

KULJETTAJAN KÄSIKIRJA

Kuljetusliike Wickström Oy

Tiivistelmä

Tekijä(t) Kääpä, Petro	Julkaisun laji Opinnäytetyö, AMK Sivumäärä 26	Valmistumisaika Syksy 2019
Työn nimi Kuljettajan käsikirja Kuljetusliike Wickström Oy		
Tutkinto Insinööri (AMK), prosessi- ja materiaalitekniikka		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyö tehtiin toimeksiantona Kuljetusliike Wickström Oy:lle. Opinnäytetyössä tarkoituksena oli laatia kuljettajan käsikirja helpottamaan uuden työntekijän perehdyttämistä. Pääsääntöisesti käsikirjassa käsitellään UPM Pelloksen vaneritehtaiden sivutuotekentällä työskentelyä.</p> <p>Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsitellään toimeksiantajan taustoja, tutkimusongelmaa, perehdytyksen teoriaa sekä työturvallisuutta. Teoriaosuus pohjautui kirjallisiin ja elektronisiin lähteisiin. Käsikirjan tietoperusta pohjautui omakohtaiseen tietoon ja kokemukseen sekä haastatteluilla kerättyyn tietoon.</p> <p>Opinnäytetyön avulla uuden kuljettajan perehdytyksestä tulee helpompaa ja yrityksen resursseja säästyy. Käsikirjan avulla uusi työntekijä voi helposti palauttaa kerran opittuja asioita mieleensä, ja se toimii myös kokeneen työntekijän tukena.</p> <p>Varsinainen käsikirja luokiteltiin sisällöltään salaiseksi, minkä vuoksi se jätettiin opinnäytetyön ulkopuolelle. Tässä opinnäytetyössä käsitellään käsikirjan salaista sisältöä ja sen valmistusprosessia yleisellä tasolla.</p>		
Asiasanat puutekniikka, Kuljetusliike Wickström Oy, perehdyttäminen, työturvallisuus		

Abstract

Author(s) Kääpä, Petro	Type of publication Bachelor's thesis	Published Autumn 2019
	Number of pages 26	
Title of publication Driver's manual Kuljetusliike Wickström Oy		
Name of Degree Bachelor of Materials Engineering		
Abstract <p>The thesis was commissioned by Kuljetusliike Wickström Oy. The purpose of the thesis was to prepare a driver's manual to facilitate the orientation of a new employee. As a general rule, the manual deals with working on the by-product field of UPM Pellos plywood mills.</p> <p>The theory part of the thesis deals with the client's background, research problem, orientation theory and occupational safety. The theoretical part was based on written and electronic sources. The knowledge base of the handbook was based on personal knowledge and experience as well as information collected through interviews. The attachment is the actual driver's manual, which is secret.</p> <p>This thesis will make it easier for new drivers to get acquainted with the work and save company resources. The handbook can easily remind a new employee of what they once learned, and it also provides support for an experienced employee.</p> <p>The actual handbook was classified as secret and therefore was excluded from the thesis. This thesis deals with the secret content of the handbook and its production process in general.</p>		
Keywords wood technology, Kuljetusliike Wickström Oy, introduction, work safety		

SISÄLLYS

1	JOHDANTO	1
2	YRITYSESITTELY JA OPINNÄYTETYÖN KUVAUS	2
2.1	Kuljetusliike Wickström Oy.....	2
2.2	Tutkimusongelma	2
2.3	Tutkimuksen rajaukset.....	3
3	PEREHDYTTÄMINEN JA LAKI	4
4	PEREHDYTTÄMINEN	5
4.1	Perehdyttämisen määritelmä	5
4.2	Perehdyttämisen tavoitteet	5
4.3	Perehdyttämisen hyödyt	6
4.4	Puutteellisen perehdyttämisen haitat	6
4.5	Perehdytysprosessi	7
4.5.1	Perehdyttämisprosessiin vaikuttavat tekijät.....	7
4.5.2	Hyvä perehdyttäjä.....	8
5	TYÖTURVALLISUUS	9
5.1	Työturvallisuus kuljetusalalla	9
5.1.1	Kuljettajan ammattipätevyys	9
5.1.2	Työ- ja ajoaikalaki.....	9
5.2	Ennakoiva ja taloudellinen ajotapa.....	10
5.2.1	Rullauksen hyödyntäminen.....	11
5.2.2	Taloudellinen ajaminen käytännössä	12
5.3	Raskaanliikenteen onnettomuudet.....	15
6	KÄSIKIRJA	17
6.1	Käsikirjan tarve ja määrittely	17
6.2	Käsikirjan sisältö.....	17
6.2.1	Työturvallisuus.....	17
6.2.2	Työssä.....	18
6.2.3	Asiakkaan sivutuotesiilot.....	18
6.2.4	Voimalaitos.....	18
7	YHTEENVETO	19
	LÄHTEET	20
	LIITTEET	22

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön toimeksianto tuli Kuljetusliike Wickström Oy:ltä. Tarkoituksena on tehdä kuljetusliikkeelle kuljettajan käsikirja, joka toimii perehdytysoppaana uuden työntekijän perehdyttämisessä. Nykytilanteessa selkeän perehdytysmallin puute vaikeuttaa perehdyttämistä ja kuluttaa yrityksen resursseja.

Opinnäytetyössä käsitellään perehdyttämisen teoriaa, UPM Pelloksen vaneritehtaiden sivutuotekentällä työskentelyä ja yleisimpiä kuljettajan turvallisuuteen liittyviä asioita. Kuljettajan käsikirja toimii hyvänä tukena uuden työntekijän alkutaipaleella ja oppaasta on myös vanhojen työntekijöiden helppo tarkastaa toimintatapojaan.

Perehdytysoppaan tietoperustana oli omakohtainen tieto ja kokemus kuljetusliikkeen töistä. Opinnäytetyön tukena keräsin tietoa haastatteluilla toimitusjohtaja Pekka Koppe-roiselta, varatoimitusjohtaja Mika Wickströmiltä ja hallituksen puheenjohtaja Jorma Wick-strömiltä.

2 YRITYSESITTELY JA OPINNÄYTETYÖN KUVAUS

2.1 Kuljetusliike Wickström Oy

Kuljetusliike Wickström Oy on Ristiinassa Etelä-Savossa jo 65 vuotta toiminut perheyritys. Yrityksen päätoimialana on metsäteollisuuden sivutuotteiden ja raakapuun kuljetus. Suurimmat asiakkaat ovat UPM, Metsä Group sekä Kieppi Sawmill. Yrityksen suurimman asiakkaan UPM:n kuljetuksiin kuuluu havuviiluhakkeen ja muiden sivutuotteiden kuljettaminen Pelloksen vaneritehtailta. Metsä Groupille yritys kuljettaa raakapuuta. Vuonna 2019 yritys työllistää 24 henkilöä. (Wickström 2016.)

Kuljetusliike Wickströmin perusti vuonna 1954 Paavo Wickström. Aluksi yritys kuljetti puutavaraa Mäntytuotteelle. Vuonna 1963 rakennettiin Pellosniemeen lastulevytehdas, jonka tuottamia lastulevyjä yritys alkoi kuljettamaan. Vaneritehdas Pellosniemelle rakennettiin 1967 - 1968. Ajan kuluessa lastulevyn kuljettaminen jäi pois toiminnasta ja keskityttiin Pelloksen sivutuotteiden kuljettamiseen. Lastulevytehdas sulki ovensa vuonna 1994, mutta samana vuonna Pellos 2 havuvaneri tehdas käynnistyi. Vuonna 2002 käynnistyi Pellos 3 havuvaneri tehdas. Pelloksen vaneritehtaiden laajentuessa kuljetusliike lisäsi kuljetuskapasiteettia. (Wickström, J. 2019.)

Vuonna 2012 kuljetusliike laajensi toimintaansa metsäenergian tuotantoon. Kuljetusliike tuotti metsäenergiaa Metsä Groupille, mikä kuljettiin Etelä-Savon Energialle. Metsäenergia toiminta myytiin vuonna 2019 Wickwood Oy:lle. (Wickström, J. 2019.)

Toukokuussa 2017 alkoi uuden HCT (High Capacity Transport) -haakeyhdistelmän liikennöinti UPM Pelloksen ja UPM:n Kaukaan ja Kuusaanniemen sellu- ja paperitehtaan välillä. Yhdistelmä on osa Metsätehon puutavara-autojen HCT-tutkimusta. Hankkeessa on myös mukana LUT sekä Oulun yliopisto. (Wickström 2017.)

2.2 Tutkimusongelma

Opinnäytetyön tavoitteena oli tehdä Kuljetusliike Wickström Oy:lle perehdytysopas, jonka tarkoituksena on tukea uuden työntekijän perehdyttämistä yrityksen työtehtäviin. Työnaihe tuli toimeksiantajalta, sillä aiemmin kuljetusliikkeellä ei ollut minkäänlaista perehdyttämisen tukena olevaa perehdytysohjelmaa tai suunnitelmaa. Melko pitkälti työhön perehdytys tapahtui pikaisella tehdaskierroksella ja selostamisella, mitä missäkin täytyy tehdä. Uuden työntekijän oppiminen yrityksen töihin perustui itse oppimiseen ja muiden työntekijöiden opastamiseen töissä.

Käsikirjan tarkoituksena oli selkeyttää perehdyttämistä ja säästää yrityksen sekä muiden työntekijöiden resursseja, samalla vältetään turhia väärinymmärryksiä. Uusi työntekijä on ensimmäisinä päivinä informatiivirassa, joten käsikirjan avulla kerran opittuja asioita on helppo palauttaa mieleen. Kaikki toimintaohjeet eivät olleet selkeitä vanhoille työntekijöillekään ja lisäksi yrityksessä työskentelee osa-aikaisia työntekijöitä, joten käsikirja helpottaa kaikkien työskentelyä.

2.3 Tutkimuksen rajaukset

Kuljetusliikkeen päätoimialoina on havuviiluhakkeen ja puutavaran kuljettaminen sekä UPM Pelloksen vaneritehtaiden sivutuotekentän ja voimalaitoksen hoitaminen. Perehdytysopas rajattiin käsittelemään Pelloksen tehtaiden sivutuotekentällä työskentelyä ja antamaan yleisimpiä ohjeita uudelle kuljettajalle. Käsikirjasta pois rajattiin eri asiakkaiden toimituskohteiden työskentelyohjeet ja kokonaan puutavarankuljettamisen perehdytys.

3 PEREHDYTTÄMINEN JA LAKI

Uusi työntekijä tarvitsee uudessa työtehtävässä ja työympäristössä kouluttamista ja valmentamista. Tätä uuden työntekijän alkuvaihetta kutsutaan perehdyttämiseksi. Perehdyttäminen sitoo henkilöstöresursseja ja aikaa. Monissa yrityksissä perehdyttämisen merkitys tiedostetaan ja sen avuksi on tehty perehdyttämisohjelmia. (Kupias&Peltola 2009, 9.)

Oikein toteutetulla perehdytyksellä on mahdollista saavuttaa valtavasti etuja. Perehdytys on yksi yritysten tärkeimmistä ja kalleimmista prosesseista, mutta se voi parhaimmillaan olla loistava kilpailuetu ja työnantajamielikuvaan positiivisesti vaikuttava tekijä. Perehdyttämisen hyödyt ymmärtämällä osataan prosessin kehittämiseen varata sen vaatimat resurssit, mikä on välttämätöntä onnistuneen suunnittelun ja toteutuksen kannalta. (Eklund 2018, 25.) Perehdyttäminen on laiminlyödyimpiä prosesseja yrityksissä, vaikka sitä pidetään tärkeänä prosessina. (Kjelin&Kuusisto 2003, 14.)

Työnantajan perehdyttämisen velvollisuus on määrätty lakiin. Perehdytyksessä on annettava työntekijälle riittävät tiedot työpaikan haitta- ja vaaratekijöistä. Työntekijän ammatillinen osaaminen ja työkokemus on huomioitava perehdytyksessä. Uusi työntekijä on perehdytettävä riittävästi omaan työhönsä, työpaikan työolosuhteisiin sekä työvälineisiin ja niiden oikeaan käyttöön. Työnantajan velvollisuuksiin kuuluu myös työ- ja tuotantomenetelmien sekä turvallisten työtapojen perehdytys. Ennen uusien työvälineiden ja työ- tai tuotantomenetelmien käyttöön ottamista on perehdytettävä työntekijät. (Työturvallisuuslaki 738/2002, 14§.)

4 PEREHDYTTÄMINEN

4.1 Perehdyttämisen määritelmä

Perehdyttäminen tarkoittaa niitä toimia, joiden avulla työntekijä saadaan mahdollisimman nopeasti oppimaan omat työtehtävänsä ja osaksi organisaatiota, työyhteisöä ja sidosryhmiä (Joki 2018, 111). Toimiva perehdytys tukee yrityksen ja uuden työntekijän keskinäistä vuorovaikutusta. Perehdytykseen on oltava valmiit käyttämään riittävästi resursseja ja aikaa, sillä uudet toimintatavat eivät muodostu hetkessä, vaan ne vaativat aikaa ja toistoja. Perehdyttämisen onnistumisen kannalta on hyvin tärkeää, että perehdyttämisen eri osapuolten täytyy tutustua toisiinsa riittävästi, jotta he pystyvät ymmärtämään toisiaan ja työskentelemään tehokkaasti yhdessä. (Eklund 2018, 25 - 26.)

Tavoitteiltaan ja sisällöltään perehdytys on hyvin yritys ja henkilökohtaista. Työtehtävät ja perehdytettävät ovat kaikki erilaisia. Oppiminen ja uusien tapojen muodostuminen tapahtuvat jokaisella eri tahdissa ja eri tavoin. Perehdytysprosessien välillä on näin luonnollisesti eroavaisuuksia, mutta myös samankaltaisuuksia on paljon. Yhdistävinä tekijöinä kaikille perehdytysprosesseille toimivat työturvallisuuslaissa määritetyt tehtävät ja tavoite saada uuden työntekijän oppiminen käyntiin. (Eklund 2018, 26.)

4.2 Perehdyttämisen tavoitteet

Tavoitteena on saada uusi työntekijä oppimaan mahdollisimman nopeasti työtehtävänsä. Tärkeää on oppia tekemään työ oikein alusta asti. Oikeilla työtavoilla virheet vähenevät ja vältytään virheiden korjaamiselta sekä säästetään aikaa. Monesti virheiden korjaamiseen kuluu useammankin työntekijän aikaa. (Joki 2018, 111.) Tavoitteena on saada uusi työntekijä nopeasti tuottavaksi, jotta hänen hankintaansa käytetyt resurssit maksaisivat itsensä nopeammin takaisin. (Kjelin&Kuusisto 2003, 14.)

Uusi työntekijä tuntee olonsa turvalliseksi uusien tehtäviensä alkutaipaleella, kun tietää saavansa perinpohjaisen opastuksen. Turvallisuus paranee, kun uudelle työntekijälle kerrotaan työpaikan vaaralliset paikat. Aloittelijaltahan puuttuu turvallisen työskentelyn perustiedot- ja taidot. (Joki 2018, 111.)

Perehdytysprosessi on yksi keino johtaa yritystä kohti sen tavoitteita ja toteuttaa sen strategiaa. Perehdytysprosessin on tärkeää olla linjassa yrityksen strategian kanssa. Perehdytyksen lisäksi muita yrityksen johtamistapoja ovat esimerkiksi projektinhallinta-, kehityskeskustelu-, kokous- ja viestintätavat. Yhdistämällä eri johtamistavat ja niiden kehittäminen yhteen on mahdollista toimia johdonmukaisesti ja yhtenäisesti. Tärkeää on myös, että

eri asioiden parissa työskentelevät tekevät riittävästi yhteistyötä ja tieto kulkee eri tiimien tai osastojen välillä. (Eklund 2018, 27 - 28.)

4.3 Perehdyttämisen hyödyt

Yritykset haluavat pitää kiinni hyvistä työntekijöistään ja tiedostavat, että heidän korvaamisensa on usein hyvinkin haastava ja pitkä prosessi. Taloudellisesti perehdyttäminen on yritykselle tärkeä. Perehdytyksellä on myös suuri vaikutus työntekijän työssä suoriutumiseen, työhyvinvointiin, viihtyvyyteen ja niistä kumpuavaan työyhteisöön sitoutumiseen. Uuden työntekijän rekrytointi yritykseen aiheuttaa muutoksen, jonka vaikutukset saattavat ulottua yllättävänkin laajalle. Muutos aiheuttaa aina hetkellisen häiriön yrityksen toimintaan, joka yleensä on hetkellisen tehokkuuden lasku. Suunnitelmallisella ja ammattimaisella perehdytyksellä mahdollistetaan se, että tehokkuus laskee mahdollisimman vähän ja perehdytykseen kuluva aika pystytään minimoimaan. (Eklund 2018, 31 - 32.)

Suunnitelmallinen ja ammattimaisesti toteutettu perehdytysprosessi pystyy pitämään tehokkuuden notkahduksen mahdollisimman matalana ja lyhytkestoisena. Taitamattomasti tehty perehdytys puolestaan johtaa siihen, että tehokkuuden kasvuun kuluva aika on pidempi ja pidemmänkään ajan kuluttua ei välttämättä päästä samalle tasolle kuin onnistuneella perehdytyksellä. Tällöin perehdytykseen kuluu turhaan perehdyttäjien työtunteja ja työvälinekustannuksia. (Eklund 2018, 33.)

4.4 Puutteellisen perehdyttämisen haitat

Pahimmillaan epäonnistuneesti johdettu perehdytys johtaa jatkuvaan tuottavuuden laskuun ja lopulta työntekijän irtisanomiseen tai irtisanoutumiseen. Tällaisissa tapauksissa perehdytys ei koskaan saavuta sille asetettuja tavoitteita eikä työntekijä pääse kiinni työhönsä, eikä hänestä tule toimiva osa työyhteisöä. Uuden työntekijän investointiin käytetyt resurssit menevät hukkaan. (Eklund 2018, 33.) Huonosti toteutetusta perehdyttämisestä aiheutuu virheitä ja ne johtavat reklamaatioihin sekä aiheuttavat välittömiä kustannuksia. Asiakkaiden menetykset tai yrityksen vahingoittunut maine voivat olla välittömiä kustannuksia vaarallisempia. Toistuvat virheet ja puutteellisuudet yrityksessä vaikuttavat myös uskottavuuteen niin ulkoisesti ja sisäisesti. Motivoituneet työntekijät voivat pitkän aikaakin työskennellä laadukkaasti, mutta motivoitunutkin työntekijä turhautuu ja sitoutuminen vähenee, jos johtaminen, prosessienhallinta tai henkilöstön osaaminen ei tee tätä mahdolliseksi. Työntekijöiden jatkuva pettyminen ja tinkiminen omista laatustandardeista vähentää jäävää ihmisten sitoutumista ja lisää vaihtuvuutta yrityksessä. (Kjelin&Kuusisto 2003, 20 - 21.)

Loogisia ja liiketaloudellisia perusteita ei löydy sille, että uusi työntekijä jätetään perehdyttämättä. Perehdyttämisen kustannukset eivät voi olla syynä perehdyttämisen jättämättä tekemättä, koska perehdyttämisen jättämättä tekemisen kustannukset ovat suuremmat. Yrityksen keskeisten toimintaperiaatteiden varhainen ymmärtäminen lisää myös työntekijöiden edellytyksiä osallistua yrityksen sisäiseen kehityskeskusteluun. (Kjelin&Kuusisto 2003, 22.)

4.5 Perehdytysprosessi

Perehdyttäminen täytyy aina aloittaa tulevan työntekijän vastaanottamisella ja keskustelulla, jossa perehdyttäjä ja perehdytettävä tutustuvat toisiinsa sekä käyvät läpi perehdytysohjelman. Aloituskeskustelussa on hyvä käydä läpi perehdyttämisen aikataulu ja vaihe, jossa tulokkaalta odotetaan itsenäisiä tuloksia. Uudelle työntekijälle esitellään hänen työkuvansa ja kerrotaan, mikä hänen roolinsa on yrityksen tavoitteiden ja strategian toteuttamisessa. Perehdytysprosessin alussa voidaan esimerkiksi kertoa tulokkaalle, että ensin tulokas seuraa perehdyttäjän työskentelyä taustalta. Seuraavaksi perehdytettävä tekee itse saman työsuorituksen ja perehdyttäjä seuraa vierestä. Vasta tämän jälkeen tulokas on valmis työskentelemään itsenäisesti. Tällainen menettely luo turvallisuuden tuntua tulokkaalle ja hän voi rauhallisin mielin keskittyä oppimaan, kuuntelemaan ja kyselemään asioista. (Joki 2018, 112.)

Perehdyttämisen jaksottaminen on tärkeää. Uudelle työntekijälle on annettava tukea ja opastusta sitä mukaa, kun tilanteet niin vaativat ja uusi työntekijä sitä tarvitsee. Ensimmäisinä päivinä tulokas on jatkuvassa informaatiovirrassa, siksi tiedon jakamista on paikallaan säännöstellä. Perehdyttäjä ei saa olettaa, että se, mikä on kerran sanottu, on myös kuultu ja ymmärretty. Yleisemmät ja tutuimmat asiat on hyvä käydä läpi perehdyttämisen alussa. (Kjelin&Kuusisto 2003, 196.)

4.5.1 Perehdyttämisen prosessiin vaikuttavat tekijät

Perehdyttämisen laajuus ja kesto riippuu tulevista työtehtävistä ja työsuhteen pituudesta. Harjoittelijaksi, lyhyisiin sijaisuuksiin tai kesätyöntekijäksi tulevien perehdyttämiseen on käytettävissä vain vähän aikaa, joten perehdyttämisen tulee pitää sisällään työn kannalta kaikkein oleellisin tieto. Myös pidemmän aikaa työpaikalta poissaolleele työntekijälle olisi hyvä järjestää perehdytys. Jo yhdessä vuodessa työtehtävissä, käytettävissä tekniikassa ja työympäristössä on saattanut tapahtua paljon muutoksia, joista poissaolija ei ole tietoinen. (Joki 2018, 112.)

4.5.2 Hyvä perehdyttäjä

Hyvä perehdyttäjä on yleensä kohtuullisen kokenut työntekijä, mutta ei kuitenkaan niin aloilleen asettunut, että olisi jo itse unohtanut, miltä tuntuu aloittaa uudessa työpaikassa. Perehdyttäjäksi kannattaa valita työntekijä, joka pitää omasta työstään. Monesti perehdyttäjäksi kannattaa nimetä organisaatiosta useampi työntekijä, koska hyviä työntekijöitä voi olla useita. Suurimmat edut saavutetaan sillä, että yrityksen koko työyhteisö osallistuu tarvittaessa perehdyttämiseen vuorollaan. Perehdyttäminen vaatii kuitenkin ennen kaikkea asian merkityksen sisäistämistä, aikaa ja motivaatiota. Perehdyttämisprosessia edesauttaa, jos esimies voi huomioida perehdyttämisyksikön myös perehdyttäjän osalta. (Kjelin&Kuusisto 2003, 195 - 196.)

Olennaisin hyvän perehdyttäjän ominaisuus on kiinnostus toisen auttamiseen ja opastamiseen. Perusymmärrys aikuisen oppimisen tavoista auttaa. Perehdytystilanteissa perehdyttäjän on tunnettava hyvin perehdytyksen kohteena oleva työ, mutta opastajan ei tarvitse olla huippusuorittaja kyseisessä työssä, sillä se saattaa jopa vaikeuttaa työhön perehdyttämistä. Huipputyöntekijä voi olla jo liiankin rutinoitunut toimija eikä pysty kertomaan työnopastuksen kannalta tärkeitä osa-alueita ja tekijöitä. (Kjelin&Kuusisto 2003, 196 - 197.)

5 TYÖTURVALLISUUS

5.1 Työturvallisuus kuljetusalalla

Kuljetusalalla työntekijät työskentelevät hyvin vaihtelevissa työympäristöissä, joissa liikkuu usein erilaisia koneita ja laitteita. Tapaturmariski kuljetusalalla on suuri. Vaihtelevat sääolosuhteet ja teiden huonokunto lisäävät onnettomuusriskiä. Kuljettajan työajat ovat hyvin epäsäännöllisiä, mutta kuljettajan on aina oltava virkeänä liikenteessä vuorokauden- tai vuodenajasta riippumatta.

5.1.1 Kuljettajan ammattipätevyys

Kuorma- ja linja-auton kuljettaminen edellyttää lain mukaan ammattipätevyyttä ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajalta. Ammattipätevyys on vaadittu henkilöliikenteessä 10.9.2008 alkaen ja tavaraliikenteessä 10.9.2009 alkaen. Ammattipätevyys on voimassa 5 vuotta perustason ammattipätevyyden saavuttamisesta ja ammattipätevyyden voimassaoloa voi jatkaa 5 vuodeksi kerrallaan jatkokoulutuksella. (Traficom 2019.)

Perustason ammattipätevyyteen vaaditaan 280 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutus. Ammattipätevyyden ylläpitämiseksi ja täydentämiseksi kuljettajalle annetaan jatkokoulutusta kuljettajan tehtävän kannalta keskeisissä oppiaineissa, jotka sisältyvät perustason ammattipätevyyteen. Jatkokoulutuksen kokonaismäärä on 35 tuntia ja opetus on annettava vähintään 7 tunnin jaksoissa. Jatkokoulutuksessa vähintään yhden jakson tulee olla opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. (Traficom 2019.)

5.1.2 Työ- ja ajoaikalaki

Koko Euroopan unionissa ja Euroopan talousalueella autonkuljettajien ajo- ja lepoaikoja koskevat määräykset ovat samanlaiset. Kaikki jäsenmaat järjestävät alueellaan valvontaa teillä sekä yrityksen tiloissa. Yrityksissä ajo- ja lepoaikoja valvoo yleensä työsuojeluviranomainen. Työnantajan on järjestettävä kuljettajan työt siten, että kuljettaja voi noudattaa säädöksiä ajoajoista, tauoista ja lepoajoista. Työnantajan täytyy valvoa, että säännöksiä noudatetaan ja piirturia käytetään oikein. (Työsuojeluhallinto 2019.)

Kuljettajan ajoaika

Kuljettajan vuorokautinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia. Vuorokautista ajoaikaa voidaan kalenteriviikon aikana kahdesti pidentää kymmeneen tuntiin. Vuorokautinen ajoaika on kahdenvuorokautisen lepoajan tai vuorokautisen ja viikoittaisen lepoajan

väläinen ajoaika. Kuljettajan ajoajaksi lasketaan kaikki se aika, jonka ajoneuvo liikkuu liikenteessä. Viikoittainen ajoaika saa olla enintään 56 tuntia. Kahden peräkkäisen viikon yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia. Viikon määritelmä on maanantain kello 0.00:n ja sunnuntain kello 24.00:n välinen aika. (Työsuojeluhallinto 2017.)

Tauot

Kuljettajan on pidettävä neljän ja puolen tunnin ajon jälkeen vähintään 45 minuutin tauko, jollei hänen vuorokausi- tai viikkolepoaikansa ala. Tauko voidaan pitää myös kahdessa osassa, jolloin ensimmäisen osan pitää olla 15 minuuttia ja toisen osan vähintään 30 minuuttia. Tauko on tarkoitettu lepäämiseen ja muun työn tekeminen tauon aikana on kielletty. Autoa kuljettaessa monimiehityksellä voi tauon pitää liikkuvassa ajoneuvossa. (Työsuojeluhallinto 2017.)

Vuorokausilepo

Kuljettajan täytyy pitää jokaista 24 tunnin jaksoa kohden vähintään 11 tunnin vuorokausilepo. Vuorokauden työhönsidonnaisuusaika voi olla enintään 13 tuntia, joka käsittää ajoajan, muun työnajan, odotusajan ja tauot. Kahden viikoittaisen lepoajan välissä saa vuorokausilevon lyhentää enintään kolme kertaa vähintään yhdeksän tunnin mittaiseksi ja silloin työhönsidonnaisuusaika saa olla enintään 15 tuntia. (Työsuojeluhallinto 2017.)

Viikkolepo

Viikkolevon on alettava viimeistään kuuden 24 tunnin jakson kuluttua edellisen viikoittaisen lepoajan päättymisestä ja sen on oltava yhden jaksoinen ja kestä vähintään 45 tuntia. Se voidaan lyhentää 24 tuntiin kerran peräkkäisen kahden viikon aikana. Kukin lepoajan lyhennys on korvattava lyhennyistä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua muun, vähintään yhdeksän tunnin lepoajan yhteydessä. (Työsuojeluhallinto 2017.)

5.2 Ennakoiva ja taloudellinen ajotapa

Moottoritekniikan kehittymisen myötä parin viimeisen vuosikymmenen aikana, myös kuorma- ja linja-autojen ajotapa on muuttunut. Niitä tulee käyttää uudella, tehokkaammalla ja taloudellisella tavalla. Ajotapamuutoksilla polttoaineen kulutusta voidaan alentaa 5 - 10 %, joissakin tapauksissa jopa 30 %. (Heiskanen 2015, 163.)

Ennakoiva ja taloudellinen ajotapa kuormittaa kuljettajaa vähemmän. Suuret nopeudet ja lyhyet turvavälit väsyttävät tehokkaasti kuljettajaa. Ennakoiva ja taloudellinen ajotapa tuo työhön lisää mielekkyyttä. Monissa yrityksissä palkitaan kuljettajia taloudellisesta

ajotavasta. Taloudellisen ja ennakoivan ajotavan myötä yrityksen polttoainekulut pienenevät, kaluston kuluminen vähenee, renkaat, jarrut ja voimansiirto kuluvat vähemmän. (Heiskanen 2015, 163 - 164.)

Kuorma-autolla ajettaessa ajoneuvoon vaikuttavat mekaniikan peruslakien mukaiset voimat sen kaikissa liiketiloissa: ajoneuvon pysähtyessä paikalleen, lähtiessä liikkeelle, kiihdytyksessä, tasaisessa liikkeessä sekä hidastaessa ja pysähtyessä. Mekaniikan peruslait eli Newtonin lait käsittelevät kappaleiden liiketilän muutoksia, kun niihin vaikuttaa voimia. Newtonin kolme lakia vaikuttavat myös ajoneuvon ja kuorman käyttäytymiseen, ja siksi niiden tunteminen ja ymmärtäminen kuuluu kuljettajan perusosaamiseen. Mekaniikan peruslakien tunteminen ja ymmärtäminen on hyvä perusta myös taloudellisen ajotavan perusteiden ymmärtämiselle. (Heiskanen 2015, 160 - 162.)

Newtonin ensimmäisen lain mukaan (Heiskanen 2015, 160):

Kappale jatkaa tasaista suoraviivaista liikettä vakionopeudella tai pysyy levossa, jos siihen ei vaikuta ulkoisia voimia tai vaikuttavien ulkoisten voimien summa on nolla.

Tätä peruslakia nimitetään myös inertialaiksi. Inertia eli jatkuvuus, hitaus, vitka on kappaleen taipumus vastustaa liiketilän muutoksia. Inertia eli massan hitaus tarkoittaa sitä, että massa pyrkii vastustamaan liiketilän muutoksia. Kappale eli myös kuorma-auto säilyttää liiketilänsä, ellei mikään ulkoinen voima muuta sitä. Esimerkiksi kuljettajan jarruttaessa kuorma-autolla, kuormatilassa oleva kuorma pyrkii jatkamaan liikettään suoraan eteenpäin. Inertialla on sekä hyvät että huonot puolensa. Ajoneuvon liikkeelle lähdössä massan liiketilän muutos vaatii voimaa ja energiaa, mutta kun ajoneuvo on saatu vauhtiin, se pyrkii jatkamaan samaa liikettään, ellei mikään ulkoinen voima vaikuta siihen. Inertiaa kannattaa hyödyntää eli antaa ajoneuvon rullata vapaasti ja jatkaa liiketilaansa aina kun mahdollista vaikuttamatta siihen jarru- tai kaasupolkimen välityksellä. Ajoneuvon liike-energia on aikaansaatu polttamalla kallista polttoainetta moottorissa, niin ei sitä kannata tuhlaa muuttamalla sitä lämpöenergiaksi jarrulaitteissa. (Heiskanen 2015, 160.)

5.2.1 Rullauksen hyödyntäminen

Kuljettajan saatua ajoneuvo liikkeelle se jatkaa liikettään, ellei siihen vaikuta ulkopuolisia voimia. Ajoneuvoon vaikuttaa kuitenkin aina ulkopuolisia voimia, jotka vastustavat sen liikettä. Inertian kannalta tärkeimmät ovat ilmanvastus, vierintävastus sekä mäktivastus. Niistä huolimatta kuljettaja voi hyödyntää inertiaa ajamisessaan. Moottorin vetovoima on vain katkaistava ajoissa löysäämällä kaasua. Esimerkiksi risteystä lähestyttäessä tai hidastettaessa muusta syystä, nostetaan jalka pois kaasulta niin ajoissa, että ajoneuvo rullaa kohteeseen hyödyntämällä inertiaa polttoaineen sisältämän energian sijasta. Ajovastukset

eli ulkopuoliset voimat hidastavat ajoneuvon liikettä. Näin ollen jarrut eivät kulu tarpeettomasti ja säästetään polttoaineessa ja jarruremonteissa. Ilmanvastus pienenee jyrkästi nopeuden alentuessa, siksi ajoneuvo rullaa yllättävän pitkälle vielä siinä vaiheessa, kun nopeus on jo alhainen. (Heiskanen 2015, 162.)

Ajoneuvo jatkaa liikettään myös silloin, kun siihen vaikuttavien ulkopuolisten voimien summa on nolla. Tätä ilmiötä voi hyödyntää alamäissä löysäämällä kaasua mäen päällä, jolloin ajoneuvo jatkaa liikettään ja sitä vastustavat edellä mainitut ajovastukset. Alamäen tarjoama voima on kuitenkin usein suurempi kuin ajovastukset, jolloin ajoneuvon nopeus kasvaa. Ei ole järkevää kiihdyttää mäen päällä nopeutta moottorilla ja hetken päästä hillitä sitä jarruilla. Kaasu on löysättävä mäen päällä jo alle 80 km/h nopeudessa, mäki antaa vähän ajan kuluttua ison annoksen kiihdyttävää voimaa. (Heiskanen 2015, 162 - 163.)

5.2.2 Taloudellinen ajaminen käytännössä

Kylmäkäynnistys

Moottorin esilämmityksestä on syytä huolehtia aina, kun sää sitä edellyttää. Moottorin esilämmitystä suositellaan jo lämpötilan laskiessa alle +5 lämpöasteen, mutta lämmitintä ei pidä pitää päällä tarpeettomasti tuntikausia. Polttoainekäyttöinen lämmitin käyttää toimiesaan akusta virtaa, joten liian pitkä lämmitysaika vaarantaa moottorin käynnistymisen. Moottorin esilämmityksen ansiosta moottorin pakokaasupäästöt ovat pienempiä ensimmäisten käyntiminuuttien aikana. Polttoaineen kulutus vähenee huomattavasti. Moottorin kuluminen vähenee ja voitelu toimii paremmin. (Heiskanen 2015, 169 - 170.)

Moottorin käynnistys

Nykyaikainen dieselmoottori tuottaa hyvin vähän lämpöä tyhjäkäynnillä, joten moottoria ei pidä lämmittää käyttämällä sitä paikallaan. Jäähdytysveteen siirtyvä lämpöenergia on paikallaan käytettäessä vain 4 - 6 % siitä määrästä, joka siirtyy ajettaessa jäähdytysjärjestelmään. Liikkeelle on hyvä lähteä heti sen jälkeen, kun paineilmajärjestelmän paineet ovat nousseet normaaleiksi ja kaikki tarkastukset ja varmistukset ajoneuvolle sekä kuormalle on tehty. Liikkeellelähdön tulisi tapahtua muutaman minuutin kuluttua moottorin käynnistämisestä. (Heiskanen 2015, 170.)

Liikkeellelähtö

Liikkeelle on pyrittävä lähtemään pienellä vaihteella ja yleensä kuormattuna 1. vaihteella. Vaihte on välittömästi vaihdettava suuremmalle vaihteelle liikkeelle lähtemisen jälkeen ja moottorin pyörintänopeuden ei saa antaa nousta juuri yli vihreän alueen puolivälin yli, ellei lähde mäkeen liikkeelle. Mäkeen pysäköimistä on hyvä välttää. Turhia pysähdyksiä ja

liikkeellelähtöjä on suositeltavaa välttää, sillä hetkellinen kulutus nousee lähtötilanteessa erittäin korkeaksi. (Heiskanen 2015, 170.)

Kiihdytys

Kiihdytyksen matkanopeuteen tulisi olla riipeä, mutta ei revittävä. Vaihteita vaihdetaan suuremmalle vaihteelle maaston ja kuormituksen mukaan. Tasaisella ja pienellä kuormituksella jo reilusti ennen vihreän alueen päättymistä. Kiihdyttäessä kannattaa ennakoida ja tehdä havaintoja kauas. Esimerkiksi jos edessäpäin on risteys, punaiset valot tai alamäki, niin kannattaa miettiä kiihdytyksen tarve uudelleen. Vaihdeautomaatilla ajettaessa on suositeltavaa auttaa automaattia ajamaan taloudellisesti. (Heiskanen 2015, 170 - 171.)

Vaihteen vaihtaminen

Vaihtamisen yhteydessä ajoneuvon nopeus laskee. Mikäli ajoneuvon teho, välityssuhteet, kuormitus, sekä maastonkohta sallivat, on suositeltavaa jättää yksi tai jopa kaksi vaihdetta väliin suuremmalle vaihteelle vaihtaessa. Varsinkin hyvässä myötämässä tämä on suositeltavaa. Vaihtaminen isommalle vaihteelle tulee tapahtua riittävän ajoissa, kierroksia pidä vedättää parhaan vääntömomentin alueen ohi. Kuorma- ja linja- autoissa kannattaa vaihtaa vaihde viimeistään 1500 1/min, mutta kuorman ja maaston salliessa mieluummin jo aikaisemmin. Pienemmillä moottorin pyörintänopeuksilla ajettaessa moottori toimii suuremman vääntömomentin ja pienemmän polttoaineen ominaiskulutuksen alueella. Pienemmillä kierroksilla kiihdyttäessä joudut painamaan kaasua enemmän, mutta silloin keskipaine sylinterissä on suurempi ja samoin riippuva vääntömomentti. (Heiskanen 2015, 171.)

Maantieajo

Maantieajossa on syytä pitää yllä tasaista nopeutta mahdollisimman suurella vaihteella. Sellaisella vaihteella, että moottori pyörii taloudellisen pyörintänopeusalueen alalaidassa. Tasaista 80 km/h nopeutta ajettaessa otetaan moottorista vähän tehoa ja moottori ei kuormitu liikaa pienemmilläkään pyörintänopeuksilla. Nykyaikaista raskasta dieselmoottoria voidaan käyttää pienellä kuormituksella ongelmitta pyörimisnopeudella 900 - 1000 1/min. Tämä säästää polttoainetta eikä mitenkään vahingoita moottoria, kunhan huolehditaan siitä, että moottorin kierrokset eivät putoa liian alas.

Reilun turvavälin pitäminen edellä ajavaan vähentää tarpeetonta jarruttelua ja kiihdyttelyä. Pitkä turvaväli tasaa edellä ajavan nopeusvaihteluita. (Heiskanen 2015, 171 - 172.)

Ajaessa on hyvä katsoa mahdollisimman pitkälle eteenpäin ja ennakoida ympäröivää liikennettä ja tilanteita. Ympäröivän liikenteen tarkka seuraaminen ja liikennetilanteiden

ennakointi on tarpeen, jotta vältetään tarpeettomilta jarruttamisilta ja kiihdyttämisiltä. Muun liikenteen ennakointi lähestyttäessä risteysksiä ja liikennevaloja tai ohittaessa pyöräilijöitä tai maatalousajoneuvoja tai vilkkailla moottoriteillä ajettaessa voi vaikuttaa huomattavasti ajamisen tasaisuuteen ja rauhallisuuteen. Ennakoinnin ansiosta riittää useimmiten vain kaasun löysääminen, kun hidastaminen on tarpeen. Kaasu on hyvä löysätä ajoissa ja antaa vauhdin hidastua vähitellen, jolloin auton liike-energia kuljettaa autoa. Tällaisella ennakoinnilla vältät pysähtymisen ja sitä seuraavan kiihdytyksen ja näin säästät polttoainetta, jarruja ja renkaita. Päästöt ja melu vähenee ja pienennät onnettomuusriskejä. (Heiskanen 2015, 172.)

Rajoitinta vasten ajamalla ei voita mitään, vaan polttoainetta tuhlaantuu, tiukassa tilanteessa menettää mahdollisesti tarvitseman tehon lisäämisen. Samalla vaarantaa liikenneturvallisuutta ja aiheuttaa vahinkoa työnantajayrityksesi imagolle. Ajamalla 80 km/h sijaan rajoitinnopeutta, polttoaineenkulutus nousee 10 - 15 % ja ajansäästö nopeuden ylityksellä on merkityksetön. Rajoitinnopeutta voi ajaa vain hetkellisesti silloin tällöin, joten sen vaikutus keskinopeuteen jää mitättömäksi. Yli 80 km/h ajamisesta on ylivoimaisesti enemmän haittaa kuin hyötyä. (Heiskanen 2015, 172.)

Mäissä ajaminen

Ylämäessä tavoitteena on ajaa isolla vaihteella, pienillä moottorin pyörintänopeuksilla. Suositeltavaa on pyrkiä nousemaan mäki mahdollisimman vähillä vaihtamisilla ja mäenharjalla on turhaa kiihdyttää, jos heti sen jälkeen alkaa alamäki. Alamäki kiihdyttää vauhdin takaisin. Havaitessa alamäen kannattaa kaasu löysätä ajoissa, ajoneuvossa riittää liike-energiaa pitkään rullaukseen. On järkevää antaa nopeuden tippua mäen harjalla hiekan alle matkanopeuden. (Heiskanen 2015, 173.)

Kaarreajo

Nopeutta on hyvä vähentää löysäämällä kaasupoljin ajoissa kaarretta lähestyttäessä, ei vaihtamalla pienemmälle vaihteelle. Rullaamisen aloittamisen riittävän ajoissa välttää jarruttamisen. (Heiskanen 2015, 173.)

Tyhjäkäynti

Moottori tulee sammuttaa kuormauksen ja kahvitaukojen ajaksi. Moottori on tarkoituksenmukaista myös sammuttaa lyhyempien pysähdysten ajaksi, esimerkiksi rautatien ylitystä odottaessasi sekä kuormausta tai kuorman purkamista odottaessa. (Heiskanen 2015, 173.)

Kulutuksen seuranta

Ajotietokoneelta pystyy seuraamaan polttoaineen keskikulutusta ja hetkellistä kulutusta, mikä antaa myös mahdollisuuden oppia ajamaan taloudellisemmin. Kulutusta ja ajotapaa on hyvä myös seurata puhelinsovelluksesta ja tietokoneelta. Tankkauksen yhteydessä täytyy merkata polttoainemäärät tankkauslistaan ja laskea keskikulutus. Polttoaineenkulutuksen seuranta auttaa myös ajoneuvon kunnon seurannasta. Nousut polttoaineen kulutus viittaa yleensä ajoneuvon vikaan ja huollon tarpeeseen. (Heiskanen 2015, 174.)

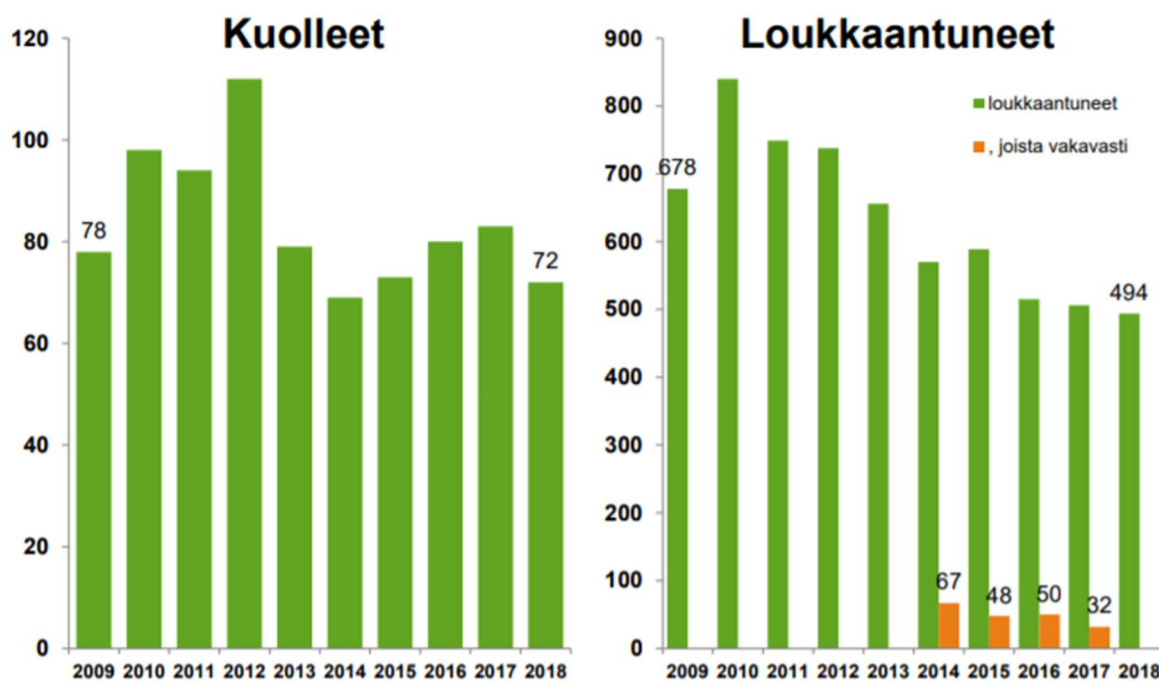
Rengaspaineet

Rengaspaineilla on suuri merkitys polttoaineen kulutukseen. Ilmanpaineiden tarkastamiseen pitäisi panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Paineen alentuessa renkaan vierintävastus, renkaan kuluminen ja polttoaineenkulutus kasvavat. Alhaiset rengaspaineet heikentävät pito- ja jarrutusominaisuuksia ja niin ollen turvallisuus vähenee. (Heiskanen 2015, 167.)

5.3 Raskaanliikenteen onnettomuudet

Raskaanliikenteen onnettomuuksissa kuolleiden määrä on laskenut lähes kymmenellä prosentilla viimeisen kymmenen vuoden aikana. Loukkaantuneiden määrä on laskenut neljänneksellä. Raskaan liikenteen onnettomuuksissa on kuollut keskimäärin 78 ja loukkaantunut 500 ihmistä vuosittain viimeisen kolmen vuoden aikana. Tämä on kolmannes kaikista tieliikenteessä menehtyneistä ja yhdeksän prosenttia loukkaantuneiden osalta. (Liikenneturva 2019, 1)

Vuonna 2018 raskaanliikenteen onnettomuuksissa kuoli 72 ihmistä (kuva 1). Onnettomuuksissa loukkaantui 494 ihmistä (kuva 1). Kuolleita ja loukkaantuneita oli edellisvuoteen verrattuna vähemmän vuonna 2018.



Kuva 1. Tieliikenteessä kuolleet ja loukkaantuneet raskaanliikenteen onnettomuuksissa 2009-2018 (Liikenneturva 2019, 1)

6 KÄSIKIRJA

6.1 Käsikirjan tarve ja määrittely

Kuljetusliike Wickströmillä oli tarve uuden kuljettajan käsikirjalle, joka toimisi perehdyttämisen tukena yrityksen töihin. Kuljetusliikkeellä on useita asiakkaita ja näin ollen myös useita toimituskohteita. Käsikirjasta olisi voinut tehdä laajemman, mutta käsikirja määriteltiin käsittelemään UPM Pelloksen vaneritehtaan sivutuotekentällä työskentelyä ja työntekijän tärkeimpiä turvallisuusohjeita sekä työskentelytapoja.

Käsikirjan kirjoitus alkoi keväällä 2019. Kesän ajaksi kirjoittamisessa oli tauko, mutta syksyllä kirjoitustyö jatkui täysipainoisesti. Käsikirjan kirjoitusprosessi oli melko itsenäistä ja tietopohja perustui omakohtaiseen tietoon ja kokemukseen. Täydentävää tietoa keräsin toimitusjohtaja Pekka Kopperoiselta ja varatoimitusjohtaja Mika Wickströmiltä.

Käsikirja luokiteltiin sisällöltään salaiseksi, minkä vuoksi se jätettiin opinnäytetyön ulkopuolelle. Tässä opinnäytetyössä käsitellään käsikirjan salaista sisältöä ja sen valmistusprosessia yleisellä tasolla.

6.2 Käsikirjan sisältö

Käsikirjan kirjoittaminen alkoi suunnitteleamalla käsikirjan sisältöä ja rakennetta. Tavoitteena oli tehdä käsikirjasta helposti ja nopeasti luettava. Käsikirjaan on koottu kuljettajan yleiset turvallisuusohjeet ja turvalliset toimintatavat sekä tärkeimmät asiat ajoneuvojen joka päiväisistä tarkastuksista. Kuormien lastauksesta ja purkamisesta on koottu käsikirjaan yleisohjeet ja yleiset toimintatavat. Kuormien dokumentoinnista on ohjeet käsikirjassa. Käsikirjassa on selostettu eri sivuotesiilojen sisältämät puutavaralajit, sijainnit ja siilojen toimintaohjeet. Käsikirjan toimintaohjeita on selkeytetty valokuvilla, jotka helpottavat hahmottamaan toimintaohjeita sivutuotekentällä.

6.2.1 Työturvallisuus

Työturvallisuusasioita koskevat luvut on koottu käsikirjan alkupuolelle. Työntekijän suojaruusteet ja työturvallisuusmääräykset ovat työntekijän tärkeä osa joka päiväistä työskentelyä, jotta vältetään tapaturmilta. Työntekijän joka päiväiseen työnkuvaan kuuluu ajoneuvon ennakoiva huolto, jolla vältetään ylimääräisiä huoltoja ja lisätään turvallisuutta liikenteessä. Taloudellisella ajotavalla lisätään turvallisuutta liikenteessä ja säästetään polttoainetta.

6.2.2 Työssä

Työssä-luvussa on käsitelty työntekijän ajoneuvolle tehtäviä päivittäisiä tarkastuksia ja korostetaan ajoneuvon huollon tärkeyttä. Ajoneuvon oikeaoppinen kuormaaminen on hyvä opetella oikein kuljettajan uran alkuhetkistä lähtien. Kuormaamisessa voidaan vaikuttaa pienillä asioilla ajoneuvon turhaan kulumiseen ja turhien huoltojen välttämiseksi. Oikein suoritettu kuormaaminen rasittaa vähemmän kuormatilaa ja kattopeitteitä. Oikein suoritettu kuormaustyyli on havaittavissa kaluston kunnosta ja hyvin pidetty kalusto tuo lisäarvoa kuljettajalle. Tässä luvussa on myös ohjeet kuormien dokumentoinnista ja yleisohjeet kuormien purkamisesta.

6.2.3 Asiakkaan sivutuotesiiilot

UPM Pelloksen vaneritehtaan suurin sivutuote on havuviiluhake. Muita sivutuotteita ovat seulontapuru, reunahake sekä kuori. Käsikirjassa on käsitelty kaikkien tehtaiden sivutuotesiiilojen toimintaohjeet ja siiilojen sijainnit.

6.2.4 Voimalaitos

Voimalaitos tuottaa koko tehtaallemme lämmitysenergian. Voimalaitos-luvussa on käsitelty voimalaitoksen hoitamiseen liittyviä asioita sekä turvallisuus ohjeita. Luvussa on selostettu voimalaitoksen käyttämät polttoaineet ja voimalaitoksen täyttämiseen liittyviä ohjeita.

7 YHTEENVETO

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena oli valmistaa kuljettajan käsikirja Kuljetusliike Wickström Oy:lle. Työn tarkoituksena oli selkeyttää uuden työntekijän perehdyttämistä kuljetusliikkeen töihin ja vähentää perehdyttämiseen tarvittavia resursseja.

Opinnäytetyön teoriaosuudessa käsiteltiin perehdyttämisen saavutettuja hyötyjä ja sen laiminlyönnistä aiheutuvia haittoja. Teoriaosuudessa käsiteltiin perehdytysprosessia ja hyvän perehdyttäjän ominaisuuksia. Työn alkuosassa esiteltiin toimeksiantaja. Teoria osuuden loppupuolella käsiteltiin työturvallisuuteen liittyviä asioita, kuten kuljettajan ajo- ja lepoaika säädöksiä ja taloudellisin ajamisen perusteita.

Opinnäytetyön käsikirjassa keskityttiin kuljetusliikkeen suurimman asiakkaan UPM Pelloksen vaneritehtaiden sivutuotekentällä työskentelyyn. Käsikirjassa käsiteltiin työturvallisuuteen liittyviä asioita ja määräyksiä. Käsikirjaan on koottu uudelle kuljettajalla tärkeimpiä kuorman lastaamiseen ja purkamiseen liittyviä vinkkejä ja turvallisuusasioita. Käsikirjan loppupuolella käsiteltiin Pelloksen sivutuotteiden käsittelyyn ja voimalaitoksen hoitamiseen liittyviä asioita.

Opinnäytetyön avulla perehdyttämisestä tulee helpompaa ja selkeämpää. Uudella työntekijällä on ensimmäisten työpäivien tukena käsikirja, josta voi tarkastaa toimintaohjeita. Käsikirjan avulla vanha työntekijäkin voi tarkastaa ja omaksua uusia toimintatapoja.

LÄHTEET

Kirjalliset lähteet:

Eklund, A. 2018. Tervetuloa meille! Uuden työntekijän perehdytys. Helsinki: J-Impact Oy.

Heiskanen, E. 2015. Kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskirja. 4.painos. Kuopio: Suomen Kuljetusturva Oy.

Joki, M. 2018. Henkilöstöasiantuntijan käsikirja. 6. uudistettu painos. Helsinki: Kauppakamari.

Kjelin, E. & Kuusisto, P.C. 2003. Tulokkaasta tuloksetekijäksi. Helsinki: Talentum Media Oy.

Kupias, P. & Peltola, R. 2009. Perehdyttämisen pelikentällä. Tampere: Palmenia.

Elektroniset lähteet:

Kuljetusliike Wickström Oy 2016. Yritys. Kuljetusliike Wickström Oy [viitattu 16.5.2019]. Saatavissa: <https://www.wickstrom.fi/yritys/>

Liikenneturva 2019 Onnettomuudet, joissa raskas ajoneuvo on osallisena. Liikenneturva [viitattu 26.9.2019]. Saatavissa: https://www.liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tilastokatsaukset/tilastokatsaus_raskas_liikenne.pdf

Traficom 2019. Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys. Liikenne- ja viestintävirasto [viitattu 16.9.2019]. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tielii-kenne/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajan-ammattipatevyys>

Työsuojeluhallinto 2017. Ajoaika ja tauot. Työsuojeluhallinto [viitattu 25.9.2019] Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/autonkuljettajan-tyoaika/ajoaika-ja-tauot>

Työsuojeluhallinto 2019. Autonkuljettajan työaika. Työsuojeluhallinto [viitattu 23.9.2019]. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/autonkuljettajan-tyoaika>

Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738. Finlex [viitattu 21.11.2019]. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738>

Suulliset lähteet:

Kopperoinen, P. 2019. Toimitusjohtaja. Kuljetusliike Wickström Oy. Haastattelu 2.10.2019.

Wickström, J. 2019. Hallituksen puheenjohtaja. Kuljetusliike Wickström Oy. Haastattelu 14.10.2019.

Wickström, M. 2019. Varatoimitusjohtaja. Kuljetusliike Wickström Oy. Haastattelu
14.10.2019.

LIITTEET