

Kari Lehtonen

SUOMESSA TIELIIKENTEESSÄ LII- KENNÖIVIEN KULJETTAJIEN AMMAT- TIPÄTEVYYDEN YLLÄPITO JA KEHIT- TÄMINEN

Opinnäytetyö
Logistiikka

2019



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkinto	Aika
Kari Lehtonen	Insinööri AMK	Syyskuu 2019
Opinnäytetyön nimi Suomessa tieliikenteessä liikennöivien kuljettajien ammattipätevyyden ylläpito ja kehittäminen		
Toimeksiantaja Ohjaaja		
Lehtori Raimo Päivärinta		
Tiivistelmä <p>Ennen 1.9.2008 henkilöliikenteessä ja 1.9.2009 tavaraliikenteessä olleet, ammattikuljettajat ovat voineet harjoittaa autonkuljettajan ammattia siinä ajokorttiluokassa joka ajokortissa lukee. Kyseisten päivämäärien jälkeen, jotta voi pysyä kuljettajan ammatissa, pitää käydä ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä. Henkilön, joka haluaa tulla ammattikuljettajaksi, pitää hankkia kuljettajan ammattipätevyys koulutuksen avulla. Tarkoitukseni onkin kertoa kuljettajien mielipiteitä ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivistä ja niiden tarpeellisuudesta, sekä löytää kehitysehdotuksia.</p> <p>Tutkimus toteutettiin sekä laadullisena että määrällisenä tutkimuksena. Tutkimusmenetelmänä käytettiin survey-tutkimusmenetelmää. Tutkimuksessa saatiin hyvin apua Rahtarit ry:ltä, joka jakoi kyselylinkkiä Facebook-sivustollaan ja jäsenlehdessä. Haastattelut tehtiin Koulutuskeskus Salpauksessa logistiikka-alan opettajille ja työelämän edustajalle. Viitekehystenä tutkimuksessa oli asetukset kuljettajien ammattipätevyydestä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom toimii valvovana viranomaisena kuljettajakoulutuksessa ja- jatkokoulutuksessa. Opetushallitukselta tulee opetussuunnitelmat ja tutkintojen perusteet. Opetushallitus hallinnoi ammattioppilaitoksia ja niiden koulutusohjelmia. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valvoo myös koulutuslaitoksia ja kouluttajia ja on näin ollen luvan myöntäjä. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom myös hyväksyy ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien koulutusohjelmat.</p> <p>Ammattipätevyyskoulutuksen, sekä jatkokoulutuspäivien tarkoituksena on lisätä kuljettajien liikenneturvallista ja taloudellista ajamista. Nämä otetaan huomioon jo kuljettajakoulutuksessa, jota tarjotaan toisen asteen ammattioppilaitoksissa ja armeijassa. Liikenneturvallisuus on kuljettajakoulutuksen kautta parantunut, vaikka rikkeiden määrä raskaassa liikenteessä on kasvanut viime vuosina. Ammattipätevyyskoulutuksella on huomattava merkitys liikenneturvallisuudessa. Siksi onkin tärkeää kehittää ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä. Kuljettajakoulutuksen tarkoituksena on luoda vastuullisia ja oikean asenteen omaavia kuljettajia.</p> <p>Tutkimuksen tulos on, että kuljettajien asenteisiin pitää pyrkiä vaikuttamaan koulutuksen kautta. Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät ovat edelleenkin tarpeellisia, koska niillä on merkittävä osuus liikenne- ja työturvallisuuteen.</p>		
Asiasanat ammattipätevyys, jatkokoulutus, täydennyskoulutus, ammatillinen kehittyminen		

Author (authors)	Degree	Time
Kari Lehtonen	Bachelor of engineering	September 2019
Thesis title The development and maintenance of professional competence of Finnish truck drivers		
		38 pages 5 pages of appendices
Commissioned by		
Supervisor		
Raimo Päivärinta		
Abstract <p>Professional drivers, before Sept 9, 2008 in passenger transport and before Sept 9.2009 in freight transport have been able to practice driver occupation. After these dates, a professional competence training course is needed in order to stay in driver's occupation. The purpose was to find out driver's opinions on professional competence training days and whether they are needed, and to find ways to improve the training.</p> <p>The research was made out both qualitatively and quantitatively and the method was Survey. Rahtarit ry (informative and educational association truck drivers) assisted in conducting the survey by publishing the questions on their Facebook page and in their magazine. Logistics teachers were interviewed as well as a representative of the field.</p> <p>The frame of reference in the research was the regulation of professional competence. Finnish Transport and Communications Agency Traficom is the supervising authority of driver training and further training. The Board of Education provides the curriculum and the qualification requirements. The Board also controls the educational institutions and their training programs. (Finnish Transport and Communications Agency) Traficom supervises educational institutions and trainers and is the authorizing officer. (FinnishTransport and Communications Agency Traficom) approves the training programs of the professional competence training days.</p> <p>The purpose of the professional competence training and the professional competence training days is to add to the safety, economy and ecology of driving. These issues are covered in driver training that is offered in vocational schools and in the army. Traffic safety has improved by driver education, although offence in heavy traffic has increased over the past years. Professional competence training is significant to traffic safety. That is why it is important develop professional competence training days. The purpose of the training is to create more responsible drivers with a good attitude.</p> <p>The outcome of the research is that professional competence training is a good way to influence the driver's attitudes.</p>		
Keywords		
Professional competence, periodic training, professional development		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	6
2	TUTKIMUS	7
2.1	Tutkimustyön aiheen valinta ja rajausta	7
2.2	Tutkimustavoitteet, -kysymykset ja -ongelmat	7
2.3	Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen toteutus	8
3	TUTKIMUSMENETELMÄT	9
3.1	Kyselytutkimus	9
3.2	Haastattelututkimus	9
4	KULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYS JA JATKOKOULUTUS	9
4.1	Kuljettajien ammattitaidon ylläpitäminen	10
4.2	Kuljettajakoulutus	13
5	LIIKENNELUVAT	16
5.1	Yhteisölupa ja kotimaan liikennelupa	16
5.2	Kansainväliset kuljetusluvut CEMT-lupa ja kolmannen maan lupa	17
6	KULJETTAJAN AJO-OIKEUDET JA AJOLUVAT	18
6.1	Ajo-oikeuden ja ajoluvan hankkiminen	18
6.2	ADR-ajolupa	22
7	TUTKIMUKSEN SUUNNITTELU JA TOTEUTUS	24
7.1	Suunnittelu kyselytutkimuksesta ja haastattelututkimuksesta	24
7.2	Toteutus	24
8	TULOKSET	25
8.1	Kyselytutkimuksen tulokset	25
8.2	Haastattelututkimuksen tulokset	29
9	ANALYSOINTI JA JOHTOPÄÄTÖKSET	32
10	POHDINTA	33
	LÄHTEET	36
	LIITE 1 WEBROPOL-KYSELYLOMAKE	39

LIITE 2 KYSELYYN VASTAAJIEN EHDOTUKSIA	40
LIITE 3 OPETTAJIEN / KOULUTTAJIEN HAASTATTELUKYSYMYKSET	43

1 JOHDANTO

Kuljettajat hankkivat ammattinsa ja näin myös ammattipätevyytensä kouluttautumalla. He suorittavat logistiikan perustutkinnon tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajan ammattitutkinnon. Ammattipätevyyttä ylläpidetään jatkokoulutuspäivillä, joita tulee suorittaa 35 tuntia viiden vuoden välein. Ammattipätevyys tulee olla voimassa työskenneltäessä kuljettajan ammatissa silloin, kun suoritetaan kaupallisia tavaratai henkilökuljetuksia. Kaupallisia tavaratai henkilökuljetuksia suorittavalla yrityksellä tulee olla vaadittava liikennelupa. Kuljettajat joutuvat päivittämään ammattipätevyyden viiden vuoden välein, jotta ammattimainen ajokortti pysyy voimassa ja kuljettaja voi harjoittaa ammattiaan. Tavaraliikenteen osalta laki astui voimaan vuonna 2009 ja henkilöliikenteen osalta vuonna 2008. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom s.a.)

Osa ammattikuljettajista käy jatkokoulutuspäiviä jo kolmatta kierrosta, joten koulutukset ja luennot ovat tuttuja. Ammattikuljettajien tulee päivittää oma ammattipätevyytensä viiden vuoden välein käymällä 35 tuntia erilaisia koulutuksia. Vain ennakoivan ajon koulutuspäivä on pakollinen. Muut neljä päivää ovat vapaaehtoisia. Kuljettaja voi siis halutessaan käydä vaikka viitenä päivänä kuuntelemassa ennakoivan ajon luennot. Aivan tällaiseen en ole törmännyt, mutta olen pitänyt ajo- ja lepoaikakoulutuksen jatkokoulutuspäiviä, joissa osallistujat sanoivat istuneensa samasta aiheesta pidetyssä koulutuksessa jo kolmatta päivää.

Omaa kiinnostustani lisäsi se, että kyseisestä aiheesta ei ole tehty tutkimusta eikä myöskään opinnäytetyötä. Löysin yhden tutkimuksen, joka oli tehty ammattipätevyyskoulutuksesta. Tutkimuksessa tutkittiin ammattipätevyyskoulutuksen vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Oma kiinnostukseni tehdä opinnäytetyö aiheesta tuli oman ammattini puolesta toimiessani tulevien ammattikuljettajien kouluttajana ja liikenneopettajana. Varmuutta oikean aiheen valitsemiseen lisäsi vielä artikkeli Rahtarit ry:n lehdessä, jossa kerrottiin poliisin tehostetusta raskaan liikenteen valvonnasta. Valvonta oli valtakunnallinen, ja se suoritettiin 13.–19.2.2017. Huomautuksia ja rikkomuksia ammattikuljettajilla oli, esimerkiksi ajo- ja lepoajoissa 280 kpl ja ajopiirturirikkomuksia 68 kpl. Sakkoja annettiin kuorman varmistamisessa 53 kpl, kuljettajan ja ajoneuvon asiapaperirikkomuksissa 53 kpl ja ylikuomista 34 kpl. Valvonnassa tarkastettiin 2

189 raskasta ajoneuvoa, joista 1 922 oli kotimaisia ajoneuvoja ja 267 ulkomaisia ajoneuvoja. (Poliisi valvoi tehostetusti raskasta liikennettä 2017, 35) Samanlainen raskaan liikenteen tehostettu valvonta suoritettiin 26.2.–4.3.2018 koko maassa. Tämä valvontajakso oli osa Euroopan liikennepoliisijärjestön (TISPOL:n) valvontateemaa. Valvonnassa tarkastettiin 1 973 raskasta ajoneuvoa, joista 1 583 oli kotimaisia ja 380 ulkomaisia. Ajo- ja lepoaikarikkomuksia oli 299 kpl ja ajopiirturirikkomuksia 65 kpl. Laiminlyöntien ja rikkomusten määrät ovat kasvussa, vaikka kuljettajakoulutukseen ja kuljettajien jatkokoulutukseen panostetaan kuitenkin yhä enemmän. (Suomen poliisi 2018).

2 TUTKIMUS

2.1 Tutkimustyön aiheen valinta ja rajaus

Aiheen valintaan vaikutti oma kiinnostukseni asiaan. Tutkimustyö tukee oleellisesti omaa työtäni logistiikan toisen asteen kouluttajana. Kiinnostusta lisäsivät osaltaan kuljettajien saamat huomautukset ja sakkorangaistukset ratsioissa (Suomen poliisi 2018).

Aihe on rajattu koskemaan ammattikuljettajien koulutusta ja ammattikuljettajien jatkokoulutuspäiviä eli direktiivipäiviä. Tutkimustyön tarkoituksena on löytää ehdotuksia ja parannuksia ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviin sekä keinoja kehittää jatkokoulutuspäiviä niin, että koulutettavat saisivat niistä enemmän hyötyä ja kokisivat päivät kiinnostavammiksi (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara ym. 2009, 81).

2.2 Tutkimustavoitteet, -kysymykset ja -ongelmat

Kuljettajat joutuvat päivittämään tiettyjä kortteja muutenkin viiden vuoden välein. Esimerkiksi ADR-ajoluvan vaarallisten aineiden kuljetuksiin, työturvakortin, tieturvakortin työskenneltäessä tietyömaalla sekä ensiapukoulutuksen. Hygieniapassi tarvitaan esimerkiksi kuljetettaessa pakkaamattomia elintarvikkeita, kuten ruhoja ja tuorelihaa. Hygieniapassia ei tarvitse päivittää viiden vuoden välein. Tutkimuksen tarkoituksena ja tavoitteena on ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien kehittäminen ja ratkaisujen ja ideoiden löytäminen, jotta koulutuspäivistä saataisiin se hyöty, minkä vuoksi niitä käydään. Ennakoivan ajon koulutus on pakollinen koulutuspäivä.

Tutkimuksella on aina jokin tarkoitus. Tämän tutkimuksen tarkoitus on ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien kehittämisen tai parannusehdotuksien löytäminen (Hirsijärvi ym. 2009, 137). Tutkimuskysymyksiksi muotoutuivat seuraavat: Tarvitaanko ammattikuljettajille ammattipätevyyden ylläpitämiseksi erillisiä jatkokoulutuspäiviä? Kuinka saada ammattikuljettajien jatkokoulutuspäivistä kiinnostavampia? Miten ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä tulisi kehittää?

2.3 Tutkimusmenetelmät ja tutkimuksen toteutus

Tutkimusmenetelmänä on käytetty kvantitatiivista sekä kvalitatiivista tutkimusmenetelmää ja voidaan puhua survey-tutkimuksesta. On teetetty Webropol-kysely, jonka avulla on saatu tietoa vastaajien asenteista ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivillä, mielipiteitä ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivistä sekä parannusehdotuksia. Survey-tutkimuksessa aineistoa kerätään haastatteleamalla ja kyselylomakkeella, jota tutkimuksessa on käytetty (Hirsijärvi, Remes & Sajavaara 2007, 130).

Kyselytutkimus toteutettiin Webropol-kyselylomakkeella, jonka linkkiä jaettiin Rahtarit ry:n Facebook-sivujen kautta sekä jäsenlehdessä, jossa tiedotettiin kyselystä ja annettiin linkki kyselysivustolle (ks. liite 1). Tutkimuksessa käytetyn lomakkeen ja kysymykset testasin kollegalla. Kyselytutkimuksen etuna on saada mahdollisimman suuri joukko vastaajia. Vastaaminen on nykyään tehty helpommaksi Internet-aikakaudella, koska mobiililaitteita löytyy lähes jokaiselta ihmiseltä. Haittana on se, etteivät ihmiset ehkä vastaa rehellisesti, kun haastattelija ei ole läsnä (Hirsijärvi ym. 2009, 193–195). Tutkimuksessa haastateltiin myös toisen asteen ja aikuiskoulutuspuolen opettajia sekä yhtä logistiikka-alan yrityksessä toimivaa henkilöä, joka vastaa yrityksessä kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivistä. Haastattelussa kysyttiin, miten opettajat kokevat näiden päivien tarpeellisuuden, miten niitä tulisi kehittää ja ovatko kouluttajat riittävän päteviä?

3 TUTKIMUSMENETELMÄT

3.1 Kyselytutkimus

Kvantitatiivisessa tutkimusmenetelmässä tiedonhankinta on määrällistä. Kyselytutkimuksen etuna on saada mahdollisimman laaja vastaajien joukko ja silloin on mahdollista myös saada paljon aineistoa. Kyselylomakkeet lähetetään postitse tai sähköpostin kautta. Kyselyn voi tehdä myös puhelimitse. Tutkimuksen analysointi voi tapahtua tietokoneen avulla, mikäli tiedot saadaan tallennettua. Webropol on yksi kyselytutkimus alusta, jolla saadaan tehtyä kyselylomake sekä myös analysointi vastauksista. (Hirsijärvi ym. 2009, 195.)

Tutkimukseen valittu joukko tai henkilöt on valittu satunnaisesti. Kyselytutkimus yleensä Survey -tutkimus. Tieto kerätään satunnaisilta henkilöiltä kyselylomakkeella, suljetuin kysymyksin. (Metsämuuronen 2008, 15.)

3.2 Haastattelututkimus

Kvalitatiivinen tutkimus on laadullinen menetelmä, johon joukkoa tai henkilöä ei ole valittu satunnaisesti. Kysymykset, jotka vastaajille tehdään tutkimuksessa, ovat avoimia. Aineistoa kerätään haastatteleamalla tutkimukseen osallistuvia henkilöitä, jonka jälkeen teksti litteroidaan eli puhtaaksikirjoitetaan. (Metsämuuronen 2008, 14–15.)

Haastattelututkimuksessa haastateltavien määrällä ei ole huomattavaa merkitystä, koska jo neljän havainnoinnin perusteella voidaan tehdä tilastollisesti merkitseviä päätelmiä, kertoo Metsämuuronen (2008, 60). Tutkijan ei tarvitse haastattelututkimuksessa pakottaa haastateltavia vastaamaan liian johdatteleviin kysymyksiin. Haasteltavien vastaukset tai tieto voi olla kätkeytyä tietoa tai epäsuoria vastauksia. (Metsämuuronen 2008, 58.)

4 KULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYS JA JATKOKOULUTUS

Jatkokoulutuksen tarkoituksena on päivittää omaa osaamista ja hankkia tietoa muun muassa muuttuvasta lainsäädännöstä ja uudesta tekniikasta. Ajoneuvoihin kehitetään uutta teknologiaa auttamaan ja helpottamaan kuljettajaa. Uusia energianlähteitä tulee ajoneuvoihin. Fossiilisista polttoaineista pyritään

pääsemään eroon ja tilalle tulee ympäristöä säästäviä ajoneuvoja, jotka saavat käyttövoimansa sähköstä tai maakaasusta. Kuljetuspuolella autojen kokonaismassat ja -mitat muuttuvat tiuhaan tahtiin niin että kouluttajienkin on vaikea pysyä mukana. Näiden tuntemus ja käyttö tuo haasteita kuljettajille. (Suomen kuljetus ja logistiikka Skal ry. s.a.)

4.1 Kuljettajien ammattitaidon ylläpitäminen

Ammattikuljettajien ei ole aikaisemmin tarvinnut hankkia minkäänlaista koulutusta harjoittaakseen työtään (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273). Ammatin harjoittamiseen on riittänyt autokoulussa hankittu C-ajo-oikeus eli kuorma-auton ajamiseen oikeuttava ajokortti, jonka jälkeen on voinut korottaa ajo-oikeuden CE-ajo-oikeudeksi työkokemuksen kautta saadulla ajokokemuksella, mihin on riittänyt teoria- ja ajokoe. CE-ajoluvalla saat ajaa kaikkia ajoneuvoyhdistelmiä, joita ovat täysperävaunuyhdistelmä, puoliperävaunuyhdistelmä ja HCT-yhdistelmäajoneuvot. Suomessa on ollut muutama aikuiskoulutuskeskus, jotka ovat kouluttaneet kuljettajia esim. TTS (Työtehoseura), JAKK (Jalasjärven aikuiskoulutuskeskus) ja Huitisten aikuiskoulutuskeskus.

Nykyäänkin ilman ammattipätevyyttä voi suorittaa tiettyjä kuljetuksia, esimerkiksi omaan työhön liittyviä tarvikekuljetuksia. Rakennusmies voi kuljettaa rakennustelineitä, tärtyintä tai muuta työssään tarvittavaa. Metsäkoneen kuljettaja voi kuljettaa metsätraktorin, jolla kaataa puita. Henkilö, joka vie kuorma-autolla torille myytäväksi valmistamansa tuotteet ja itse myy niitä, ei tarvitse ammattipätevyyttä. Henkilöliikenteessä raja on istuimien ja henkilöiden määrä. Oma perhettä tai samaan talouteen kuuluvia henkilöitä voi kuljettaa ilman ammattipätevyyttä. On myös tiettyjä poikkeuksia joihin direktiiviä ei sovelleta. Näitä ovat tiettyjen ajoneuvojen kuljettajat, muun muassa palokunnan ja poliisin ajoneuvot, sairaskuljetusajoneuvot ja koulutusajoneuvot, jotka ovat korttikoulutuksessa tai ammattipätevyyskoulutuksessa. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 3§.)

Kuljettajat, jotka ovat hankkineet ajo-oikeuden kuorma-auton ja yhdistelmäajoneuvon kuljettamiseen ennen vuotta 2009 tai linja-auton kuljettamiseen ennen vuotta 2008, voivat päivittää ammattipätevyytensä käymällä 35 tuntia erilaisia

jatkokoulutuspäiviä (5 X 7 tuntia). Kuljettajien ammattipätevyys on suoraan Euroopan parlamentin säätämä laki. (Euroopan Parlamentin ja Neuvoston Direktiivi 2003/59/EY 2003.)

Kuljettajien ammattipätevyys ja jatkokoulutus pohjautuu lakiin, jonka tarkoituksena on lisätä liikenneturvallisuutta ja ylläpitää ammattitaitoa. Kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksella ja jatkokoulutuspäivillä halutaan korostaa liikenneturvallisuutta. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 3§.) Siihen kuuluvat muun muassa kuljettajien ajo- ja lepoaika säädökset, jotta kuljettajat eivät ajaisi väsyneinä. Lisäksi siihen kuuluu ennakoiva ajaminen niin, että kuljettaja ottaa huomioon erilaiset keliolosuhteet ja erilaiset liikenneympäristöt mutta myös toiset tienkäyttäjät. Esimerkkinä ovat pyöräilijät, jalankulkijat ja lapset sekä erityisesti koulujen ja päiväkotien läheisyydet. Turvallisuutta on myös suurelta osin kuorman oikeanlainen sijoittaminen ja lastaaminen kuormatilaan ja erittäin tärkeää on kuorman varmistaminen eli sidonta. (Koulutusmateriaali s.a.)

Liikenneturvallisuutta raskaalla ajoneuvolla ajettaessa on ennakoiminen esim. risteystä ja liikennevaloja lähestyttäessä ja oikea tilannenopeus sääolosuhteet huomioon ottaen. Vastuullisella kuljettajalla tarkoitetaan kuljettajaa, joka huolehtii terveydestään, riittävästä levosta, terveellisestä ruoasta ja liikunnasta. Oman tilan hallinta on osa vastuullisen kuljettajan ominaisuuksista, jottei provosoidu liikenteessä muista tienkäyttäjistä ja heidän tekemistään virheistä, eikä anna erilaisten mielialojen vaikuttaa omaan työhönsä ja keskittymiseen. (Koulutusmateriaali s.a.)

Ennakoiva ajaminen on taloudellisuutta ja ekologisuuksi. Esimerkkinä tästä ovat risteysten lähestyminen, liikennevalojen ennakoiminen sekä ylä- ja alamákiajo. Taloudellisuutta on myös hidastinten oikeanlainen käyttö kuten ajettaessa alamäissä. Käytettäessä nopeuden vähentämiseen hidastinta sääste-tään auton omia jarruja. Hidastimia on monentyyppisiä kuten pakokaasujarru, moottorijarru ja magneettihidastin (Telma). Taloudellisuutta on myös se, että valitaan oikeanlainen kuljetuskalusto, jotta moottori on teholtaan sopivan koinen kuljetettaviin kuormiin. Autossa käytetyllä polttoaineella voidaan vaikut-

taa ympäristöön. Puhtaan polttoaineen sähköautot yleistyvät myös tavaraliikenteen puolella. Maakaasulla kulkevat kuorma- ja yhdistelmäajoneuvot yleistyvät myös. (Koulutusmateriaali s.a.).

Vuoden 2009 (tavaraliikenteessä) ja 2008 (henkilöliikenteessä) jälkeen kuljettajan työtä harjoittavan on pitänyt hankkia ammattitaito ja ammattipätevyys koulutuksella, käymällä joko 280 tuntia tai 140 tuntia ammattipätevyyskoulutusta. Opiskelija, joka opiskelunsa aikana täyttää 21 vuotta tai on jo 21-vuotias aloittaessaan opiskelun ammattikuljettajaksi, voi saada ammattipätevyyden 140 tunnilla. Kuljettaja, jolla on jo esimerkiksi BC-ajokortti, voi saada laajennetun ammattipätevyyden 70 tuntia kestäväällä nopeutetulla koulutuksella, eli hän korottaa korttiluokkaansa yhdistelmä- tai linja-autokorttiin. Kuljettaja, jolla on kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon ajo-oikeus, mutta jolla ei ole ammattipätevyys voimassa, voi saada sen voimaan käymällä viisi päivää jatkokoulutuspäiviä (yhteensä 35 tuntia), mikäli on hankkinut ajo-oikeuden ennen vuotta 2009. (Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä s.a.)

Opetus- ja kulttuuriministeriö on myöntänyt vuonna 2007 47:lle koulutuksen järjestäjälle luvan antaa kuljettajien perustason ammattipätevyyskoulutusta (Opetushallitus 2018). Lupia jatkokoulutuspäivien pitämiseksi on myönnetty huomattavasti enemmän. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on myöntänyt luvat jatkokoulutuspäivien pitäjille sekä koulutusohjelmat.

Jatkokoulutuspäiviä löytyy todella paljon erilaisilla aiheilla, joista osa on joillekin erityisille ammattikuljettajaryhmille. Joitakin esimerkkejä aiheista (Ammattipätevyyden jatkokoulutusohjelmat 2017.):

1. Virtuaalimatka onnettomuuspaikalle-kuljettajan varautuminen hätätilanteisiin
2. Mitat ja massat sekä ajoneuvon kytkentä
3. Asiakaskokemus kuljettajan työssä
4. Kaluston huolto- ja korjaustoiminnot sekä kuormansidonta
5. Onnettomuustilanteissa toiminta kuljetusalalla
6. Ajo- ja lepoaika-asetus, piirturit
7. Kustannustietoinen, taloudellinen ja turvallinen kuljettaja
8. Kuljettajan turvallisuus jakelupalvelussa
9. Jäteautonkuljettajan kalustokoulutus
10. Bulk-kuljettajan koulutuspäivä

Jatkokoulutuspäivistä on tehtävä ilmoitus valvovalle viranomaiselle nykyään Traficomille 10 vuorokautta ennen pidettävää koulutuspäivää. Ammattipätevyyden jatkokoulutukseen osallistuneista läsnäolijoista tehdään ilmoitus kahden viikon sisällä, siitä kun koulutuspäivä on pidetty. (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom s.a.)

Helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetukset

Kuljettajakoulutuksessa opiskellaan helposti pilaantuvien- ja lämpösäädelyjen elintarvikkeiden kuljetuksia. Tähän kuuluu hygieniapassin suorittaminen. Hygieniapassi on voimassa toistaiseksi. Tämäkin koulutus saattaa tulevaisuudessa muuttua niin, että tiedot pitää päivittää viiden vuoden välein. Helposti pilaantuvien elintarvikkeiden kuljetuksia on niin kotimaassa kuin kansainvälisissä kuljetuksissa. Näistä on sovittu ATP-sopimuksella, jonka lyhenne tulee ranskan kielen sanoista: Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports. Elintarvikkeiden kuljetukseen on tarkoitettu kuljetusyksikkö, jossa on ulkoinen lämmönsäätelylaite, joka toimii omalla energialla yleensä omalla polttomoottorilla kuljetuksen aikana. Kuljetusyksiköt on luokiteltu FRC- ja FNA-luokkiin. FRC-luokitus tarkoittaa yksikköä, jossa laite tuottaa kuormatilaan tarvittaessa kylmää-ilmaa pakastekuljetuksille tai lämmintä ilmaa kylmänaroille tuotteille. Kuljetusyksikön kuormatila on katsastettava kuuden vuoden välein. Kuormatilan etu- yläkulmaan molemmille sivuille tulee esim. merkintä FRC 4-2020 joka tarkoittaa, että FRC-katsastus on voimassa 30.4.2020 asti. FNA-luokitus tarkoittaa yksikköä, joka tuottaa lämmintä ilmaa kuormatilaan ja pitää kuljetettavat tuotteet lämpiminä, jotta ne eivät jäädy talvellakaan. FNA-luokituksessa kuljetusyksikön lämpötila-alue on 0-+12 astetta, joten kesäaikana kuljetettava tavara saadaan myös viilennettyä. Kylmänarkoja tuotteita ovat esimerkiksi maa-lit ja lääkkeet. (Kylmäketju.fi. ATP-sopimus s.a.)

4.2 Kuljettajakoulutus

Kuljettajana toimiminen ennen vuotta 2008 henkilöliikenteessä ja 2009 tavaraliikenteessä ei ole vaatinut koulutusta. Ammatti opittiin kantapään kautta, tai hiljaisena tietona vanhemmilta ja kokeneemmilta kuljettajilta. Nyt tämä ei ole enää mahdollista. Ammattikuljettajaksi voi opiskella toisen asteen ammattikou-

lussa, aikuiskoulutuskeskuksessa, tai suorittamalla asepalveluksen puolustusvoimissa ja käymällä puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen. Kuljettajakoulutuksen tavoitteena on lisätä liikenneturvallisuutta ja ekologisuutta, sekä lisätä kiinnostusta logistiikka-alaan ja kuljettajan ammattiin. Koulutuksen tarkoituksena on taata logistiikkapalvelut ja kuljettajien saatavuus työmarkkinoilla. Opiskeltaessa toisen asteen ammattikoulussa opiskelu kestää kolme vuotta, jolloin suoritetaan logistiikan perustutkinto. Ammattitutkinnossa tai logistiikan perustutkinnossa on 140 tuntia ammattipätevyyden teoriaopetusta ja 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta tai vaihtoehtoisesti 280 tuntia, joka sisältää ammattipätevyyden teoriaopetusta ja 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta. Kun on hankkinut perustason ammattipätevyyden koulutuksella ja haluaa laajentaa pätevyytensä koskemaan toista liikennelajia, niin laajennuksen ammattipätevyyteen voi suorittaa käymällä 70 tuntia tai nopeutettuna 35 tuntia. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys s.a.)

Ammattipätevyyskoulutuksen 140 tai 280 tuntia sisältää seuraavia aiheita, jotka on jaoteltu kolmeen pääaiheeseen ja sekä ala-aiheisiin kuten, (1.1, 1.2 jne.): Ensimmäinen pääaihe on turvallisuussääntöihin perustuen ajokäyttäytymisen parantaminen. Tämä taas koostuu neljästä aiheesta, joista ensimmäinen käsittelee voimansiirtoa ja sen optimaalista hallintaa taloudellisesti. Toinen aihe käsittelee hallintalaitteiden oikeaa käyttämistä, esimerkkinä autojen erilaiset hidastimet ja jarrut. Kolmas aihe käsittelee polttoaineen taloudellista käyttöä, esimerkkinä oikean polttoaineen valitseminen, kuten dieselöljyssä kesälaatu, talvilaatu ja arktinen laatu. Valitaan myös teholtaan oikeankokoinen moottori suhteessa ajoneuvoon ja siihen, mitä kuljetetaan. Neljäs aihe käsittelee vaikuttavia voimia ajoneuvon ollessa liikkeessä. Vaihteiden oikeanlainen käyttö kuorman painon ja kuorman sekä tiestön mukaan. Kuljettaja osaa määrittellä ajoneuvon tai yhdistelmän hyötykuorman, eli kuinka paljon tavaraa voi lastata. Kuormaaminen oikein on liikenneturvallisuutta sekä on oikean kuormatilan valitseminen. Ylikuormituksen tuomat haitat ajoneuville sekä sanktiot kuljettajalle ja kuljetusliikkeelle. (Logistiikan perustutkinto s.a.)

Toinen pääaihe on säännösten soveltaminen, joka on jaoteltu ala-aiheisiin 2.1, 2.2 jne. Aiheita ovat erilaiset kuljettajaa koskevat säännökset, - kuten ajo- ja lepoaikamääräykset. Kuljettajan tulee tuntea työaikalaki sekä seuraukset ajo-

piirturin käyttämättä jättämisestä tai laitteen manipuloimisesta. Kuljettajan tulee tuntee tavarankuljetusta koskeva säännöstö, kuten kuljetusluvut ja erilaiset kuljetusasiakirjat. Kuljettajan on tunnettava tavarankuljetusta koskeva lainsäädäntö. (Logistiikan perustutkinto s.a.)

Kolmas pääaihe on jaoteltu ala-aiheisiin 3.1, 3.2 jne. Ala-aiheita ovat kuljettajan hyvinvointi ja jaksaminen, tie-, ympäristö- ja liikenneturvallisuus sekä yrityksen imago ja rikollisuus. Tunneilla käsitellään työturvallisuusriskien tiedostamista ja ehkäisyä kuorman lastaus- ja purkutilanteissa, lastiin ja kuljettajaan kohdistuvaa rikollisuutta ja sen ehkäisemistä sekä salamatkustamista ja laiton maahantuloa. Fyysisiä ja henkisiä riskejä, kuten unentarve, lääkkeiden käyttö, ravinnon merkitys ja liikunnan tarpeellisuus. Oikeita työskentelytapoja kuten esim. painavien kollojen oikeanlaista nostamista ja oikeaa ajoasentoa. Arviointia hätätilanteissa, -kuten toimintatapaa onnettomuuden sattuessa tai kun autoon tulee vika, esimerkiksi renkaan laakeri syttyy palamaan. Yritykselle imago on tärkeä, joten lisäksi käsitellään kuljettajan toimintaa asiakaspalvelutilanteissa, kun asiakkaalle toimitetaan tavaraa tai haetaan tavaraa. Kuljettajan tulee tuntee tavarankuljetusten markkinat ja kuljetustalous. Myös tuntee erilaiset kuljetusmuodot ja erilaiset logistiset toiminnot kuten varastointi. Tämän aihealueen opintoihin kuuluu myös ensiapukurssi EA 1. Nämä aihealueet ovat olennainen osa ammattipätevyyden 140 oppitunnin teoriaosuutta. (Logistiikan perustutkinto s.a.)

Suomessa ammattipätevyys vuoden 2009 jälkeen tavaraliikennepuolella ja vuoden 2008 jälkeen henkilöliikennepuolella hoidetaan kouluttautumalla. Joissakin maissa ammattipätevyyden voi saada menemällä pelkästään ammattipätevyyskokeeseen (Ajo – ja ammattipätevyys koulutuksen kehittäminen, s.a.). Logistiikan kolmevuotinen perustutkinto antaa mahdollisuuden jatko-opiskelulle. Opiskelijalla on mahdollisuus hakea opiskelemaan ammattikorkeakouluun ja jatkaa opiskeluaan aina yliopistoon asti. (Monitasoista koulutusta tarjolla s.a.)

Maslowin tarvehierarkia sopii hyvin niin kuljettajakoulutukseen kuin jatkokoulutukseenkin. Maslow jakaa tarpeet seitsemään ryhmään. (Hokkanen, Karhunen & Luukkainen 2011, 358.):

1. Fysiologiset tarpeet: Kuljettajan hyvin levännyt, mielellään hyvin ravittu ja hänen tulee syödä terveellisesti.
2. Turvallisuuden tarpeet: Monet kokevat uuden tekniikan pelottavaksi.
3. Liittymisen eli yhteenkuuluvuuden tarpeet: Työkaverit ja opiskelukaverit. Opiskelijoilla yhteisiä virkistätymisiltoja.
4. Arvostuksen tarpeet: Hyvä työntekijä saa arvostusta työnantajaltaan. Opiskelija etenee opiskeluissa, saa tunnustusta opettajalta ja etenee opiskeluissa suunnitellusti.
5. Itsensä toteuttamisen tarpeet: Hyvän työpaikka tai työssäoppimispaikka.
6. Tiedon tarpeet: Kuljettaja on motivoitunut ja haluaa tietoa ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviltä. Opiskelija jatkaa opintojaan eteenpäin, hankkii lisää tietoa ja taitoja.
7. Eettisyyden tarpeet: Tasavertaisuus työntekijöiden kesken, ei syrjintää, ei ikärasismia.

5 LIKENNELUVAT

Kuljettajan asiapaperit

Kuljettajalla tulee olla tiettyjä asiakirjoja ajoneuvossa ollessaan töissä kaupallisessa tavarankuljetuksessa. Kuljettajan tulee tietää mitä asiakirjoja pitää olla. Näitä asiakirjoja ovat ajokortti, digitaalinen kuljettajakortti, erillinen kortti ammattipätevyydestä, mikäli tietoa ei ole liitetty ajokorttiin, auton rekisteriote, rahitikirja ja liikennelupa. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa ovat lisäksi ADR-ajolupa ja turvaohjekortti. Turvaohjekortissa selvitetään mitkä ovat vaarallisen aineen vaaran tunnukset sekä kuljettajan toiminnan onnettomuustilanteessa.

5.1 Yhteisölupa ja kotimaan liikennelupa

Kuljetusyrittäjät, jotka harjoittavat kaupallisia kuljetuksia, tarvitsevat liikenneluvan. Liikennelupa tarvitaan kaupallisissa tavarankuljetuksissa yli 3 500 kg kokonaismassaltaan olevilla ajoneuvoilla. Liikennelupien myöntäminen on muutunut ELY-keskuksilta, liikenne- ja viestintävirasto Tracomille. Kotimaan liikenneluvalla saa harjoittaa kaupallista tavarankuljetusta koko Suomen alueella, paitsi ei Ahvenanmaalla. Yhteisöluvalla saa harjoittaa kaupallista tavaraliikennettä koko Euroopan yhteisön alueella. Vastaavasti henkilöliikenteessä liiken-

nelupaan vaikuttaa henkilöiden määrä. Liikennelupa tarvitaan, jos ajoneuvossa on kuljettajan lisäksi yhdeksän henkilöpaikkaa ja liikennettä harjoitetaan kaupallisessa tarkoituksessa. Kuljettajat, jotka toimivat kaupallisissa kuljetuksissa tavaraliikenteen tai henkilöliikenteen yritysten työntekijöinä, tarvitsevat vastaavasti ammattipätevyyden toimiakseen ammattikuljettajina. Liikennelupaa voi hakea henkilö tai yritys. Yrityksellä pitää olla liikenteestä vastaava henkilö (aiemmin oli johtaja). Liikenteestä vastaavalla henkilöllä tulee olla suoritettuna kuljetusyrittäjä-koulutus. (HE 114/2011. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta s.a.).

5.2 Kansainväliset kuljetusluvut CEMT-lupa ja kolmannen maan lupa

CEMT- lupa on yrityskohtainen ja sen myöntää, liikenne- ja viestintävirasto Traficom. CEMT- lupa korvaa kahdenvälisen maaluvan. Lupa ei ole ajoneuvo-kohtainen, kuitenkin se tulee olla vain yhdessä ajoneuvossa kerrallaan.

CEMT – kuljetuslupa oikeuttaa harjoittamaan liikennettä esimerkiksi näin: Ajoneuvo on rekisteröity Suomeen. Suomesta kuljetetaan tavaraa rekalla Italiaan Veronaan, Italiasta Milanosta lastataan kuorma EU:n talousalueelle Saksaan Stuttgartiin. Vielä toinen esimerkki: Suomessa rekisteröity ajoneuvo lähtee Suomesta, purkaa ja lastaa Italiassa tuo perävaunun Saksaan Travemunden satamaan, jossa perävaunu laivataan Suomeen, mutta autoa ei laivata vaan se ottaa satamasta uuden perävaunun, jonka lasti puretaan Espanjassa. (Ammattiliikenne 2019.)

CEMT – lupaa käytettäessä kuljettajan tulee täyttää kuljetuspäiväkirjaa, josta käy ilmi kokonaispaino, lähtöpäivä, saapumispäivämäärä, kuorman lastaus- ja purkupaikat, maatunnus ja purkupaikan leima. Kuljetuspäiväkirjan täytetyt sivut tulee palauttaa kuukausittain Liikenne- ja viestintävirasto Traficomiin.

CEMT – lupa on voimassa yhden kalenterivuoden. Kuljetuspäiväkirjaa ei tarvitse täyttää, jos kuljetuksia tehdään EU:n sisällä silloinhan kuljetuksia, suoritetaan yhteisöluvalla eli entisellä ulkomaanluvalla. Ennen EU:ta jokaiseen maahan tarvittiin kahdenvälinen maalupa. (Ammattiliikenne 2019.)

Kolmannen maan lupa on kertalupa ja sitä ei saa leimata kuin kuormattuna. Auto on esimerkiksi rekisteröity Suomessa. Suomesta se on vienyt kuorman

Saksaan Berliiniin ja purkanut kuorman siellä. Sen jälkeen auto ajaa tyhjänä Puolaan Varsovaan ja lastaa kuorman Venäjälle purkaakseen Moskovassa. (Ammattiliikenne 2019.)

Kahdenvälinen lupa eli maalupa tarvitaan silloin, kun kuljetus kohdistuu EU:n talousalueelta EU:n ulkopuolelle. Maalupa on yhteen matkaan tarkoitettu ja kertakäyttöinen. Se koskee vain yhtä edestakaista matkaa. Esimerkiksi kuljetus Suomesta lastataan Lappeenrannassa ja puretaan Pietarissa Venäjällä. Kahdenvälinen lupa ja kolmannen maan lupa ovat voimassa yhden kalenterivuoden ja yhden kuukauden. Suomessa rekisteröidyn ajoneuvon kuljettaessa tavaraa kuorma-autolla Norjaan ei tarvita maalupaa, vaikka Norja ei kuulu Euroopan yhteisön talousalueeseen. Seuraavien ETA-maiden, Iso-Britannian, Irlannin ja Norjan kanssa on sovittu, että näihin maihin riittää yhteisölupa. (Ammattiliikenne 2019.)

Kabotaasiliikennettä on kansallinen, eli maansisäinen liikenne. Kuljetusyritys saa ajaa ajoneuvolla tai yhdistelmällä enintään kolme perättäistä kabotaasimatkaa, eli maansisäistä matkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta EU-maasta tai kolmansista maista vastaanottavan EU-maahan suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen, kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisimmän jäsenvaltiossa puretun kansainvälisen kuorman jälkeen on seitsemän päivän sisällä purettava viimeisin kabotaasi eli kansallisen kuljetuksen tavarat. (Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus 1072/2009.)

6 KULJETTAJAN AJO-OIKEUDET JA AJOLUVAT

6.1 Ajo-oikeuden ja ajoluvan hankkiminen

Kuljettajakoulutusta antavat autokoulut, ammattioppilaitokset, aikuiskoulutuskeskukset ja puolustusvoimat. Autokouluissa opetetaan lähinnä mopo-, moottoripyörä- ja henkilöautonkuljettajia. Ammattiliikenteen ajokortit ja ammattipätevyydet suoritetaan toisen asteen ammattioppilaitoksissa, aikuiskoulutuskeskuksissa tai puolustusvoimissa. Puolustusvoimat on Suomen suurin kuljettajakouluttaja. Puolustusvoimat kouluttaa vuosittain n. 3000 sotilaskuljettajaa (Suomen suurin autokoulu 2014.) Seuraavissa alaotsikoissa kerrotaan ajokorttiluokista ja ajoneuvoista, joiden kuljettajia koskee laki ammattipätevyydestä.

Pakettiautot, kuorma-autot ja niiden yhdistelmät

C1-ajoneuvot, joiden kokonaismassa on yli 3 500 kg, mutta enintään 7 500 kg, ajoneuvot, joiden henkilöluku on kuljettajan lisäksi kahdeksan henkilöä pois luvun D1- ja D-luokan ajoneuvot. Kuvassa 1 on C-luokan kuorma-auto, jota saa ajaa C- ja CE-ajo-oikeudella. (Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019).



Kuva 1. C-luokan ajoneuvo, kuorma-auto

C-ajoneuvon kokonaismassa on yli 3 500 kg. Kuorma-autolla suurin sallittu kokonaismassa saa olla 42 000 kg, jolloin ajoneuvossa on oltava viisi akselia. Suurin sallittu pituus kuorma-autolla on 13 metriä. C-ajoneuvo, joka on valmistettu kuljettamaan henkilölukumäärältään kuljettajan lisäksi kahdeksan henkilöä. Ajoneuvoyhdistelmä, jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg. Sisältää ajo-oikeuden C1-luokan ajoneuvoihin. (Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019).



Kuva 2. C1E- luokan ajoneuvoyhdistelmä.

Kuvassa 2 jossa on C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmä, jota saa kuljettaa C1E-ajo-oikeudella. C1E-luokan ajoneuvoyhdistelmässä on C1-luokan vetoauto ja hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on yli 750 kg. Yhdistelmän kokonaismassa on kuitenkin enintään 12 000 kg. Ajoneuvoyhdistelmäksi voi myös käsitellä B-luokan vetoauton ja hinattavan ajoneuvon kokonaismassaltaan yli 3500 kg. Yhdistelmän kokonaismassa saa kuitenkin olla enintään 12 000 kg. C1E on ajoneuvoyhdistelmä sisältää ajo-oikeuden BE-luokan ajoneuvoihin. (Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019)

Yhdistelmäajoneuvot, täysperävaunu - ja puoliperävaunu yhdistelmät

CE-ajoneuvoyhdistelmässä on C-luokan vetoauto ja hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylittää 750 kg. Ajoneuvoyhdistelmä on kokonaismassaltaan yli 12 000 kg. CE-ajolupa sisältää ajo-oikeuden C1E- ja BE- luokan ajoneuvoihin. (Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019)



Kuva 3. Yhdistelmäajoneuvo.

Kuvassa 3 on yhdistelmäajoneuvo, jota saa kuljettaa CE-ajo-oikeuteen oikeutavalla ajoluvalla. Kuvan ajoneuvoyhdistelmä on nykyaikainen HCT-yhdistelmä. HCT tulee sanoista High Capacity Transport. Se tarkoittaa kuljetusta, jolla saadaan suurempi kuljetushyöty. Kuljetettavan tavarantoiminnan määrät saadaan suuremmiksi. (Pidemmät ja raskaammat HCT-rekat 2019).

Linja-autot ja niiden yhdistelmät

D1-ajoneuvo, joka on suunniteltu ja valmistettu kuljettamaan kuljettajan lisäksi enintään 16 henkilöä. Ajoneuvon pituus saa olla enintään 8 metriä. Ajoneuvoyhdistelmässä, jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg. (Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019).



Kuva 4. D1-luokan pikkubussi

Kuvassa 4 on D1-luokan pikkubussi, jota saa kuljettaa D1- ja D-ajo-oikeudella. Henkilöliikenteessä korttiluokka määräytyy matkustajien lukumäärän mukaan.

Tavaraliikenteessä korttiluokka määräytyy painon mukaan. (Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019.)



Kuva 5. D- luokan ajoneuvo bussi

Kuvassa 5 on D- luokan ajoneuvo, jota saa kuljettaa D-ajoluvalla. Kuvan suur-
bussiin mahtuu 66 henkilöä. D-ajoluvassa ei ole henkilörajoituksia, niin kuin
D1- ajo-oikeudessa. Rajoitukset tulevat ajoneuvon teknisistä määräyksistä
maantieliikenteessä. D-luokan ajoneuvo on suunniteltu ja valmistettu kuljetta-
maan kuljettajan lisäksi enemmän kuin 8 henkilöä ja ajoneuvoyhdistelmässä
hinattavan ajoneuvon (kevytperävaunu) kokonaismassa on enintään 750 kg.
Sisältää ajo-oikeuden D1-luokan ajoneuvoihin. D1E on ajoneuvoyhdistelmä,
jossa D1-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvon kokonaismassa ylittää 750
kg. D-ajolupa antaa ajo-oikeuden BE-luokan ajoneuvoihin. DE- ajoneuvoyh-
distelmät, jossa D-luokan vetoauto ja hinattava ajoneuvon kokonaismassa ylit-
tää 750 kg. DE-ajolupa antaa ajo-oikeuden D1E- ja BE-luokan ajoneuvoihin.
(Ajoneuvot, joita saa ajaa 2019.)

Ammattipätevyysdirektiiviä sovelletaan sellaisessa kuljetustoiminnassa, jossa
tarvitaan C1-, C1E-, C-, CE-, D1-, D1E-, D- tai DE-luokan ajokortti (Ajo – ja
ammattipätevyys koulutuksen kehittäminen. s.a.).

6.2 ADR-ajolupa

Kuljettaja joka ammatissaan joutuu kuljettamaan vaarallisia aineita, tarvitsee
ADR-ajoluvan, johon hän tarvitsee koulutuksen. ADR tarkoittaa kansanvälisiä

vaarallisten aineiden kuljetuksia ja VAK tarkoittaa vaarallisten aineiden kuljetuksia kotimaassa. Kuljettajan tulee käydä peruskurssi, joka kestää kolme päivää, jonka jälkeen saa kuljettaa kappaletavaraa kaikissa vaarallisten aineiden luokissa pois lukien luokat 1 ja 7 eli räjähteet ja radioaktiiviset aineet. Yhdistetyllä peruskurssilla tarkoitetaan laajennettua peruskurssia, joka kestää neljä päivää ja sen jälkeen saa luvan ajaa kaikkiin vaarallisten aineiden luokkiin kuuluvia kappaletavarakuljetuksia. Mikäli haluaa suorittaa vain toisen ajoluvan, luokan 1 eli räjähteet tai luokan 7 radioaktiiviset aineet, niin näiden luokkien erikoiskurssi kestää päivän per kurssi. Säiliöautokuljetusten erikoiskurssi kestää kaksi päivää. Suoritetusta ADR-kurssista saatu todistus on voimassa vuoden. Hyväksytty koe on voimassa 6 kk, jonka aikana pitää tehdä hakemus ADR-ajoluvasta. ADR-ajolupa on voimassa kotimaisissa vaarallisten aineiden kuljetuksissa sekä kansainvälisissä maantiekuljetuksissa niissä maissa, jotka ovat ADR-sopimusvaltioita. (ADR- koulutus. s.a.) ADR-ajolupa on merkitty kaikki ne vaarallisten aineiden luokat, joita kortin haltijalla on lupa kuljettaa. Kortissa on myös merkintä siitä, onko ADR-ajolupa kappaletavaroille vai myös säiliökuljetuksille.

ADR-ajolupakokeeseen jokainen oppilas varaa itselleen ajan Ajovarmalta. Koe suoritetaan sähköisesti. Kysymykset ovat monivalintakysymyksiä, vaihtoehtoja on kolme, joista yksi on oikea. Esimerkiksi yhdistetyn peruskurssin kokeen kesto on maksimissaan 60 min. 30 kysymyksestä 20 vastausta pitää olla oikein. Jos kokeeseen osallistuvia on yli 10 oppilasta ryhmässä, niin kokeen vastaanottaja voi tulla ottamaan kokeen koulutuspaikalle, jolloin koe suoritetaan paperikokeena. (ADR-ajolupakoe. 2019.)

Täydennyskurssi, eli ajoluvan uusiminen muille kuin luokille 1 ja 7, kestää yhden päivän ja yhdistetty täydennyskurssi kaksi päivää säiliöajoneuvoille ja kaikille luokille. ADR-ajolupa on voimassa viisi vuotta. (ADR- koulutus. s.a.). Mikäli luvan haluaa pitää voimassa, pitää lupa uusia viimeisen voimassaolovuoden aikana ja koe pitää suorittaa hyväksytysti. Mikäli ajolupa menee päivänkin vanhaksi niin koko kurssi kaikkine luokkineen pitää käydä uudestaan.

7 TUTKIMUKSEN SUUNNITTELU JA TOTEUTUS

7.1 Suunnittelu kyselytutkimuksesta ja haastattelututkimuksesta

Tarkoitus oli aluksi löytää jo valmiita kyselytutkimuksia aiheesta ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivistä. Niitä ei kuitenkaan ollut saatavilla, joten tein kyselyn Webropol-pohjalle. Kyselyn toimivuuden varmistin pyytämällä kollegaa vastamaan kyselyyn.

Kyselyyn oli vaikea saada vastaajia ilman, että kyselyn linkki olisi jossain missä se saisi näkyvyyttä, joten otin yhteyttä Rahtarit ry:hyn. Yhdistyksen kautta sainkin kyselylle mainosta heidän Facebook - sivuston, sekä jäsenlehden kautta. Näiden ilmoitusten kautta kyselyyn alkoikin tulla vastauksia.

Haastattelemalla oli tarkoitus saada näkökulmia sekä työelämän edustajilta että kouluttajilta. Työelämän edustaja Vähälä yhtiöiltä sen vuoksi että heillä on oma kuljettajien koulutus nimeltään Vähälä Academy (Tietoa Vähälästä. s.a.). Työelämän edustajaksi valikoitui Vähälä Logistics Oy:ltä, kuljettajien koulutuksesta vastaava henkilö, keskustelu käytiin puhelimitse.

7.2 Toteutus

Tutkimus on toteutettu Webropol-kyselyllä ja haastattelemalla kuljetus- ja logistiikka-alan opettajia, sekä kuljetusliikkeessä kuljettajakoulutuksesta vastaavaa henkilöä. (ks. liite 1) Tutkimuksen toteutuksen kyselyvaiheessa sain apua Rahtarit ry:ltä, joka jakoi kyselyn linkkisivun omilla Facebook-sivullaan sekä jäsenlehdessä 1/2018. Aineiston kerääminen tapahtui osaltaan haastattelemalla eräiden oppilaitosten kuljetus- ja logistiikka-alan opettajia. Haastattelut tehtiin Webropol-kyselylomakkeen pohjalta kuitenkin niin, että lähtökohtana oli opettajan näkökulma.

Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 76 kpl. Kyselyssä tiedusteltiin kuljettajan ajokokemusta, minkälaista ajoneuvoa ajaa työkseen, miten kokee ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien merkityksen, mitkä jatkokoulutuspäivistä kokee työnsä puolesta hyödyllisimmiksi, miten kuljettajat kokevat jatkokoulutuspäivät kustannuksiin nähden ja miten kuljettajan näkökulmasta jatkokoulutuspäiviä tulisi kehittää.

Kouluttajien näkökulma haastatteluissa tuli Koulutuskeskus Salpauksen logistiikkaopettajilta. Osa kouluttajista valikoitui sattumanvaraisesti paikallaolijoista. Muutaman opettajan kanssa oli sovittu henkilökohtaisesta haastattelusta, varmistin että he olivat sinä päivänä paikalla.

8 TULOKSET

8.1 Kyselytutkimuksen tulokset

Tuloksen yhteenvedossa kävi ilmi, että ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivillä olevat koulutettavat pitivät koulutuspäiviä kalliina saatuun hyötyyn verrattuna. Koulutuspäiviä ei pidetä tärkeinä ammattitaidon ja tiedon päivittämiseksi. Koulutuspäivistä ensiapukoulutusta pidettiin tärkeänä. ADR-ajolupakoulutusta, ajo- ja lepoaika sekä ennakoivan ajon koulutuksia pidettiin myös tärkeinä.

Vastauksissa toivottiin enemmän alakohtaista koulutusta. Kouluttajilta odotetaan, että heillä tulisi olla enemmän alan työkokemusta, varsinkin kuljettajina. Jatkokoulutuspäivät tulisi useamman vastaajan mielestä lopettaa kokonaan tai sitten niitä tulisi olla vain nuorille kokemattomille kuljettajille. Teorian sijasta toivotaan enemmän käytäntöä. Toivottiin myös, että samaa kurssia ei saisi käydä montaa kertaa peräkkäin.

Tutkimuksen lähtökohtana oli tutkia ammattikuljettajien suhtautumista ammattipätevyyden jatkokoulutukseen ja löytää ideoita kehittää koulutuspäiviä. Kysely suoritettiin Webropol-kyselynä, ja vastauksia tuli 76, miehiä 57 ja naisia 19. Vastaajien keski-ikä oli n. 41 vuotta. Iällä tai sukupuolijakaumalla ei tutkimuksessa ole sellaisenaan merkitystä muuta kuin tutkijalle. Vastaajista 27 ilmoitti ajavansa kuorma-autoa, 52 yhdistelmäajoneuvoa ja 14 linja-autoa. Kuljettajien arvio ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien merkityksestä jakautui seuraavasti: erittäin tärkeänä jatkokoulutuspäiviä piti 7 vastaajaa ja 19 vastaajaa ei pitänyt lainkaan tärkeänä. Kyselyssä tuli kuljettajilta paljon hyviä ehdotuksia kuten:

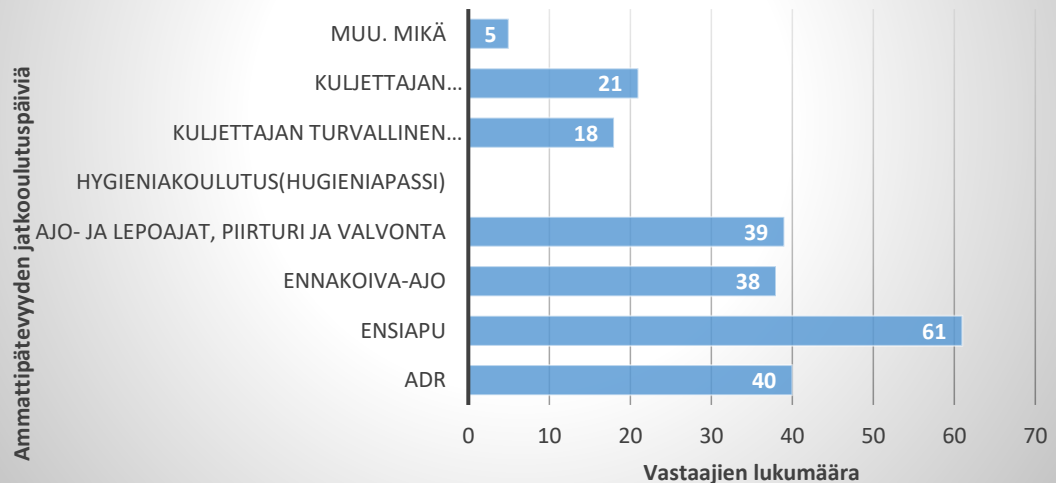
- Enemmän alakohtaista koulutusta
- Yrityksille räätälöityä koulutusta
- Kouluttajilla pitäisi olla kokemusta kuljettajana
- Koko ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien lopettaminen

- Muutos lakiin niin että kaikki viisi koulutus päivää pitäisi olla aiheeltaan erilaisia, eikä saisi käydä samaa aihetta monena päivänä
- Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät vain nuoremmille kuljettajille

Jatkokoulutuspäivien sisältöihin koulutettavat toivoivat enemmän alakohtaista koulutusta, joka sopisi paremmin heidän työhönsä. Ympäristökuljetuksiin liittyvää koulutusta esim. jäteautonkuljettajille, elintarvikekuljetuksia suorittaville, elintarvikekuljetuksista ja kappaletavarakuljettajille kuorman varmistamisesta olisi tärkeää. Joidenkin koulutettavien mielestä jatkokoulutuspäivät tulisi lopettaa kokonaan. Koulutuksen hintaa pidettiin kalliina. Joihinkin koulutuspäiviin haluttaisiin enemmän käytännön harjoituksia luokassa istumisen sijaan, esimerkiksi taloudellisen ja ennakoivan ajon koulutuksessa. Kouluttajien pedagogisiin taitoihin ja ammattitaitoon toivottiin parannusta. Kouluttajilla tulisi olla useamman vuoden työkokemus kuljettajana, jotta voisi kouluttaa kuljettajan näkökulmasta. Monilta kouluttajilta puuttuu pedagogiset taidot tai riittävä ammattitaito ja kokemus alalta. (ks. liite 2.)

Taulukossa 1. vastaajat saivat valita kolme itselleen mielenkiintoisinta tai tärkeintä jatkokoulutusaihetta. Ensiapukoulutus koettiin ehdottoman tärkeäksi 61:n vastaajan mielestä. Toisena oli ADR- eli vaarallisten aineiden kuljetuslupakoulutus, jota piti tärkeänä 40 vastaajaa. Ajo- ja lepoaika, piirturi- ja valvonta–jatkokoulutuspäivä oli myös 39:n vastaajan mielestä kolmanneksi tärkein. Ennakoivan ajon koulutusta piti tärkeänä 38 henkilöä.

Mielestäsi kiinnostavimmat ja tärkeimmät jatkokoulutus päivät? Valitse vaihtoehtoista kolme koulutusta jotka koet tärkeiksi?



TAULUKKO 1. Kuljettajien tärkeimmiksi kokemat ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät.

Ensiapukoulutusta pidettiin kyselyssä tärkeimpänä koulutuspäivänä ja se onkin tärkeä taito ylläpitää. Jokainen kansalainen on auttamisvelvollinen saapuessaan onnettomuuspaikalle. Jokaisen liikenteessä olijan olisikin tärkeätä tietää ja osata välttämättömät toimenpiteet saapuessaan onnettomuuspaikalle.

ADR- eli vaarallisten aineiden koulutusta pidettiin seuraavaksi tärkeimpänä koulutuksena. Vaarallisia aineita kuljettavan kuljettajan tulee tietää esim. mitä vaaran ominaisuuksia aineilla on. Tulee myös tietää lastaussäännöt yhteen kuormauksesta muiden vaarallisten aineiden kanssa tai vaikkapa elintarvikkeiden kanssa.

Kolmanneksi tärkeimmäksi vastaajat listasivat ennakoivan ajon koulutuspäivän. Koulutuspäivän aikana kuljettajille kerrataan mm. näitä asioita: kuljettajan vireys eli lepo, ruoka ja lääkkeet. Ajoneuvon kunto, lastin sijoittaminen, kuorman paino, kuorman varmistaminen. Ajo-olosuhteet eli talvella liukkaus, syksyllä sade ja pimeys, kesällä auringon paiste ja häikäistyminen. Ympäristö missä ajetaan, eli taajama, kaupunki, moottoritie, valtatie, joissa nopeuden muutokset ovat suuret. Erilaiset kuljettajien apuvälineet, kuten hidastimet, luis-ton esto, etäisyysvaroittimet edellä ajavaan, kaistavahti.

Seuraavaksi tärkeimpänä pidettiin koulutusta ajo– ja lepoajoista sekä piirturin käyttämisestä. Päivän aikana kerrataan ajo– ja lepoaika-asetusten kuljettajaa koskevat asiat ts. kuljettajan päivittäiset ajoajat, tauot, vuorokausilepoajat, viikkolepoajat.

Taulukossa 2. kysyttiin koulutettavien tyytyväisyyttä jatkokoulutuspäiviin niistä koituihin kustannuksiin nähden. Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä moni yrittäjä ja kuljettaja pitää pelkkänä rahastuksena, joten asiasta kysyttiin mielipidettä, jotta se ei jää arvailujen varaan. Eräässä lehtiartikkelissa on puhuttu jopa 6 472 eurosta, jonka kuljetusyritys menettää tulona, kun kuljettaja on viiden päivän direktiivikoulutuksessa, jotta saa päivitettyä ammattipätevyytensä (Ilkka Alanen, 2017,43). Vastaajista 31 oli sitä mieltä, että jatkokoulutuspäivät ovat pelkkää rahastusta ja vain neljä vastaajaa sitä mieltä, että jatkokoulutuspäivistä saa vastinetta rahalle.

	1	2	3	4	5		Yhteensä	Keskiarvo
En ole ollenkaan tyytyväinen.	31	18	18	5	4	Olen erittäin tyytyväinen.	76	2,118421

TAULUKKO 2. Kuljettajien tyytyväisyys ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviin kustannuksiin nähden

Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä ei kuitenkaan tietotekniikan aikakautena tarvitse välttämättä istua puuduttavassa luokassa, vaan voi istua omalla sohvalla kotona ja käydä haluamansa päivän verkkokurssina etänä internetin kautta ja hinta on jo todella alhainen, n. 40 euroa per päivä. Virtuaalikurssin hinta muodostuu osallistujamäärän mukaan, erään toimijan hintataulukon mukaan enimmillään 69 € /pvä ja pienemmillään 39 € /pvä. (Suorita ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät etänä. s.a.)

Monet kuljettajista ovat tehneet kuljettajan työtä jo vuosikymmeniä ja hankkineet ammattitaitonsa kantapään kautta, tai saamalla armeijassa jonkinlaisen koulutuksen korttikoulutuksen yhteydessä. Taulukossa 3 kysyttiin mielipidettä, kuinka tärkeänä ammattikuljettajat pitävät jatkokoulutuspäiviä päivittääkseen ammattitaitoansa. Nyt heidän tulee myös lain mukaan käydä päivittämässä viiden päivän koulutuksen kautta tietonsa, jotta he voivat jatkaa jo harjoittamassaan työssään. Miten he kokevat jatkokoulutuspäivät? Kuinka nuoret, jotka

ovat juuri tulleet koulusta ja käyneet 140 tai 280 tuntia ammattipätevyyskoulutusta, kokevat sen, että joutuvat melkein heti käymään päivittämässä ammattipätevyyden? Kyselynkin mukaan monikaan kuljettaja ei pidä hyödyllisenä tai tärkeänä jatkokoulutuspäiviä ja niiden tuomaa tietoa.

	1	2	3	4	5		Yhteensä	Keskiarvo
En pidä ollenkaan tärkeänä.	19	19	19	11	7	Pidän erittäin tärkeänä	75	2,573333

TAULUKKO 3. Kuinka tärkeänä kuljettajat pitävät ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä.

Onko tulevien kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksella ja ammatissa jo olevien kuljettajien jatkokoulutuspäivillä vaikutusta liikenneturvallisuuteen? Tilastojen mukaan kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat laskussa, samoin loukkaantuneiden määrä raskaan liikenteen kolareissa. Määriin kuitenkin vaikuttaa myös elinkeinoelämän suhdanteet, sillä lama- aikana kuljetuksia tarvitaan vähemmän, joten raskasta kalustoa myös liikkuu vähemmän tien päällä. Kuitenkin on positiivista, että kuolleiden ja loukkaantuneiden määrät ovat laskeneet, ja ammattipätevyyskoulutuksella ja sen jatkokoulutuspäivillä on vaikutusta tähänkin. (Liikenneturva 2019).

Kuljettajakoulutukseen kuuluu REAK-rata eli raskaan ennakoivan ajon koulutus. Koulutus suoritetaan liukkaan kelin harjoitteena radalla. Koulutuksesta on yleensä neljä tuntia luentona ja kolme tuntia käytännön harjoitteluna. Toisen asteen koulutuksessa harjoitteluradalla on yleensä koulupäivän mittainen. REAK-ratakoulutuksella pyritään vaikuttamaan kuljettajien asenteisiin ja ajatuksiin, massan, nopeuden ja kitkan vaikutuksesta ajoneuvon jarrutus- ja pysähtymismatkaan. Ei niinkään antamaan neuvoja mitä tehdään, kun menetetään ajoneuvon hallinta. Tavoitteena on oppia oikea tilannenopeus keliin ja ajo-olosuhteisiin sopivaksi.

8.2 Haastattelututkimuksen tulokset

Koulutuspäiviä tarvitaan, kuljettaja ei voi toimia ammatissaan ilman koulutusta ja tietojen päivittämistä. Kouluttajien pätevyyteen tulisi panostaa enemmän.

Tekniikka muuttuu ja uudistuu ajoneuvoissa hurjaan tahtiin, ja siksi tarvitaan koulutusta. Laki muuttuu ajoneuvojen massojen ja pituuksien osalta nopeasti, että tarvitaan koulutusta. Erilaisia yhdistelmävariaatioita pystytään muodostamaan ajoneuvoyksiköillä. Kuljettajan tulee tietää, ajavansa laillisella yhdistelmällä. Asiakkaat vaativat kuljetusliikkeiden kuljettajilta koulutusta. Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien pakollisuus tulisi poistaa. Kuljettajien tietämys tulisi kuitenkin testata kokeella.

Tutkimuksessa haastateltiin aineistoa varten ammattipätevyyskoulutuksen ja jatkokoulutuspäivien parissa työskenteleviä kouluttajia Koulutuskeskus Salpauksesta ja koulutuspäällikkö Hannu Paanasta Vähälä Logistics Oy:ltä. Tarkoituksena oli saada näkemyksiä kuljetusliikkeen edustajalta, sekä kouluttajilta, jotka antavat ammattipätevyyskoulutusta ja ovat myös kouluttajina direktiivipäivillä eli ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivillä. Haastateltavilta kysyin heidän näkemystään ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien tarpeellisuudesta. (kts. liite 3.) Miten jatkokoulutuspäiviä tulisi kehittää? Saada haastateltavilta heidän näkemystään siihen, miksi kuljettajille tulee niin paljon huomauksia ratsioissa koskien esimerkiksi ajo- ja lepoaikoja?

Nykypäivänä kuljetusalalla kuljettajana toimiminen ei onnistu ilman koulutusta. Kuljettajien koulutusvaatimukset lähtevät myös paljon asiakkaan puolelta. Vähälä yhtiöillä esimerkiksi viisi päivää viiteen vuoteen on liian vähän. Tekniikka autoissa ja kuljetusala kehittyvät jatkuvasti, joten koulutusta tarvitaan. Esimerkkinä paperittomat rahtikirjat, jotka yleistyvät. Kuljettajat ottavat sähköisen allekirjoituksen asiakkailta sähköiseen lukulaitteeseen. Ennakoivan ajamisen koulutuspäivä tulisi olla muuta kuin auditoriossa istumista. Ratapäivä antaisi kokeneemmille, kuljettajille paljon enemmän. Radalla koulutettavat pääsevät itse ajamalla toteamaan nopeuden vaikutuksen jarrutusmatkaan sekä, tienpinnan ja renkaanpinnan kitkan vaikutuksen jarrutusmatkaan. Miten pienikin nopeuden lisääminen vaikuttaa liukkaalla pidon menettämiseen kaarreajossa, mm. näitä käydään läpi radalla päivän aikana. Harjoitukset ovat kouluttajista kiinni, näitä ei ole missään lakipykälissä eikä koulutusohjelmissä. Ennakoivan ajamisen koulutuspäivä on pakollinen, jonka sisällössä otetaan huomioon keli, ajoneuvon massa ja tilannenopeus. Ajovalmiudet: kuljettajan kunto, levännyt kuljettaja.

Ajoneuvon kunto ja massa: auto on kunnossa ja katsastettu. Ajoneuvon kantavuus, kuorma tehty oikein, kuorman sijoittaminen, painojakauma, painavat esineet alle, kevyemmät tavarat lastataan päälle ja että kuorma on varmistettu oikein. Ajoneuvon kuljettaminen, vaaratilanteissa toimiminen, on pelivaraa toimia, esimerkiksi joudutaan tekemään hätäjarrutus, miten toimitaan. Pakollisuus jatkokoulutuspäiviin todetaan kuitenkin huonoksi asiaksi. Kuljettajien tietämys tulisi todeta testauksen kautta ja mikäli tietämys jollakin alueella olisi puutteellista, tulisi kuljettaja sitten ohjata koulutukseen. Pedagogiset taidot kouluttajilla tulisi olla riittävät. (Paananen 2018.)

Tarpeellista olisi siirtyä käytäntöön ja teoriasta pois, riippuen aiheesta, jotta mielekkäys ja kiinnostus ei häviäisi. Isomman ryhmän kanssa on ongelmia toteuttaa käytännön harjoituksia. Koulutettavien ryhmien koko voisi olla pienempi, jolloin käytännön harjoitukset olisi helpompi toteuttaa. Jatkokoulutusten määrä on viisi päivää viidessä vuodessa. Päiviä voisi käydä vaikka päivän vuodessa, mikä ei ole paljon. Sidottu systeemi on jäykkä nykyisellään. Esimerkiksi liikenne- ja viestintävirasto Traficomille ilmoitettaisiin vastuuhenkilö ja vuoden aikana pidetyt koulutukset. Koulutusta annetaan määrällisesti tarpeeksi, mutta ei välttämättä laadullisesti. Kouluttajat eivät välttämättä ole pedagogisesti päteviä. Kuljettajien rikkeiden määrä johtuu osittain välinpitämättömyydestä ja osittain siitä, että riski joutua kiinni on pieni eikä ymmärretä, ja tiedosteta laiminlyönnistä johtuvia seurauksia tai vaaraa. (Suhonen 2018.)

Kuljettajien ammattitaitoa hallita erilaiset tilanteet ammatissaan, kuten asiakas kohtaamiset silloin, kun ollaan tavarantoimittamisessa myöhässä. Lain säädäntö muuttuu ja tulee virtuaalikoulutusta. Lähipäivillä kuljettajan saa hetkellisesti työympäristöstä pois. Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät ovat myös sosiaalinen tapahtuma, jossa pääsee vaihtamaan mielipiteitä muiden kollegoiden kanssa. Koulutuspäivillä on molemminpuolinen vaikutus, sillä sekä koulutettavat että kouluttaja oppivat. Jatkokoulutuspäiviä voisi kehittää enemmän käytännön puolelle. Esimerkiksi ennakoivan ajon koulutus voisi olla rata-koulutuspäivä. (Arvola 2018.)

Jatkokoulutus on hyvä asia, mutta toteutus voisi olla monimuotoisempaa. Päivien tarpeellisuus riippuu aiheesta. Niitä ei pidä poistaa ainakaan kokonaan.

Ennakoivan ajon koulutuksen voisi käydä työssä, jolloin se voisi olla työnantajallekin helpompi järjestää. Kuljettajien tulisi tietää säädökset, koska he ovat toimineet ehkä jo vuosia kuljettajan ammatissa. Peruskoulutus pidetään asetusten vaatimusten mukaisesti oppilaitoksissa, jotka saavat ohjeet opetushallitukselta. (Haarala 2018.)

Ehkä sähköisesti käydyt kurssit olisivat hyvä testi järjestelmälle. Koulutettavat myös joutuisivat tekemään testin koulutuspäivän jälkeen. Käytäntöä enemmän kuin luokassa istumista. Räätelöityjä kursseja yrityksen ja kohderyhmän mukaan. Byrokraattisuus joustavammaksi, kuljettajille osa jatkokoulutuspäivistä tulee jo suoritettavista korteista, jotka pitää käydä toimiakseen ammatissa. Ajo- ja lepoaika–asetuskoulutukselle on tarvetta. (Sipiläinen 2018.)

9 ANALYSOINTI JA JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimuksen tarkoituksena oli saada tietoa siitä mitä mieltä kuljettajat ovat ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivistä sekä miten koulutuspäiviä tulisi kehittää. Kyselylomakkeella kuljettajilta kysyttiin koulutuspäivien hyödyllisyyttä, tarpeellisuutta, taloudellista näkökantaa ja parannusehdotuksia. Tällä hetkellä kuljettajien on vielä käytävä 35 tuntia ammattipätevyyden ylläpitämiseksi. Tulevaisuudessa voi hyvinkin olla, että ammattipätevyys varmistetaan ainoastaan tenttimällä, jolloin päivien opiskelut istumalla jäisivät pois. Kyselyssä tuli hyvin selväksi, että jatkokoulutuspäivät ovat aivan turhia. Uskon, että vastaajat vastasivat rehellisesti, koska pystyivät kertomaan mielipiteensä anonyymisti. Koulutuspäivien päätyttyä palautetta ei ehkä anneta niin suoraan. Jatkokoulutuspäivistä saisi varmasti kiinnostavampia, jos niissä olisi enemmän käytännönharjoitteita kuin auditoriossa istumista.

Jatkokoulutuspäivien tarkoitus on kuitenkin ammattitaidon ylläpitäminen. Kuljettajan työ on nykypäivänä haasteellisempaa ja ajoneuvoissa on yhä enemmän erilaisia kuljettajaa tukevia ohjelmia. Kuljettajien jokapäiväinen työ on tullut haasteellisemmaksi sähköisten rahtikirjojen myötä. Kuljettajilla on sähköiset lukulaiteet, joihin tulee ohjeet ajojärjestelijöiltä. Niillä luetaan myös lastattavat tavarat, ja luovutus asiakkaille tapahtuu näillä laitteilla. Jatkokoulutuspäivissä voisi olla enemmän käytännön harjoituksia luokassa istumisen sijaan.

Jatkokoulutuspäivät netin kautta, interaktiivisesti, ja niiden jälkeen oppiminen testattaisiin kokeella.

Miten kuljettajien ammattipätevyyskoulutusta tulisi kehittää:

- Asennekoulutus tulisi lähteä autokoulusta tai toisen asteen koulutuksesta
- Kouluttajien ja koulutuksen pitäjien tehokkaampi valvonta ja kuka saa järjestää koulutuksia
- Suunnitelmallisuus, räätälöidyt koulutukset
- Enemmän käytännön läheisempää, esimerkiksi ennakoivan ajon koulutus, tulisi pitää ratapäivänä. Se taas on mahdotonta koska tarvittavien kouluttajien määrän vuoksi koulutuspäivästä tulisi kallis
- Kuorman varmistaminen tulisi olla käytäntölähteinen koulutuspäivä
- Vanhemmille kuljettajille koe ja jos sitä ei läpäise niin sen jälkeen koulutuspäiville
- Virtuaalikoulutuksena, joka jo on osittain käytössä
- Suoritealakohtaista koulutusta
- Yrityksen omiin tarpeisiin räätälöidyt koulutukset

Koulutuksissa on aina kuitenkin kurssilaisia, jotka ovat tyytyväisiä koulutukseen ja ovat kertoneet oppineensa jotain uutta. Koulutustilaisuus on myös kouluttajalle oppimistilaisuus. Aina oppii jotakin uutta koulutettavilta. Vuorovaikutus on hieno asia. Palautteen kautta myös koulutuksia voi kehittää. Harvoin kuitenkaan jatkokoulutuspäivillä kysytään palautetta, joka kuitenkin olisi tärkeää päivien kehittämisen kannalta.

10 POHDINTA

Pääsen kertomaan omia kokemuksia ja näkemyksiä. Hyvin selväksi tutkimuksessa tuli sekä kommentteissa että ehdotuksissa se, että kuljettajien asenteisiin pitäisi koulutuksen kautta pystyä vaikuttamaan. Linaan liikenneturvan asiantuntijan vastausta radiossa kuuntelijan kysymykseen siitä miksi vanhempien kuljettajien pitää käydä 35 tuntia ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä: ”On aika vähän työpaikkakoulutusta, jos käy yhden päivän viiden vuoden aikana jokaisena vuotena”. Itse olen ainakin samaa mieltä. On paljon ammatteja, joissa koulutusta annetaan vuosittain paljon enemmän kuin tuo yksi päivä. Kuljettajien asenne lähtee jo sieltä toisen asteen koulutuksesta, ajokorttiin tähtäävillä oppitunneilla sekä ajo - opetuksessa, ammattiin liittyvillä oppitunneilla, sekä ammattipätevyystunneilla. Onko ammatissa jo kymmeniä vuo-

sia toimineiden kuljettajien tarpeellista käydä direktiivipäiviä, vai voisiko tietämyksen mitata esim. kokeella, niin että ellei koetta, pitää käydä koulutuspäiviä?

Kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivistä pitäisi pyrkiä tekemään enemmän käytännönläheisiä. Tämä vaatisi kuitenkin vastaavasti tietyiltä päivistä enemmän resursseja eli kouluttajia, jolloin kustannukset nousevat. Esimerkiksi ennakoiva ajo voisi olla ratapäivä, mutta se vaatii radan ja myös useamman kouluttajan. Kuorman varmistaminen voisi olla myös käytännön harjoituksia, joka vaatisi myös useamman kouluttajan läsnäoloa.

Virtuaaliopetuksen näen olevan tulevaisuutta. Se tosin vaatii paljon kehittämistä. Koulutettavat eivät ole paikalla, siis läsnä, joten he ovat vain esimerkiksi tietokoneen välityksellä yhteydessä opettajaan. Se mahdollistaa sen, että koulutettava saattaa tehdä jotain aivan muuta kuin kuunnella kouluttajaa. Ratkaisuna voisi olla välikysymykset kouluttajalta ja päivän päätteeksi kenties koe, jolla testataan oppiminen sekä se että on kuunnellut 7 tuntia. Kouluttajien tulisi myös olla pedagogisesti ja ammatillisesti päteviä. Kouluttajien tulisi olla toiminut useamman vuoden ajan kuljettajina, liikenneopettajina raskaalla puolella tai muuten työssä logistiikka-alalla, mutta jälkimmäiselle olisi vähemmän painoarvoa ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivien opettajana.

Monet kuljetusliikkeet ovat nykypäivänä myös itse panostaneet kuljettajakoulutukseen oppisopimuskoulutuksen kautta, jolloin saadaan koulutettua kuljettajia kuljetusliikkeen omiin tarpeisiin sopiviksi, esim. kemikaalikuljetuksiin. Kuljetusliikkeet suunnittelevat kuljettajien ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät asiakkailta tulleisiin koulutuspyyntöihin, joihin vastataan heidän tarpeittensa mukaan. Kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksista on myös hyötyä kuljetusyrityksille, kun ne tekevät tarjouksia ja markkinoivat kuljetuksia. Monella työmaalla, jossa kuljettajat toimivat maansiirtoautoilla, kuljettajalla pitää olla tieturva 1- tai työturvakortti. Kuljetettaessa ei-pakattuja elintarvikkeita kuten ruhoja, kuljettajalla tulee olla hygieniapassi. Kuljettajalla, joka kuljettaa vaarallisia aineita, tulee olla ADR-ajolupa. Kaikki nämä ovat myyntivaltti kuljettajalle, kun hän hakee töitä tai kuljetusliikkeelle, kun se tekee kuljetustarjouksia yrityksille.

Tutkimuksesta voidaan todeta, että jatkossakin ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä tarvitaan. Koulutus tulisi olla yksilöidympää, kuljetusalan eri suori-tealat ja kuljetusliikkeiden ja asiakkaiden tarpeet huomioon ottaen. Selasin läpi koulutusohjelmia enkä löytänyt yhtään päivää, joka sopisi ja olisi tarkoitettu ulkomaan kuljettajille. Koulutuksia tulisi kehittää ja markkinoida. Kuljettajien asen-teisiin tulee voida vaikuttaa jo ajokorttikoulutuksessa. Kouluttajien pitää pystyä vastaamaan asiakkaiden tarpeisiin. Kouluttajien ja koulutuksen pitäjien pitää olla tehokkaammalla valvonnalla. Tulevaisuuden haasteisiin pitää vastata: vir-tuaali- opetus tulee ja on tulevaisuutta. Kuljettajakoulutuksella ja ammattipäte-vyyden jatkokoulutuspäivillä on merkittävä osuus raskaan liikenteen liikennetur-vallisuutta ja ekologisuutta parantavana tekijänä.

LÄHTEET

ADR-ajolupakoe. 2019. WWW-dokumentti. Saatavissa:

<https://www.skaf.fi/fi/adr-koe> [viitattu 4.6.2019].

ADR- koulutus. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.trafi.fi/adrkou-lutus> [viitattu 23.11.2018].

Ajo – ja ammattipätevyys koulutuksen kehittäminen. s.a. PDF-dokumentti. Saatavissa: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/77904/Julkaisu_10_2014.pdf [viitattu 27.8.2018].

Ajoneuvot, joita saa ajaa. 2019. Ajokortti-info.fi WWW-dokumentti. Päivitetty 28.2.2019. Saatavissa: <https://ajokortti-info.fi/perustietoa-ajokortista/ajoneuvot-joita-saan-ajaa> [viitattu 9.8.2018].

Alanen, I. 2017. Iku-pakina. *Rahtarit ry jäsenlehti* 5,2017,42,43

Ammattiliikenne. s.a. Tavaraliikenteen luvat. WWW-dokumentti. Päivitetty 3.4.2019. Saatavissa: https://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kansainvaliset_kuljetusluvat/tavaraliikenteen_luvat [viitattu 4.11.2018].

Ammattipätevyyden jatkokoulutusohjelmat 2017. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kuorma- ja linja-auton_kuljettajien_ammattipatevyys/kouluttaja/ammattipatevyyden_koulutusohjelmat_2017 [viitattu 24.5.2018].

Arvola, A. 2018. Opettaja. Haastattelu 5.6.2018 Koulutuskeskus Salpaus.

Euroopan Parlamentin ja Neuvoston Direktiivi 2003/59/EY. Euroopan unioni. PDF-dokumentti. Päivitetty 10.9.2003. Saatavissa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:226:0004:0017:FI:PDF> [viitattu 17.5.2018].

Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus 1072/2009. Euroopan unioni. PDF-dokumentti. Päivitetty 14.11.2009. Saatavissa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R1072&from=FI#d1e40-72-1> [viitattu 17.8.2019].

Haarala, H. 2018. Lehtori. Haastattelu 5.6.2018 Koulutuskeskus Salpaus.

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P. 2009. Tutki ja kirjoita. 15. painos. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy

Hirsijärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P.2007. Tutki ja kirjoita. 13. painos. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy

Hokkanen, S., Karhunen, J.& Luukkainen, M. 2011. Johdatus logistiseen ajatteluun. 6. painos. Jyväskylä: Jyväskylän yliopistopaino

Koulutusmateriaali s.a. Kuljetusturva. WWW-dokumentti. Kuljettaja koulutus. Kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys. Saatavissa: <https://kuljettajakoulutus.fi/kouluttajamateriaalit> [viitattu 12.3.2019].

Monitasoista koulutusta tarjolla. s.a. Kuljetusala.com. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.kuljetusala.com/fin/koulutus/ammattikorkeakoulu-ja-yliopisto/> [viitattu 14.4.2019].

Kylmäketju.fi s.a. ATP-sopimus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <http://www.kylmaketju.fi/lainsaadanto/atp-sopimus/> [viitattu 15.3.2019].

HE 114/2011. Hallituksen esitys Eduskunnalle laiksi kaupallisista tavarankuljetuksista tiellä annetun lain muuttamisesta s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2011/20110114#idp446301040> [viitattu 6.11.2018].

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajan-tasa/2007/20070273#a18.9.2009-699> [viitattu 17.5.2018].

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273

Liikenneturva. 2019. Tilastokatsaus raskaan liikenteen onnettomuuksista. PDF-dokumentti. Päivitetty 30.1.2019. Saatavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_raskas_liikenne.pdf [viitattu 17.3.2019].

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.trafi.fi/tieliikenne/ammattiliikenne/kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipatevyys> [viitattu 15.5.2018].

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom s.a. Ammattipätevyyskoulutus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ammattipatevyyskoulutus> [viitattu 11.3.2019].

Logistiikan perustutkinto. Opetushallitus. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://eperusteet.opintopolku.fi/#/fi/esitys/1742261/ops/tutkinnon-osat/1743385> [viitattu 19.8.2019]

Metsämuuronen, J. 2008. Laadullisen tutkimuksen perusteet. 3 painos. Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy.

Opetushallitus s.a. Kuljettajien ammattipätevyys ohjeita toimintaan 1.1.2018 alkaen. WWW-dokumentti. Päivitetty 14.2.2018. Saatavissa: http://www.oph.fi/download/189586_Kuljettajien_ammattipatevyys_ohjeita_toimintaan1.1.2018_alkaen.pdf [viitattu 23.5.2018].

Paananen, H. 2018. Koulutuspäällikkö. Haastattelu 9.8.2018. Vähälä Logistics Oy.

Pidemmät ja raskaammat HCT-rekat s.a. WWW-dokumentti. Päivitetty 18.1.2019. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/pidemmat-ja-raskaammat-hct-rekat> [viitattu 29.5.2019].

Poliisi valvoi tehostetusti raskasta liikennettä. 2017. Rahtarit ry jäsenlehti 2, 2017, 35

Suomen poliisi. 2018. Poliisin tehovalvonta osoitti: Raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikarikkomukset edelleen kasvussa. WWW-dokumentti. Päivitetty 5.3.2018. Saatavissa: https://www.poliisi.fi/poliisihallitus/tiedotteet/1/0/poliisin-tehovalvonta-osoitti-raskaan-liikenteen-ajo-ja-lepoaikarikkomukset-edelleen-kasvussa_68656 [viitattu 15.3.2019].

Suomen kuljetus ja logistiikka Skal ry. s.a. Ammattipätevyyden jatkokoulutus. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.skali.fi/fi/julkinen-sivusto/koulutus-ja-asiantuntijapalvelut/koulutukset-ja-seminaarit/ammattipatevyyden> [viitattu 15.3.2019].

Sipiläinen, M. 2018. Opettaja. Haastattelu 5.6.2018 Koulutuskeskus Salpaus.

Suhonen, P. 2018. Lehtori. Haastattelu 29.7.2018. Koulutuskeskus Salpaus.

Suomen suurin autokoulu. 2014. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ksml.fi/teemat/autot/Suomen-suurin-autokoulu/246499> [viitattu 8.8.2019]

Suorita ammattipätevyyden jatkokoulutuspäivät etänä. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: https://www.virtuaalidirektiivi.fi/?gclid=EAlalQobChMllrG-xorOq2wIVAVXTCh3B3Q0LEAAYAiAAEgJFivD_BwE [viitattu 29.5.2018].

Tietoa Vähälästä s.a. Vähälä Academy. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://vahala.fi/vahala-yhtiot/tietoa-vahalasta/> [viitattu 4.6.2019].

Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja- autonkuljettajien ammattipätevyydestä. s.a. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070640> [viitattu 22.5.2018].

Liite 1 Webropol-kyselylomake



Suomessa liikennöivien kuljettajien ammattipätevyys

1. Sukupuoli?

- ☐ Mies
☐ Nainen

2. Ikä?

3. Ajokokemus ammattikuljettajana vuosina ?

4. Ajatko ammatiksesi?

- ☐ Kuorma-autoa
☐ Yhdistelmäajoneuvoa
☐ Linja-autoa

5. Pidätkö tärkeänä ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä?

- En pidä ollenkaan tärkeän. 1 2 3 4 5 Pidän erittäin tärkeänä
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

6. Mielestäsi kiinnostavimmat ja tärkeimmät jatkokoulutus päivät? Valitse vaihtoehtoista kolme koulutusta jotka koet tärkeiksi?

- ☐ ADR
☐ Ensiapu
☐ Ennakoiva-ajo
☐ Ajo- ja lepoajat, piirturi ja valvonta
☐ Hygieniakoulutus(huoleniappasi)
☐ Kuljettajan turvallinen työpäivä(työturvallisuuskortti)
☐ Kuljettajan tieturvallisuuskoulutus(tieturva 1-kortti)
☐ Muu. Mikä

7. Oletko tyytyväinen jatkokoulutuspäiviin, kustannuksiin nähden?

- En ole ollenkaan tyytyväinen. 1 2 3 4 5 Olen erittäin tyytyväinen.
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

8. Miten kuljettajien ammattipätevyys jatkokoulutuspäiviä tulisi parantaa/kehittää?

1.

2.

3.

KIITOS!

Liite 2 kyselyyn vastaajien ehdotuksia

- Nämä ns. päättäjän hyväkkäät, kun älyäisi poistaa kokonaan nämä näyttöpäätteet hytistä, sen takia noita onnettomuuksia on niin paljon, kun niitä seurataan ja räplätään ajonaikana, jotkut parhaat katsoo leffaa tabletilta ja se on ratin takana, mittaristossa. Työ tekijäänsä opettaa, EI KURSSIT. Usko ihan huviksesi.
- Keskimääräisesti ketään kuskia ei kiinnosta istua koulun penkillä, paitsi niitä ketkä on käynyt oikein monta vuotta koulua sen takia, eivätkä silti osaa käyttää pumppukärryjä. Koulutus on vaan rasite ja rahanryöstökeino niille kuskeille, jotka ovat ajaneet elämänsä autoa ja luultavasti tietävät enemmän elämästä tien päällä, kuin nutipäät kouluttajat
- Turha byrokratia pois! Ja koulutus materiaalien päivitys nykyhetkeen eikä vuosien vanhoilla jutuilla samoja asioita jankata.
- En keksi miten tätä systeemiä oikeasti voisi edes parantaa.
- Ovatko päivät oikeasti jotain muuta kuin pelkkää rahastusta? Tämä nyt ei ole varsinaisesti mikään kehitysehdotus, tokihan nuo kaiken maailman korttikurssit itsessäänkin maksavat jo melkoisen verran, mutta näihin tulee vielä Trafín maksut päälle.
- Kuljettajat, jotka ovat ajaneet jo kymmeniä vuosia, niin he ei opi juuri mitään.
- Vanhat kuljettajat voisi jättää pois tästä rahastuksesta
- Vaikea sanoa, tällainen rahastusjärjestelmä nyt on luotu ja sen kanssa on eletävä.
- Kursseilla ei koskaan opi uutta.
- Sisältö mielenkiintoiseksi, että jaksaisi kuunnella.
- Tuntuu turhauttavalta.
- Sen pitäisi olla pakko käydä 5 erilaista kurssia.
- Olisi erilaisempia koulutuksia kaikki tuntuu olevan samanlaista aineistoa vaan eri järjestyksessä.
- Monipuolisuutta, materiaalit ovat usein samat esim. ennakoiva ajo, kurssi materiaali ja sisältö oli sama nyt kuin viisi vuotta sitten. Kursseihin monipuolisuutta muutakin kuin ajotapaa ja lainsäädäntöä, lähemmäs jokapäiväistä arkea.
- Pitäisi käydä eri kurssit eikä esim. viisi kertaa ennakoiva ajo.
- Oikeata sisältöä päiviin. Toki ammattipätevyyspäivillä saa uusittua työturvaa, tieturvaa, ensiavun ja ADR:n, josta ainoastaan kaksi viimeistä ovat sisällöltään käytännöllisiä ja tärkeitä, sen sijaa kaikki turvallisuuden ja ennakoivaan ajoon liittyvät päivät ovat sisällöllisesti turhanpäiväisiä itsestäänselvyksiä, jossa nuokutaan pulpetissa 7 tuntia ja tuskin on vaikutusta niihin kuljettajiin, joilla on jo valmiiksi huono asenne kyseisiin asioihin.
- Lisää vaihtoehtoja, laajempaa tarjontaa. Kuka niitä samoja jaksaa vuodesta toiseen kuunnella.
- Niihin pitäisi saada jotain järkeä siinä mielessä tällä hetkellä ainut pakollinen on ennakoiva ajo, muuten voit käydä vaikka samaa koulutusta 4 kertaa siinä on, viis päivää käyty tää vaikuttaa vaan rahastukselta ei siis todellisuuden kanssa mitään tekemistä.
- Tällä hetkellä kohtuu monipuolinen, joten eipä paljon uudistamista tarvitse tehdä.

- Uusille kuljettajille enemmän kursseja, vanhoille ei niinkään.
- Ensiapu enemmän ne ovat tosi tärkeitä taitoja.

- Esimerkiksi taloudelliseen ajoon pitää kiinnittää enemmän huomiota.
- Tehtaiden omat turvallisuuskoulutukset tulisi hyväksyä ammattipätevyys koulutukseksi.

- Vähemmän koulutuspäiviä ja pidempi ammattipätevyyden voimassaoloaika
- Jos olet kerran suorittanut ei tarvis enää suorittaa, 5 vuoden aikana mitään uutta.
- Hintaa jos firma ei maksa niin todella kallista yksityiselle henkilölle!
- Kun olet jo suorittanut, jos asiat muutu ei tarvitse uusia viiden vuoden sisällä.

- Poistaa koko järjestelmä turhia kuluja, joita kerätään jo aivan liikaa.
- Vähemmän teoriaa, enemmän toimintaa
- Lopettaa koko koulutus
- Työturvakortti ei ole millään tavalla sidoksissa työhömmö.

- Kouluttajilla pitäisi olla pidempi työkokemus alalta, koska teoria ja käytäntö eivät aina kohtaa.'
- Vetäjillä pitäisi olla vaatimus, että ovat toimineet ammattikuljettajina itse. Mieluiten vielä lähimenneisyydessä osaisivat silloin asettaa koulutettavien saappaisiin ja antaa esim. omakohtaisia esimerkkejä. niin että niistä olisi oikeasti hyötyä työssä.
- Nämä kouluttaja raukat, kun ei ole suorittaneet, ensiavun tarpeita niin niitähän ei ole, se on ainoa tärkeä kurssi mitä jokainen ihminen tarvitsee.
- Pätevämpiä kouluttajia. Tuntuu tosi naurettavalta kuunnella jotain kauppareissua tehnyttä kouluttajaa kertomassa mitä tapahtui reissulla. Näitä juttuja kyllä riittää meillä tien päällä olijoille. Asiallisuutta niihin kouluttajiin.
- Voisi oikein opettaja tehdä tietopaketin eikä jauheta soopaa sitä 8 tuntia. ADR ja ensiapu koulutukset olivat ok, muissa ei oikein sisältö muutu viidessä vuodessa.
- Kouluttajien kirjo liian laaja. Osassa osallistumistani on kouluttaja selvästi vain hakemassa tiliä. Osassa aidosti kouluttamassa.
- Osaa opettajistakaan ei tunnu kiinnostavan.

- Enemmän asiaa, sisältöjä voisi muokata sen mukaan mikä ryhmä on kyseessä.
- Enemmän käytännönläheisyyttä, eikä pelkkää ympäröivää teoriaa.
- Enemmän käytännönläheisiä. Ennakoivassa oikeaa opetusta eikä kalvosettiä.
- Enemmän käytäntöä, eikä vaan teoriaa
- Sisältö tulevaisuudessa pitää esim. "Ennakoiva ajo" kehittyä ettei se toista itseään, esimerkiksi jos ennakoiva ajo annetaan ratakoulutuksena niin siitä voisi saada kaksi päivää, kalliiden ratakustannusten kattamiseksi.
- Käytännön esimerkit tärkeitä

- Enemmän käytännön harjoitteita, veikkaanpa että rahtareista aika moni on sitä tyyppiä, jolle kalvo sulkeiset aiheuttaa lähinnä fyysistä tuskaa
- Lisää käytäntöä ei niin paljon teoriaa.
- Olisi otettava huomioon ne kuljettajat ketkä eivät saa työpaikan kautta suoritettua kurssejaan ja tästä syystä saattavat menettää jatkokoulutuspäivänsä esimerkiksi, jos ei taloudellinen tilanne anna myöden maksaa kursseja itse.
- Miksi ammattikuljettaja joutuu maksamaan kortit ja kurssit itse saadakseen tehdä töitä? Missä tasa-arvo muiden ammattien kanssa
- 100€/pv sis. alv. sopiva hinta. Herkästi tosi kalliita.
- Kurssit halvemmaksi.
- Karsia turhat pois. Sellaiset jatkokoulutukset, joista on oikeasti hyötyä.
- Esimerkiksi työturvallisuus kurssin sisältö pääasiassa täyttä turhuutta. Mitä hyötyä on jostain rakennustelineiden turvamerkinnoista ym. kuljetusalan töissä. Motivaatiota kursseihin syö eniten täysin turhan tiedon opiskelu.
- Asia sisältö ainakin ennakoiva ajo oli samaa puuduttavaa kuraa mitä jo autokoulussa, näitä voisi pistää pakolliseksi viiden vuoden välein henkilöautonkuljettajille.
- REAK on nykyisellään aivan turha.
- Ennakoiva ajo, oikeasti pitäisi ajaa eikä istua luokassa.
- Firmoille kannattaisi selventää, että noita voi myös räätälöidä firman omaa toimintaa tukeviksi. Jotkut sen on jo hoksanneetkin
- Valinnanvapaus hyvä, tosin moni firma päättää mitkä päivät käydään.
- Järjestetään koulutuksia, joista oikeasti jotain iloa ja hyötyä töissä.

Liite 3 opettajien / kouluttajien haastattelukysymykset

1. Millaista kuljettajien ammattipätevyyskoulutus on laadultaan?
2. Millainen mielestäsi on kuljettajien ammattipätevyys?
3. Millaisella jatkokoulutuksella kuljettajien ammattipätevyyttä voidaan kehittää?
4. Miten ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä tulisi kehittää?