset	Tekniikka & taloudellisuus
"Koulutus turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan edistämiseksi sekä liikenteen riskitekijöiden tunnistamisen kehittämiseksi, vaaratilanteiden välttämiseksi ja onnettomuustilanteissa toimimiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi."	Asiakaspalvelun perusteet	Työturvallisuus	Henkilökuljetusten lainsäädäntö ja asetukset (tieliikennelaki)	Ajoneuvotekniikka (yleinen)
	Asiakaspalvelun jatkokurssi	Työergonomia	Liikenteen eri toimijat ja vastuutahot (Traficom, Fintraffic, LVM, kunnat yms.)	Kuljettajan digitaaliset taidot (O365, Android-käyttöjärjestelmä & työpuhelimet yms.)
	Erityisryhmien huomiointi linja-autoissa	Terveys (ammattikuljettajan ruoka, uni, liikunta, henkinen terveys yms.)	Oman liikennöntialueen myynti- ja palveluohjeet (tilaajan asettamat vaatimukset)	Oman varikon kalustokoulutus
	Linja-autonkuljettajan kielten opetus	Hätäensiapukurssi (8 h)		Turvallinen, energiaviisas ja tehokas ajotapa
	Paikallistuntemus omalla liikennöntialueella	Ensiavun peruskurssi ("EA1", 16 h)		Linja-auton hallinta talviolosuhteissa ja luokkaalla (teoria)
		Toiminta onnettomuustilanteissa		Linja-auton hallinta talviolosuhteissa ja luokkaalla (sis. rataosuuden)
	Vaikeat asiakaskohtaukset (aggressiiviset, sekavat asiakkaat)			
		Itsepuolustus		

#### 5.1.4 Vastaajista kerättävät taustatiedot

EU:n yleinen tietosuojasetus (General Data Protection Regulation, GDPR) on vuodesta 2018 alkaen suojannut tiukasti EU-kansalaisten yksityisyyttä ja henkilötietoja. Sen sisältämän "tietojen minimointi"-periaatteen mukaisesti henkilötietoja ei tule kerätä enempää kuin on tarkoituksenmukaista (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus) 2016/679). Henkilötiedoiksi lasketaan asetuksen mukaan:

Kaikkia tunnistettuun tai tunnistettavissa olevaan luonnolliseen henkilöön, liittyviä tietoja; tunnistettavissa olevana pidetään luonnollista henkilöä, joka voidaan suoraan tai epäsuorasti tunnistaa erityisesti tunnistetietojen, kuten nimen, henkilötunnuksen, sijaintitiedon, verkkotunnistetietojen taikka yhden tai useamman hänelle tunnusomaisen fyysisen, fysiologisen, geneettisen, psyykkisen, taloudellisen, kulttuurillisen tai sosiaalisen tekijän perusteella.

Tämän opinnäytetyön kyselytutkimuksen kannalta ei ollut tarkoituksenmukaista kerätä vastaajien suoria henkilötietoja. Analysoinnin tueksi oli kuitenkin tarpeellista saada joitakin taustatietoja, kuten vastaajien varikkopaikkakunta sekä työkokemusvuodet niin tilaajan palveluksessa, kuin ammattikuljettajana yhteensä. Tilaajan kuljettajapooli on erittäin monikulttuurinen, joten se haluttiin huomioida kysymällä äidinkieltä. Jotta vastaajien anonymiteetti eri kokoisilla varikoilla säilyisi, todettiin tarvittavaan tarkkuuteen päästävän asteikolla suomi/jokin muu.

Kyselytutkimuksen tietosuojailmoitus on esitetty liitteessä 1. Ilmoitus oli nähtävillä ennen henkilötietojen käsittelyn suostumuksen antamista, eikä kyselylomaketta päässyt täyttämään, jollei suostumusta antanut. Kyselyn aineistonhallintasuunnitelma on esitetty liitteessä 2.

### 5.1.5 Kyselyn testaus ja kommentit

Kun kyselyn ensimmäinen versio oli valmis, sitä testattiin muutamilla tilaajan perehdyttäjänä toimivilla kuljettajilla. Lisäksi tässä vaiheessa kerättiin vapaamuotoisia kommentteja myös tilaajan toimihenkilöiltä, jotka ovat kytköksissä koulutustoimintaan. Myös tilaajan viestintäosasto tarkasteli kieliasun sopivuutta kohderyhmälle.

Saatu palaute oli positiivista. Muutamia yksittäisiä, lähinnä kielellisiä, korjausehdotuksia annettiin. Myös ulkoasua muokattiin saavutettavammaksi, mm. sivulta toiselle ohjaavat pienet nuolipainikkeet muutettiin tekstimuotoon ("seuraava sivu"/"edellinen sivu"). Tärkein havainto tässä vaiheessa oli kuitenkin se, että lomake tuntui toimivan loogisesti.

Testausvaiheessa selvisi myös, että alun perin tavoiteltu 5–10 minuutin vastausaika ei ainakaan kaikilla vastaajilla tulisi toteutumaan. Aloitussivun pitkä esittelyteksti sekä tietosuojailmoitus pidensivät lomakkeen läpimenoaikaa siinä määrin, että kutsusähköpostiin korjattiin arvioiduksi vastausajaksi 10–15 minuuttia.

### 5.1.6 Kieliasu

Kyselyssä käytetty kieli on erittäin tärkeässä osassa kyselyn onnistumisen kannalta, ja erityisen merkityksellistä on mukauttaa kieli kohderyhmälle sopivaksi (Valli, 2018, s.95). Kuten todettua, tilaajan kuljettajapooli on hyvin kansainvälinen ja monikulttuurinen, eri äidinkieliä on organisaatiossa yli 40 (tilaajan sisäinen uutiskirje, 12.4.2024). Yleisimmät äidinkielet suomen, ruotsin ja englannin lisäksi ovat venäjä, viro, arabia ja somali (henkilökohtainen tiedonanto, 10.3.2025). Tämän vuoksi harkinnassa oli kyselyn tekeminen kaksikielisenä, suomeksi ja englanniksi. Kaksikielisyys olisi saattanut madaltaa vastauskynnystä joidenkin äidinkielenään muuta kuin suomea puhuvien keskuudessa. Toisaalta kun äidinkieliä on useita kymmeniä, ei englanninkaan kielellä välttämättä saavuteta suuria lisähyötyjä suhteessa kääntämisen aiheuttamaan lisätyöhön. Työn edetessä tehtiin päätös, että kysely toteutetaan ainoastaan suomen kielellä. Tilaajan sisäinen viestintäkieli ja siten myös tulevien ammattipätevyiden jatkokoulutusten kieli tulee olemaan suomi, lisäksi kyselyn kääntäminen toiselle kielelle saattaisi tahattomasti muuttaa joidenkin kysymysten luonnetta tai merkitystä eri suuntaan. Yhdellä kielellä todettiin saatavan vertailukelpoisempi vastausmassa, minkä osaltaan parantaisi kyselyn luotettavuutta.

Kyselylomakkeen kieliasu pyrittiin pitämään mahdollisimman selkeänä ja yksiselitteisenä, jotta vastaaminen ei keskeytyisi kielen monimutkaisuuden vuoksi. Tilaajan viestintäosasto oikoluki pyynnöstä valmiin kyselyn ja teki lyhyen selkosuomenkielisen uutisen organisaation viikoittaiseen sähköpostitse lähetettävään uutiskirjeeseen, jotta koko kohderyhmä saisi mahdollisimman selkeästi tiedon kyselystä. Hetken keskusteltiin koko kyselyn muokkaamisesta selkosuomeksi, mutta viestintäosaston palautteen mukaan kyselypohja oli selkeä sellaisenaankin, eikä suuria lisähyötyjä luultavasti saavutettaisi selkosuomentamalla (henkilökohtainen tiedonanto, 10.3.2025).

Lomakkeen kieliasussa pyrittiin myös vastaajan henkilökohtaiseen lähestymiseen, mikä antaa vastaajalle tunteen, että juuri hänen vastaustaan toivotaan (Valli, 2018, s.95). Esimerkkinä lomakkeen ensimmäinen kysymys, joka on esitetty kuvassa 8. Etäisempi kielimuoto vastausvaihtoehdoissa olisi ollut esimerkiksi ”Eri mieltä”/”Samaa mieltä”.

Kuva 8. Esimerkki henkilökohtaisesta kysymyksenasettelusta.

**Yleisellä tasolla, direktiivikoulutukset ovat hyödyllisiä \***

Olen eri mieltä

Olen samaa mieltä

## 5.2 Käytetyt työkalut ja ajankohta

Kyselytutkimus toteutettiin Webropol-verkkokyselytyökalulla, johon sekä oppilaitoksella että tilaajaorganisaatiolla oli oma lisenssi. Aluksi ajatuksena oli toteuttaa kysely HAMK:in lisenssillä, mutta kun myöhemmin selvisi, että tilaajan lisenssin alaiset tunnukset saadaan käyttöön, todettiin olevan yksinkertaisinta käyttää niitä. Tässä vaiheessa kysely oli lähes valmiina HAMK:in Webropol-tilillä, joten kysely piti kopioida manuaaliryöstöä tilaajan palveluun.

Kyselytutkimus oli avoinna 17.3.-6.4.2025 välisenä aikana. Kerran vastattuaan vastaajat pystyivät halutessaan muokkaamaan vastauksiaan kyselyn loppuun saakka. Kolmen viikon aika perustui tilaajan aikaisempiin kokemuksiin henkilöstölle tehtyjen kyselyjen osalta. Yritys teettää säännöllisesti kyselyitä koko henkilöstölle.

## 5.3 Vastausaktiivisuus

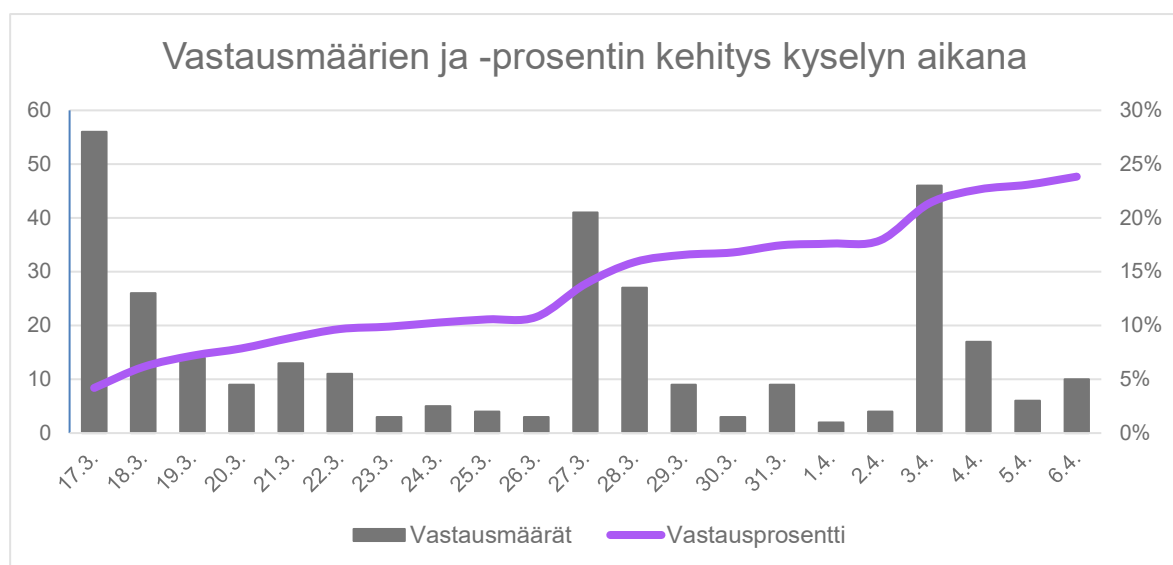
Kutsu kyselytutkimukseen lähetettiin maanantaina 17.3.2025 sähköpostitse 1334 henkilölle, jotka työskentelevät tilaajaorganisaatiossa linja-autonkuljettajina. Vastauksia kolmen viikon aikana saatiin yhteensä 318 kappaletta, vastausprosentin ollessa 23,8. Avoimiin vastauskenttiin saatiin yhteensä 171 vastausta, joista 18 kappaletta olivat sisällöltään tutkimuksen kannalta epäoleellisia. Annettavien vastauksien määrä oli rajattu yhteen vastaajaa kohden, teknisesti tämä toteutui henkilökohtaisia vastauslinkkejä käyttämällä. Henkilökohtaisista vastauslinkeistä huolimatta kysely toteutettiin täysin anonymyminä, eli vastaajia ei pystynyt yhdistämään annettuihin vastauksiin. Anonymiteettiä sekä vastaamisen vapaaehtoisuutta myös painotettiin viestinnässä.

Vastausaktiivisuuden maksimoimiseksi hyödynnettiin Webropolin muistutustoimintoa, jonka avulla oli mahdollista lähettää muistutusviesti niille kuljettajille, jotka eivät olleet vielä

vastanneet kyselyyn. Muistutusviestit lähetettiin kahtena torstaina: 27.3. ja 3.4. Anonyymistä vastaustilastosta selviää kunkin yksittäisen vastauksen päättymisajankohta, minkä avulla voidaan tarkastella vastauksien kertymistä. Kuvan 9 kaaviosta huomataan, että muistutusviestit selkeästi nostivat vastaajien määrää usealla kymmenellä saman päivän aikana. Ensimmäinen muistutus näyttäisi tehoavan vielä lähetystä seuraavanakin päivänä, mutta nopeasti vastausmäärät laskevat perustasolle eli muutamiin vastauksiin päivässä.

Henkilökohtainen muistutusviesti sähköpostitse näyttäisi olevan selkeästi tehokkain tapa nostaa vastausaktiivisuutta. Tärkeää on annostella viestit kuitenkin niin, ettei kohderyhmä ärsyynny ja koe viestejä roskapostiksi. Edellä mainitun lisäksi kyselyä mainostettiin varikoiden infonäyttöillä koko sen keston ajan, lisäksi tilaajan muussa sisäisessä viestinnässä kyselyä nostettiin tasaisesti esiin. Näillä näytti kuitenkin olevan melko pieni vaikutus vastaamisinnostukseen.

Kuva 9. Vastausmäärien ja -prosentin kehittyminen kyselyn aikana.



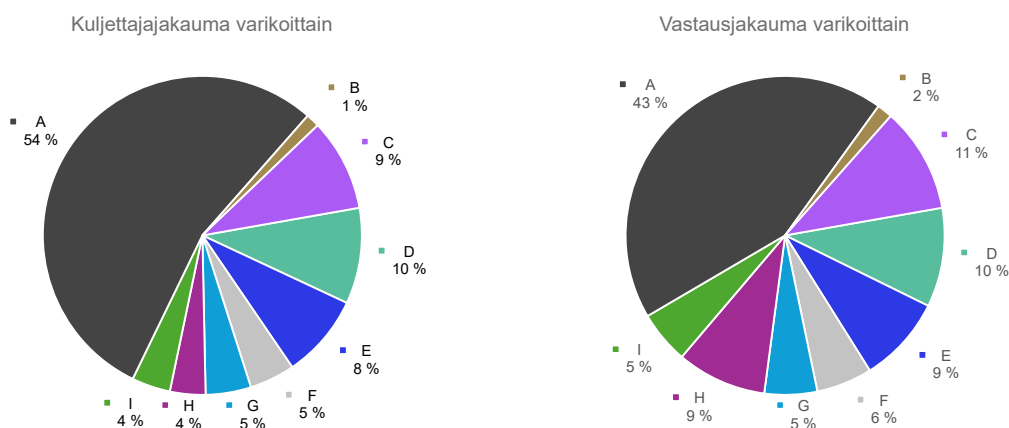
Webropolin tilastoinnin mukaan kysely avattiin yhteensä 518 kertaa. Vastaaminen aloitettiin 405 kertaa, mutta keskeytettiin 200 kertaa. Webropolin kohdalla tämä tarkoittaa sitä, että kutsulinkkiä on seurattu kyselyn ensimmäiselle sivulle 518 kertaa ja 405 kertaa vastaaja on edennyt vähintään ensimmäiseen kysymykseen saakka. 200 kertaa vastaaminen on kuitenkin jäänyt kesken syystä tai toisesta. Edellä mainituista luvuista ei voi suoraan päätellä yksittäisten vastaajien keskeytysprosenttia, sillä jokainen saapuminen kyselyn ensimmäiselle sivulle lasketaan uudeksi kyselyn avaamiseksi, ellei vastaaja ole jo kerran lähettänyt kyselyä. Voidaan kuitenkin todeta, että lähes 39 % etusivulle saapumiskerroista

päätyi vastaamisen keskeyttämiseen. Prosenttiluku tuntuu melko isolta, ja osittain se johtune kyselyn teknisistä ratkaisuista. Mahdollisia syitä keskeytykseen on analysoitu luvussa 4.5.

Kyselyn suunnitteluvaiheessa alustavana tavoitteena oli saada vastausprosentti noin 50:een. Jo tuolloin tilaajan edustajat olivat sitä mieltä, että niinkin suuri osuus linja-autonkuljettajista tulisi olemaan erittäin haastava saada vastaamaan kyselyyn. Kyselyn edetessä tuo näkemys osoittautui oikeaksi. Lopulta kuitenkin kaikki osapuolet ovat erittäin tyytyväisiä vastausaktiivisuuteen.

Tilaajalla on useita varikoita, ja vastaukset jakautuivat hyvin suhteessa kuljettajajakaumaan eri varikoilla. Tätä on havainnollistettu kuvassa 10.

Kuva 10. Kuljettajien ja kyselytutkimuksen vastausten jakaumat eri varikoilla.



## 5.4 Kyselyn rakenne ja sisältö

Kysely jakautui viiteen osioon, varsinaisia kysymyksiä oli 22 kappaletta. Vapaita tekstikenttiä oli yhteensä kuusi kappaletta. Seuraavissa alaluvuissa on esitelty kyselyn osiot pääpiirteittäin. Anonymisoitu (tilaajan tunnisteet poistettu) kyselylomake kokonaisuudessaan on esitetty liitteessä 3.

### 5.4.1 Oppiminen ja asenteet

Kyselyn ensimmäisessä osiossa oli kahdeksan kysymystä, joissa kysyttiin vastaajien asennetta ammattipätevyyskoulutuksia kohtaan sekä oppimistyyliin ja -motivaatioon

liittyviä asioita. Kysymykset vastausvaihtoehtoineen pohjautuivat suurimmalta osaltaan lainsäädännön antamiin rajoituksiin koulutuksen järjestämisestä, mutta kysymysten joukossa oli muutakin, esimerkiksi luokkakokoon sekä ryhmätyöskentelyyn liittyvä kysymys. Lisäksi vastaajien äidinkieltä kysyttiin jo tässä vaiheessa.

Osion kysymykset olivat joko valintatehtäviä, eli annetuista vaihtoehdoista piti valita sopivin/sopivimmat, tai järjestystehtäviä, joissa vaihtoehdot pyydettiin asettamaan vastaajan mielestä sopivaan järjestykseen.

#### **5.4.2 Koulutusteemat ja -jaksot**

Toisessa osiossa oli ainoastaan kaksi kysymystä, jotka liittyivät aiemmin mainittuihin neljään koulutusteemaan. Ensimmäisessä kysymyksessä pyydettiin järjestämään teemat kiinnostavuuden mukaan laskevaan järjestykseen, ja vapaaehtoisessa avoimessa tekstikentässä annettiin mahdollisuus kertoa omia ideoita koulutusteemoiksi.

Kolmannessa ja kyselyn laajimmassa osiossa kartoitettiin koulutusteemojen sisällä olevia yksittäisiä koulutusaiheita. Aiheet oli lajiteltu edellisessä osiossa kerrottujen teemojen mukaisesti, jotta kysely pysyisi vastaajan näkökulmasta loogisena. Käytännössä jokaisen teeman alla oli ensin matriisi, jossa pyydettiin arvioimaan eri aiheita viisiportaisella asteikolla. Matriisien alapuolella oli teemoittain vapaaehtoinen tekstikenttä, johon sai ehdottaa omia koulutusaiheitaan. Näin ollen tämäkin osio koostui kahdeksasta kysymyksestä. Kuvassa 11 on esitetty esimerkki matriisikysymyksen ulkoasusta asiakaspalveluteeman kohdalta.

Kuva 11. Esimerkki kyselyn matriisikysymyksestä ja sen ulkoasusta.

<b>Asiakaspalvelu</b>					
<b>Kuinka mielenkiintoisiksi koet seuraavat aiheet nimen perusteella? *</b>					
	1	2	3	4	5
Asiakaspalvelu, peruskurssi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakaspalvelu, syventävä kurssi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Koulutusaiheet noudattelivat pääsääntöisesti kuvassa 7 esiteltyä listausta, mutta kyselyn testaus- ja viimeistelyvaiheessa saatujen kommenttien perusteella tehtiin joitakin muutoksia. Aiheita oli lukumäärällisesti teemojen alla seuraavasti:

- Asiakaspalvelu: 6 kpl
- Hyvinvointi, terveys ja turvallisuus: 11 kpl
- Lainsäädäntö ja tilaajan vaatimukset: 5 kpl
- Tekniikka, digitaidot ja taloudellinen ajotapa: 7 kpl

#### 5.4.3 Vapaa sana ja taustatiedot

Neljäs osio sisälsi ainoastaan yhden vapaaehtoisin tekstikentän. Tässä varsinaisessa vapaan sanan osiossa oli mahdollisuus kirjoittaa ideoita ja ajatuksia liittyen kyselyn aiheisiin.

Viidennessä ja samalla viimeisessä osiossa kartoitettiin vastaajien taustatietoja kolmen kysymyksen avulla. Kysymykset eivät käsitelleet suoria henkilötietoja, vaan niiden avulla oli tarkoituksena saada tietoa eri varikoiden sekä erilaisten työkokemusten omaavien kuljettajien mahdollisista näkemyseroista. Kysymyksissä tiedusteltiin siis vastaajien varikkopaikkakuntaa ja työkokemusta sekä tilaajan palveluksessa että yleisesti ammattikuljettajana.

Vastaajien taustatietokysymykset sijoitettiin kyselyn loppuun kahdesta syystä. Vaikka kyselyssä ei tiedusteltukaan suoria henkilötietoja, olisi osa vastaajista saattanut kokea niiden kysymisen heti ensimmäisenä negatiiviseksi ja anonyymiteetin uhaksi (Tietoarkisto, 2021b). Toisaalta vastausmotivaatio laskee kyselyn edetessä, etenkin pitkissä kyselyissä. Näin ollen on perusteltua jättää helpot kysymykset kyselyn loppuun, mikä osaltaan parantaa kyselyn luotettavuutta. (Valli, 2018, s. 94)

## 6 Tulokset ja havainnot

Kyselytutkimusaineisto analysoitiin ja tulkittiin Webropolista tulostettavien pdf-muotoisten raporttien avulla. Tutkimuksen luotettavuuden arvioinnin tueksi vastaajien antamia taustatietoja verrattiin tilaajalta saatuihin tietoihin kuljettajien taustatiedoista. Avoimet vastaukset kerättiin yhteen ja luokiteltiin koulutusteemojen alle. Varsinaiset kyselyn tulokset kootaan ja esitetään tilaajalle myöhemmin, eikä niitä tilaajan toiveesta käydä yksityiskohtaisesti läpi tässä yhteydessä. Joitain havaintoja on kuitenkin esitetty seuraavissa alaluvuissa: vastaajien taustatietojen ja asenteiden osalta tarkemmin (alaluvut 4.1 ja 4.2), mutta varsinaisten koulutusteemojen ja -aiheiden osalta pääosin yleisellä tasolla (alaluvut 4.3 ja 4.4).

### 6.1 Vastaajat

Kuten aiemmin todettua, vastaajien maantieteellinen jakauma noudatti melko hyvin tilaajaorganisaation yleistä kuljettajien maantieteellistä jakaumaa. Suurin poikkeama tästä oli kirjottajan oma varikko, joka oli yliedustettuna vastaajien keskuudessa. Tämä lienee melko luonnollista, varsinkin kun varikot sijoittuvat eri puolille Suomea, eivätkä kaikki kuljettajat tunne toisiaan. Tutun henkilön pyyntö osallistua kyselyyn mielletään luultavasti painavammaksi kuin toiselta puolelta maata tullut pyyntö. Toisaalta kyseisen varikon kuljettajat ovat aiemminkin osoittaneet vaikuttamishalunsa tilaajan valtakunnallisissa kyselyissä, ollen yksi aktiivisimmista varikoista (henkilökohtainen tiedonanto, 30.4.2025).

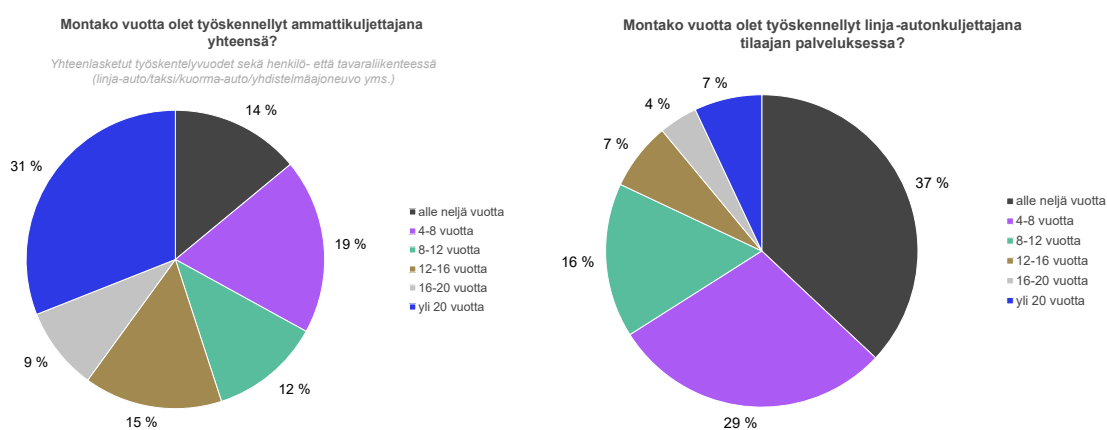
Kyselyyn vastaajista 65 % ilmoitti äidinkielekseen suomen, mikä noudattelee melko hyvin valtakunnallista jakaumaa, joka aiemmin luvussa 2.2 mainitun FOLK-työssäkäyntiaineiston mukaan oli vuonna 2020 noin 72 % (Salanne ym., 2024, s. 39). Muita äidinkieliä ei eritelty, joten toiseen luokkaan (jokin muu) sisältynee myös toisen virallisen kielen, eli ruotsin puhujat. Toisaalta tilaajalta saadun tiedon mukaan ruotsin äidinkielekseen ilmoittaneita

kuljettajia on organisaatiossa vain muutamia (henkilökohtainen tiedonanto 30.4.2025), joten merkittävää vaikutusta tällä ei prosenttiosuuksiin ole.

Tilaaajaorganisaation työkielen ollessa suomi, haluttiin tämän kaltainen karkea jako äidinkielen välillä tehdä. Tilaaajalta saadun tiedon mukaan todellinen suomea äidinkielenään puhuvien osuus organisaatiossa lähentelee 80 %:a (henkilökohtainen tiedonanto, 30.4.2025), joten voidaan todeta muita kieliä äidinkielenään puhuvien olleen suhteellisesti aktiivisempia kyselyyn vastaajia.

Työkokemuksen osalta oli huomattavaa, että lähes kolmannes (31 %) vastaajista ilmoitti työskennelleensä ammattikuljettajana yli 20 vuotta, kun taas yli kolmannes (37 %) oli työskennellyt tilaaajaorganisaatiossa alle neljä vuotta (kuva 12).

Kuva 12. Vastaajien kokemusvuodet ammattikuljettajina sekä tilaaajan palveluksessa.



Kun tarkasteltiin yli 20 vuotta ammattikuljettajana toimineiden joukkoa, jakautui tilaaajaorganisaatiossa kertynyt työkokemus kuvan 13 mukaisesti. Huomataan, että noin puolet työvuosien perusteella kokeneimmista kuljettajista on toiminut tilaaajan organisaation linja-autonkuljettajana korkeintaan kahdeksan vuotta. Tähän lienee monia syitä. Voi olla, että fyysisesti kevyempi linja-autonkuljettajan työ on tuonut organisaatioon aiemmin tavaraliikenteessä työskennelleitä, iältään vanhempia kuljettajia. Myös kaupunkiseutujen paikallisliikenteiden kilpailutukset liikuttavat työntekijöitä linja-autoyritysten välillä, eikä samanlaisia vuosikymmenten työuria saman työnantajan palveluksessa luultavasti muodostu yhtä usein kuin ennen.

Kuva 13. Yli 20 vuotta ammattikuljettajina toimineiden työkokemus tilaajaorganisaatioissa.

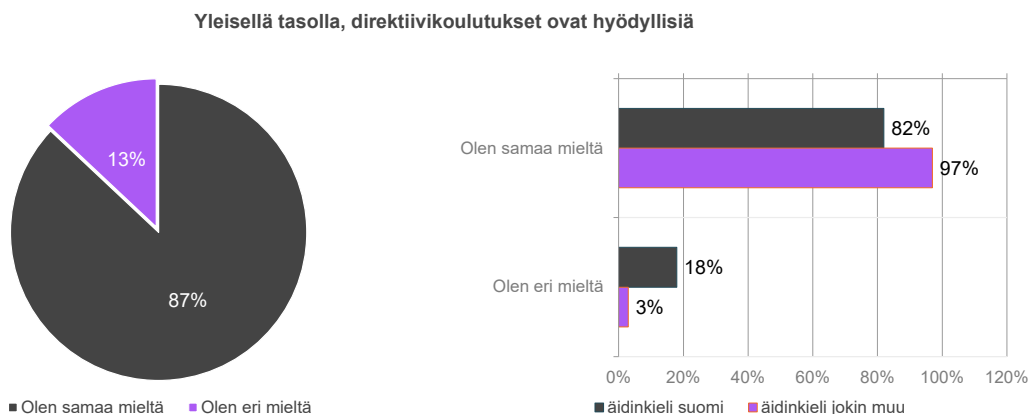


## 6.2 Vastaajien asenteet koulutuksia kohtaan

Toinen tämän opinnäytetyön tutkimuskysymyksistä koski sitä, pitävätkö kuljettajat ammattipätevyyskoulutuksia tarpeellisina. Koulutuksista puhutaan yleisesti kuljettajien keskuudessa ”direktiivikoulutuksina”, joten tämä sanamuoto valikoitui myös kyselyyn.

Kyselyn kaikista vastaajista 87 % (N=318) piti koulutuksia tarpeellisina yleisellä tasolla. Kieliryhmien välillä oli tosin selkeä ero (kuva 14): suomea äidinkielenään puhuvilla vastaava prosentti oli 82 % (n=206), mutta muilla 97 % (n=112). Näyttäisi siis siltä, että suomea äidinkielenään puhuvat suhtautuvat jostain syystä kielteisemmin koulutuksiin. Syvemmälle meneviä johtopäätöksiä ei voida tehdä tietämättä tarkemmin vastaajien taustaa, arvailuna voidaan ajatella eron johtuvan mahdollisesti kulttuurisista eroista. Huomattavaa tässä kohdin on myös se, että kysymyksessä puhutaan koulutuksista yleisesti, eikä jatkokoulutuksista.

Kuva 14. Vastaajien mielipiteet direktiivikoulutusten hyödyllisyydestä. Vasemmalla kaikki vastaajat, oikealla jakaumat kieliryhmittäin.



Haluttiin myös tietää, vaikuttaako vastaajien työkokemus mielipiteeseen. Tällöin kyseeseen tulee tietojen ristiintaulukointi, jossa selittävänä muuttujana on vastaajan työkokemus tilaajan palveluksessa. Taulukoinnin tulokset on esitetty kuvassa 15 sekä taulukossa 1. Saatiin selville, että työkokemus tilaajan palveluksessa näyttäisi vaikuttavan mielipiteeseen koulutusten hyödyllisyydestä melko vähän, pois lukien kokemusvuodet 12 ja 20:n välillä. Tämä selittynee osittain kyseisten luokkien pienistä vastausmääristä.

Vastaava ristiintaulukointi tehtiin myös käyttämällä yleistä työkokemusta kuljetusalalla selittävänä muuttujana. Tulokset on esitetty kuvassa 16 ja taulukossa 2. Tässäkään tapauksessa erot eivät olleet suuria, joskin virkaiältään nuorimmat kuljettajat näyttäisivät suhtautuvan koulutukseen hieman muita positiivisemmin.

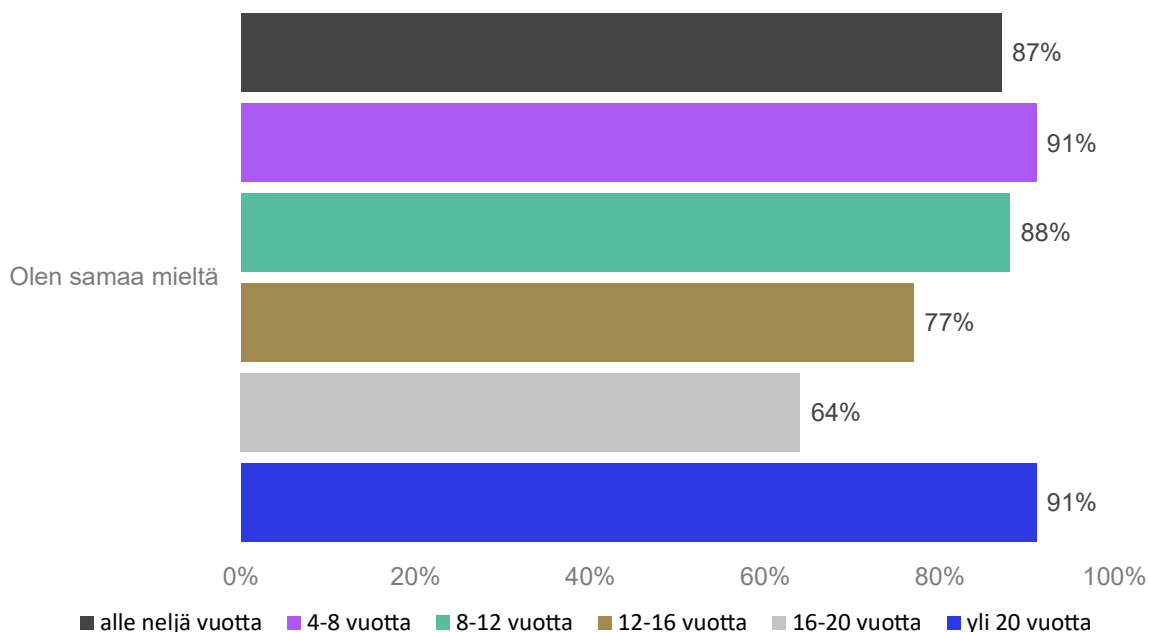
Molempien ristiintaulukointien kohdalla on huomattavaa, että erityisesti eri mieltä-riveille muodostuu pieniä, alle viiden havaintoyksikön soluja. Näistä ei tilastollisesti voida muodostaa varmoja johtopäätöksiä, sillä sattuman vaikutusta jakaumaan ei voida sulkea pois (Kananen, 2011, s. 94). Tilastollisesti varmempien johtopäätösten kannalta olisi siis ollut perusteltua yhdistää vastausluokkia, mutta tulosten raportoinnin kannalta tällä ei ole merkitystä. Tulos itsessään on subjektiivisesti tarkasteltuna kiistaton: selvä enemmistö vastaajista pitää koulutuksia yleisellä tasolla hyödyllisenä.

Kuva 15. Ristiintaulukoinnin tulokset, selittävänä muuttujana työkokemus tilaajan palveluksessa.

### Yleisellä tasolla, direktiivikoulutukset ovat hyödyllisiä

Vastaajien määrä: 318

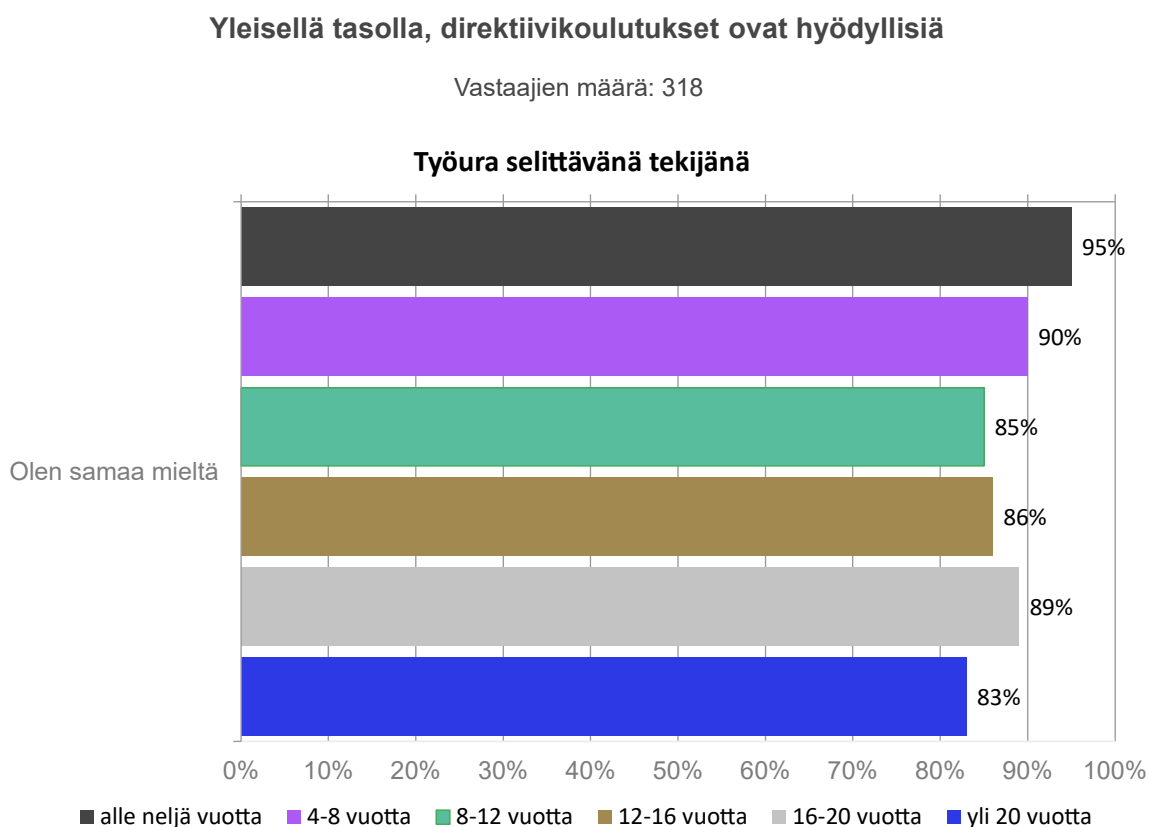
#### Työkokemuksen pituus tilaajan palveluksessa selittävänä tekijänä



Taulukko 1. Ammattipätevyyskoulutusten hyödyllisenä pitäminen tilaajan alaisen työkokemuksen pituuden mukaan tarkasteltuna.

	alle neljä vuotta	4–8 vuotta	8–12 vuotta	12–16 vuotta	16–20 vuotta	yli 20 vuotta	Yhteensä
Olen samaa mieltä	103	84	44	17	9	20	277
Olen eri mieltä	15	8	6	5	5	2	41
Yhteensä	118	92	50	22	14	22	318

Kuva 16. Ristiintaulukoinnin tulokset, selittävänä muuttujana työuran pituus.



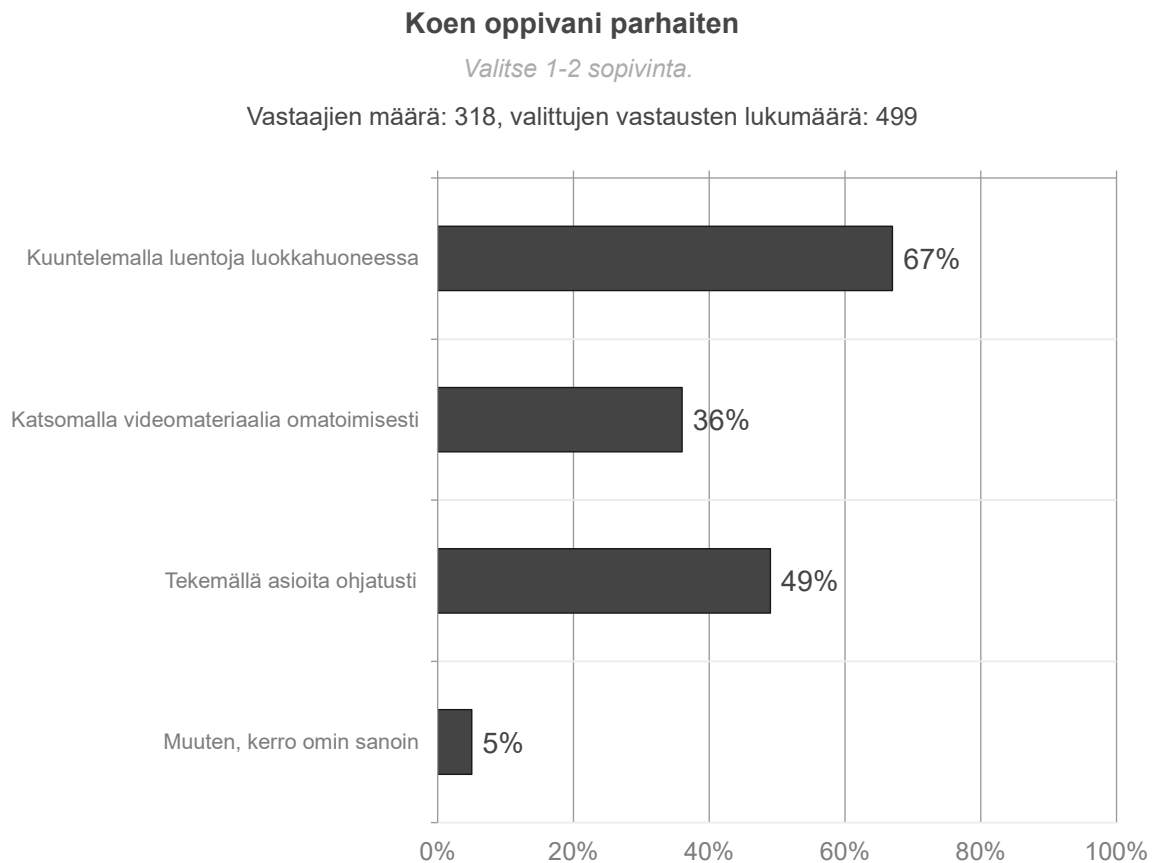
Taulukko 2. Ammattipätevyyskoulutusten hyödyllisenä pitäminen työuran pituuden mukaan tarkasteltuna.

	alle neljä vuotta	4–8 vuotta	8–12 vuotta	12–16 vuotta	16–20 vuotta	yli 20 vuotta	Yhteensä
Olen samaa mieltä	41	54	33	42	24	83	277
Olen eri mieltä	2	6	6	7	3	17	41
Yhteensä	43	60	39	49	27	100	318

### 6.3 Vastaajien oppimisen tavat

Vastaajista kaksi kolmasosaa (67 %) koki oppivansa parhaiten kuuntelemalla luentoja luokkahuoneessa, ja noin puolet (49 %) tekemällä asioita ohjatusti. Tarkat vastausosuudet on kuvattu kuvassa 17. Huomattavaa tämän kysymyksen kohdalla oli se, että vastaajat saivat valita yhden tai kaksi itselleen sopivinta vaihtoehtoa.

Kuva 17. Vastaajien kokemus parhaasta oppimistavasta.



Oleellisimpana huomiona tästä kysymyksestä voidaan pitää sitä, että enemmistö vastaajista kokee edelleen perinteisen luokkahuoneopetuksen parhaimmaksi tavaksi oppia. Myös avoimissa vastauksissa ilmennyt toive käytännön harjoituksista on havaittavissa. Toki on huomioitava, etteivät kaikki tavat sovi kaikkeen opetukseen, vaan tapoja yhdistelemällä saadaan monessa tapauksessa paras lopputulos.

Kun kysyttiin mielekkäämpää työskentelytapaa, lievä enemmistö (57 %) valitsi vaihtoehdon ”Ryhmätyöskentely/ryhmässä tehtävät harjoitukset luokassa/verkossa” yksintyöskentelyn

sijaan. Tämän aineiston perusteella ei siis voida suositella yksiselitteisesti kumpaakaan työskentelyvaihtoehtoa toisen ylitse.

Kysyttäessä minkälaisia opiskelun toteutusmuotoja vastaajat toivoisivat käytettävän, ylivoimainen enemmistö (60 %) valitsi ensimmäisenä vaihtoehtona ajoharjoittelun. Yhtä selkeänä toisena vaihtoehtona olivat muut käytännön harjoitukset ja kolmantena teorialuennot ja -videot. Kysymys oli tyypiltään järjestyskysymys, eli vastaajien tuli asettaa nämä kolme vaihtoehtoa järjestykseen mieluisammasta alkaen. Näin ollen voidaan ajatella käytännön harjoitusten olevan tilaajan linja-autonkuljettajille selkeästi teoriaa mieluisampia. Myös aiemmin mainittu avointen vastausten toive käytännön harjoituksista tukee tätä havaintoa.

Edellisten kysymysten kaltaiset huomiot toistuivat myös, kun kysyttiin minkälainen koulutus olisi parhaiten vastaajien oppimista tukevaa. Puolet vastaajista (50 %) valitsi ensimmäiseksi eli sopivimmaksi vaihtoehdoksi käytännön koulutuksen maastossa. Toiseksi eniten ykkössijoja (32 %) sai luokahuoneopetus varikolla. Vastaavasti lähes kaksi kolmasosaa (62 %) vastaajista valitsi jomman kumman verkko-opetusvaihtoehdoista viimeiseksi eli vähiten sopivaksi vaihtoehdoksi. Tarkemmat prosenttiosuudet on esitetty kuvassa 18.

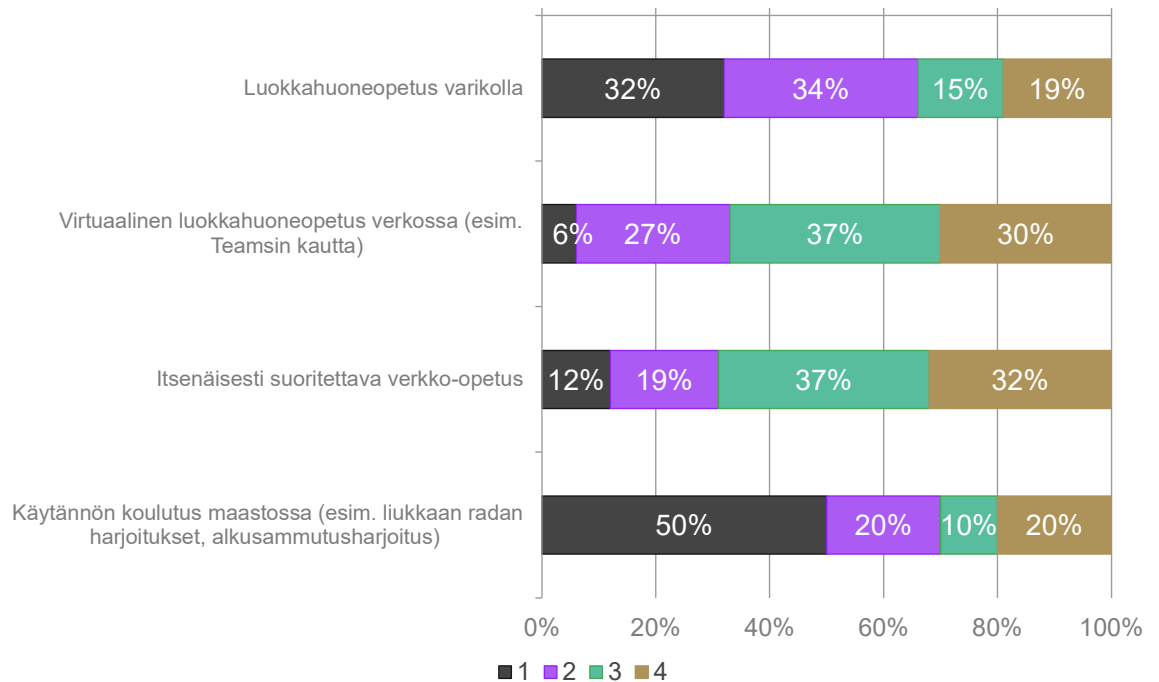
Yhteenvedon voidaan todeta, että vastanneiden kuljettajien enemmistön toivoma koulutus sisältäisi sekä käytännön harjoitteita maastossa ja paikan päällä fyysisesti tapahtuvaa luokahuonekoulutusta. Verkkokoulutuksilla on oma kannattajakuntansa, joka on kooltaan noin kolmannes vastaajista.

Kuva 18. Vastaajien kokemus itseään parhaiten tukevasta koulutusmuodosta.

### Minkälainen koulutus olisi parhaiten oppimistasi tukevaa?

*Aseta vaihtoehdot järjestykseen. Järjestys: 1=sopivin...4=vähiten sopiva*

Vastaajien määrä: 318



Luokkahuonekoulutuksiin liittyen kysyttiin vielä vastaajien näkemyksiä sopivasta luokkakoosta oppimisen kannalta. Puolet (51 %) vastaajista piti alle 10 hengen pienryhmiä sopivimpana, 45 % oli seuraavaksi pienemmän, eli 11–20 henkilön ryhmäkoon kannalla. Vain 4 %:n mielestä 21–30 henkilöä olisi oppimisen kannalta sopiva määrä. Kuljettajien näkemys näyttäisi siis olevan selkeä: ryhmäkokojen tulisi olla maltillisia, jopa pieniä.

## 6.4 Koulutusteemat ja -aiheet

Tässä alaluvussa on kerrottu koulutusteemojen ja niiden mukaisten aiheiden tuloksista. Tulokset on esitetty yleisellä tasolla ilman numerotietoja.

Vastaajat asettivat koulutusteemat seuraavaan järjestykseen kiinnostavuuden mukaan (kiinnostavin ensin):

1. Hyvinvointi, terveys ja turvallisuus

2. Tekniikka, digitaidot ja taloudellinen ajotapa
3. Asiakaspalvelu
4. Lainsäädäntö ja tilaajan vaatimukset

Yllä esitetty järjestys perustuu vaihtoehtojen saamiin keskiarvoihin. Jos tarkastellaan vaihtoehtojen saamia 1. ja 2. sijoja (teemat pyydettiin järjestämään kiinnostavimmasta alkaen), säilyy järjestys samana. Yhteenvedona voidaan todeta muiden vaihtoehtojen olleen melko tasaisia, mutta viimeinen ”lainsäädäntö ja tilaajan vaatimukset”-teema oli selkeästi vähiten kiinnostava sekä keskiarvon että annettujen sijoitusten perusteella.

Yksittäisistä koulutusaiheista mielenkiintoa herättivät eniten seuraavat:

- Paikallistuntemus omalla liikennöintialueella
- Erityisryhmien huomiointi linja-autoissa (esim. näkövammaiset, pyörätuolipotilaat)
- Toiminta onnettomuustilanteissa
- Työturvallisuus
- Tieliikennelaki 2020 (liikennesäännöt ja -merkit)
- Ammattiliikenteen lainsäädäntö ja asetukset henkilökuljetusten näkökulmasta (lain asettamat vaatimukset)
- Linja-auton hallinta haastavissa olosuhteissa (teoriaosuus+rataharjoittelu)
- Sähkölinja-auto ja sen erityispiirteet

Yllä oleva listaus sisältää kaksi korkeinta vastausten keskiarvoa saanutta aihetta jokaisesta teemasta. Huomionarvoista on se, että vaihtoehdot annettiin arvoitettavaksi otsikkotasolla, eli niitä ei tarkennettu mitenkään. Näin ollen esimerkiksi aihe ”työturvallisuus” on monitulkintainen ja sen sisällön määritelmä on subjektiivinen ja melko laaja.

Avoimissa vastauksissa painottuivat edellä mainittujen lisäksi erityisesti toiveet ensiapukoulutuksesta. Myös ajoneuvotekniikkaan sekä käytössä olevan kaluston tuntemukseen toivottiin erilaisia oppeja. Kuljettajan psyykinen ja fyysinen hyvinvointi, eli stressinhallinta, ravinto, uni ja liikunta olivat monesti nostettuja aiheita hyvinvointiin liittyen.

Pääsääntöisesti koulutusaiheet aiheuttivat vastaajissa positiivisia reaktioita, mutta asiakaspalvelukoulutusta kyseenalaistettiin jossain määrin. Osa vastaajista koki, että nykyisessä kaupunkiliikenteessä ei ole aikaa eikä mahdollisuutta palvella asiakkaita niin kuin ennen, ja näin ollen myös keskittyminen asiakaspalvelun kouluttamiseen on turhaa.

Lisäksi kyseenalaistettiin se, onko asiakaspalvelulla todella merkitystä asiakkaan linjan valintaan tai linja-auton käyttöön ylipäänsä.

## 6.5 Havaitut haasteet ja kehityskohteet

Kyselyn aikana erilaisia vastaamisen haasteita ilmeni melko vähän. Ainoa, mutta sitäkin useammin toistuva haaste oli järjestyskysymysten toimintamekanismiin liittyvä ohjeistus. Webropolissa järjestyskysymyksessä tulee valita haluttu numero pudotusvalikosta. Jos valittua numeroa on jo käytetty aikaisemmassa saman kysymyksen vaihtoehdossa, aiemmin valittu nollautuu aloitustilaansa. Samaa numeroa ei siis voi laittaa yhtä useammalle vaihtoehdolle. Asia nousi esiin jo testausvaiheessa, jolloin kysymyksen tekstimuotoa pyrittiin selkiyttämään, mutta ongelman laajuutta ei ymmärretty tässä vaiheessa. Ohjetekstiä muokattiin vielä kesken kyselynkin, kun usealta vastaajalta saatu palaute sekä sähköpostitse että kasvokkain indikoi, että kysymyksen asettelu ei edelleenkään ole kaikille looginen. Esimerkki järjestyskysymyksestä lopullisessa muodossaan kuvassa 19. Jos kuvan esimerkissä vastaaja valitsee vaihtoehdon 1 tai 2, vastaavasti ylempi vaihtoehto tyhjenee tilaan ”Valitse”. Tämä yhdistettynä siihen, että kyseessä oli pakollinen kysymys, oli monelle vastaajalle turhauttavaa. Kun vastauslogiikka ei auennut, ei päässyt kyselyssä eteenpäin. Oletettavasti tämä yksittäinen asia sai monen vastaajan jättämään kyselyn kesken.

Kuva 19. Kuvankaappaus Webropolista kyselytutkimuksen järjestyskysymyksestä.

**Minkälaisia opiskelun toteutusmuotoja toivoisit koulutuksissa käytettävän? \***

Aseta vaihtoehdot **järjestykseen**.  
Järjestys: 1=mieluisin...3=vähiten mieluinen

Ajoharjoittelu	2
Muut käytännön harjoitukset	1
Teorialuennot ja -videot	Valitse

Valitse

1

2

3

**Minkälainen koulutus on mielestäsi sopivinta opiskelusi tueksi? \***

Aseta vaihtoehdot **järjestykseen**.  
Järjestys: 1=sopivin...4=vähiten sopiva

Edellä mainittu ongelma olisi helpoin korjata muokkaamalla Webropolin käyttöliittymää intuitiivisempaa suuntaan, vastaukset voisi antaa esimerkiksi raahaamalla vaihtoehdot sisältävät laatikot oikeaan järjestykseen. Tämän kyselyn osalta ongelman laajuus olisi mahdollisesti voitu huomata toisella laajemmalla testauskierroksella ennen varsinaista kyselyn aloittamista. Myös toisen kysymystyyppin vaihtaminen järjestyskysymyksen tilalle olisi voinut tulla kyseeseen. Asiasta olisi myös voinut laittaa maininnan muistutussähköposteihin, mikä olisi tavoittanut ne henkilöt, joilla kysely oli jäänyt kesken.

Kirjoittaja ei ole aiemmin toteuttanut laajempaa kyselytutkimusta, joten prosessin aikana nousi esiin monia kehityskohteita, jotka olisivat tehneet opinnäytetyöstä sekä tutkimuksesta korkeatasoisemman. Yksi kehityskohde oli avointen kysymysten tekstikentät kyselyssä. Kenttiä oli kyselyssä yhteensä kuusi kappaletta: yksi teemaosiossa, neljä koulutusaiheosiossa (jokaisen teeman alla yksi), sekä yksi vielä kyselyn lopussa omana osionaan. Aineiston analysointivaiheessa todettiin, että samaan lopputulokseen olisi luultavasti päästy yhdelläkin vapaan sanan kentällä, sillä vastaukset eivät pääsääntöisesti jakautuneet aiheittain, vaan suurin osa vastauksista annettiin jo ensimmäiseen mahdolliseen tekstikenttään teemaosiossa, riippumatta siitä liittyivätkö ne teemoihin vai johonkin muuhun. Myös koulutusaiheosiossa ensimmäisen teeman eli asiakaspalvelun alle annettiin suuri määrä erilaisia vastauksia, eikä eri aiheita lajiteltu teemoittain. Osittain tämä oli myös kyselyn ohjeistuksen vajavaisuutta; vastaajille ei vapaiden tekstikenttien kohdalla kerrottu tarpeeksi selkeästi, mitä kyseiseen kenttään odotetaan vastattavan ja minkälaisia kenttiä on vielä tulossa. Joka tapauksessa jälkikäteen voi todeta, että sopiva avointen tekstikenttien määrä kyselyssä olisi ollut 2–3 kappaletta.

Toinen kehityskohde oli kyselyn pituus. Alkuperäinen tavoite lyhyestä, 5–10 minuutin kyselystä ei toteutunut. Kyselyä olisi voinut tiivistää ainakin hieman karsimalla valmiita arvosteltavia vaihtoehtoja koulutusaiheosiossa. Alkuperäinen ajatus oli se, että vastaajan on helpompi arvioida valmiita vaihtoehtoja, kuin itse niitä kirjoittaa. Samoin strukturoitu aineisto olisi helpompi analysoida ja tulkita kuin strukturoimaton. Kuitenkin vaihtoehtoja kaikkiaan neljän eri teeman alle tuli 28 kappaletta. Kaiken kaikkiaan kyselyn pituus oli seitsemän sivua (sisältäen johdannon ja kiitossivun), mikä on luultavasti myös osaltaan karkottanut vastaajia.

## 6.6 Luotettavuustarkastelu

Tutkimuksen reliabiliteetti eli tulosten pysyvyys on vaikea todentaa ilman uusintamittausta (Kananen, 2010, s. 129). Sille ei ole sinänsä tarvettakaan, sillä kysely kokonaisuutena on toteutukseltaan kertaluontoinen, joskin taustoittavat kysymykset erityisesti asenteisiin liittyen voidaan seurantatarkoituksissa toistaa tilaajan myöhemmissä kyselyissä.

Oletettavasti toistettaessa tämän työn tutkimustulokset ovat samankaltaiset, joskin tulosten stabiliteetti ajan saatossa lienee vain keskitasoa, onhan tulosten avulla tarkoitus tehdä muutoksia tilaajan nykyiseen koulutuskäytäntöön, ja siten aiheuttaa positiivinen muutos ainakin kuljettajien asenteisiin koulutuksia kohtaan.

Tutkimuksen reliabiliteetin lisäämiseksi kyselytutkimuksen kysymyksien vastausvaihtoehtojen keskinäistä järjestystä muutettiin Webropolin automaation avulla, eli vaihtoehtojen järjestys oli erilainen eri vastaajilla. Suurempia rakenteellisia muutoksia (esimerkiksi kysymysten järjestyksen vaihtelua) ei tehty.

Sisäinen validiteetti jää tutkimuksen osalta osin arvioimatta, sillä varsinaisia syy-seuraussuhteita ei kyselyn avulla etsitty. Kuitenkin esitetyt väitteet on kirjoittajan mielestä pystytty todentamaan ja tehdyt ratkaisut ovat perusteltuja, näiltä osin sisäinen validiteetti on hyvällä tasolla.

Ulkoinen validiteetti on kokonaistutkimuksella lähtökohtaisesti hyvä, sillä tutkimuksessa oli mukana koko populaatio eikä pienempi otos (Kananen, 2010, s. 129). Vastaajien kato oli kyselytutkimuksessa kuitenkin suuri, sillä lähes 76 % populaatiosta ei vastannut kyselyyn. Validiteetin hyvää tasoa tukee kuitenkin se, kuten edellisessä luvussa kerrottiin, että vastaajien jakauma noudatteli tilaajaorganisaation kuljettajajakaumaa eri varikoilla. Myös äidinkielen jakaumat vastasivat kyselyn vastaajien ja todellisen tilanteen osalta toisiaan siltä osin, että suurimmat vastaajaryhmät olivat samoja. Kuitenkin jälkimmäisessä tapauksessa prosenttiosuudet poikkesivat todellisesta tilanteesta yli kymmenellä prosenttiyksiköllä. Edellä mainitut seikat ja tutkimuksen käyttötarkoitus huomioiden ulkoinen validiteetti on hyvällä tasolla.

## 7 Johtopäätökset ja jatkotoimenpiteet

Kyselytutkimuksen tuloksista voidaan yleisellä tasolla päätellä vääräksi se oletamus, että kuljettajat pitäisivät ammattipätevyyskoulutuksia turhina. Suhtautuminen koulutuksia kohtaan on pikemminkin positiivista tai vähintäänkin neutraalia. Pieniä eroja ikäryhmien ja kokemusvuosien välillä on, myös kielitausta näyttäisi hieman vaikuttavan koulutuksen kiinnostavuuteen, tosin syy-seuraussuhteita näille havainnolle ei voida tämän tutkimusaineiston perusteella esittää. Tutkimuskysymykseen ”Mikä on tilaajan linja-autonkuljettajien asenne yleisesti ammattipätevyyskoulutuksia kohtaan?” voidaan todeta saadun vastauksen. Tilaajan linja-autonkuljettajat pitävät koulutuksia tärkeinä, kunhan ne ovat aiheiltaan heidän työhönsä liittyviä, eivätkä esimerkiksi kuorma-autonkuljettajille suunnattuja.

Toisen tutkimuskysymyksen (”Minkälaista ammattipätevyyden jatkokoulutusta tilaajan linja-autonkuljettajat toivovat?”) osalta löydettiin myös vastauksia, joista kaikkia ei yksityiskohtaisesti voida tässä esittää. Kuitenkin se voidaan todeta, että kuljettajat näyttäisivät toivovan fyysistä käytännön koulutusta maastossa sekä luokahuoneessa, mieluiten alle 20 hengen opetusryhmissä. Toivotuimmat koulutusaiheet liittyvät suoraan kuljettajien työhön, eli ovat siltä osin EU:n direktiivin mukaisia. Avointen tekstivastausten kautta välittyy kuva, jossa kuljettajat haluavat parantaa ammattitaitoaan ja kehittää ammattipätevyyden jatkokoulutuksia niin, että ne tukevat niin itse työntekoa kuin siinä pidempään jaksamistaakin.

Lopulliset kyselytutkimuksen tulokset ja havainnot raportoidaan tilaajalle erillisessä tilaisuudessa kesäkuussa 2025. Tilaaja tulee käyttämään raporttia hyödykseen uusien koulutuskokonaisuuksien kehittelyssä. Kehittäminen on tarkoitus aloittaa viipymättä.

## 8 Pohdinta

Tutkimusta voi pitää olosuhteisiin nähden onnistuneena. Liikkuvaa ja kiireistä työtä tekevät linja-autonkuljettajat vastasivat vapaaehtoiseen kyselyyn lopulta hyvin, alkuperäinen vastausprosenttitarvoite (50 %) oli jälkikäteen ajateltuna ylimitoitettu. 318 vastaajaa antaa kohtuullisen kattavan ja laajan otannan kuljettajien mielipiteisiin ja ajatuksiin. Lisäksi voidaan todeta saadun otoksen olleen kansallisella tasolla jopa suuri, sillä varsinkaan linja-autonkuljettajia ei aihetta sivuavissa aiemmissä tutkimuksissa ollut tavoitettu näin runsaslukuisesti.

Edellä mainitun lisäksi, kyselyn avoimissa vastauksissa annettiin useaan kertaan positiivista palautetta kyselyn järjestämisestä tärkeästä aiheesta. Voidaan siis ajatella kyselyn olleen myös kuljettajien mielestä toivottu ja tärkeä osa ammattipätevyiden koulutusten kehittämistä. Tämä antaa myös viitteitä siitä, että kuljettajat pohjimmiltaan arvostavat koulutuksia.

Myös yleisen edun kannalta tutkimuksen voidaan todeta olleen hyödyllinen. Vaikka kaikkia tuloksia ei julkaistakaan, saatiin kyselyn avulla uutta tietoa linja-autonkuljettajien ajatuksista ja toiveista ammattipätevyiden jatkokoulutukseen liittyen sekä yleisestä asenteesta pätevyyskoulutuksia kohtaan. Näitä tietoja voidaan hyödyntää myös muissa yrityksissä sellaisenaan, tai käyttää omien tutkimusten pohjana.

Tutkimuksen tulokset olivat kuljettajien asenteiden osalta hieman ristiriidassa aiempien tutkimusten suhteen. Toisaalta sekä Lehtosen opinnäytetyössä (2019, s. 29) että Traficomien Kuorma- ja linja-autojen ammattikuljettajien saatavuustutkimuksessa (2024, s. 49) vastaajamäärät ovat olleet pienempiä kuin tässä kyselyssä. Myös kysymystenasettelussa on ollut eroja: Traficomien tapauksessa kysyttiin erikseen perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutusten hyödyllisyydestä, Lehtosen työssä keskityttiin ainoastaan jatkokoulutuksiin. Tässä työssä taas kysyttiin koulutuksista yhtenä kokonaisuutena. Ensiapukoulutus oli Lehtosen työn mukaan (2019, s. 27) kuljettajille erittäin tärkeä ja kiinnostava koulutus, ja se nousi esiin myös tämän tutkimuksen tuloksissa, erityisesti avointen kysymysten joukossa.

Vaikka tutkimus kokonaisuutena oli kertaluonteinen, nousi sen aikana esille joitakin jatkotutkimusaiheita, joita tulevaisuudessa voitaisiin harkita tekevän. Alkuperäinen ajatus haastatella tilaajan toimihenkilöitä ja siten kartoittaa myös yrityksen johdon tahtotilaa koulutusten suhteen voisi olla yksi toteutuskelpoisimmista. Myös kuljettajien lähiesihenkilöitä sekä muita yrityksen sisäisiä sidosryhmiä kuten korjaamon edustajia voisi haastatella tai lähestyä heille suunnatulla kyselyllä. Näin voitaisiin kerätä arvokasta tietoa siitä, mitä kuljettajien tulisi näiden ryhmien näkökulmasta hallita. Esimerkkinä korjaamohenkilökunta voisi kertoa, kuinka kalustoa tulisi käsitellä, jotta se kestäisi mahdollisimman hyvin kovaakin jatkuvaa kulutusta. Tätä kautta kalustokoulutusta voitaisiin kehittää oikeaan suuntaan.

Myös tämän kyselyn yksittäisiä kysymyksiä voidaan käyttää seurantatarkoituksessa tilaajan seuraavissa kyselyissä. Näin voidaan esimerkiksi seurata asenteiden kehitystä koulutuksia kohtaan.

Yleisellä tasolla mahdolliset jatkotutkimukset voisivat osaltaan edistää YK:n kestävän kehityksen periaatteita, mm. ihmisarvoisen työn ja kestävän talouskasvun sekä hyvän koulutuksen osalta. Ensin mainitun alatavoitteisiin kuuluu mm. ”Saavuttaa korkeampi taloudellisen tuottavuuden taso monipuolistamisen, teknologian uudistamisen ja innovaatioiden avulla, esimerkiksi panostamalla lisäarvoa luoviin ja työvoimavaltaisiin aloihin” (Suomen YK-liitto, n.d.-b). Jälkimmäisen tavoitteen osalta alatavoitteissa on mainittu mm. ”Lisätä vuoteen 2030 mennessä merkittävästi niiden nuorten ja aikuisten määrää, joilla on työllistymiseen, säällisiin työpaikkoihin ja yrittäjyyteen tarvittavat taidot, kuten tekninen ja ammatillinen osaaminen” (Suomen YK-liitto, n.d.-a).

Suurimmat hyödyt jatkotutkimuksilla saavutettaneen koulutusten yleisessä uskottavuudessa sekä liikenneturvallisuudessa. Kun luodaan koulutuksia todelliseen tarpeeseen, voidaan ehkäistä monia ongelmia, joita kuljettajat työssään kohtaavat. Esimerkiksi tieliikennelaki on viimeksi muuttunut vuonna 2020, mutta sen tuomat muutokset liikenteenohjaukseen ja yleisiin periaatteisiin eivät ole olleet koulutusten aiheina, vaan erään vastaajan sanoja lainaten: ”Liikennesääntöjen ja liikennemerkkien tuntemus on jäänyt tällä alalla täysin oman aktiivisuuden varaan.” Koulutusten tarkemmalla kohdentamisella päästään myös osaltaan lähemmäksi valtioneuvoston liikennestrategisen periaatepäätöksen mukaista nollavisiota, eli tavoitetilaa, jossa missään liikennemuodossa kukaan ei vuoteen 2050 mennessä kuole tai loukkaannu vakavasti (Rekola ym., 2022, s. 3). Yksi vision strategisista linjauksista on lisätä eri toimijoiden liikenneosaamista (Rekola ym., 2022, s. 23). Tämä koskee luonnollisesti myös ammattikuljettajia.

Kuljettajien asenteita ja ammattipätevyyden perus- sekä jatkokoulutusten sisältöjä ja motivoivuutta olisi siis perusteltua tutkia laajemmin vähintään kansallisesti. Tätä kautta myös lainsäädännön kehittäminen tulisi ajankohtaiseksi, kun löydettäisiin mahdollisesti uusia tapoja kouluttaa, sekä keskittyä niihin aiheisiin, jotka kuljettajat kokevat tärkeiksi. Esimerkiksi linja-autonkuljettajille räätälöityjä jatkokoulutuksia voitaisiin kehittää kyselytutkimusten perusteella ilman, että ne olisivat yritysten sisäisiä. Tämän kaltainen tutkimus vaatisi neutraalin tutkijan, joka ei ole minkään kuljetusyrityksen palkkalistoilla, jolloin myös tutkimukseen suhtauduttaisiin luultavasti neutraalimmin, ja ennen kaikkea tulokset olisivat kokonaisuudessaan vapaasti kaikkien alan toimijoiden käytössä.

## Lähteet

ALT & AKT. (2025a). *Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välinen KUORMA-AUTOALAN TYÖEHTOSOPIMUS 26.2.2025 – 31.1.2028.*

[https://www.akt.fi/site/assets/files/18066/kuorma-autoalan\\_tyoehdosopimus\\_2025-2028.pdf](https://www.akt.fi/site/assets/files/18066/kuorma-autoalan_tyoehdosopimus_2025-2028.pdf)

ALT & AKT. (2025b). *Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välinen LINJA-AUTOHENKILÖKUNNAN TYÖEHTOSOPIMUS 26.2.2025 – 31.1.2028.*

[https://www.akt.fi/site/assets/files/18071/linja-autohenkilokunnan\\_tyoehdosopimus\\_2025-2028-1.pdf](https://www.akt.fi/site/assets/files/18071/linja-autohenkilokunnan_tyoehdosopimus_2025-2028-1.pdf)

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011 matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta.

<http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj/fin>

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojasetus). <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj/fin>

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2561 maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen tiettyjen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta (kodifikaatio). <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2561/oj/fin>

Kananen, J. (2010). *Opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas*. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kananen, J. (2011). *Kvantti: Kvantitatiivisen opinnäytetyön kirjoittamisen käytännön opas*. Jyväskylän ammattikorkeakoulu.

Kärmeniemi, P., Laitinen, J., Latvala, J., Olkkonen, S., Sainio, M., & Ylä-Outinen, A. (2009).

*Maantieliikenteen ammattikuljettajien työterveyshuolto.*

[https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/132217/Maantieliikenteen\\_ammattikuljettajien\\_tyoterveyshuolto.pdf](https://www.julkari.fi/bitstream/handle/10024/132217/Maantieliikenteen_ammattikuljettajien_tyoterveyshuolto.pdf)

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 273/2007.

<https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2007/273>

Laki liikenteen palveluista 320/2017. <https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/2017/320>

- Lehtonen, K. (2019). *Suomessa tieliikenteessä liikennöivien kuljettajien ammattipätevyuden ylläpito ja kehittäminen* [opinnäytetyö, Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulu].  
<https://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2019112021658>
- Oikeus- ja kulttuuriministeriö. (2021). *Kuorma- ja linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen järjestämislupa ja toimintaohjeet*.  
[https://okm.fi/documents/1410845/4171155/Kuorma-%20ja%20linja-autonkuljettajan%20perustason%20ammattip%C3%A4tevyyskoulutuksen%20j%C3%A4rjest%C3%A4mislupa%20ja%20toimintaohjeet%20VN\\_8022\\_2021.pdf/bbdcb2d7-0d13-a0f3-41f1-7b052c73a62e/Kuorma-%20ja%20linja-autonkuljettajan%20perustason%20ammattip%C3%A4tevyyskoulutuksen%20j%C3%A4rjest%C3%A4mislupa%20ja%20toimintaohjeet%20VN\\_8022\\_2021.pdf](https://okm.fi/documents/1410845/4171155/Kuorma-%20ja%20linja-autonkuljettajan%20perustason%20ammattip%C3%A4tevyyskoulutuksen%20j%C3%A4rjest%C3%A4mislupa%20ja%20toimintaohjeet%20VN_8022_2021.pdf/bbdcb2d7-0d13-a0f3-41f1-7b052c73a62e/Kuorma-%20ja%20linja-autonkuljettajan%20perustason%20ammattip%C3%A4tevyyskoulutuksen%20j%C3%A4rjest%C3%A4mislupa%20ja%20toimintaohjeet%20VN_8022_2021.pdf)
- Rekola, M., Kolinen, L., Asikainen, E., Hellste, L., Immonen, E., Starck, M., Ahokas, M., Suomento, J., Johansson, S. (2022). *Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. (Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3)*. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4>
- Salanne, I., Tikkanen, M., Tuominen, J., & Kiiskilä, K. (2024). *Kuorma- ja linja-autojen ammattikuljettajien saatavuustutkimus (Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 3/2024)*.  
<https://traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Kuorma-%20ja%20linja-autojen%20ammattikuljettajien%20saatavuustutkimus.pdf>
- Suomen YK-liitto. (n.d.-a). *Hyvä koulutus*. <https://www.ykliitto.fi/hyva-koulutus>
- Suomen YK-liitto. (n.d.-b). *Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua*. <https://www.ykliitto.fi/ihmisarvoista-tyota-ja-taloukasvua>
- Tietoarkisto. (2021a). *Aineistotyyppit*. Haettu 10.4.2025 osoitteesta  
<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/aineistotyyppit/aineistotyyppit/>
- Tietoarkisto. (2021b). *Kyselylomakkeen laatiminen*. Haettu 10.4.2025 osoitteesta  
<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/kyselylomake/laatiminen/>
- Tietoarkisto. (2021c). *Otos ja otantamenetelmät*. Haettu 10.4.2025 osoitteesta  
<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/otos/otantamenetelmat/>

Tietoarkisto. (2021d). *Tutkimusasetelma*. Haettu 10.4.2025 osoitteesta

<https://www.fsd.tuni.fi/fi/palvelut/menetelmaopetus/kvanti/tutkimus/asetelma/>

Tilastokeskus. (n.d.). *Kokonaistutkimus*. <https://stat.fi/meta/kas/kokonaistutkimu.html>

Traficom. (2024a). *Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyysden ylläpitämiseksi vaadittava koulutus*. Haettu 21.4.2025 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajien-ammattipatevyyden-yllapitamiseksi>

Traficom. (2024b). *Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskouluttajille*. Haettu 8.4.2025 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-autonkuljettajien-ammattipatevyyskouluttajille>

Traficom. (2024c). *Säädökset ja määräykset*. Haettu 8.4.2025 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/saadokset>

Traficom. (2025a). *Koulutuskeskuksen hyväksyminen—Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutus*. Haettu 8.4.2025 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-autonkuljettajien-ammattipatevyyskoulutus/koulutuskeskuksen>

Traficom. (2025b). *Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys*. Haettu 8.4.2025 osoitteesta <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/ammattikuljettajille/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajan-ammattipatevyys>

Traficom. (2025c). *Rajoituksia ajo-oikeudessa—Ajokorttiin merkityt erityisehdot*. Traficom. Haettu 1.5.2025 osoitteesta <https://traficom.fi/fi/liikenne/autoilijat/ajokortit/rajoituksia-ajo-oikeudessa-ajokorttiin-merkityt-erityisehdot>

Traficom. (2025d). *Tilastotietokanta. Voimassaolevat ajokortit koontiluokittain vuosina 2014–2025*. Haettu 30.4.2025 osoitteesta [https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi\\_Ajokortit/010\\_ajok\\_tau\\_101.px/](https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Ajokortit/010_ajok_tau_101.px/)

Valli. (2018). Aineistonkeruu kyselylomakkeella. Teoksessa R. Valli (toim.), *Ikkunoita tutkimusmetodeihin* 1 (ss. 92–116). PS-kustannus.

Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 434/2018. <https://finlex.fi/fi/lainsaadanto/2018/434>

Vastamäki & Valli. (2018). Tutkimusasetelman ja mittareiden valinta kyselylomaketutkimuksessa.

Teoksessa R. Valli (toim.), *Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1* (ss. 129–141). PS-kustannus.

Yritys X. (2024). *Vuosikertomus* [anonymisoitu]. Yrityksen verkkosivut.

## Liite 1. Kyselytutkimuksen tietosuojailmoitus

# Tietosuojailmoitus: Kyselytutkimus: ”Ammattipätevyyden jatkokoulutusten tarve- ja sisältömäärittely linja-autoyrityksessä”

## Henkilötietojen käsittelyn tarkoitus

Tämän tietosuojailmoituksen tarkoituksena on antaa EU:n yleisen tietosuoja-asetuksen edellyttämät tiedot Paul Huttusen opinnäytetyön tutkimuksessa käsiteltävistä henkilötiedoista, mistä henkilötiedot ovat peräisin ja miten niitä käytetään tutkimuksessa.

Opinnäytetyön tutkimuksen aiheena on yrityksen omien ammattipätevyyden jatkokoulutusten tarve- ja sisältömäärittely linja-autoyrityksessä. Tutkimuksessa selvitetään tilaajayrityksen (Yritys X) henkilöstön toiveita ja näkemyksiä siitä, mitkä teemat ja aiheet olisivat hyödyllisiä, motivoivia sekä tarpeellisia tulevaisuudessa järjestettävissä yrityksen sisäisissä ammattipätevyyden jatkokoulutuksissa. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään em. koulutusten kehittämisessä.

Tutkimuksessa kerätään kyselyaineisto verkkokyselyn avulla. Tutkimusaineisto tuhoetaan yksi vuosi opinnäytetyön julkaisun jälkeen. Opinnäytetyötä ohjaavat Sonja Heikkilä (HAMK) ja NN (Yritys X).

Suoria henkilötietoja kerätään vapaaehtoisen tuotepaketin arvontaan osallistumista varten. Näitä suoria tunnisteita ei yhdistetä kyselytutkimuksen vastauksiin.

Tutkimuksen kesto: 17.03.2025-06.04.2025

Kyseessä on kertatutkimus.

## Yhteyshenkilö rekisteriä koskevissa asioissa

Paul Huttunen

## Käsittelyn oikeusperuste

Henkilötietojen käsittely perustuu suostumukseen.

## Henkilötietosisältö ja säilytysajat

Tutkimuksessa kerätään seuraavat epäsuorat tunnisteet kyselylomakkeella:

- Vastaajan asemapaikka
- Vastaajan työskentelyaika yrityksessä
- Vastaajan työskentelyaika ammattikuljettajana
- Äidinkieli asteikolla suomi/muu

Lisäksi kyselyyn osallistuja voi halutessaan vastaamisen jälkeen osallistua tuotepaketin arvontaan.

Arvontaa varten kerätään seuraavat suorat tunnisteet:

- Henkilöstönumero
- Työsähköpostiosoite

Tutkimuksessa ei lähtökohtaisesti kerätä arkaluonteisia henkilötietoja. Tutkimuksessa ei kerätä suoria eikä vahvoja epäsuoria yksittäisiä henkilötietoja, eikä niitä yhdistetä muihin tietoihin muista lähteistä. Kysely sisältää kuitenkin avoimia vastauskenttiä, joihin vastaajan on mahdollista lisätä tietoja, joiden

kautta henkilöt saattavat olla tunnistettavissa. Nämä tiedot anonymisoidaan ennen kyselyn analysointivaihetta.

Opinnäytetyön tekijä säilyttää tutkimusaineiston vuoden ajan opinnäytetyön julkaisupäivästä, jotta opinnäytetyön tulokset voidaan tarvittaessa varmistaa, ja hävittää tämän jälkeen aineiston.

Arvontaa varten luovutetut henkilötiedot tuhoetaan välittömästi tuotepaketin arvonnän jälkeen, eikä niitä voida missään vaiheessa yhdistää annettuihin kyselyn vastauksiin.

## Rekisteröidyt

Rekisteröityinä ovat:

- Yritys X:n linja-autonkuljettajat

Rekisterin tietolähteet:

- Tämän opinnäytetyön kyselytutkimukseen vastanneet henkilöt.

## Henkilötietojen vastaanottajat

Henkilötietoja ei luovuteta ulkopuolisille tahoille. Ainoastaan tämän opinnäytetyön tekijällä on pääsy niihin.

Kyselytutkimuksen aineiston keräämisessä käytettävä palvelu on Webropol. Arvontaa varten tarvittavat tiedot kerätään Microsoft Forms-palvelun avulla.

## Rekisterin suojauksen periaatteet

### A Manuaalinen aineisto

Tämän opinnäytetyön puitteissa ei lähtökohtaisesti synny manuaalista aineistoa.

### B Sähköinen aineisto

Kyselytutkimuksen tiedot tallennetaan Webropol-tietojärjestelmään, johon tämän opinnäytetyön tekijällä on henkilökohtaiset käyttäjätunnukset. Järjestelmän tietoihin pääsevät ja niitä käyttävät vain ne rekisterinpitäjät/henkilöt, joilla työnsä puolesta on niihin oikeus. Kerätty aineisto anonymisoidaan ennen analysointia. Avointen kysymysten mahdolliset tutkittaviin viittaavat suorat ja vahvat epäsuorat henkilötiedot poistetaan.

Tietojen lainmukainen käsittely varmistetaan tietojen luokittelulla ja tietoaineistojen käsittelysääntöjen mukaisella toimintatavalla.

Rekisterinpitäjä  
Paul Huttunen

## Tietosuojavastaava

Paul Huttunen

## Automaattinen päätöksenteko

Rekisterissä ei tehdä automaattista päätöksentekoa.

## Tietojen siirto EU:n tai ETA:n ulkopuolelle

Tietoja ei siirretä EU:n tai ETA:n ulkopuolelle.

## Rekisteröidyn oikeudet

EU:n yleinen tietosuojasetus (2016/679) antaa rekisteröidylle seuraavat oikeudet:

## Oikeus peruuttaa suostumuksen

Rekisteröidyllä on milloin tahansa oikeus peruuttaa suostumuksensa. Suostumuksen peruuttaminen ei vaikuta ennen suostumuksen peruuttamista suoritetun käsittelyn lainmukaisuuteen. (artikla 7)

## Oikeus saada pääsy tietoihinsa

Rekisteröidyllä on oikeus saada rekisterinpitäjältä vahvistus siitä, käsitelläänkö häntä koskevia henkilötietoja. Rekisteröidyllä on oikeus saada pääsy tietoihinsa. Tarkastusoikeudesta voidaan periä maksu tai siitä voidaan kieltäytyä, jos pyynnöt ovat ilmeisen perusteettomia tai kohtuuttomia, erityisesti jos niitä esitetään toistuvasti. (artikla 12 ja artikla 15)

## Oikeus tietojen oikaisemiseen

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia rekisterissä olevan virheellisen tiedon oikaisemista (artikla 16). Korjaamispyyntö tehdään kirjallisesti. Joissain tietojärjestelmissä henkilö pystyy myös itse korjaamaan omat tietonsa.

## Oikeus tietojen poistamiseen

Rekisteröidyllä on oikeus vaatia henkilötietojensa poistamista, jos yksi seuraavista toteutuu (artikla 17):

- Henkilötietoja ei enää tarvita niihin tarkoituksiin, joita varten ne kerättiin tai joita varten niitä muutoin käsiteltiin.
- Rekisteröity peruuttaa suostumuksen, eikä käsittelyyn ole muuta laillista perustetta.
- Rekisteröity vastustaa käsittelyä eikä käsittelyyn ole olemassa perusteltua syytä (artikla 21).
- Henkilötietoja on käsitelty lainvastaisesti.
- Henkilötiedot on poistettava unionin oikeuteen tai jäsenvaltion lainsäädäntöön perustuvan rekisterinpitäjään sovellettavan lakisääteisen velvoitteen noudattamiseksi.

## Oikeus käsittelyn rajoittamiseen

Rekisteröidyllä on oikeus käsittelyn rajoittamiseen, jos yksi seuraavista toteutuu (artikla 18):

- Rekisteröity kiistää henkilötietojen paikkansapitävyyden, jolloin käsittelyä rajoitetaan ajaksi, jonka kuluessa rekisterinpitäjä voi varmistaa niiden paikkansapitävyyden.
- Käsittely on lainvastaista ja rekisteröity vastustaa henkilötietojen poistamista ja vaatii sen sijaan niiden käytön rajoittamista.
- Rekisterinpitäjä ei enää tarvitse kyseisiä henkilötietoja käsittelyn tarkoituksiin, mutta rekisteröity tarvitsee niitä oikeudellisen vaateen laatimiseksi, esittämiseksi tai puolustamiseksi.
- Rekisteröity on vastustanut henkilötietojen käsittelyä artikla 21 kohdan nojalla odottaessa sen todentamista, syrjäyttävätkö rekisterinpitäjän oikeudet perusteet rekisteröidyn perusteet.

## Oikeus siirtää tiedot järjestelmästä toiseen

Rekisteröidyllä on oikeus saada koneluettavassa muodossa häntä koskevat henkilötiedot, jotka hän on rekisterinpitäjälle toimittanut, mikäli käsittely perustuu suostumukseen ja käsittely tapahtuu automaattisesti. (artikla 20)

Pyynnöt näiden oikeuksien käyttämiseen osoitetaan:

Yhteystiedot  
Paul Huttunen

## Oikeus tehdä valitus

Rekisteröidyllä on oikeus tehdä valitus tietosuojavaltuutetun toimistolle. Lisätietoja <https://tietosuoja.fi/>.

## Liite 2. Kyselytutkimuksen aineistonhallintasuunnitelma

### 1 Opinnäytetyön aineiston kuvaus

Opinnäytetyön aineisto koostuu verkossa tehtävän kyselytutkimuksen vastauksista.

Kyselytutkimus toteutetaan Webropol-kyselytyökalulla ja sen kohderyhmänä ovat tilaajan henkilöstön edustajat eli linja-autonkuljettajat. Tutkimus sisältää monivalintakysymyksiä sekä avoimia tekstikenttiä. Analysoitavasta aineistosta saadaan tulostettua erilaisia sähköisiä raportteja, esimerkiksi Excel-taulukoina.

Kyselytutkimuksen jälkeen vastaajan on halutessaan mahdollisuus osallistua arvontaan, jossa kaikkien vastanneiden kesken arvotaan tuotepaketti. Arvonta on vapaaehtoinen eikä sen yhteydessä kerättäviä henkilötietoja voida yhdistää kyselyn vastauksiin. Arvontaa varten tarvittavat henkilötiedot kerätään Microsoft Forms-kyselytyökalulla.

### 2 Aineiston tallennus ja säilytys

Kyselyaineisto säilytetään Webropolin palvelimilla. Aineistoa tallennetaan ja sitä käsitellään myös opinnäytetyön tekijän omalla salasanalla suojatulla tietokoneella. Aineistosta tallennetaan erilliselle fyysiselle tallennusmedialle salanasuojattu varmuuskopio, jota säilytetään erillään analysoitavista tiedostoista. Opinnäytetyön tekijän lisäksi aineistoa käsittelee mahdollisesti myös opinnäytetyön ohjaaja.

### 3 Henkilötietojen ja arkaluonteisten tietojen käsittely

Kyselytutkimuksessa kerätään seuraavat henkilötiedot:

- Vastaajan asemapaikka
- Vastaajan työskentelyaika yrityksessä
- Vastaajan työskentelyaika alalla
- Äidinkieli asteikolla suomi/muu

Edellä mainitut tiedot kerätään tulosten analysointia varten, alueellisten sekä työuran eri vaiheessa olevien henkilöiden näkemuserojen selvittämiseksi.

Kyselyyn osallistuja voi halutessaan vastaamisen jälkeen osallistua tuotepaketin arvontaan. Arvontaa varten kerätään seuraavat henkilötiedot:

- Vastaajan henkilöstönumero
- Työsähköpostiosoite

Henkilötiedot kerätään vain arvontaa varten ja ne tuhotaan heti arvonnän jälkeen. Tietoja ei voida missään vaiheessa yhdistää kyselyn vastauksiin. Tietoja säilytetään Microsoftin (Forms) palvelimilla, ja arvontaa varten ne tuodaan Excel-tiedostona hetkellisesti opinnäytetyön tekijän tietokoneelle.

#### **4 Aineiston omistajuus**

Opinnäytetyön aineiston omistusoikeus on työn tekijällä. Tulosten omistus- ja käyttöoikeus on toimeksiantajalla.

#### **5 Aineiston jatkokäyttö työn valmistumisen jälkeen**

Tutkimusaineistoa ei jatkokäytetä opinnäytetyön valmistumisen jälkeen. Opinnäytetyön tekijä säilyttää aineiston tietoturvalisesti vuoden ajan opinnäytetyön hyväksymispäivästä, jotta opinnäytetyön tulokset voidaan tarvittaessa varmistaa ja hävittää tämän jälkeen aineiston tietoturvalisesti.

**Liite 3. Kyselylomake: Direktiivikartoituskysely Yritys X:n linja-autonkuljettajille****Direktiivikoulutuskartoitus****Yritys X:n linja-autonkuljettajille**

Pakolliset kysymykset merkitty tähdellä (\*)

Hei!

Olen Paul Huttunen, linja-autonkuljettaja varikolta X. Opiskelen liikennealan insinööriksi Hämeen ammattikorkeakoulussa. Opintoihini liittyen teen opinnäytetyötä, jossa kartoitetaan linja-autonkuljettajien näkemyksiä ammattipätevyyden jatkokoulutusten (ns. direktiivipäivien) sisältöihin liittyen. Opinnäytetyön tilaajana toimii Yritys X ja se on osa yhtiön omien direktiivikoulutusten käynnistysprojektia. Opinnäytetyötä ohjaa NN.

Opinnäytetyön tarkoituksena on selvittää Yritys X:n linja-autonkuljettajien toiveita, ajatuksia sekä ideoita tulevaisuudessa järjestettävien omien direktiivikoulutusten suhteen. Tutkimuksen tuloksia hyödynnetään em. koulutusten kehittämisessä, joten nyt on hieno tilaisuus saada kuljettajien ääni kuuluviin!

Pyydän sinua osallistumaan tähän kuljettajien kokemuksia ja näkemyksiä kartoittavaan kyselyyn, johon vastaaminen kestää 10-15 minuuttia. Vastata voi 6.4.2025 kello 23:59 saakka.

Opinnäytetyöhön osallistuminen on täysin vapaaehtoista ja voit keskeyttää osallistumisesi milloin vain.

Kyselyyn vastanneiden ja yhteystietonsa luovuttaneiden kesken arvotaan tuotepaketti. Mikäli haluat osallistua arvontaan, älä sulje selainta kyselyyn vastaamisen jälkeen, sinut ohjataan arvontalomakkeelle automaattisesti. Arvontaan osallistuminen on vapaaehtoista, eikä sitä varten luovutettuja yhteystietoja voida yhdistää kyselyn vastauksiin.

Aineistoa käsitellään luottamuksellisesti ja hyvän tieteellisen käytännön mukaisesti. Henkilötietojen käsittely kuvataan opinnäytetyön tietosuojailmoituksessa.

Mikäli sinulla on kysyttävää kyselyyn tai opinnäytetyöhön liittyen, vastaan mielelläni.

Vastauksestasi etukäteen kiittäen,

Paul Huttunen

**Haluan osallistua tutkimukseen. Olen tutustunut tietosuojailmoitukseen, ja annan suostumukseni henkilötietojeni käsittelyyn tietosuojailmoituksessa kuvatulla tavalla. Kyselyyn vastaaminen edellyttää yllä mainittujen suostumusten antamista. \***

Kyllä, annan suostumukseni henkilötietojeni käsittelyyn tietosuojailmoituksessa kuvatulla tavalla.

## Asenteet ja oppiminen

Tällä sivulla kartoitetaan vastaajien asenteita sekä oppimistapoja. Tietoja käytetään ainoastaan kyselyn tulosten analysoinnin tukena, eikä niistä ole mahdollista tunnistaa yksittäistä vastaajaa.

### **Yleisellä tasolla, direktiivikoulutukset ovat hyödyllisiä \***

- Olen eri mieltä
- Olen samaa mieltä

**Motivoidun uuden oppimisesta enemmän, kun tiedon lähde on \***

- Tuttu kollega tai muu oman yrityksen työntekijä, jolla on kouluttajan pätevyys ja tietämys aiheesta
- Vieraileva luennoitsija - aiheen asiantuntija, joka kuuluu eri organisaatioon

**Äidinkieleni on \***

suomi

jokin muu

**Koen oppivani parhaiten \***

Valitse 1-2 sopivinta.

- Kuuntelemalla luentoja luokkahuoneessa
  - Katsomalla videomateriaalia omatoimisesti
  - Tekemällä asioita ohjatusti
  - Muuten, kerro omin sanoin
-

**Kumpi on sinulle mielekkäämpi tapa työskennellä? \***

- Ryhmätyöskentely/ryhmässä tehtävät harjoitukset luokassa/verkossa
- Yksin tehtävät harjoitukset luokassa/verkossa

## Minkälaisia opiskelun toteutusmuotoja toivoisit koulutuksissa käytettävän? \*

Aseta vaihtoehdot järjestykseen.

Järjestys: 1=mieluisin...3=vähiten mieluinen

Ajoharjoittelu	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3
Muut käytännön harjoitukset	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3
Teorialuennot ja -videot	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3

**Minkälainen koulutus olisi parhaiten oppimistasi tukevaa? \***Aseta vaihtoehdot **järjestykseen**.

Järjestys: 1=sopivin...4=vähiten sopiva

Luokkahuoneopetus varikolla	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4
Virtuaalinen luokkahuoneopetus verkossa (esim. Teamsin kautta)	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4
Itsenäisesti suoritettava verkko-opetus	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4
Käytännön koulutus maastossa (esim. liukkaan radan harjoitukset, alkusammutusharjoitus)	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4

**Mikä olisi mielestäsi oppimisen kannalta sopiva ryhmäkoko yhdelle koulutuskerralle? \***

Tässä kysymyksessä koulutuksella tarkoitetaan luokkahuonekoulutusta varikolla.

- enintään 10 henkilöä
- 11-20 henkilöä
- 21-30 henkilöä

## Koulutusten teemat

Tällä sivulla käsitellään teemoja, eli suurempia kokonaisuuksia, joiden alle sijoitetaan yksittäisiä koulutuksia.

Yksittäisiä koulutusvaihtoehtoja käsitellään myöhemmin tässä kyselyssä.

### Laita seuraavat teemat/aihealueet järjestykseen kiinnostavuuden mukaan

\*

Järjestys: 1=kiinnostavin teema...4=vähiten kiinnostava teema

Asiakaspalvelu	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3
	<input type="radio"/> 4
Hyvinvointi, terveys & turvallisuus	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3
	<input type="radio"/> 4
Lainsäädäntö & tilaajan vaatimukset	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3
	<input type="radio"/> 4
Tekniikka, digitaidot & taloudellinen ajotapa	<input type="radio"/> 1
	<input type="radio"/> 2
	<input type="radio"/> 3
	<input type="radio"/> 4

**Olisiko yllä mainittujen lisäksi jokin muu laajempi teema, josta voisi järjestää koulutuksia?**

Voit kirjoittaa vapaasti omin sanoin. Jos lisäät usean teeman, erottele ne pilkulla (,).

---

---

---

## Koulutusten aiheet

Tällä sivulla käsitellään yksittäisiä aiheita, jotka on ryhmitelty edellisen sivun teemojen mukaisesti. Huomioi, että yksi seitsemän tunnin koulutusjakso voi sisältää useamman aiheen.

Jokaisen teeman kohdalle voit myös kirjoittaa omia aihe-ehdotuksiasi vapaaseen tekstikenttään. Voit myös tarkentaa valmiiksi annettuja aiheita.

## Asiakaspalvelu

### Kuinka mielenkiintoisiksi koet seuraavat aiheet nimen perusteella? \*

1= ei kiinnosta lainkaan

2= kiinnostaa melko vähän

3= neutraali

4= kiinnostaa melko paljon

5=kiinnostaa erittäin paljon

	1	2	3	4	5
Asiakaspalvelu, peruskurssi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Asiakaspalvelu, syventävä kurssi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linja-autonkuljettajan asiakaspalvelun kieliopinnot (suomi toisena kielenä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajan sosiaaliset taidot työyhteisössä	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Erityisryhmien huomiointi linja-autoissa (esim. näkövammaiset, pyörätuolipotilaat yms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Paikallistuntemus omalla liikennöintialueella	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Oma ehdotus

Tähän voit kirjoittaa omat ehdotuksesi Asiakaspalvelu-teeman mukaisiksi koulutusaiheiksi. Jos lisäät usean ehdotuksen, erottele vaihtoehdot pilkulla (,).

Huomioithan, että koulutuksen tulee aina olla kuljettajan tehtäviin liittyvää koulutusta.

---

---

---

## Hyvinvointi, terveys & turvallisuus

### Kuinka mielenkiintoisiksi koet seuraavat aiheet nimen perusteella? \*

1= ei kiinnosta lainkaan

2= kiinnostaa melko vähän

3= neutraali

4= kiinnostaa melko paljon

5=kiinnostaa erittäin paljon

	1	2	3	4	5
Ensiapu, peruskurssi (7 h/yksi päivä)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ensiapu, laaja kurssi (14 h/kaksi päivää)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Toiminta onnettomuustilanteissa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Matkustajien turvallisuuden edistäminen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fyysinen terveys (ammattikuljettajan ruoka, uni, liikunta yms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työturvallisuus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Vaikeat asiakaskohtaamiset (esim. aggressiiviset, sekavat asiakkaat)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Henkinen terveys (kuormituksen ja stressin hallinta)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Työergonomia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Alkusammutus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sanalliset itsepuolustustaidot (Puhe-Judo)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Oma ehdotus

Tähän voit kirjoittaa omat ehdotuksesi Hyvinvointi, terveys & turvallisuus-teeman mukaisiksi koulutusaiheiksi. Jos lisäät usean ehdotuksen, erottele vaihtoehdot pilkulla (,).

Huomioithan, että koulutuksen tulee aina olla kuljettajan tehtäviin liittyvää koulutusta.

---

---

---

## Lainsäädäntö & tilaajan vaatimukset

### Kuinka mielenkiintoisiksi koet seuraavat aiheet nimen perusteella? \*

1= ei kiinnosta lainkaan

2= kiinnostaa melko vähän

3= neutraali

4= kiinnostaa melko paljon

5=kiinnostaa erittäin paljon

	1	2	3	4	5
Tieliikennelaki 2020 (liikennesäännöt ja -merkit)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Liikenteen eri toimijat ja vastuutahot (Traficom, Fintraffic, LVM, kunnat yms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ammattiliikenteen lainsäädäntö ja asetukset henkilökuljetusten näkökulmasta (lain asettamat vaatimukset)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oman liikennöintialueen myynti- ja palveluohjeet (tilaajan asettamat vaatimukset)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digipiirturin käyttö, ajo- ja lepoajat, työaikalaki	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Oma ehdotus

Tähän voit kirjoittaa omat ehdotuksesi Lainsäädäntö & tilaajan vaatimukset-teeman mukaisiksi koulutusaiheiksi. Jos lisäät usean ehdotuksen, erottele vaihtoehdot pilkulla (,).

Huomioithan, että koulutuksen tulee aina olla kuljettajan tehtäviin liittyvää koulutusta.

---

---

---

## Tekniikka, digitaidot & taloudellinen ajotapa

### Kuinka mielenkiintoisiksi koet seuraavat aiheet nimen perusteella? \*

1= ei kiinnosta lainkaan

2= kiinnostaa melko vähän

3= neutraali

4= kiinnostaa melko paljon

5=kiinnostaa erittäin paljon

	1	2	3	4	5
Turvallinen, energiaviisas ja -tehokas ajotapa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sähkölinja-auto ja sen erityispiirteet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kuljettajan digitaaliset taidot (O365, Android-käyttöjärjestelmä & työpuhelimet yms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linja-auton hallinta haastavissa olosuhteissa (teoriaosuus+rataharjoittelu)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oman varikon kalustokoulutus (ajoneuvot, myyntilaitteet yms.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ajoneuvotekniikka (yleinen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Linja-auton hallinta talviolosuhteissa ja liukkaalla (teoria)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

## Oma ehdotus

Tähän voit kirjoittaa omat ehdotuksesi Tekniikka, digitaidot & taloudellinen ajotapa-teeman mukaisiksi koulutusaiheiksi. Jos lisäät usean ehdotuksen, erottele vaihtoehdot pilkulla (,).

Huomioithan, että koulutuksen tulee aina olla kuljettajan tehtäviin liittyvää koulutusta.

---

---

---

## Vapaa sana

Jäikö jotain sanomatta? Alla olevaan tekstikenttään voit vapaasti kirjoittaa ideoita ja ajatuksia koulutusaiheiksi. Myös muut ajatukset direktiivikoulutukseen liittyen voit jättää tähän.

Ethän kirjoita henkilötietoja tai muita yksilöiviä tietoja kenttään, kiitos. Arkaluontoiset tiedot poistetaan kyselyn analysointivaiheessa, eivätkä ne välity eteenpäin.

---

---

---

---

---

## Taustatiedot

Tällä sivulla kerätään taustatietoa vastaajista. Tietoja käytetään ainoastaan kyselyn analysoinnin tukena, eikä niistä ole mahdollista tunnistaa yksittäistä vastaajaa.

### Valitse tämän hetkinen asemapaikkasi/varikkopaikkakuntasi \*

- A
- B
- C
- X
- Y
- Z

**Montako vuotta olet työskennellyt linja-autonkuljettajana Yritys X:n palveluksessa? \***

- alle neljä vuotta
- 4-8 vuotta
- 8-12 vuotta
- 12-16 vuotta
- 16-20 vuotta
- yli 20 vuotta

**Montako vuotta olet työskennellyt ammattikuljettajana yhteensä? \***

Yhteenlasketut työskentelyvuodet sekä henkilö- että tavaraliikenteessä (linja-auto/taksi/kuorma-auto/yhdistelmäajoneuvo yms.)

- alle neljä vuotta
- 4-8 vuotta
- 8-12 vuotta
- 12-16 vuotta
- 16-20 vuotta
- yli 20 vuotta