

Opinnäytetyö (AMK)

Ajoneuvo- ja kuljetustekniikan insinööri

2020

Eveliina Numminen

# LIIKENNEOPETUKSEN KEHITYSKOHTTEET

– Vantaan ammattiopisto Varia

Eveliina Numminen

## LIIKENNEOPETUKSEN KEHITYSKOHEET

– Vantaan ammattiopisto Varia

Liikenneopetusala on jatkuvasti kehittyvä toimiala, johon vaikuttaa suuresti tekniikan kehittyminen sekä digitalisoituminen. Tietotekniikkaa käytetään tulevaisuudessa entistä enemmän hyväksi, mikä lisää kuljettajalta vaadittavia perustaitoja ajamisen ja kuormaamisen lisäksi. Nämä seikat on otettava huomioon jo koulutusvaiheessa, minkä vuoksi opinnäytetyön aiheeksi valikoitui liikenneopetuksen kehityskohteiden kartoittaminen.

Opinnäytetyössä perehdytään Vantaan ammattiopisto Varian kuljettajakoulutuksen toteuttamiseen sekä koulutukseen liittyviin haasteisiin. Tavoitteena oli tutkia liikenneopetuksen nykytilaa ja etsiä mahdollisia kehityskohteita. Opinnäytetyöllä pyrittiin löytämään ratkaisuja ja erilaisia toimintatapoja, joilla autokoulutoimintaa ammattiopistoissa voitaisiin kehittää toimivammaksi.

Työ toteutettiin keräämällä tietoa kuljettajakoulutuksen toteutuksesta niin Variassa kuin kolmessa muussakin pääkaupunkiseudun ammattiopistossa. Tietoa kerättiin haastattelemalla ammattiopistojen henkilökuntaa. Opinnäytetyön alussa kerrotaan tarkemmin Variasta, jonka jälkeen perehdytään kuljettajakoulutuksen sisältöön. Tämän jälkeen syvennytään haastattelututkimukseen ja sen tuloksiin vertailun ja pohdinnan avulla.

Tutkimuksen pohjalta voidaan todeta, että kuljettajakoulutus toteutetaan pääkaupunkiseudun ammattiopistoissa pääpiirteiltään hyvin yhtäläisesti muutamia pieniä eroja lukuun ottamatta. Yksi syy tähän on se, että Suomen lainsäädäntö määrittää pitkälti kuljettajakoulutuksen sisällön ja toteutuksen, josta koulut eivät oikein voi poiketa. Kehitettävää kuitenkin löytyi ja niihin löydettiin parannusehdotuksia. Näitä ovat muun muassa oppilaiden opastuksen lisääminen, opettajien välisen tiedonvälityksen parantaminen sekä ajotunteihin selkeä linjaus.

### ASIASANAT:

ammattillinen tutkinto, ammattiopisto, autokoulu, kuljettajakoulutus, liikenneopetus, logistiikan perustutkinto

BACHELOR'S THESIS | ABSTRACT

TURKU UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Engineering

2020 | 41 pages, 2 pages in appendices

Eveliina Numminen

# DEVELOPMENT OBJECTS OF TRANSPORT EDUCATION

– Vantaa Vocational College Varia

The transport education sector is a constantly evolving industry, which is influenced by technological development and digitalization. In the future information technology will be used increasingly, which will increase the basic skills required of the driver, in addition to driving and loading. These aspects must be considered already during the training phase, which is why the topic of the thesis was chosen to identify the transport development objects.

The thesis focused on the implementation of driver training at Vantaa Vocational College Varia and the challenges related to training. The aim was to study the current state of transport education and to identify possible areas for improvement. The aim of this thesis was to find solutions and different ways of working to improve the functioning of driving school in vocational schools.

The work was carried out by collecting information on the implementation of driver training in Varia and at three other vocational colleges in the Helsinki area. The information was collected by interviewing the staff of vocational colleges. The thesis starts by introducing Varia, followed by the contents of driver training. After that, an insight is provided into the interview research and its results through comparison and reflection.

On the basis of the study, it can be concluded that driver training is very identical in the vocational colleges of the Helsinki area, with a few minor differences. One reason for this is that Finnish legislation mainly determines the content and execution of driver training, from which schools cannot deviate. However, there was room for improvement and some suggestions for improvement were found. These include among other things increasing student guidance, improving communication between teachers and clear alignment with driving lessons.

## KEYWORDS:

driver training, driving school, professional degree, transport education, undergraduate in logistics, vocational college

# SISÄLTÖ

<b>KÄYTETYT LYHENTEET</b>	<b>6</b>
<b>1 JOHDANTO</b>	<b>7</b>
<b>2 KULJETTAJAKOULUTUKSEN SISÄLTÖ AMMATTIOPISTOSSA</b>	<b>10</b>
2.1 Ammatillinen koulutus Suomessa	11
2.2 Varian autokoulutoiminta	15
<b>3 TUTKIMUSMENETELMÄT</b>	<b>21</b>
3.1 Toimintatutkimus	21
3.2 Haastattelututkimus	23
3.2.1 Haastattelututkimuksen vastaukset	25
3.2.2 Sähköpostihaastattelu kuljetusyriyksille	29
<b>4 TULOKSET</b>	<b>32</b>
<b>5 LOPUKSI</b>	<b>35</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>37</b>

## LIITTEET

- Liite 1. Suostumus tutkimukseen osallistumisesta  
Liite 2. Haastattelukysymykset

## KUVAT

Kuva 1. Varian logo.	7
Kuva 2. Aviapoliksen toimipiste.	8
Kuva 3. Ammatillisen perustutkinnon perusrakenne 1.8.2018 alkaen.	12

## KUVIOT

Kuvio 1. Rahoitusmalli vuosina 2018-2022.	13
Kuvio 2. Autonkuljettajalta vaadittavat perusasiat.	30

## TAULUKOT

Taulukko 1. Pakolliset korttikoulutukset.	19
Taulukko 2. Haastattelun vastaukset.	27

## KÄYTETYT LYHENTEET

ADR	<i>Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route</i> ; eurooppalainen sopimus vaarallisten tavaroiden kansainvälisistä tiekuljetuksista (Tiomocom 2020)
EAK	Ennakoivan ajotavan koulutus; kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksien pakollinen osio (Liikenneturva 2020)
EAS	Ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus (Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2018)
DGR	<i>Dangerous Goods Regulations</i> ; kansainvälisen ilmakuljetusliitto IATA:n määrittelemät säännöt lentoliikenteessä kuljetettavien vaarallisiin aineisiin liittyen (Varova 2014)
HCT	<i>High Capacity Transport</i> ; pituudeltaan ja/tai massaltaan tavallista suurempi ajoneuvoyhdistelmä (Logistiikan maailma 2020c)
HOKS	Henkilökohtainen osaamisen kehittämissuunnitelma; tästä selviää opiskelijan aiemmin hankkima osaaminen, jonka pohjalta suunnitellaan mitä ja miten opiskelijan tulee opiskella (Opetushallitus 2020b)
IATA	<i>International Air Transport Association</i> ; kansainvälinen ilmakuljetusliitto, joka toimii maailmanlaajuisesti lentoyhtiöiden etu- ja yhteistyöjärjestönä (Wikipedia 2019b)
LA	Linja-auton kuljettaja; tutkintonimike
LEHO	Lentoasemahuoltaja; tutkintonimike
OAJ	Opetusalan ammattijärjestö; koulutus-, kasvatus- ja tutkimusalan ammattilaisten etuja valvova työmarkkinajärjestö (OAJ 2020)
RTK	Riskientunnistamiskoulutus (Ajokouluttajat 2020)
VAHO	Varastonhoitaja; tutkintonimike
Varia	Vantaan ammattiopisto (Sivistysvantaan 2020d)
YA	Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja; tutkintonimike
YTO	Yhteiset tutkinnon osat; kaikille pakolliset kurssit
WHO	<i>World Health Organization</i> ; maailman terveysjärjestö. Yhdistyneiden kansakuntien järjestö, joka keskittyy ihmisten terveyteen. (WHO 2020.)

# 1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheena on autokoulutoiminnan tehostaminen Vantaan ammattiopisto Variassa. Työssä kartoitetaan logistiikkapuolen liikenneopetuksen nykytilaa ja selvitetään, miten toimintaa saataisiin kehitettyä, jotta esimerkiksi koululla olevan kaluston käyttöaste olisi suurempi ja tehokkaampi. Työn tavoite on olla hyödyllinen tutkimus liikenneopetuksen eli kuljettajakoulutuksen kehittämiseksi. Työ toteutetaan ulkopuolisen näkökulmasta ja tutkimusmenetelmänä käytetään kvalitatiivista eli laadullista haastattelututkimusta. Haastattelun tarkoituksena on saada mahdollisimman laaja ja monipuolinen käsitys kuljettajakoulutuksesta pääkaupunkiseudulla. Materiaalia opinnäytetyöhön on kerätty koululla paikan päällä kyselemällä ja havainnoimalla sekä haastatteluja tekemällä. Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on antaa vastaus kysymykseen: miten liikenneopetusta voitaisiin kehittää?



Kuva 1. Varian logo (M. Rautjoki, henkilökohtainen tiedonanto 23.02.2020).

Vantaan ammattiopisto Varia on saanut alkunsa vuonna 1963, eli ammattikoulutoiminta on jatkunut jo liki 60 vuotta. Vuonna 1999 nimeksi muodostui VAKES (Vantaan ammatillinen koulutuskeskus), kun Myyrmäen ammattikoulu, Tikkurilan ammattikoulu, Käsi- ja taideteollisuusoppilaitos sekä Vantaan sosiaalialan oppilaitos yhdistettiin. Nykyisellä Varianimellä toiminta alkoi vuonna 2006, kun VAKESIin liitettiin aikuiskoulutus ja oppisopimuskoulutus. (Sivistysvantaa 2020d.)

Variassa järjestetään toisen asteen ammatillista koulutusta sekä nuorille että aikuisille. Variassa on eri alojen opiskelijoita yhteensä noin 4 000 ja henkilöstö koostuu noin 300 henkilöstä (Sivistysvantaa 2020d.). Opinnot voivat muodostua erilaisista opintopoluista, joita Varialla on useita vaihtoehtoja tarjottavana. Esimerkiksi koko tutkinto tai osa opinnoista on mahdollista suorittaa oppisopimuksella tai työpaikalla. Toimipisteitä on neljä eri

puolilla Vantaata, joiden lisäksi työelämäpalvelut sijaitsevat Vantaan yrityspalvelukeskus Leijassa. Tarjolla on 17 eri tutkintoon johtavaa koulutusta, jotka voidaan luokitella kuuheen eri opetusalaan: tekniikan ala, logistiikka-ala, sähkötekniikan ala, sosiaali- ja terveysala, kulttuuriala sekä matkailu-, ravitsemus- ja talousala. (Sivistysvantaa 2020c.)

Varian Aviapoliksen toimipisteessä opetetaan auton asennusta, lentokoneen asennusta sekä logistiikkaa, joista tämä opinnäytetyö keskittyy vain Aviapoliksen toimipisteen logistiikkapuolen toimintaan. Tämä kattaa varasto-, kuljetus- ja lentoasemapalvelujen osaamisalat, joista voi valmistua viidellä eri tutkintonimikkeellä. Kuvassa kaksi on kuvattuna Aviapoliksen toimipiste pääovelle päin.



Kuva 2. Aviapoliksen toimipiste (Sivistysvantaa 2020a).

Monissa Varian perustutkinnoissa osana opiskelua suoritetaan erilaisia kortteja ja passseja. Esimerkiksi logistiikka-alan opiskelijat suorittavat henkilöautoajokortin eli B-luokan ajokortin ja osa opiskelijoista vielä sen jälkeen kuorma-auton, linja-auton tai ajoneuvoyhdistelmän ajokortit eli C-, D- tai CE-luokan ajokortit. Ajokorttien suorittamiseen liittyy kuitenkin erilaisia ehtoja, joista kerrotaan tarkemmin luvussa kaksi. Luvussa perehdytään myös Suomen ammatilliseen koulutukseen sekä Varian kuljettajakoulutukseen ja auto-koulutoimintaan yksityiskohtaisemmin.

Luvussa kolme kuvataan tutkimusmenetelmät ja niiden tulokset. Ensin tehdään taustatutkimus: Minkälaisia ongelmia Varian logistiikkapuolen liikenneopetuksessa on ja kuinka paljon? Mitkä asiat puolestaan toimivat? Tämän jälkeen käydään läpi haastattelututkimus, jossa on haastateltu pääkaupunkiseudun muita ammattiopistoja ajokorttikoulutuksen toteutuksesta sekä liikenneopetusalan nykytilan haasteista ja mahdollisuuksista. Luvussa analysoidaan saatuja vastauksia ja niiden yhtäläisyyksiä sekä



eroavaisuuksia. Luvun lopussa käydään läpi sähköpostikyselyn tuloksia ja sitä, miten vastauksissa ilmenneisiin asioihin voitaisiin kiinnittää jo hyvissä ajoin enemmän huomiota.

Neljännessä luvussa perehdytään tutkimuksessa ilmenneisiin ongelmiin ja kehityskoh-teisiin sekä ehdotetaan vaihtoehtoisia toimintatapoja ja parannuskeinoja. Opinnäytetyön lopussa luvussa viisi esitetään vielä yhteenveto, jossa pohditaan työn toteutuksen onnis-tumista, sen hyödyllisyyttä yritykselle sekä mahdollisia jatkotutkimuksen tarpeita.

## 2 KULJETTÄJAKOULUTUKSEN SISÄLTÖ AMMATTIOPISTOSSA

*Logistiikka* käsitteenä on hyvin laaja, ja siitä on olemassa paljon erilaisia määritelmiä. Se voidaan määritellä tavaroiden kuljettamiseksi ja varastoisiksi sekä tieto-, materiaali- ja rahavirtojen kulun suunnitteluksi. (Logistiikan maailma 2020a.) Se on toimitusketju, joka yhdistää yrityksen ja sen materiaalitoimittajat jakeluorganisaatioihin sekä asiakkaisiin (Logistiikan maailma 2020b).

Yhdysvaltalaisen the Council of Supply Chain Management Professionalsin mukaan logistiikkakanavalla (Logistics Channel) tarkoitetaan varastointiin, käsitteilyyn, siirtymiseen, kuljettamiseen ja viestintätoimintaan osallistuvista toimitusketjun osapuolista koostuvaa verkkoa, joka edistää tehokkaita tavaravirtoja. (Hokkanen & Karhunen 2014, 12).

Logistiikka tulee ajatella kokonaisuutena eikä tarkastella vain tiettyjä osa-alueita. Joka paikassa tapahtuu logistiikkaa, ja ilman sitä liike-elämä ei toimisi. Logistiikka toimii myös yhtenä yrityksen kilpailukeinona, jonka määrittelevät seuraavat ominaisuudet: joustavuus, virheettömyys, saatavuus ja toimitusvarmuus (K. Lindström, henkilökohtainen tiedonanto 25.02.2020). Tavoitteena on hoitaa toimitukset ajallaan määrättyyn paikkaan määrätyn verran laadukkaassa kunnossa. Pohjoismaiden logistiikan erityispiirteitä ovat ankarat luonnonolot, asukkaat harvassa, suuret tavaramäärät ja suuret logistiset kustannukset. Koska Suomi on harvaan asuttu maa, välietäisyydet ovat pitkät. Tämä tuo haasteita tavaroiden kuljettamiseen, etenkin elintarvikkeiden huonon säilyvyyden vuoksi. Toimiva tieliikenne on välttämättömyys tuotannolle, kaupankäynnille ja koko yhteiskunnalle, sillä Suomessa liikkuu vuosittain yli 300 miljoonaa tonnia tavaraa, josta yli puolet kulkee kumipyörien päällä (Liikennejärjestelmä 2019).

Vuoden 2019 kolmannella neljänneksellä kuorma-autoilla kuljetettiin tavaroita 66 miljoonaa tonnia, mikä oli 9 prosenttia vähemmän kuin edeltävän vuoden vastaavalla neljänneksellä. Maa-ainesten kuljetettu määrä väheni 15 prosenttia ja muiden kuin maa-ainesten kuljetettu määrä väheni 5 prosenttia verrattuna edeltävän vuoden vastaavaan neljännekseen. Tiedot ilmenevät Tilastokeskuksen laatimasta Tieliikenteen tavarankuljetukset -tilastosta. (Tilastokeskus 2019.)

Suomen ulkomaankaupan kehittyminen lisää liiketoimintamahdollisuuksia verkkokauppojen ja muiden digitalisaation aikaansaannosten myötä. Tämä tarkoittaa, että tarvitaan entistä enemmän osaavia työntekijöitä tieliikenteen pariin, jotta tavarat liikkuisivat tulevaisuudessakin sujuvasti, turvallisesti ja dynaamisesti. Nykyään merkittävänä teemana koko maailmassa on ympäristön säästäminen ja kestävä kehitys. Näin ollen

kuljetustenkin tulisi olla ympäristöystävällisempiä. Tähän vaikuttaa kuljetusten suunnittelun lisäksi muun muassa ajoneuvon valinta: mitä uudempi ajoneuvo, sitä todennäköisimmin se on taloudellisempi ja turvallisempi. Tänä päivänä uusimmat ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät kuuluvat Euro 6 -päästöluokkaan, jossa on entistä tiukemmat päästöjen raja-arvot. Euro-päästöluokalla säädetään ajoneuvojen päästöjen enimmäisrajoituksia EU:n tyyppihyväksyntädirektiivissä (Wikipedia 2019a). Lisäksi nykyään liikenteessä on jo useita HCT (*High Capacity Transport*) -ajoneuvoyhdistelmiä, jotka ovat pituudeltaan ja/tai massaltaan tavallista suurempia (Logistiikan maailma 2020c). Ajoneuvon valinnan lisäksi toinen tapa vähentää liikenteen päästömääriä on ajotapakoulutus, sillä ajotapojen muutoksella voidaan saavuttaa suhteellisen isojaakin muutoksia päästöissä. Kuljettajakoulutuksen päätavoite on opettaa ajamaan turvallisesti ja taloudellisesti.

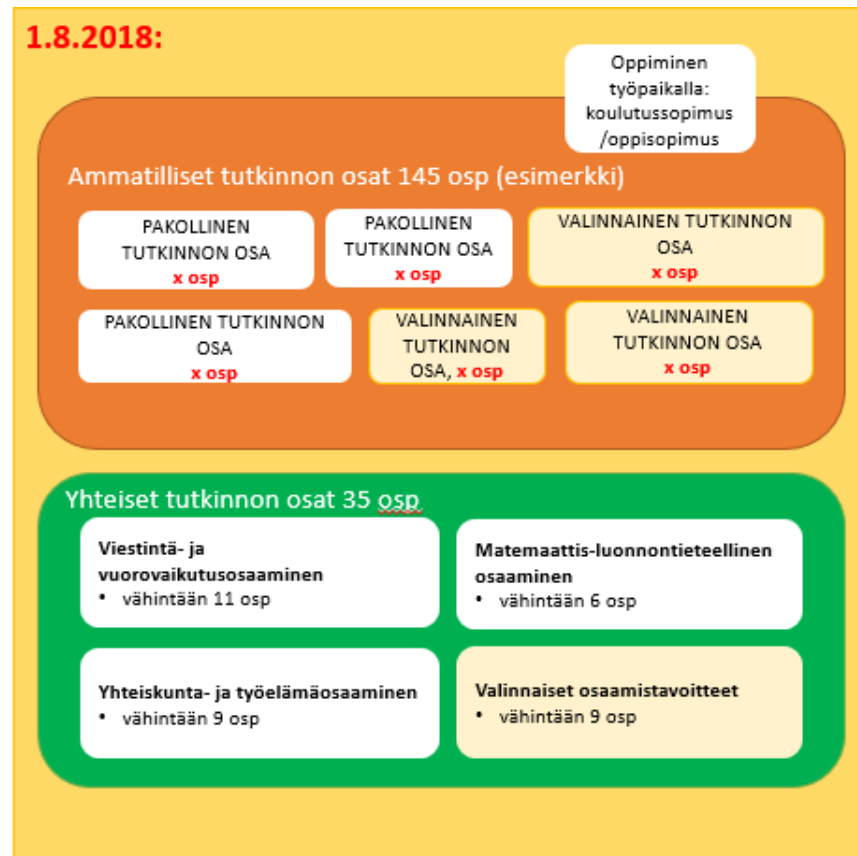
Toimintaympäristön ja yhteiskunnan muutossuunnat, kuten automatisaatio ja globalisaatio, lisäävät tarvetta ammatillisen osaamisen kehittämiseksi. Nykyään teknologia korvaa joitain ammatteja ja työtehtäviä, mutta toisaalta se myös luo uusia tehtäviä tilalle. Muuttuvilla työmarkkinoilla pärjääminen vaatii yksilön pätevyyttä sekä korkeaa koulutustasoa. (Rintala & Nokelainen 2018, 56)

Ammatillinen koulutus tukee elinkeino- ja työelämän kehitystä sekä yritysten uudistumista ja kasvua. Tämän vuoksi ammatillista koulutusta kehitetään jatkuvasti työelämän kanssa yhteistyötä tehden (Opetushallitus 2020a.). Ammattiopistossa koulutuksen tavoitteena on antaa opiskelijalle mahdollisuus edetä jatko-opintoihin korkeakouluun sekä valmiuden alalla vaadittaviin perustaitoihin. Entistä enemmän nykyajan työelämässä vaaditaan vahvoja sosiaalisia taitoja, luovuutta, oikeanlaista asennetta ja riittävää ammattitaitoa, johon kuuluu muun muassa asiakaspalvelu. Näitä ominaisuuksia on ammatillisen koulutuksen kyettävä opettamaan, sillä koulutuksen pitäisi olla työelämälähtöistä.

## 2.1 Ammatillinen koulutus Suomessa

Perusopetuksen suorittaneet nuoret, työssäkäyvät aikuiset sekä henkilöt, joilla ei ole tutkintoa, voivat hakea ammatilliseen koulutukseen. Oppilaitosten lähiopetuksen lisäksi opintoja voi suorittaa työpaikalla ja oppisopimuksella sekä verkkototeutuksina (Opetushallitus 2020a.). Ammatillinen perustutkinto on kolmivuotinen, eli sen laajuus on 180 osaamispistettä, joka koostuu pakollisista ja valinnaisista tutkinnon osista. Näihin kuuluvat ammatilliset tutkinnon osat (145 osaamispistettä) ja yhteiset tutkinnon osat (YTO, 35 osaamispistettä). YTO:t jaetaan kolmeen osaan: viestintä- ja vuorovaikutusosaaminen,

matemaattis-luonnontieteellinen osaaminen sekä yhteiskunta- ja työelämäosaaminen. Näiden lisäksi opiskelija valitsee vähintään yhdeksän osaamispisteen verran valinnaisia opintoja. Kuva kolme havainnollistaa selkeästi ammatillisen perustutkinnon tutkintorakenteen.

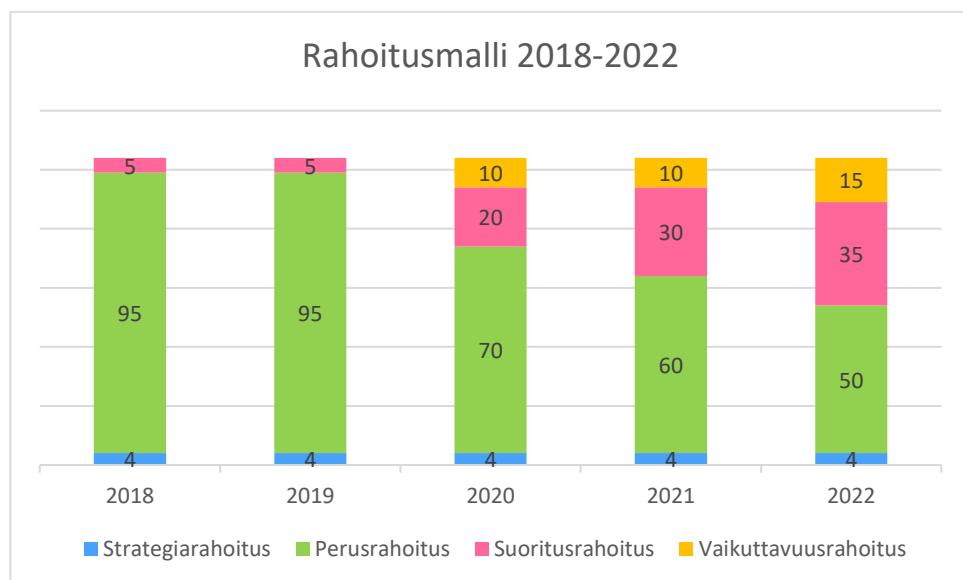


Kuva 3. Ammatillisen perustutkinnon perusrakenne 1.8.2018 alkaen (Sivistysvantaan 2020c).

Ammatillisia tutkintoja on 164 erilaista, joista suosituimpia vuonna 2018 olivat sosiaali- ja terveysalan perustutkinto, liiketoiminnan perustutkinto, hotelli-, ravintola- ja catering-alan perustutkinto, sähkö- ja automaatioalan perustutkinto sekä logistiikan perustutkinto (Opetushallitus 2020a). Ammatillisiin perus-, ammatti- ja erikoisammattitutkintoihin voi jatkuvalla haulla hakea ympäri vuoden, mutta hakumenettelytavat ja valintaperusteet riippuvat oppilaitoksesta ja koulutuksesta. Yhteishaussa koulutuksiin haetaan yhdellä hakulomakkeella ja hakuja järjestetään vuoden aikana neljä: keväällä kolme ja syksyllä yksi. (Opintopolku 2020). Ammatilliseen perustutkintoon kuuluu myös näyttöjä, eli opiskelija näyttää ammattitaitonsa käytännön tilanteessa, joka tapahtuu ensisijaisesti työpaikoilla. Poikkeusluvalla näytöt voidaan suorittaa myös oppilaitoksessa.

Opetus- ja kulttuuriministeriö myöntää vuosittain valtion talousarvion määrärahan koulutuksen järjestäjälle. Rahoitusjärjestelmän tarkoituksena on kannustaa koulutuksen järjestäjää tehostamaan oppimista, lyhentämään koulutusaikoja sekä vähentämään keskeyttämistä, mikä puolestaan edistää jatko-opintoihin etenemistä ja työllistymistä (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2018). Rahoitusmalli koostuu neljästä elementistä: perusrahoituksesta, suoritusrahoituksesta, vaikuttavuusrahoituksesta sekä strategiarahoituksesta. Perusrahoitus perustuu tavoitteellisiin opiskelijavuosiin, jonka koulutuksen järjestäjä on asettanut. Suoritusrahoitukseen vaikuttaa suoritettut tukinnot ja tutkinnon osien osaamispisteet. Opiskelijan jatko-opinnot ja työllistyminen sekä opiskelija- ja työelämäpalautte määräävät vaikuttavuusrahoituksen suuruuden. Strategiarahoitus on tarkoitettu ammatillisen koulutuksen uudistamisen ja kehittämisen tukemiseksi ja ohjaamiseksi. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020a.)

Kuvio 1 havainnollistaa, kuinka rahoitukset ovat jakautuneet prosentuaalisesti ja kuinka niiden on suunniteltu jakautuvan. Tällä hetkellä käytetään jakoa perusrahoitukseen 70%, suoritusrahoitukseen 20% ja vaikuttavuusrahoitukseen 10%. Pieni osuus, enintään 4 % perusrahoituksesta, koostuu strategiarahoituksesta. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b.)



Kuvio 1. Rahoitusmalli vuosina 2018-2022 (Opetushallitus 2019).

Lainsäädäntöä, joka koskee ammatillisen koulutuksen rahoitusta, tullaan muuttamaan siten, että vuoden 2020 rahoitusmalli jää pysyväksi. Tällä muutoksella pyritään parantamaan muun muassa rahoituksen ennakoitavuutta. Myös rahoituslaissa tulee olemaan

muutoksia, esimerkiksi vaikuttavuusrahoitukseen kuuluvan työelämäpalautteen käyttöönotto siirtyy vuodella. Muutokset rahoitukseen tullaan tekemään vuoden 2020 aikana, ja ne tulevat koskemaan myönnettävää rahoitusta varainhoitovuodelle 2021. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b.)

Nykyinen rahoitusmalli on koulutuksen järjestäjän kannalta ihanteellisin, sillä suoritusrahoituksen osuus on suurempi ja perusrahoituksen osuus pienempi. Tämä tarkoittaa, että koulu saa enemmän rahaa, kun opiskelijat suorittavat ainakin yksittäisiä tutkinnon osia, vaikka eivät sitten kävisikään koko tutkintoa loppuun asti. Vaikka opettajat eivät saisi ajatella, kuinka paljon rahaa oppilaitos saa mistäkin ja onko kyseinen asia kannattavaa, on raha kuitenkin kaiken taustalla niin kuin kaikessa liiketoiminnassa.

Ammatillisen koulutuksen reformi eli uudistus tuli voimaan alkuvuodesta 2018. Tämän lähtökohdana oli uudistaa ammatillinen koulutus osaamisperusteiseksi. Uudistuksen kohteita olivat rahoitus, ohjaus, tutkintojärjestelmä, järjestäjäjärakenteet sekä toimintaprosessit. Uudeksi laiksi yhdistettiin ammatillinen peruskoulutus ja ammatillinen aikuiskoulutus osaamisperusteisuus ja asiakaslähtöisyys keskeisenä teemana. Näiden lisäksi henkilökohtaisia opintopolkuja ja työpaikoilla tapahtuvaa oppimista lisättiin. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2015.). Reformin myötä osaamispisteiden määräksi tuli 180, joista yhteisiä tutkinnon osia on kolme eli 35 osaamispistettä. Myös arviointiasteikko muutettiin kolmiportaisen asteikon sijaan arviointiasteikkoon 1–5. Tämän avulla arvosanat ovat erottelevammat sekä oikeudenmukaisemmat. Henkilökohtaistaminen eli HOKSaus otettiin myös reformin myötä käyttöön. (Opetus- ja kulttuuriministeriö 2015.)

Logistiikan perustutkinto kuuluu kuuden muun perustutkinnon lisäksi SORA-lainsäädännön alaisuuteen. Lainsäädäntö pyrkii lisäämään koulutuksen järjestäjien mahdollisuuksia puuttua opiskelun soveltumattomuuteen liittyviin ratkaisuihin ja parantaa koulutuksen ja työelämän turvallisuutta. Säädökset koskevat esimerkiksi opiskelijaksi ottamisen esteitä, opiskeluoikeuden peruuttamista ja palauttamista sekä päihdetestausta. Opiskelijan terveydentila tai toimintakyky eivät saa olla esteenä opiskelijaksi ottamiseen. Jos kuitenkin esteen poistaminen on mahdotonta, ei opiskelijaksi voida ottaa henkilöä, joka voi koulussa tai työssäoppimassa aiheuttaa vaaraa esimerkiksi liikenteen turvallisuuteen. (THL 2020b.)

Mahdollisia esteitä soveltumattomuuteen voivat olla muun muassa epilepsia, tuki- ja liikuntaelimestön sairaus, munuaissairaudet, psyykinen sairaus sekä näön tai kuulon heikkous, jota ei apuvälineillä voida parantaa (Gradia 2020). Usein koululla on oma lääkäri,

joka voi antaa lausunnon opiskelun mahdolliselle esteelle. Terveystieteiden ammattilainen ei kuitenkaan salassapitosäännösten vuoksi saa antaa opiskelijan terveydentilasta tietoja edes opettajalle ilman opiskelijan lupaa. Joitain välttämättömiä tietoja voidaan antaa henkilöille, jotka vastaavat opinto-ohjauksesta. Näitä henkilöitä voivat olla muun muassa oppilaitoksen rehtori, työssäoppimisesta vastaava henkilö tai poliisi ja turvallisuusuhun selvittämisestä vastuussa oleva koulutuksen järjestäjän edustaja. (THL 2020b.)

## 2.2 Varian autokoulutoiminta

Tässä opinnäytetyössä keskitytään logistiikan perustutkintoon, joka sisältää kolme osaamisalaa: varastopalvelujen osaamisala, kuljetuspalvelujen osaamisala sekä lentoasemapalvelujen osaamisala. Näistä aloista voi valmistua viidellä eri tutkintonimikkeellä: varastonhoitaja (VAHO), autonkuljettaja, linja-autonkuljettaja (LA), yhdistelmäajoneuvonkuljettaja (YA) sekä lentoasemahuoltaja (LEHO). Liikenneopettajia Aviapoliksen toimipisteessä on noin 30, mutta lukumäärä vaihtelee tarpeen mukaan. Osa liikenneopettajista on vakituudessa työsuhhteessa, mutta suhteellisen usein henkilöstössä tapahtuu muutosta. Uusien toimitilojen kartoittamisen yhteydessä on tehty kymmenen vuoden päähän koulutustarve-ennustus, joka on noin 700–800 opiskelijaa. Tämä lukumäärä on huomattavasti suurempi kuin nykyinen 500 opiskelijaa, mikä tarkoittaa varmasti liikenneopettajien lisäämistä. (M. Rautjoki, henkilökohtainen tiedonanto 23.02.2020)

Opiskelijat jaetaan ryhmiin koulutussuuntautumisen mukaan ja jokaisella ryhmällä on oma vastuuopettaja, joka on opiskelijan tukihenkilö eli perehdyttää opiskelukäytäntöihin sekä ohjaa opiskeluun liittyvissä asioissa. Näihin kuuluvat muun muassa opintojen etenemisen seuraaminen, opiskelumenetelmät sekä opintoihin sitoutuminen ja arviointi. (Sivistysvantaa 2020e.). Yleisesti opiskelijan opinnot edistyvät siten, että opettajat katsovat opetussuunnitelmasta, mitä opetetaan, kuinka kattavasti ja millä aikavälillä. Kun vaadittavat oppitunnit on pidetty ja opiskelija on ne suorittanut, opettaja kirjaa ne sähköisesti opiskelijahallintojärjestelmä Studentaan.

Opettajien tulee kirjata kaikki tiedot myös HOKSiin eli henkilökohtaisen osaamisen kehittämissuunnitelmaan ja sen tulee olla jatkuvasti ajan tasalla sekä myös kirjattuna Studentaan. HOKSista nähdään, miten opiskelijan opintopolku on suunniteltu kulkevan, ja tätä päivitetään opintojen edetessä, sillä suunnitelmat saattavat muuttua. Kun HOKS on

ajan tasalla, se helpottaa koulutusta järjestettäessä eri osapuolten toimintaa. (Opetushallitus 2020b.)

Kuljettajaopetuksen seurantaan ja hallintaan Variassa on käytössä selainpohjainen Datadrivers Oy:n Webauto-ohjelmisto, joka pitää sisällään ajokortin peruskoulutuksen, ammattipätevyyden perus- ja jatkokoulutuksen sekä korttikoulutukset, kuten EAK (Data-drivers Oy 2020). EAK on ennakoivan ajotavan koulutus, jossa perehdytään muun muassa havainnointiin, turvaväliin, ajonopeuteen ja vaarallisessa tilanteessa toimimiseen (Liikenneturva 2020). Webautoon kirjataan ajotunnin jälkeen kaikki ajotunnilla opetetut asiat, jotta kaikki opettajat näkevät, missä vaiheessa opiskelijan teoriat, ajot sekä itseopiskelu ovat. Näiden tietojen kirjaaminen ja seuraaminen on todella tärkeää, jotta ei tapahdu virheitä. Virhe voisi olla esimerkiksi, että oppilas viedään liian aikaisessa vaiheessa teoria- tai ajokokeeseen. Myös väärin kirjatusta opetetuista asioista voi seurata se, että opiskelijalle ei ole lainkaan opetettu jotain tiettyä asiaa tai opiskelija käy toistuvasti samoja asioita läpi. Logistiikan perustutkinnossa vastuupettajat vastaavat myös ryhmänsä ajo-opetuksesta eli ajattavat opiskelijoitaan itse tai sovitaan tapauskohtaisesti opettajien kesken. Kaikilla ei ole liikenneopettajalupaa, vaikka olisikin vastuupettaja.

Entinen liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on nykyään liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Traficom, Viestintäviraston ja Liikenneviraston eräät toiminnot yhdistyivät 01.01.2019, jolloin Traficom sai alkunsa. Traficom hallinnoi Suomessa ajokorttiopetusta. (Traficom 2019.)

Kuljettajaopetuksen tavoitteena on edistää oppilaiden kehittymistä vastuullisiksi kuljettajiksi antamalla heille perusvalmiudet kuljettaa ajoneuvoa liikenteessä turvallisesti. Tarkoituksena on, että he tuntevat vastuunsa kuljettajina myös muiden tienkäyttäjien turvallisuudesta ja ympäristövaatimusten huomioon ottamisesta ja sovittavat ajotapansa sen mukaisesti. (Vesalainen Teppo & al. 2014, 5.)

Kuljettajantutkinto koostuu teoria- ja ajokokeesta. Teoriakokeella varmistetaan opiskelijan tiedon ja osaamisen määrä vastuullisena kuljettajana toimimiseen. Ajokokeessa mitataan kykyä toimia liikenteessä vastuullisena kuljettajana turvallisuus, sosiaalisuus ja ekologisuus huomioon ottaen (Vesalainen Teppo & al. 2014, 4.). Varian kuljettajakoulutuksessa opetus sivuaa Suomen Autokoululiiton Autokoulun oppikirjaa, mutta vasiinai- sesti sitä ei käytetä oppikirjana. Ajo-opetuksen aloittamiselle on muutamia ehtoja, joiden tulee täytyä ennen ratin taakse siirtymistä. Pakollisia yhteisiä tutkinnon osia tulee opiskelijalla olla suoritettu 26 osaamispistettä ja sen lisäksi yksi ammatillinen tutkinnon osa suoritettu sekä arvosanat kirjattu Studentaan, jotta B-opetus voidaan aloittaa.



B-ajo-opetuksen ikävaatimukseen on kuitenkin poikkeuksia. Ajokortin voi saada jo 17-vuotiaana Traficomin myöntämällä poikkeusluvalla, mutta siihen tulee olla erityinen syy. Näitä syitä voivat olla esimerkiksi pitkät etäisyydet ja huonot tai puuttuvat joukkoliikenneyhteydet, jotka hankaloittavat työhön, kouluun tai työharjoitteluun pääsemistä. Toinen peruste ajokortin saamiseen jo 17-vuotiaana on ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa opiskelu, johon kuuluu kuorma- tai linja-auton ajo-oikeuden suorittaminen. Tällöin ajokortti kattaa vain ajot, jotka liittyvät ammatillisen koulutuksen opiskeluun sisältyvään työharjoitteluun. Kuljettajakoulutus on ammatillinen perustutkintokoulutus, jolloin siihen sisältyy perustason ammattipätevyys suorittaminen ammattipätevyysvaatimusten mukaisesti. (Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2020.)

C-opetuksen aloittamisen edellytyksenä on, että kaikki YTO:n 35 osaamis pistettä on suoritettu sekä ADR-kurssin ajolupakoe on hyväksytty. ADR on sopimus, joka koskee vaarallisten aineiden kuljetusta, pakkaamista, kuorman varmistamista sekä vaarallisten aineiden merkitsemistä koko Euroopan alueella. Termi ADR on kansainvälinen ja hyvin yleinen, joten lähes jokainen kuljetusalalla oleva, maasta riippumatta, tuntee sen. Jokainen kuljettaja saa kurssin ja ajolupakokeen suoritettuaan henkilökohtaisen sertifi kaatin eli ADR-ajoluvan, joka on voimassa viisi vuotta. (Timocom 2020.)

B-ajo-opetuskurssiin kuuluu 20 tuntia AKS-teoriaa eli autonkuljettajan syventäviä opintoja ja vähintään 10 tuntia ajo-opetusta liikenteessä, jonka lisäksi neljä tuntia RTK-ajotunteja eli riskientunnistamiskoulutusta. RTK:n tarkoituksena on opettaa vaikeissa olosuhteissa ajamista eli opiskelijan tulee tunnistaa ja välttää liikenteen vaaratilanteita sekä omaksua vastuullinen ja turvallinen ajotapa. (Ajokouluttajat 2020) Ajo-opetuksen määrä on henkilöstä riippuvainen, toiset tarvitsevat enemmän opetusta ja toisille riittää minimimäärä. Ajo-opetuksen lisäksi RTK pitää sisällään neljä tuntia teoriaa, mikä edellyttää opiskelijan itseopintoja Webautossa vähintään tasolle neljä. Tasokokeilla mitataan, kuinka hyvin opiskelija on perehtynyt opettuun asiaan ja kuinka hyvin se sujuu. Käytäntö on osoittanut tasokokeiden ja tehtävien olevan välttämättömiä opiskelijan liikennetilanteiden hallinnan kannalta.

Ajokokeeseen opiskelija viedään viimeistään silloin, kun hänelle on ajatettu 17 ajotuntia. Harva opiskelija pääsee minimimäärällä eli 14 ajotunnilla vielä ajokokeeseen, sillä siihen on turha mennä, jos ajaminen ei suju. Kuljettajatutkinnon ajokokeessa hylätyksi tullessa opiskelijalle annetaan kahdesta neljään tuntiin lisää ajo-opetusta, jonka jälkeen varataan uusi ajokoe. Jos B-luokan ajokoe on hylätty kolme kertaa, opiskelijalla ei ole enää mahdollista suorittaa ajokoetta oppilaitoksen toimesta, vaan tällöin opiskelija suorittaa

ajokokeen kaupallisessa autokoulussa omalla kustannuksella. Tämä tarkoittaa myös sitä, että suuntautumisvaihtoehdoksi aletaan HOKSata varastonhoitajan tutkintoa. Jos C-luokan ajokoe on hylätty kaksi kertaa, opiskelijalle annetaan lisäajoja, jonka jälkeen hänet viedään vielä kolmanteen ajokokeeseen. Tällöin opiskelijalle suuntautumisvaihtoehdoksi tulee kuljetuspalvelujen koulutusohjelma eli hänestä voi tulla autonkuljettaja. Jos kuitenkin ajokoe menee toisella yrityskerralla läpi, on opiskelijan mahdollista vielä suorittaa CE- tai D-tutkinnon opintoja suuntautumisvalintansa mukaan. CE- tai D-ajokokeen voi koittaa uusia vain yhden kerran, josta poikkeavat tapaukset käsitellään tapauskohtaisesti.

Jos opiskelijalla ei ole aiemman ajokorttiluokan ajokorttia, esimerkiksi T- tai AM-luokan ajokorttia, tulee hänen suorittaa myös EAS eli ensimmäisen ajokortin suorittajan koulutus, johon sisältyy neljä tuntia teoriaa. EAS on turvallisuuskoulutus, jonka tavoitteena on opettaa opiskelijalle muun muassa liikennejärjestelmän perustiedot, riskit, vastuut ja velvollisuudet. (Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2018)

B- ja C-ajo-opetusten lisäksi Variassa voi ajaa CE- ja D-luokan ajokortit. CE-luokan ajokortilla saa kuljettaa ajoneuvoyhdistelmää, ja D-luokan ajokortti on linja-auton kuljettamiseen. C-luokan korttikoulutukseen kuuluu 12 tuntia teoriaopetusta ja 10 tuntia ajo-opetusta. Suuntautumistoiveen mukaisesti opiskelija jatkaa joko CE-, D- tai LEHO-koulutuksiin. C- ja CE-luokkien ajokortit myönnetään yleensä viideksi vuodeksi kerrallaan, ja pääsääntöisesti näiden ajokorttien ikäraja on 21 vuotta. Jos opiskelija tarvitsee työssään kuorma-autoa, voi hän saada ajo-oikeuden jo 18-vuotiaana. Tämä tarkoittaa, että opiskelijan on suoritettava kuorma-auton kuljettajan ammattipätevyyskoulutus. (Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2019a) Ammattipätevyys lisää kuljettajien ammatillisia valmiuksia, eli täten se kohentaa kuljetusten ja liikenteen turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä ammatin hoitamiseen (Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2017).

Myös D-luokkien ajokortit myönnetään pääsääntöisesti viideksi vuodeksi kerrallaan, mutta ikäraja on korkeampi. D-ajokortin ikäraja on yleensä 24 vuotta, mutta linja-auton ajo-oikeuden saamiseen on poikkeavia ikävaatimuksia. Jos opiskelija on suorittanut nopeutetun linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen (140 tuntia), voi ajokortin saada 23-vuotiaana. 21-vuotiaana kortin voi saada kahdella eri perusteella: joko opiskelija on suorittanut linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen normaalipituisena (280 tuntia) tai nopeutettuna, mutta hän ajaa linja-autoa vain paikallisliikenteessä säännöllisellä, enintään 50 kilometrin pituisella reitillä. (Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2019b)

Perustason ammattipätevyyskoulutus aloitetaan *Työkoneen käyttö ja huolto* -kurssin suorituksen jälkeen ensimmäisen opintovuoden keväällä. Samaan aikaan alkaa myös B-luokan opetus. Ammattipätevyyskoulutus pitää sisällään Työturva-, Tularityö-, Tieturva 1-, Ensiapu 1-, ADR- sekä Hygieniapassikoulutukset, joista opiskelijalle koostuu noin kolme osaamispistettä. Kokonaisuudessaan ammattipätevyyskoulutus on 280 tuntia eli kymmenen osaamispistettä. Korttikoulutusten tuntien ei ole välttämätöntä tulla ensimmäisen vuoden aikana. Käytännönharjoitusta, esimerkiksi trukilla ajoa ja kuorman varmistamista opiskelija saa muiden kurssien yhteydessä. Näitä kursseja ovat muun muassa *Tavaran-kuljetusten hallinta* sekä *Lentoaseman liikennöinti ja kunnossapito*. Opintojen alussa suoritetaan niin sanottu Hätäensiapukoulutus, joka mahdollistaa sen, että Ensiapu 1-kurssi voidaan suorittaa toisen tai kolmannen vuoden opintojen yhteydessä. Hätäensiapukoulutus kulkee myös nimellä *Varia turvallisuus* ja se pitää sisällään hätäensiavun, alkusammutuksen sekä työturvallisuuden perusteet. Tämä kurssi toteutetaan ensimmäisten kahden opintoviikon aikana jokaiselle opiskelijalle.

Logistiikan perustutkinnossa osana opintoja opiskelijan tulee suorittaa erilaisia korttikoulutuksia. Koulutussuuntaus määrittää, mitkä kaikki ovat pakollisia ja mitkä on suoritettava jollain tietyllä ehdolla. Taulukossa yksi on kuvattuna eri koulutussuuntausten mukaan määräytyvät korttikoulutukset. Kaikki kortit eivät ole kaikille pakollisia, vaan ne määräytyvät opiskelijan valitsemien kurssien mukaan.

Koulutus	VAHO	LEHO	KA	YA	LA
<b>Työturva</b>	X		X	X	
<b>Tularityö</b>	X				
<b>Tieturva 1</b>			*	*	
<b>Hygieniapassi</b>	X		*	*	
<b>EA 1</b>	X	X	X	X	X
<b>EA 2</b>		X			
<b>ADR</b>		X	X	X	*
<b>DGR</b>		X			
<b>Pelastuskortti *</b>		X			

Taulukko 1. Pakolliset korttikoulutukset

Lentoasemahuoltaja eli LEHO suorittaa Ensiapu 1 ja 2 kurssit, ADR ja DGR kortit sekä pelastuskortin, johon sisältyvät sammutustyön perusteet. DGR tarkoittaa lentoliikenteessä tapahtuvaa vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia kansainvälisen

ilmakuljetusliiton IATA:n säännöksiä (Varova 2014). Kuorma-auton- ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajat suorittavat hygieniapassin, jos valitsevat *Elintarvikekuljetukset*-kurssin ja tieturvakoulutuksen, jos valitsevat *Massatavarakuljetukset*-kurssin. Linja-autonkuljettaja suorittaa ADR-peruskurssin vain, jos valitsee *Terminaalitoiminnot ja lastaus* -kurssin. Kuitenkin ammattipätevyyskoulutukseen kuuluvana C-, CE-, D- ja LEHO opinnoissa olisi hyvä olla Työturva-, Tieturva 1-, Tulityö-, Hygieniapassi-, EA 1- ja ADR-kortit suoritettuna.

## 3 TUTKIMUSMENETELMÄT

Tutkimuksessa halutaan selvittää mahdolliset kehityskohteet Vantaan ammattiopiston kuljettajakoulutuksessa ja tutkimalla pyritään saamaan parannusehdotuksia ja ratkaisuja. Työssä päädyttiin toimintatutkimukseen, johon sisältyvät yksilöhaastattelut kasvotusten sekä sähköpostihaastattelu. Yksilöhaastattelut pidettiin kolmen muun ammattiopiston kanssa kuljettajakoulutuksen toteuttamisesta ja sähköpostilla kyseltiin kuljetusyrityksiltä kuljettajan toivotuista ominaisuuksista. Työssä lähdettiin liikkeelle tarkkailemalla autokoulutoimintaa Variassa ja keskusteltiin henkilökunnan kanssa. Opinnäytetyöntekijää eli tässä tapauksessa tutkimuksen tutkijaa perehdytettiin Variassa olevaan Webauto-sovellukseen, jolla varataan ja pidetään kirjaa muun muassa ajotunneista ja teoriaosuudesta. Näin ollen tutkija sai käytännön näkemyksen autokoulutoimintaan ja pystyi sitä kautta paremmin analysoimaan tutkittavaa aihetta.

### 3.1 Toimintatutkimus

Tämän tutkimuksen tiedonhankinnan strategia on toimintatutkimus (*Action Research*), joka on yksi kvalitatiivisen tutkimuksen suuntaus. Toimintatutkimusta käytetään apuna käytännön ongelmien ratkaisemisessa, sosiaalisten käytäntöjen parantamisessa sekä niiden ymmärtämisessä esimerkiksi työyhteisössä. Pyritään siis vaikuttamaan organisaation toimintatapoihin, kehittämään olemassa olevaa käytäntöä tai mahdollisesti muuttamaan niitä. (Metsämuuronen 2006, 102) Tutkimuksen aineiston hankinnassa ollaan käytetty useampaa metodia, kuten haastattelua, havainnointia ja kirjallista materiaalia.

Tutkimuksessa selvitettiin tarkemmin Varian liikenneopetukseen liittyviä ongelmia ja kehityskohteita. Tässä tutkimuksessa tieto hankittiin puolueettomasti eli objektiivisesti (Metsämuuronen 2006, 17). Kehityskohteita lähdettiin tutkimaan havainnoimalla ja keskustelemalla liikenneopettajien kanssa.

Ongelmaksi esiintyi muun muassa se, että opiskelija ei saavu sovittuun paikkaan sovittuna aikana eikä mahdollisesti saavu ollenkaan. Jotkut opiskelijat myös jättivät netissä tehtävät harjoitukset tekemättä, mikä vaikuttaa opintojen etenemiseen. Osalla opiskelijoista tuntuu olevan vaikea ymmärtää ylipäätään, mitä he ovat koulussa opiskelemassa ja minkä takia.

Yksi iso haaste kuljettajakoulutuksen toteutuksessa on myös jatkuvasti muuttuva lain-säädäntö. Lakia muutetaan suhteellisen usein, mikä lisää liikenneopettajien työtä, sillä heidän tulee olla perillä voimassa olevasta laista.

Opetusalan ammattijärjestö OAJ teki vuoden 2019 alussa kyselyn opettajien kokemuksesta reformin eli uudistuksen jälkeen. Tässä vaiheessa reformin alkamisesta oli kulunut vuosi. Kyselyssä vastattiin, että opettajien määrää olisi lisättävä ammatillisessa koulutuksessa pikimmiten. Opettajien määrä on vähentynyt rahoitusleikkausten vuoksi viime vuosien aikana ja opiskelijamäärät ovat sen sijaan kasvaneet. Kyselyyn vastanneiden mukaan rahoitustasoa on nostettava sellaiselle tasolle, jonka sille asetetut tavoitteet vaativat toteutuakseen. Myös valtakunnalliset opetustuntimäärät osaamisasteelle tulisi määrittää, sillä tällä hetkellä tuntimäärien vaihtelevuus on niin suuri, että yhdenvertaisuus ei toteudu. Kyselyyn vastanneista opettajista melkein puolet olivat sitä mieltä, että opinto-ohjausta ei anneta riittävästi oppilaille, mikä on oppilaan kannalta epäilevä. Työelämän kanssa tehtävään yhteistyöhön on varattava opettajille riittävästi työaikaa, sillä 57% vastanneista koki, että heillä ei ole tarpeeksi resursseja työpaikkaohjaajan kanssa keskusteluun. Aikaa vievää työtä on myös HOKSin täydentäminen ja nykyiseen HOKS-lomakkeeseen ei oltu tyytyväisiä. Tämän tilalle opettajat haluavat selkeän valtakunnallisen HOKS-lomakkeen. Opettajista joka kolmas oli sitä mieltä, etteivät saa tarpeeksi tietoa ryhmiensä opiskelijoista, jotka tarvitsisivat erityistä tukea. Erityisen tuen tarvitsevien ja maahanmuuttajien opetukseen tulisi opettajien mielestä lisättävä resursseja. Jopa 59% kyselyyn vastanneista opettajista oli sitä mieltä, että jatkuva haku ei ole toimiva. Tähän tarvittaisiin riittävä resursointi opettajalle oppilaan opintojen aloituksen sujuvuuden takaamiseksi. Koulutus- ja oppisopimuksen solmimiseen tarvitaan opettajien mukaan toimintaohjeet ja selkeät sopimus pohjat. Ainoastaan puolet opettajista koki saaneensa tarpeeksi opastusta ja koulutusta reformista. Lisää täydennyskoulutusta ja opastusta on opettajille järjestettävä, jotta kiire, stressi ja kuormitus vähenisi opettajien työssä. (OAJ 2019)

OAJ:n tekemän kyselyn pohjalta voidaan sanoa, että Varian liikenneopettajat olivat keskustelujen perusteella hyvin samaa mieltä kyselyyn vastanneiden opettajien kanssa uudistuksen tuomista haasteista ja ongelmista.

Ajankohtaiseksi ongelmaksi opinnäytetyötä tehdessä nousi valloilleen päässyt koronavirus, viralliselta nimeltään COVID-19, joka on levinnyt ympäri maailmaa. Tauti aiheuttaa tartunnan saaneille henkilöille muun muassa keuhkokuumeita ja hengitystieinfektioita. Koronavirus tarttuu pisaratartuntana lähikontaktissa. (Terveyskirjasto 2020)

11.03.2020 WHO, maailman terveysjärjestö, julisti koronavirusepidemian pandemiaksi. Maailmanlaajuisesti tartuntatapauksia on havaittu yli 510 000 ja Euroopassa koronavi-rustapauksia on todettu yli 280 000, joista valtaosa tapauksista on Italiassa ja Espan-jassa. Suomessa laboratoriovarmistettuja tautitapauksia on 28.03.2020 Terveystieteiden ja hy-vinvoinnin laitos THL:n tiedon mukaan todettu 1163, joista suurin osa on kuitenkin ollut lieviä. Tartuntatautiepidemian hidastamiseksi monet Euroopan maat sulkevat rajojaan, jolloin maahan ei pääse eikä maasta pääse pois. Suomessa Uudenmaan maakunta on eristetty, liikkumisrajoitukset tulivat 28.03.2020 voimaan ja ovat 19.04.2020 asti voi-massa. Tautiin on 28.03.2020 tilannetiedon mukaan kuollut maailmanlaajuisesti yli 23 000 henkilöä, Suomessa yhdeksän henkilöä. Riskiryhmään kuuluvat iäkkäämmät henki-löt sekä henkilöt, joilla on jokin puolustuskykyä heikentävä perussairaus. Suurin osa tar-tunnan saaneista on kuitenkin parantunut. (THL 2020a)

Miten koulut ovat varautuneet äkilliseen epätavalliseen kriisitilanteeseen? Koulujen ovia joudutaan hetkellisesti sulkemaan, sillä tartuntariskit ovat niin suuret ja niitä halutaan välttää. Opettajien tehtävänä on suunnitella opetuksen järjestämistä etänä, mikä luo eri-laisia haasteita, sillä esimerkiksi ajo-opetusta on mahdotonta järjestää etänä. Oppilaita kehoitetaan opiskelemaan verkossa olevien tehtävien avulla, mutta koulu ei voi tähän velvoittaa, sillä kaikilla ei välttämättä ole internetyhteyttä. Koulu voi siis tarjota verkko-opiskelumahdollisuutta, mutta ei voi vaatia. Jos koulu olisi jakanut kaikille opiskelijoille tabletit opiskelua varten, voitaisiin oppilailta vaatia verkkotehtävien tekoa ja videoluen-noille osallistumista. On ymmärrettävää, että koululla ei välttämättä ole resursseja jakaa koneita oppilaille, jotta verkko-opiskelu voitaisiin vaatia kaikilta oppilailta. Tällaisena krii-siaikana opiskelu tulee toteuttaa mahdollisuuksien mukaan tasapuolisesti kaikille oppi-laille, jotta kaikki saisivat opiskelunsa etenemään edes lähes suunnitelman mukaisesti.

### 3.2 Haastattelututkimus

Haastattelu on menetelmä, jolla kerätään tutkimusaineistoa. Tässä opinnäytetyössä haastattelumenetelmänä käytettiin teemahaastattelua eli puolistrukturoitua haastattelua. Tämä tarkoittaa keskustelunomaista haastattelua eli haastateltavia haastateltiin kas-voista kasvoihin yksilöhaastattelulla. Haastattelut toimivat pohjana parannusehdotusten muodostamiselle.

Koska vain hyvin harvoin vastaukset kysymyksiin ovat itsestäänselviä, tutkimusta ei voitu suorittaa ”rasti ruutuun” -kyselyllä. Tämän tyylinen kysely olisi ollut suhteellisen helppo toteuttaa ja analysoida, mutta tässä tapauksessa se ei ollut vaihtoehto, sillä tutkimuksessa esiintyviin kysymyksiin ei ole oikeaa eikä väärää vastausta. Tutkimusmenetelmänä päädyttiin käyttämään laadullista eli kvalitatiivista tutkimusta. Laadullinen tutkimus on menetelmäsuuntaus, jossa kohteen laatu, merkitys ja ominaisuus ovat keskeisessä roolissa ja niitä on tarkoitus ymmärtää (Koppa 2015). Laadullisen tutkimuksen perustana on tutkijan oma tietämys aiheesta ja hänen pätevyytensä analysoida ja tehdä johtopäätöksiä eli induktioita (Paajanen 2018, 72).

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, minkä tyyppisiä ongelmia ja kehitystarpeita Varian liikenneopetuksessa on ilmennyt. Asiaan lähdettiin etsimään eri näkökulmia, joten päädyttiin haastattelemaan pääkaupunkiseudun ammattipistojen henkilökuntaa. Haastattelut rajattiin koskemaan kolmea pääkapunkiseudun ammattipistoa Varian lisäksi ja haastateltaviksi valikoitui sellaisia ihmisiä, joilla on kokemusta tutkittavasta aiheesta ja kiinnostusta antaa oma näkemyksensä.

Tutkimukseen osallistui neljä haastateltavaa, joita tutkija kävi haastattelemassa sovittussa paikassa. Haastatteluajankohdat ja -paikat sovittiin etukäteen puhelimitse tai sähköpostilla. Tutkimukseen osallistuneet haastateltavat haastateltiin aikavälillä 03.03.2020 – 10.03.2020 ja tutkija toimi itse haastattelijana. Haastattelut suoritettiin luottamuksellisessa ilmapiirissä ilman keskeytyksiä.

Tutkija laati etukäteen kysymyksiä sekä muutaman apukysymyksen, jotta saataisiin enemmän keskustelua aikaiseksi. Ennen nauhoituksen aloittamista haastateltavilta kerättiin taustatiedot, joissa kysyttiin ikä, sukupuoli, työssäoloaika logistiikan parissa sekä työssäoloaika kyseisessä organisaatiossa. Näillä tiedoilla haluttiin saada hahmotusta siitä, poikkeavatko näkemykset työssäoloajan perusteella vai ovatko ne samat iästä ja kokemuksesta riippumatta.

Kysymykset olivat kaikille haastateltaville samat, mutta niihin vastattiin hyvin vapaasti ja saatiin paljon keskustelua aiheesta aikaiseksi. Haastattelut nauhoitettiin, jotta vastauksiin pystyttiin palaamaan jälkepäin. Haastattelun nauhoittamiseen kysyttiin etukäteen lupa, sillä haastateltavan on oltava tietoinen tutkimuksen luottamuksellisuudesta. Suostumuslomake on liitteessä yksi ja niistä tehtiin aina kaksi kappaletta, joista toinen jäi haastateltavalle ja toinen haastattelijalle. Haastatteluaineisto käytiin tarkasti läpi moneen



kertaan, jolloin sieltä kyettiin löytämään oleelliset asiat, jotka vastaavat tutkimuskysymyksiin.

Kysymykset ovat liitteessä kaksi. Tutkimuskysymykset ovat:

1. Miten teillä toteutetaan logistiikan perustutkinnon ajokorttikoulutus? Onko syventäviä opintoja autonkuljettajille? Mitä oppimateriaalia käytetään?
2. Miten ammattipätevyyskoulutus tavaraliikenteeseen järjestetään?
3. Mitkä ovat liikenneopetusalan suurimmat haasteet tällä hetkellä? Entä mahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa?

Näillä kysymyksillä pyrittiin saamaan vertailukohteita Varian ajokorttikoulutuksen ja autokoulutoiminnan toteuttamiseen. Vertailemalla pystytään miettimään paremmin, mitä kehityskohteita mahdollisesti on, mitkä asiat puolestaan toimivat sujuvasti ja onko pääkaupunkiseudun ammattiopistojen välillä kovin suuria eroavaisuuksia vai enemmän yhtäläisyyksiä. Voiko Varia ottaa muista ammattiopistoista joissain asioissa mallia vai voisiko kenties muut ottaa Variasta mallia?

### 3.2.1 Haastattelututkimuksen vastaukset

Vastaajista yksi oli nainen ja kolme miestä, heidän keski-ikäsi muodostui 53 vuotta, työsäoloaika logistiikan parissa oli keksimäärin 29 vuotta ja nykyisissä organisaatioissaan haastateltavat olivat keskimäärin työskennelleet 15 vuotta.

Vastauksia kysymyksiin saatiin hyvin monipuolisesti. Koska vastaukset olivat niin laajoja, päädyttiin taulukoimaan oleelliset asiat taulukkoon kaksi, jonka jälkeen haastattelussa esille tulleita vastauksia käydään yksityiskohtaisemmin läpi ja vertaillaan niitä Varian toimintaan. Vastaukset taulukoitiin kysymyskohtaisesti, jotta jokaisen ammattiopiston vastauksia kyettiin helpommin vertailemaan.

<b><u>Kysymys 1</u></b>	<b>Miten teillä toteutetaan logistiikan perustutkinnon ajokorttikoulutus? Onko syventäviä opintoja autonkuljettajille? Mitä oppimateriaalia käytetään?</b>
<i>Ammattiopisto 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opetussuunnitelman mukaan (EAS + RTK = 8h).</li> <li>• Ei erikseen syventäviä opintoja, joillekin extra ajoa.</li> <li>• Sähköiset oppimateriaalit Webauton kautta.</li> </ul>
<i>Ammattiopisto 2</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opetussuunnitelman mukaan (EAS + RTK = 8h).</li> <li>• Ei erikseen syventäviä opintoja, oppilaasta riippuen enemmän ajotunteja.</li> <li>• Sähköiset oppimateriaalit Webauton kautta.</li> </ul>
<i>Ammattiopisto 3</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Opetussuunnitelman mukaan (EAS + RTK = 8h).</li> <li>• Vanhan autokoulumallin materiaalit käydään läpi.</li> <li>• Oppimateriaalit Webautossa.</li> </ul>
<b><u>Kysymys 2</u></b>	<b>Miten ammattipätevyyskoulutus tavaraliikenteeseen järjestetään?</b>
<i>Ammattiopisto 1</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ammattipätevyys kestää kolme vuotta.</li> <li>• Menee omanaan, käytännön harjoitukset menevät ammattilaineiden yhteydessä.</li> <li>• Tunnit voidaan pitää osissa, mutta koulutuksen päätteeksi koe.</li> <li>• Myös korttikoulutuksia, jotka sisältävät ammattipätevyyskoulutusta.</li> </ul>
<i>Ammattiopisto 2</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ammattipätevyys kestää kolme vuotta.</li> <li>• Korttikoulutusten sisällössä myös ammattipätevyyskoulutusta, esimerkiksi työturva- ja tieturvakorttikoulutukset.</li> </ul>
<i>Ammattiopisto 3</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ammattipätevyys kestää kolme vuotta.</li> <li>• 1. vuonna tunteja kertyy satunnaisesti, integroitu muihin aiheisiin.</li> <li>• 2. ja 3. vuonna erikseen olevia päiviä 1-2 päivänä viikossa.</li> </ul>
<b><u>Kysymys 3</u></b>	<b>Mitkä ovat liikenneopetusalan suurimmat haasteet tällä hetkellä? Entä mahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa?</b>
<i>Ammattiopisto 1</i>	<u>Haasteet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kielen ymmärtäminen, opiskelun itseohjautuvuus, opetusmäärän väheneminen, lähtötasot erilaiset.</li> </ul>

	<u>Mahdollisuudet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opiskelijamäärästä ei puutetta, hyvä kalusto.</li> <li>• Jossain vaiheessa tullaan palaamaan vanhaan malliin.</li> </ul>
<i>Ammattiopisto 2</i>	<u>Haasteet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ajoterveys, opetusmäärän väheneminen.</li> </ul> <u>Mahdollisuudet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Osa opiskelijoista on todella motivoituneita.</li> </ul>
<i>Ammattiopisto 3</i>	<u>Haasteet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opetusmäärä liian vähäinen, kielen ymmärtäminen.</li> </ul> <u>Mahdollisuudet:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opetus on joustavaa.</li> <li>• Kuljettajatutkinto Suomessa toimiva malli.</li> </ul>

Taulukko 2. Haastattelun vastaukset

Taulukossa kaksi on kuvattuna eri ammattiopistojen vastaukset pääpiireittäin. Kaikissa ammattiopistoissa ajokorttikoulutus toteutetaan opetussuunnitelman mukaisesti eli RTK- ja EAS-teoriat, joista tulee kahdeksan tuntia yhteensä. Osalle opiskelijoista kuitenkin annetaan tarpeen vaatiessa lisäopetusta. Ammattiopisto 1 ja 2 eivät järjestä varsinaisia autokoulun syventäviä opintoja, mutta ammattiopisto 3 pitää vanhan autokoulumallin teorialunteja ja sen materiaalia käydään läpi, mutta ei kuitenkaan kaikkia 20 tuntia. Variesä nämä 20 tuntia teoriaa on kaikille pakolliset ja se kulkee nimellä autokoulun syventävät opinnot. Teoriat ovat pääsääntöisesti verkossa tapahtuvaa oppimista ja niihin sisältyy muun muassa netreeni harjoituksia, joita opiskelija tekee itsenäisesti. Kaikki koulutuksessa käytettävä materiaali on verkossa.

Ajotuntien määrä vaihtelee opiskelijan tarpeiden mukaan. Pääosin kaikissa haastatelluissa ammattiopistoissa ajoa annetaan saman verran eli lain vaatiman minimimäärän 14 tuntia, mutta kaikki haastatellut olivat sitä mieltä, että isolle osalle opiskelijoista minimimäärät eivät riitä, vaan opetusta pitäisi antaa lisää. Kuitenkaan ketään ei missään koulussa ajateta loputtomiin vaan jokin yläraja täytyy asettaa, kuitenkin tapauskohtaisesti. Jos jollekin oppilaalle ajatetaan esimerkiksi 20 tuntia ylimääräistä, samalla määrällä saataisiin ajatettua kokonaan joku toinen oppilas. Ei siis ole kannattavaa ajattaa niin sanotusti liikaa.

Ammattiopistossa 1 *Työkoneiden käyttö ja huolto* -kurssi on valinnainen ja vain osa opiskelijoista suorittaa sen. Myös ammattiopistoissa 2 ja 3 kyseinen kurssi on valinnainen,

mutta lähes kaikki suorittavat sen, sillä sitä suositellaan suoritettavaksi. Kaikissa muissa ammattiopistoissa siis ohjataan opiskelijaa valitsemaan *Työkoneiden käyttö ja huolto* -kurssi, mutta ammattiopisto 1 ei niinkään, vaan opiskelija saa valita mitä tahansa kyseisen kurssin tilalle. Siellä oikeastaan suositellaan nimenomaan valitsemaan jokin muu kurssi, sillä heidän mielipiteensä on, että *Työkoneiden käyttö ja huolto* -kurssi ei työllistä liikenneopettajaa, joten se ei ole kovin hyödyllinen.

Jokaisessa koulussa on haastateltavien mukaan oma lääkäri, joka voi antaa lausunnon opiskelijan terveydentilasta ja toimintakyvystä. Ammattikouluissa lääkärin lausunto on ainoa este kuljettajatutkinnon suorittamiseen. Koska kuljettajatutkinto kuuluu SORA-lainsäädännön alaisuuteen, on opiskelijat tutkittava ennen koulutuksen aloittamista.

Ammattipätevyyskoulutuksessa ei ilmennyt huomattavia eroavaisuuksia ammattiopistojen välillä. Kaikissa se aloitetaan ensimmäisenä opiskeluvuonna ja kestää kolme vuotta. Käytännön aiheet menevät suurimmaksi osaksi ammattiaineiden mukana eli osa ammattipätevyydestä on integroituna muihin aiheisiin.

Ammattiopiston 1 mukaan liikenneopetusalan haasteita tällä hetkellä ovat opiskelun itseohjautuvuus, kielen ymmärtäminen ja erilaiset lähtötasot. Opiskelun itseohjautuvuuden huono puoli on haastateltavan mukaan siinä, että asiat jäävät helpommin tekemättä, kun ne voidaan tehdä kotona milloin vain ilman valvontaa ja patistusta. Myös suomenkielen ymmärtäminen on haastavaa maahanmuuttajaopiskelijoille, mikä hankaloittaa oppimista. Myös ammattiopisto 3 mainitsi kielen olevan yksi haasteista, mutta kyseisessä koulussa se on kuitenkin vielä hyvin vähäistä. Oppilailla on myös hyvin erilaiset lähtötasot, mikä näkyy lisäopetuksen tarpeena. Ammattiopisto 2 mainitsi ajoterveyden olevan yksi kynnys. Koulun saatetaan ottaa oppilaita, joilla ei ole minkäänlaisia terveydellisiä edellytyksiä suorittaa kuljettajatutkintoa ja saada ryhmän kaksi ajokorttia. Myöskään opettajille ei siirry tietoa oppilaiden terveydentilasta. Ryhmän kaksi ajokortti tarkoittaa kuorma- tai linja-auton ajokorttia.

Kaikkein suurimpana haasteena kaikki haastattelussa olleet ammattiopistot pitivät opetusmäärän vähenemistä. Eräs haastateltavista mainitsi, että ennen vanhaan tuli jo lapsena ajeltua erilaisilla ajoneuvoilla ja työkoneilla, joten autokoulussa opetusta ei olisi välttämättä tarvittu niin paljon kuin sitä annettiin. Nykyään puolestaan on vähennetty opetuksen määrää, mikä oli haastateltavien mukaan järjenvastaista, sillä nykyuoret eivät ole päässeet ajamaan ennen autokouluun menoa juuri ollenkaan tai ei yhtään, jolloin nimenomaan he tarvitsisivat enemmän opetusta. Toisin sanoen osaaville opetettiin liikaa

ja osaamattomilta otetaan vähäisiäkin opetustunteja pois. Yksi merkittävä puute, joka ilmeni haastatteluissa on uusien sukupolvien luku- ja kirjoitustaidon hiipuminen. Tähän vaikuttaa osaltaan se, että nykyään niin paljon voidaan tehdä tietokoneella ja verkossa, joten paperille kynällä kirjoittamista ei enää tarvita niin paljoa. Haasteena koettiin myös se, että odotukset ovat eri kuin todellisuus.

Haastateltavilta tuli myös positiivisia asioita ylipäänsä liikennealasta sekä omasta ammattiopistostaan. Ammattiopisto 1 sanoi heillä olevan erittäin hyvä ja kattava kalusto, jonka määrä tulee koko ajan kasvamaan. Heillä kaluston lukumäärä on suunnilleen 100 ja kaikki ovat omia, ei esimerkiksi leasing-autoja. Leasing-tarkoittaa, että käyttöomaisuuden voi vuokrata pitkäksi aikaa. Sopimusaikakausi on yleensä kolmesta viiteen vuoteen ja voidaan sopia esimerkiksi sopimusaikana ajettava enimmäiskilometrimäärä olettaen, että vuokrauksen kohde on auto (Wikipedia 2019c).

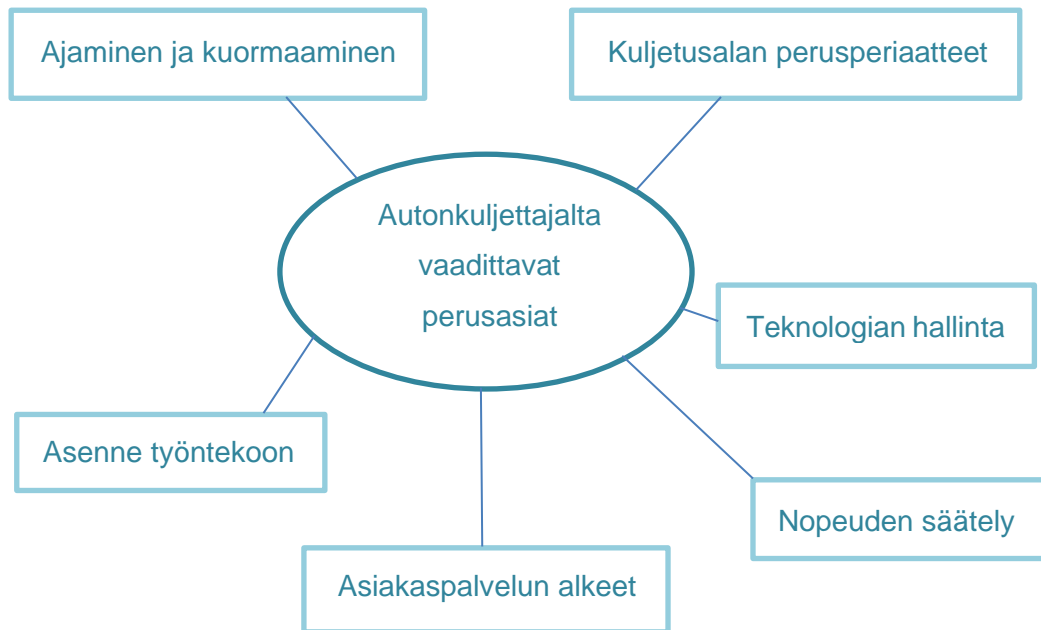
Ammattiopisto 1 mainitsi myös, että todennäköisesti opiskelijamääristä ei tule pulaa tulevaisuudessakaan ja siellä uskottiin opetuksen palaavan tulevaisuudessa vanhaan autokoulumalliin takaisin. Tämä perusteltiin siten, että kehitys kulkee tiettyä kehää. Ammattiopisto 2 oli tyytyväinen siihen, että osa opiskelijoista on todella motivoituneita. Ammattiopisto 3 sanoi opetuksen olevan joustavaa opetusten minimimäärien ollessa vähäisiä sekä ajokortin saamisen mahdollisuus jo 17-vuotiaana. Toinen liikenneopetusalan mahdollisuus kyseisen ammattiopiston mielestä on, että kaiken kaikkiaan kuljettajatutkinto on kuitenkin toimiva malli, vaikka kehittämistäkin hieman olisi.

### 3.2.2 Sähköpostihaastattelu kuljetusyrityksille

Tutkimukseen haluttiin myös kuljetusyritysten näkökulma kuljettajien koulutustarpeisiin liittyen, sillä he ovat tulevien kuljettajien mahdollisia työnantajia. Näin saadaan käytännön tietoa kuljettajien pätevyydestä ja pystytään pohtimaan, mihin koulutuksessa tulisi kiinnittää huomiota entistä enemmän.

*Kysymys kuljetusyrityksille: Mitä tulevien kuljettajien tulisi osata ja tietää auton ajamisen ja kuormaamisen lisäksi?*

Vastauksia saatiin kahdesta kuljetusyrityksestä ja esille tuli todella hyviä huomioita, joihin tulee jo opetusvaiheessa paneutua enemmän. Kuviossa kaksi on kuvattuna sähköpostikyselyssä esille tulleet perusasiat, joita autonkuljettajalta vaaditaan.



Kuvio 2. Autonkuljettajalta vaadittavat perusasiat

Kun kysyttiin kuljetusyritysten näkemyksiä kuljettajien koulutustarpeisiin liittyen, ensimmäisenä asiana voidaan ottaa esille ajaminen ja kuormaaminen. Nämä ovat perusasioita, jotka autonkuljettajan tulee osata. Erään kuljetusyrityksen mukaan viime vuosina näiden taitojen osaaminen on kuitenkin laskenut huomattavasti. Tähän vaikuttaa osaltaan se, että ajo-opetusta annetaan nykyään minimimäärä, vaikka moni kaipaaisi sitä selvästi enemmän. Tämän myötä vahingot ovat lisääntyneet, vaikka kuljettajia työpaikalla perehdytettäisiin.

Jo ennen alalle töihin pääymistä kuljettajien tulisi omaksua se, että kuljettajan työ on rankkaa ja hektistä eikä se sovellu kaikille. Monella saattaa olla kuvitelma, että kuljettajan työ on leppoisaa autolla ajamista. Näin se ei kuitenkaan ole, joten tulee tarkkaan miettiä sopiiko tämä ala itselle.

Vaikka ajaminen ja kuormaaminen sujuisikin hyvin, tulee kuljettajan osata paljon muitakin asioita ollakseen hyvä autonkuljettaja. Asiakaspalvelu on iso osa kuljettajan työtä ja jos se ei onnistu, asiakkailta tulee huonoa palautetta. Myös nopeuden säätely täytyy olla hallinnassa, sillä ajoneuvot ovat suurempia kuin henkilöautot ja näin ollen käyttäytyvät eri tavalla. Esimerkiksi ylinopeutta ajamalla ei tuoteta kenellekään hyötyä, päinvastoin.

Jos kuljettaja menettää ajokorttinsa, menettää hän työnsä yrityksestä riippuen jopa pysyvästi ja työnantaja menettää työntekijän eli molemmat häviävät.

Teknologian kehittyessä ja sen yleistyessä ajoneuvoissa, tulee kuljettajalla olla halu ja perustaidot laitteiden sekä järjestelmien käyttöön. Nykyään entistä enemmän toimintoja viedään sähköiseen maailmaan, joten teknologian tulee olla hallinnassa. Myös kalusto kehittyy teknisesti eli kuljettajan tulee osata hallita niitä sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön liittyvät asiat.

Kaikkein suurimmaksi ja vaikeimmaksi asiaksi sähköpostikyselyssä kuitenkin nousi selkeästi nykykuljettajien asenne työntekoon. Kuljetusalan kellonajat ja ruumiillinen työ vaikuttaa olevan haasteellista uusille sukupolville. Jo koulutusvaiheessa tulisi ottaa huomioon esimerkiksi säännöllisyys. Jos koulussa käydään satunnaisesti ja ikään kuin omilla ehdoilla, ei opiskelija opi säännölliseen rytmiiin ja haasteellisiin työnteon kellonaikoihin. Kaiken kaikkiaan eräs kuljetusyritys oli sitä mieltä, että koulutusreformin myötä kuljetusala on ottanut askeleen huonompaan suuntaan.

## 4 TULOKSET

Oppimisen tärkeimmät vaatimukset ovat motivaatio ja asenne. Osaavat ja kannustavat opettajat sekä hyvä oppimisympäristö lisäävät motivaatiota, joka puolestaan parantaa oppimistuloksia. Etenkin opiskelun alkuvaiheessa opettajan rooli on merkittävä, mutta opintojen edetessä ja taitojen parantuessa oppilaan tulisi kyetä olemaan itse vastuussa oppimisestaan. Koko opintojen ajan opettaja kuitenkin tukee opiskelijaa, mutta tämä ei tarkoita, että oppilaan ei tarvitsisi itse hyödyntää taitojaan ja oppia itse etsimään tietoa. Oikea asenne myös auttaa pääsemään opinnoissa eteenpäin. Jos ottaa sellaisen asenteen, että haluaa oppia ja onnistua, on paljon helpompi tämä oikeasti toteuttaa. Jos taas asenne on, että ei kiinnosta eikä jaksaa yrittää, on vaikeampi asiat saada päätökseen.

Ammattikouluopiskelijoilla tuntuu olevan ulkoisen kannatuksen ja oman motivaation puute. Motivaation esteinä saattavat olla saamattomuus, väsymys, välinpitämättömyys ja yksinkertaisesti kiinnostuksen puute. Mikä heitä sitten motivoisi? Tämä on ikuinen kysymys ammattikoulussa, johon ei ole olemassa yhtä eikä oikeaa vastausta. On niin paljon oppilaista itsestä kiinni, viitsikö edes yrittää tsempata ja ottaa itseään niskasta kiinni, sillä oppilaan oma tahto on nykyään todella vahva. Toisaalta syynä tähän saattaa olla myös oppilaan puutteellinen opastus. Jos oppilas ei tiedä, mitä kaikkia kursseja hänen tulisi valita tai mitä seuraavaksi pitäisi tehdä, on vaikea lähteä tekemään mitään. Oppilaiden ja opettajien välinen kommunikointi ei aina suju, minkä vuoksi oppilaiden opastukseen tulisi panostaa erittäin paljon.

Koulun oppituntien aikataulu on yksi haaste opiskelijoille. Koulun tulisi tehdä aikatauluista säännöllisempi, jotta opiskelijat tottuisivat haastavampiin kellonaikoihin jo koulutusvaiheessa. Jos ei aikaisin herääminen onnistu koulussakaan, niin vaikeampaa siihen on tottua vasta työelämässä.

Koska osa opiskelijoista on työssäoppimassa työpaikalla, osa istuu koulussa ja osa oleskelee kotona, on koulun heitä vaikea hallita. Opettajasta käytetäänkin nykyään nimitystä prosessinohjaaja, sillä hän hoitaa opettamisen ohella paljon muutakin. Näihin kuuluvat esimerkiksi lukujärjestysten ja todistusten teko sekä vanhemmille tai oppilaalle itselleen soittaminen muun muassa poissaoloista. Opettajan työ on nykyään olla ikään kuin ”joka paikan höylä”. Tämän vuoksi mietityttääkin, milloin opettajilla on aikaa varsinaiseen opettamiseen?



Kaikilla liikenneopettajilla ei ole omaa vastuuryhmää, mikä tarkoittaa, että heidän vastuullaan on vain muutamia yksittäisiä oppilaita muiden opettajien kursseilta. Normaalisti vastuuryhmän vastuupettaja ajattaisi oppilaansa, mutta ongelmia saattaa tulla aikataulun kanssa. Liikenneopettajille, joilla ei vastuuryhmää ole, on helppo antaa ajatettavaksi muutamia oppilaita tai joitain ylimääräisiä ajotunteja, sillä heidänkin kalenterin tulisi työntöällä täytyä. Opettajien aikataulujen tasapuolisuuteen tulisi siis kiinnittää enemmän huomiota, sillä toisilla on enemmän töitä kuin toisilla.

Yksi isoista ongelmista on tiedonvälityksen puute opettajien välillä. Opettajat eivät ole perillä toistensa asioista, jolloin saattaa tulla epäselvyyksiä. Opettajilla pitäisi olla selkeä jako, kuka ajattaa ketäkin ja millä aikataululla eli yhteiset suunnitelmat, jotta ei tule päällekkäisyyksiä. Olisi kuitenkin hyvä, että joku toinen opettaja voisi tarpeen vaatiessa ajattaa toisen oppilaita. Periaatteessa kuka tahansa ei voi ajattaa oppilasta, mutta käytännössä näin tapahtuu. Yksi keino tähän olisi, että Variaan palkattaisiin autokoulusihteerin. Vastuupettajat ilmoittaisivat aina sihteerille, kun opiskelija on valmis ajotunneille eli kaikki vaadittavat suoritukset on hoidettu. Näin kaikki ajotuntien varaukset menisivät aina sihteerin kautta ja hän olisi ajan tasalla, jolloin autoja ja opettajia olisi helppo varata ja autojen käyttöaste kasvaisi. Liikenneopettajien kalenterit täytyisivät tasapuolisesti eikä turhia tyhjiä tunteja tulisi niin paljon. Näin saataisiin aikaiseksi tehokasta työskentelyä ja oppilaiden opintoja paremmin eteenpäin.

Osa opettajista myös jättävät vaadittavat merkinnät merkitsemättä silloin kuin pitäisi eli ne tulevat viiveellä. Tämän vuoksi on epäselvyyksiä esimerkiksi siitä, mitä kaikkea opiskelijalle on jo opetettu ja näin ollen sama asia saatetaan käydä läpi kahteen kertaan. Ei kertaus niinkään huono asia ole, mutta siihen kuluu ylimääräistä opettajan aikaa, mikä puolestaan ei ole rahallisesti hyödyllistä. Myös se, että opiskelija jättää tulematta sovitulle ajotunnille, on opettajan ajan tuhlausta.

Tehokkainta ja järkevintä olisi, jos hyväksytysti suoritettujen teoriakokeiden jälkeen ajotunnit ajatettaisiin muutaman viikon aikavälillä, jolloin opiskelija pääsisi mahdollisimman pian ajokokeeseen. Oppilaitoksen ensisijaisena tavoitteena ei kuitenkaan saisi olla ajokortin saaminen opiskelijalle. On suurempi riski, että opiskelija ei suorita tutkintoa loppuun, kun hänellä on ajokortti taskussa. Ajokortti on kuljettajille pakollinen, mutta se on sivutuote. Tämä liikenneopettajien tulisi pitää mielessä oppilaan opintoja suunnitellessa.

Etenkin pääkaupunkiseudulla on huomattavasti erilaisia lähtötasoja. Osa opiskelijoista on saattanut tutustua autoon jo etukäteen, mutta iso osa ei tiedä auton toiminnasta ja

sillä ajamisesta juuri mitään. Tämä johtuu siitä, että pääkaupunkiseudulla on niin toimiva joukkoliikenne, että kaikkien perheissä ei välttämättä edes ole autoa vaan liikutaan ainoastaan julkisilla. Tämä asia tuli haastatteluissa ilmi ja todettiin, että tämä on yksi syy opetustarpeen lisäämiseen.

Teoreettisesti ammattikoulun autokoulutoiminta voisi toimia tehokkaammin niin sanotusti erikseen koulutoiminnasta, mutta käytännössä sitä ei näin voida toteuttaa, sillä ajo-opetus on osa koulutusta. Ideaalisinta olisi, jos yhdellä opettajalla olisi esimerkiksi kymmenen oppilasta, joille olisi selkeät kaavat opetuksen sisällöstä ja aikataulusta. Voisi olla hyvä, että oppilaita ajatettaisiin keskimäärin 18 tuntia oppilasta kohden, plus miinus muutama tunti riippuen oppilaasta. Vuoden aikana jokaisessa neljässä jaksossa tulisi tasaisesti olla menossa B- ja C-kursseja.

Tietotekniikan hyväksikäyttö korostuu entistä enemmän tulevaisuudessa, mikä tarkoittaa, että on kuljettajan tehtävä osata käyttää ja tulkita uusia tietoteknisiä laitteita. Muun muassa erilaisten sensorien käyttö tulee lisääntymään, esimerkiksi lämpötilasäädelyissä kuljetuksissa voidaan seurata kuormatilan lämpötilaa. Näin ollen kuljettajan täytyy osata heti huomata jos lämpötila muuttuu huomattavasti ja reagoida tilanteeseen sopivalla tavalla. Koulutuksessa tulisikin siis keskittyä myös erilaisten ohjelmistojen ja laitteiden käyttöön, jotta tietotekninen osaaminen oppilailta vahvistuisi entisestään.

## 5 LOPUKSI

Opinnäytetyön tavoitteena oli tutkia Vantaan ammattiopisto Varian liikenneopetuksen haasteita ja selvittää, miten toimintaa voitaisiin kehittää. Työn edetessä Varian henkilökunnalta tuli erilaisia kommentteja liikenneopetuksesta, niin positiivisia kuin negatiivisia-kin. Eniten haasteita aiheuttavat kuitenkin oppilaat, sillä on hyvin paljon heistä itsestään kiinni, miten paljon he saavat opetusta ja millä aikavälillä.

Ammattiopistoissa käytössä oleva Webauto ei jurikaan saanut liikenneopettajilta huonoa palautetta. Webautossa ei kuitenkaan näy kaikki oppilaan tiedot helposti vaan osa tiedoista on monen klikkauksen takana, mikä puolestaan on aikaa vievää työtä.

Työssä tuli monia liikenneopetuksen haasteita ilmi, mutta vain osaa näistä voidaan kehittää ja parantaa. Yhteenvetona parannusehdotukset ovat:

- Oppilaan opastuksen lisääminen, jotta opiskelun motivaatio kasvaa.
- Koulun aikataulun säännöllisyys, jotta oppilaat oppisi, ettei koulussa käydä silloin kun huvittaa, vaan silloin kun täytyy.
- Opettajien välisen tiedonvälityksen parantaminen, jotta toimintatavat ja työnjako olisi selkeämpi.
- Oppilaille lisää tietotekniikan opetusta, sillä sen käyttäminen niin ajoneuvoissa kuin varastoissakin tulee tulevaisuudessa lisääntymään entisestään.
- Ajotunteihin selkeä linjaus eli esimerkiksi teoriakokeen jälkeen jokainen oppilas tulee ajamaan kaikki ajotunnit kahden tai kolmen viikon aikavälillä, jonka jälkeen ajokokeeseen. Näin ajokortin saaminen ei venyisi niin pitkälle.
- Autokoulusihteerin palkkaaminen voisi olla tehokas tapa saada ajotuntien ja autojen varaaminen toimivammaksi ja näin saadaan säästettyä opettajien aikaa.

Edellä mainittujen parannusehdotusten toteuttamisen myötä Varian liikenneopetus kehittyi varmasti parempaan suuntaan. Osa kehitysideoista on jatkuvia prosesseja, joita ei välttämättä koskaan tulla saamaan toimimaan täysin poikkeuksetta, mutta parempaan suuntaan kuitenkin.

Työtä oli mukava tehdä, sillä kaikki tietoa antaneet henkilöt olivat hyvin yhteistyökykyisiä ja jakoivat mielellään ajatuksiaan sekä tietojaan. Koko Varian henkilökunta oli todella mukava, joten kaikkien kanssa oli helppo keskustella ja pyytää apua tarvittaessa. Haastavaa työssä oli oman mielipiteen ja näkemyksen muodostaminen, sillä asioista oli

jokaisella erilainen näkemys. Jos tutkimusta oltaisiin tehty pidempään, olisi varmasti saatu lisää kehityskohteita ja parannusehdotuksia sekä omiakin näkemyksiä asioihin.

Hyvä jatkotutkimuksen kohde tälle opinnäytetyölle voisi olla se, että Variaan palkattaisiin kokeilumielessä autokoulusihteeri joksikin aikaa, jotta nähtäisiin olisiko siitä oikeasti hyötyä. Näin saataisiin varmasti myös selkeys ajotuntien linjaukseen ja opettajille jäisi enemmän aikaa varsinaiseen opettamiseen.

## LÄHTEET

Ajokouluttajat 2020. Riskientunnistamiskoulutus. Viitattu 22.01.2020 <http://www.ajokouluttajat.fi/fi/riskientunnistamiskoulutus/>

Vesalainen Teppo & al. 2014. Autokoulun oppikirja. Toim. Vesalainen Teppo & al. 2014. Keuruu:Otavan Kirjapaino Oy

Datadrivers Oy 2020. Webauto. Viitattu 27.01.2020 <https://datadrivers.fi/products.html>

Gradia 2020. SORA-lainsäädäntö. Viitattu 10.03.2020 <https://www.gradia.fi/oppimaan/sora-lain-saadanto>

Hokkanen, S. & Karhunen, J. 2014. Johdatus logistiseen ajatteluun. 7., uudistettu painos. Jyväskylä: Sho Business Development Oy

Koppa 2015. Laadullinen tutkimus. Viitattu 03.02.2020 <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2017. Kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyys. Viitattu 29.01.2020 <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/linja-auton-ajokortin-hankkiminen/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajien-ammattipatevyys>

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2018. Ajokorttiopetuksen tuntimäärät ja sisältö. Viitattu 22.01.2020 <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/ajokorttiopetuksen-tuntimaarat-ja-sisalto>

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2019a. Kuorma-auton ajokortin hankkiminen. Viitattu 29.01.2020 <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/kuorma-auton-ajokortin-hankkiminen>

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2019b. Linja-auton ajokortin hankkiminen. Viitattu 29.01.2020 <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/linja-auton-ajokortin-hankkiminen>

Liikenne- ja viestintäministeriö Traficom 2020. Poikkeukset B-luokan ikävaatimukseen. Viitattu 09.03.2020 <https://ajokortti-info.fi/ajokortin-hankkiminen/henkiloauton-ajokortin-hankkiminen/poikkeukset-b-luokan-ikavaatimukseen>

Liikennejärjestelmä 2019. Kotimaan tavaraliikenne. Viitattu 10.02.2020 <http://liikennejarjestelma.fi/palvelutaso/liikennetyypit/kotimaan-tavaraliikenne/>

Likenneturva 2020. EAK-Henkilöautoilijoille. Viitattu 06.04.2020 <https://www.liikenneturva.fi/fi/koulutus/eakr-henkiloautoilijoille#24f922a4>

Logistiikan maailma 2020a. Logistiikka. Viitattu 27.01.2020 <http://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/>

Logistiikan maailma 2020b. Logistiikka ja toimitusketju. Viitattu 27.01.2020 <http://www.logistiikanmaailma.fi/logistiikka/logistiikka-ja-toimitusketju/>

Logistiikan maailma 2020c. Maantiekuljetus. Mitat ja painot. Viitattu 10.02.2020 <http://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/mitat-ja-painot/>

Metsämuuronen, J. 2006. Laadullisen tutkimuksen käsikirja. 1. Jyväskylä:Gummerus Kirjapaino Oy

OAJ 2019. Opetustunnit ja opettajat palautettava amikseen. Viitattu 04.03.2020 <https://www.oaj.fi/ajankohtaista/julkaisut/2019/opetustunnit-ja-opettajat-palautettava-amikseen/>

OAJ 2020. Opetusalan ammattijärjestö OAJ. Viitattu 04.03.2020 <https://www.oaj.fi/>

Opetus- ja kulttuuriministeriö. Ammatillisen koulutuksen tutkintojärjestelmä. Viitattu 04.03.2020 <https://minedu.fi/tutkintojarjestelma>

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2015. Ammatillisen koulutuksen reformi. Viitattu 04.03.2020 <https://minedu.fi/amisreformi>

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2018. Ammatillinen koulutus. Viitattu 30.01.2020 <https://minedu.fi/documents/1410845/7131162/AM+reformin+p%C3%A4%C3%A4linjat+ty%C3%B6el%C3%A4m%C3%A4n+n%C3%A4k%C3%B6kulma+FINAL.pdf/4df85e27-6b7e-4d38-a437-1939e12fc51b/AM+reformin+p%C3%A4%C3%A4linjat+ty%C3%B6el%C3%A4m%C3%A4n+n%C3%A4k%C3%B6kulma+FINAL.pdf>

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020a. Ammatillisen opetuksen hallinto ja rahoitus. Viitattu 22.01.2020 <https://minedu.fi/ammattillisen-koulutuksen-hallinto-ja-rahoitus>

Opetus- ja kulttuuriministeriö 2020b. Ammatillisen koulutuksen rahoitukseen ennakoitavuutta: perusrahoituksen osuus säilytetään vuoden 2020 tasolla. Viitattu 04.03.2020 [https://minedu.fi/artikkeli/-/asset\\_publisher/ammattillisen-koulutuksen-rahoitukseen-ennakoitavuutta-perusrahoituksen-osuus-sailytetaan-vuoden-2020-tasolla](https://minedu.fi/artikkeli/-/asset_publisher/ammattillisen-koulutuksen-rahoitukseen-ennakoitavuutta-perusrahoituksen-osuus-sailytetaan-vuoden-2020-tasolla)

Opetushallitus 2019. Opso ry:n keväteseminaarin materiaalit. OPSOryVaasa. Viitattu 03.02.2020 <https://www.oppisopimus.fi/opso-ryn-kevatseminaarin-materiaalit-2/>

Opetushallitus 2020a. Ammatillinen koulutus Suomessa. Viitattu 22.01.2020 <https://www.oph.fi/fi/koulutus-ja-tutkinnot/ammattillinen-koulutus-suomessa>

Opetushallitus 2020b. Henkilökohtaistaminen. Viitattu 27.01.2020 <https://www.oph.fi/fi/koulutus-ja-tutkinnot/henkilokohtaistaminen>

Opintopolku 2020. Yhteishaku. Viitattu 22.01.2020 <https://opintopolku.fi/wp/valintojen-tuki/yhteishaku/>

Paajanen, M. 2018. Liikenneopetuksen kehittämisen skenaarioita. Opinnäytetyö. Teknologiaosaamisen johtaminen. Visamäki: Hämeen ammattikorkeakoulu. Viitattu 11.03.2020 [https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/141595/Paajanen\\_Mikko.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/141595/Paajanen_Mikko.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Rintala & Nokelainen 2018. Työn murros haastaa ammatillisen koulutuksen. Viitattu 30.01.2020 <http://www.labour.fi/ty/tylehti/ty/ty22018pdf/ty22018RintalaNokelainen.pdf>

Sivistysvantaa 2020a. Aviapoliksen toimipiste. Viitattu 22.01.2020 <https://sivistysvantaa.fi/varia/artikkelit/ajankohtaista/yhteystiedot/toimipisteet.html>

Sivistysvantaa 2020b. Koulutustarjonta. Viitattu 27.01.2020 <https://sivistysvantaa.fi/varia/artikkelit/varia.html>

Sivistysvantaa 2020c. Mitä ja miten?. Viitattu 27.01.2020 <https://sivistysvantaa.fi/varia/artikkelit/opiskelu/mitajamiten.html>

Sivistysvantaa 2020d. Varia. Viitattu 22.01.2020 <https://sivistysvantaa.fi/varia/artikkelit/ajankoh-taista.html>

Sivistysvantaa 2020e. Vastuuopettajan tuki ja tehtävät. Viitattu 27.01.2020 <https://sivistysvantaa.fi/varia/artikkelit/opiskelu/mitajamiten/yleistaopiskelusta/ryhmanohjaus.html>

Terveyskirjasto. Uusi koronavirus (COVID-19). Viitattu 16.03.2020 [https://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p\\_artikkeli=dlk01257](https://www.terveyskirjasto.fi/terveyskirjasto/tk.koti?p_artikkeli=dlk01257)

THL 2020a. Ajankohtaista koronaviruksesta COVID-19. Viitattu 16.03.2020 <https://thl.fi/fi/web/infektiotaudit-ja-rokotukset/ajankohtaista/ajankohtaista-koronaviruksesta-covid-19/tilannekatsaus-koronaviruksesta>

THL 2020b. SORA-säädökset. Viitattu 10.03.2020 <https://thl.fi/fi/web/lapset-nuoret-ja-perheet/peruspalvelut/opiskeluhoito/opiskeluterveydenhuolto/sora-saadokset>

Tilastokeskus 2019. Tieliikenteen tavarankuljetukset. Viitattu 10.02.2020 <https://www.stat.fi/til/kttav/index.html>

Timocom 2020. Kuljetusalan sanakirja. Viitattu 22.01.2020 <https://www.timocom.fi/lexicon/Kuljetusalan%20sanakirja/ADR>

Traficom 2019. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Viitattu 30.01.2020 [https://www.valtiolle.fi/fi-FI/Tyonantajat\\_ja\\_tyontekijat/Liikenne\\_ja\\_viestintaministerio/Liikenne\\_ja\\_viestintavirasto\\_Traficom](https://www.valtiolle.fi/fi-FI/Tyonantajat_ja_tyontekijat/Liikenne_ja_viestintaministerio/Liikenne_ja_viestintavirasto_Traficom)

Varova 2014. DGR (Dangerous Goods Regulations). Viitattu 11.03.2020 <https://varova.fi/sana/dgr-dangerous-goods-regulations/>

WHO 2020. World Health Organization: WHO. Viitattu 16.03.2020 <https://www.who.int/>

Wikipedia 2019a. Euro-päästöluokitukset. Viitattu 10.02.2020 <https://fi.wikipedia.org/wiki/Euro-p%C3%A4st%C3%A4st%C3%B6luokitukset>

Wikipedia 2019b. Kansainvälinen ilmakuljetusliitto. Viitattu 11.03.2020 [https://fi.wikipedia.org/wiki/Kansainv%C3%A4linen\\_ilmakuljetusliitto#cite\\_note-internationalairportreview-6](https://fi.wikipedia.org/wiki/Kansainv%C3%A4linen_ilmakuljetusliitto#cite_note-internationalairportreview-6)

Wikipedia 2019c. Leasing. Viitattu 11.03.2020 <https://fi.wikipedia.org/wiki/Leasing>

# Suostumus tutkimukseen osallistumisesta

## Suostumus tutkimukseen osallistumisesta

Haastattelututkimus: Liikenneopetuksen kehityskohteet  
Eveliina Numminen  
Opinnäytetyö, Turun ammattikorkeakoulu

Minulle on selvitetty yllä mainitun tutkimuksen tarkoitus ja tutkimuksessa käytettävät tutkimusmenetelmät. Osallistun vapaaehtoisesti Eveliina Nummisen tutkimukseen *Liikenneopetuksen kehityskohteet*.

Olen myös tietoinen siitä, että tutkimukseen osallistuminen ei aiheuta minulle minkäänlaisia kustannuksia, henkilöllisyyteni jää vain tutkijan tietoon, minua koskevaa aineistoa käytetään vain kyseiseen tutkimukseen ja aineisto hävitetään tutkimuksen valmistuttua.

Olen saanut tietoa tutkimuksesta etukäteen ja tiedän, että haastattelu nauhoitetaan. Olen tietoinen, että tutkimus on luottamuksellinen, eikä henkilöllisyyttäni pystytä tunnistamaan missään tutkimuksen vaiheessa. Suostun siihen, että antamani tietoja käytetään kyseisen tutkimuksen tarpeisiin.

Voin halutessani keskeyttää tutkimukseen osallistumisen milloin tahansa ilman, että minun täytyy perustella keskeyttämistäni. Suostumuslomakkeita on tehty kaksi kappaletta, joista toinen jää itselleni ja toinen Eveliina Nummiselle.

Päiväys

---

Haastateltavan allekirjoitus ja nimenselvennys

---

Haastattelijan allekirjoitus ja nimenselvennys

---



# Haastattelukysymykset

## KVALITATIIVINEN HAASTATTELUTUTKIMUS

### **Opinnäytetyön tekijä / haastattelijä**

Eveliina Numminen

Ajoneuvo- ja kuljetustekniikan insinööriopiskelija

Turun ammattikorkeakoulu

### **Opinnäytetyön toimeksiantaja**

Vantaan ammattiopisto Varia

Aviapoliksen toimipiste, logistiikka

## HAASTATTELUKYSYMYKSET

1. Miten teillä toteutetaan logistiikan perustutkinnon ajokorttikoulutus? Onko autonkuljettajille syventäviä opintoja? Mitä oppimateriaalia käytetään?
2. Miten ammattipätevyyskoulutus tavaraliikenteeseen järjestetään?
3. Mitkä ovat liikenneopetusalan suurimmat haasteet tällä hetkellä? Entä mahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa?