

Pasi Korhonen

Kuljetusyrityksen toiminnan kehittäminen

Opinnäytetyö
Logistiikan koulutus

2020



**Kaakkois-Suomen
ammattikorkeakoulu**

Tekijä/Tekijät	Tutkintonimike	Aika
Pasi Korhonen	Insinööri (AMK)	Marraskuu 2020
Opinnäytetyön nimi		49 sivua 6 liitesivua
Kuljetusyrityksen toiminnan kehittäminen		
Toimeksiantaja		
Yritys X		
Ohjaaja		
Raimo Päivärinta		
Tiivistelmä		
<p>Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on ollut havaita kehittämisen kohteita, kuinka kuljetusyrityksessä riskienhallintaa voidaan parantaa ja tiedonkulkua kehittää. Tavoitteena on ollut tuottaa toimintakäsikirja, joka sisältää toimintaohjeita, joita kuljetusyrityksessä voidaan hyödyntää. Riskienhallintaa tässä opinnäytetyössä on käsitelty työturvallisuuden näkökulmasta. Tutkimusongelma kiteytyy kysymyksiin: mitkä tekijät tiedonkulussa tuottavat haasteita sekä mitkä tekijät aiheuttavat riskin työturvallisuudessa.</p> <p>Tämä opinnäytetyö on kvalitatiivinen tutkimus, joka on toteutettu yksilöhaastatteluin. Tutkimusta varten on haastateltu kolmea esimiestä ja haastattelut on toteutettu teemahaastatteluin. Tutkimuksen teoreettinen viitekehys muodostuu tutkimusmenetelmistä, logistiikka-alan maantiekuljetuksissa hyödynnettävästä tiedosta, sekä työturvallisuuden ja yritysten tiedonkulun teoriasta. Opinnäytetyön toteutuksessa on hyödynnetty havaintoja toimintaohjeiden toteuttamiseen.</p> <p>Tiedottamisen muotoja yrityksessä ovat olleet sähköposti, tekstiviesti, puhelut, mobiilisovellus sekä kasvokkain keskustelut. Yrityksessä on tiedotettu toimintatavoista, ohjeistuksista, työvuoroista sekä tapahtuvista muutoksista. Haastateltavien mukaan tiedonkulun haasteita ovat olleet epäselvät ohjeistukset, joihin on vaikuttanut kiire. Haastateltavien mukaan kaikki työntekijät eivät ole lukeneet heille lähetettyjä viestejä, mikä on osittain aiheuttanut tietämättömyyttä. Mobiilisovelluksen käytössä on havaittu, että viesteihin vastataan vaihtelevasti. Työturvallisuusriskejä ovat aiheuttaneet piha-, purku-, ja lastausalueet, joiden kunnossapito on asiakkaiden vastuulla. Näiden lisäksi työturvallisuusriskeiksi on mainittu asiakkaiden toteuttama kuorman suunnittelu.</p> <p>On todettu, että työturvallisuuden kehittämiseen ja tiedonkulun toimivuuteen voivat työntekijät vaikuttaa suuresti omalla huolellisella ja työtä kehittävällä asenteella. Tutkimuksen mukaan työturvallisuutta parantavia tekijöitä tulisi pyrkiä kehittämään palautetta antamalla. On myös todettu, että tiedonkulun puutteet ovat johtuneet virheestä tai unohtamisesta, joihin vaikuttava kiire tulisi poistaa. Tutkimusongelmiin on löydetty vastaukset ja ne ovat esitetty toimeksiantajalle.</p>		
Asiasanat		
logistiikka, toimintakäsikirja, työturvallisuus, tiedonkulku		

Author (authors)	Degree	Time
Pasi Korhonen	Bachelor of Engineering	November 2020
Thesis title		
Development of a transport company's operations		49 pages 6 pages of appendices
Commissioned by		
Company X		
Supervisor		
Raimo Päivärinta		
Abstract		
<p>The purpose of this thesis has been to identify areas for development, how risk management and information flow can be improved in a trucking company. The aim has been to produce an operations manual that contains operating instructions that can be utilized in the company. Risk management has been addressed in this thesis from the perspective of occupational safety. The research problem is sums up in the questions: which factors in the flow of information create challenges and which factors pose a risk in occupational safety?</p>		
<p>This thesis is a qualitative study conducted through individual interviews. Three supervisors have been interviewed for the research and the interviews have been conducted with thematic interviews. The theoretical framework of the thesis consists of research methods, the information used in logistics, and the theory of occupational safety and information flow in companies. In the implementation of the thesis, observations have been utilized for the implementation of the operating instructions.</p>		
<p>The forms of informing in the company have been e-mail, text message, phone calls, mobile application and face-to-face conversations. The company has informed workers about operating methods, instructions, shifts and prospective changes. According to the interviewees, the challenges of information flow have been unclear guidelines, which have been affected by haste. According to the interviewees, not all employees have read their messages sent to them, which has partly caused unawareness. When using the mobile application, it has been found that messages are answered in varying degrees. Occupational safety risks have been found in working areas, the maintenance of which are the responsibility of customers. Additionally, load planning enforced by customers has been mentioned as an occupational safety risk.</p>		
<p>It has been found that the development of occupational safety and the flow of information can be greatly influenced by employees with their own conscientious and developing attitude. According to the study, efforts to develop occupational safety should be made by giving feedback to customers. It has also been found that deficiencies in the flow of information are often due to an error or forgetfulness, and the rush related to these should be eliminated. The answers found to the research problems have been presented to the client.</p>		
Keywords		
logistics, operations manual, occupational safety, flow of information		

SISÄLLYS

SANASTO.....	6
1 JOHDANTO	7
2 TUTKIMUS	8
2.1 Aiheen valinta ja rajaus.....	8
2.2 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite.....	9
2.3 Tutkimuskysymykset.....	9
3 TUTKIMUSMENETELMÄ	9
3.1 Kvalitatiivinen tutkimus	10
3.2 Havainto	11
3.3 Haastattelututkimus	12
4 TOIMINTATAVAT	15
4.1 Määräykset.....	15
4.1.1 Ajo- ja lepoaikasäädökset.....	15
4.1.2 Ajo- ja ammattipätevyyskortit.....	18
4.1.3 Ajopiirturi.....	19
4.1.4 Kuormaus	20
4.1.5 Ajoneuvojen mitat ja massat	20
4.1.6 Vaarallisten aineiden kuljetus	21
4.2 Ohjeistukset.....	23
4.2.1 Työhönperehdytys	23
4.2.2 Ennakoiva ajo	24
4.2.3 Ajoneuvon kunnossapito.....	25
4.2.4 Työterveydenhuolto	26
4.2.5 Tiedonkulku	27
4.3 Riskienhallinta.....	27
4.4 Tiedonkulun parantaminen	31
5 TYÖTURVALLISUUS	32

5.1	Turvallisuusohjeet.....	34
6	TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN.....	35
7	TUTKIMUSTULOKSET	37
7.1	Tiedonkulku yrityksessä.....	37
7.2	Riskienhallinta.....	39
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	41
9	TOIMINTAKÄSIKIRJA	43
10	POHDINTA	44
	LÄHTEET.....	46

LIITTEET

- Liite 1. Kuva- tai taulukkoluettelo
- Liite 2. Ajopiirturin aikaryhmävalitsin
- Liite 3. Aineet tai esineet
- Liite 4. Kirjalliset ADR-turvallisuusohjeet
- Liite 5. Haastattelu kysymykset

SANASTO

ADR-Peruskurssi	"Peruslupa" on vaarallisten aineiden kappaletavara-kuljetuslupa, jonka suoritettua kuljettaja voi kuljettaa muita kuin täydennyskoulutusta vaativia vaarallisia aineita.
Asiakaspaikka	Yrityksen asiakkaat, joiden työtehtäviä kuljettajat suorittavat. Asiakaspaikkakohtaiset työtehtävät ovat asiakkaiden tilaamat ja osoittamat työtehtävät, joita kuljettajat suorittavat.
Kappaletavara	Lähetykset, jotka ovat laskettavissa kappalemäärinä. Kappaletavaroita ovat esim. laatikot, lavat, esineet, osat, komponentit ja laitteet. Kappaletavaroiksi ei luokitella esim. säiliöauton kuljettamaa nestettä tai sora-auton kuljettamaa maa-ainesta.
Kuljetustilaus	Asiakkaan tilaama kuljetustyö kuljetusyrityksen ajojärjestelystä.
Puhetilanne	Puhetilanne on puhetapahtuman kehys. Puhetilanteita ovat muun muassa oppitunnit, neuvottelut ja haastattelut. (Hirsjärvi & Hurme 2008. 50.)
Takalaitanostin	Kuorma-auton takaosassa lisävarusteena oleva kiinteä takalaitanostin, jota käytetään tavaroiden lastaamiseen ja purkamiseen ajoneuvosta.
UN-numero	Vaaralliselle aineelle yksilöity numero, jonka perusteella voidaan selvittää kuljetettavan aineen vapaa-rajat ja ominaisuudet.

1 JOHDANTO

Lähtökohta opinnäytetyölle on ollut tiedustelu, olisiko yrityksellä X tarjota opinnäytetyön aihetta. Opinnäytetyön aihetta on suunniteltu yhdessä toimeksiantajan X kanssa ja tavoite on tuottaa toimeksiantajan yritykselle toimintakäsikirja, jossa kuljettajien kanssa sovittuja pelisääntöjä ja asiakaspaikkakohtaisia ohjeita kerätään yksiin kansiin. Toimintakäsikirjan tavoite on selkeyttää ohjeistuksia sekä tarjota valmiita käytännön ohjeita työntekijöille ja yrityksen johdolle. Jotta toimeksiantajan yrityksen nimeä ei mainita tässä opinnäytetyössä, niin siitä kirjoitetaan nimellä yritys X.

Opinnäytetyön tarkoitus on havaita kehittämisen kohteita, joilla kehitetään tiedonkulkua ja parannetaan riskienhallintaa kuljetusyrityksessä. Osana opinnäytetyötä työtä tuotetaan toimeksiantajalle toimintakäsikirja, jota varten kerätään tietoa. Riskienhallintaa ovat sovitut menettely- ja toimintatavat, joissa toimintaa toteutetaan vahinkoriskien näkökulmasta (Mannermaa 2018, 115). Tiedonkulkua on osa yrityksen vuorovaikutusta, jonka tehostaminen edellyttää yhteistyötä työnjohdon ja työntekijöiden välillä (Huttunen 2018).

Opinnäytetyö toteutetaan kuljetusalan yritykselle X, joka työllistää noin 160 kuljettajaa 100 ajoneuvon voimin. Kuljetus yrityksen X asiakkaiden toiminta painottuu kappaletavarakuljetuksiin sekä maa-ainesten kuljetukset. Yrityksen kuljettajat suorittavat asiakkaiden varastoista ja toimipisteistä kuljetuksia asiakkaiden tarpeiden mukaan. Toimintakäsikirjaa varten on tutustuttu asiakaspaikkakohtaisiin tarpeisiin ja kerätty tietoa eri asiakkaille toteutettavista työtehtävistä.

Opinnäytetyö sisältää tutkimuskysymysten asettamien aiheiden lisäksi muuta logistiikka-alaan liittyvää tietoa ja aineistoa, joita on kerätty opinnäytetyönä toteutettavaa toimintakäsikirjaa varten.

Teorian tarkoitus on olla ajattelun apuväline, jonka avulla tutkimuksen tietoa viedään eteenpäin ja pyritään todentamaan oletuksia. Tutkimus voidaan aloittaa toteuttamalla hahmottelua ja keräämällä havaintoja, jonka jälkeen kerätään teoriaa tarkentamaan tutkimusongelmaa. Teoriaan perehtyminen on

oleellinen osa tutkimusta, koska teoriaan perehtyminen auttaa täsmentämään tutkimusta. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 13–16.)

Tutkimuksen keskeiset tekijät määrittävät, millaista aineistoa ja menetelmää tutkimuksessa tulisi toteuttaa. Mutta joissain tapauksissa aineisto voi asettaa rajat millaiset, keskeiset tekijät voidaan tutkimuksessa toteuttaa ja millä menetelmillä. Tästä syystä laadullisessa tutkimuksessa tulee tutkijan olla avoin vaihtamaan tutkimuksen lähestymistapaa ja kerätä aineistoa useista lähteistä. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 56–63.) Opinnäytetyön teoriaosuutta varten on tietoa haettu logistiikka-alaa, työturvallisuutta, tiedonkulkua ja tutkimusmenetelmiä käsittelevistä kirjallisuudesta sekä harkiten internetin lähteitä hyödyntäen. *”Eskolan ja Suorannan mukaan teorian käyttö erottaa tutkimuksen ja selvityksen toisistaan riippumatta siitä, millä tavalla teoriaa käytetään”* (Vilkkä 2015, 19).

2 TUTKIMUS

Tässä luvussa käsitellään opinnäytetyön aiheen valintaa ja työn rajausta, jotka ovat olleet lähtökohtia tutkimustyölle. Luvussa esitellään, mikä on tutkimuksen tarkoitus ja tavoite. Luvun loppuosassa käsitellään kysymysten asettamien aiheiden merkitystä.

2.1 Aiheen valinta ja rajaus

Opinnäytetyönä toteutettavaa toimintakäsikirjaa toteutetaan toimeksiannosta yritykselle X. Tutkimuksen tekijälle toimintakäsikirjan aihe on käsinkosketeltavissa, koska työkokemusta kuljetusalalta ja yrityksen X sisäisistä toiminnoista on kertynyt jo vuosia. Tutkimus syventää tutkijan ymmärrystä logistiikka-alasta, sekä tarjoaa käytännön kokemusta tutkimustyön toteuttamisesta.

Tutkimus on rajattu käsittelemään kuljetusyrityksen X omaa toimintaa. Opinnäytetyössä käsitellään toimintoja, joita huomioidaan kuljetustyösuorituksissa. Tutkimuksessa ei käsitellä asiakkaiden varastointilogistiikkaa ja niihin liittyviä sääntöjä ja toimintoja, jotka eivät suoranaisesti liity kuljetusyrityksen X suorittamiin tehtäviin tai toimintoihin. Tämä tutkimus käsittelee kuljetusyrityksen

”käytännön toimintoja”, jolloin tutkimusta tullaan tarkastelemaan työturvallisuusriskien näkökulmista. Tutkimuksessa käsitellään tiedonkulkua työnjohdon ja työntekijöiden välillä.

2.2 Tutkimuksen tarkoitus ja tavoite

Tutkimustyön tarkoitus on havaita kehittämisen kohteita, joilla voidaan parantaa yrityksen sisäistä tiedonkulkua ja riskienhallintaa. Osana opinnäytetyötä tehdään toimintakäsikirja yritykselle X. Toimintakäsikirjaan on tavoitteena sisällyttää asiakaspaikka- ja toimintaohjeita, joita yrityksessä voidaan hyödyntää muun muassa perehdytyksissä, ohjeistuksissa ja poikkeustilanteissa.

2.3 Tutkimuskysymykset

Aloituspalaverissa käsiteltiin toimeksiantajan kanssa toimintakäsikirjan aihetta sekä tutkimuksen tavoitteita. Tutkimuskysymykset on muotoiltu aloituspalaverissa käydyin keskustelun pohjalta.

- Kuinka parantaa riskienhallintaa?
- Kuinka tiedonkulkua voidaan kehittää?

Riskienhallintaa voidaan tarkastella useista eri näkökulmista. Tässä opinnäytetyössä keskeisenä kohteena on kuljetustyön suorittaminen, joten riskejä tarkastellaan työturvallisuusriskien näkökulmasta. Yrityksen tiedonkulun kehittämisen kohteita tutkitaan työnjohdon ja työntekijöiden väliltä.

3 TUTKIMUSMENETELMÄ

Tutkimusmenetelmäksi on valittu kvalitatiivinen tutkimus, koska tutkimuksessa keskeisinä tutkimusmenetelminä ovat havainnot ja teemahaastattelut (Hirsjärvi & Hurme. 2008.). Yleisesti laadullisessa tutkimuksessa voidaan ajatella olevan kaksi vaihetta, jotka ovat havaintojen pelkistäminen ja ongelman ratkaiseminen (Alasuutari. 2011. 38.).

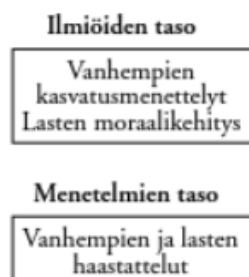
Teemahaastatteluiden ominaispiirre on, että haastateltavat ovat kokeneet tutkittavaa aihetta henkilökohtaisesti. Tutkimuksen haastatteluiden tavoitteena on selvittää yrityksen esimiesten näkemyksiä tutkimuskysymysten aiheisiin.

Kun tutkija on perehtynyt tutkittavaan aiheeseen ja tiedetään ketkä mahdollisesti ovat tekemisissä tutkittavan aiheen kanssa, voidaan kehittää haastattelun runkoa. Haastatteluissa tullaan selvittämään haastateltavien omia näkemyksiä tutkimuskohteesta, johon myös tutkija on ennen haastattelua perehtynyt. Näiden perusteella voidaan määrittää tutkimuksen piirteet, joita hyödynnetään toteuttamisessa. (Hirsjärvi & Hurme 2008. 47-48.)

3.1 Kvalitatiivinen tutkimus

Kvalitatiivinen tutkimus on laadullinen tutkimus, joka vastaa kysymyksiin mitä ja miten. Laadullinen tutkimus pyrkii selvittämään yksilöiden ja ryhmien toimintaa niille annettujen laatuperusteiden mukaan. Kvalitatiivinen tutkimustapa soveltuu havainnointitutkimuksiin, joissa halutaan selvittää käyttäytymisen merkitys ja mallintaa sitä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa tarkastellaan kohteita osallisen näkökulmasta. Yleisesti kvalitatiivisessa tutkimuksessa ollaan kiinnostuneita useasta tutkimukseen vaikuttavasta tekijästä yhtä aikaa, jotka kokonaisuutena vaikuttavat lopputulokseen. Laadullisissa tutkimuksissa on yleistä kuvata kehittyviä prosesseja. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 20–26)

Kvalitatiivisessa tutkimuksessa voidaan erottaa tutkimuksen ilmiöiden ja menetelmien tasot toisistaan. Alla oleva kuva (kuva 1) on kirjasta ”Tutkimus-haastattelu Teemahaastattelun teoria ja käytäntö”, jonka esimerkissä vanhemmilta kysyttiin haastattelussa heidän kasvatustapahtumiaan sekä lasten moraalikehitystä. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 55.)



Kuva 1. Ilmiöiden ja menetelmien yhteys (Hirsjärvi & Hurme. 2008)

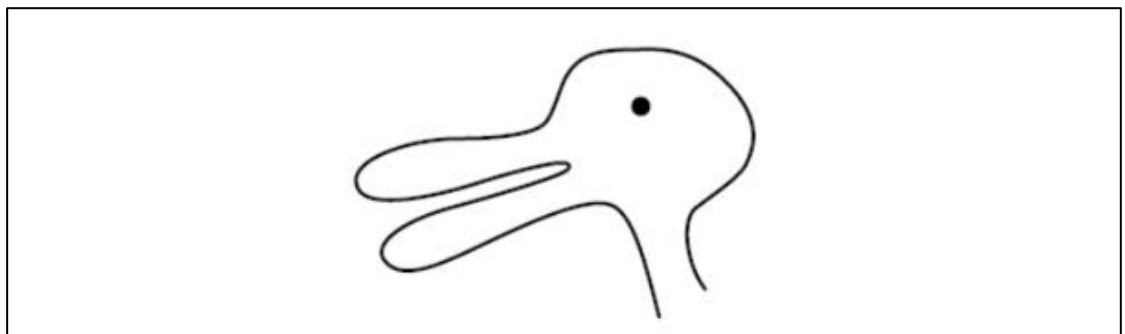
Tutkimuksen ideaa voidaan esittää kuvion (kuva 1) avulla, kun tiedetään tutkittavien ilmiöiden ja menetelmien tasot. Tutkimuksen tarkoitus on vastata esitet-

tyihin kysymyksiin, joiden perusteella voidaan määritellä tutkittava joukko, aikataulu, kerättävät tiedot. Nämä analysoidaan, jonka jälkeen tulokset voidaan esittää. (Hirsjärvi & Hurme. 2008. 54-55.)

3.2 Havainto

Havaintojen lähtökohtana on tutkimuksen kohde, tutkimusongelma ja tutkimuskysymykset. Edellä mainittujen ymmärtämisen pohjalta voidaan tehdä oikeita havaintoja tutkimusta varten. Esiymmärrys tutkittavasta kohteesta sekä teorit ja alan käsitteet tukevat oikeaa havainnointia tutkimus kohteissa. Havaintojen käsittelyyn liittyy oleellisena osana havaintojen kriittinen tarkastelu ja virheellisten lähteiden tiedostaminen. (Aarnos, ym. 2018, 132–142.)

Havainnot tutkittavasta kohteesta muuttuu, kun tutkija saa uutta näkökulmaa ja teoriaa tutkittavaan kohteeseen liittyen. Mitä näet kuvassa (kuva 2)? Esittääkö kuva kania tai ankkaa? (Aarnos, ym. 2018, 132-133.)



Kuva 2. Kani-ankka (Aarnos, E. ym. 2018.)

Kuva "kani-ankka" havainnollistaa, että aluksi havaintona hyväksytään asia-tila, kun taustatieto on käsittämätön tutkijalle. Esiymmärryksen perusteella muodostamme aina havainnon jonain. (Aarnos, ym. 2018, 132–133.)

Havaintoja kerätään tutkijan kuulo-, näkö-, tunto-, maku- ja hajuaistein. Havainto on menetelmä, jonka aineisto kertyy tarkkailemalla ja osallistumalla sekä keskustelemalla ja lukemalla. Toimintatutkimuksille on yleistä, että havaintoja kertyy osallistuvan havainnon kohteista, joita ovat muun muassa työpaikat, skenaariot, esitetyt ohjeistukset ja kuvataulut. Osallistumalla tutkimus-

kohteen toimintaan tutkija pystyy havainnoida tutkittavan kohteen kokonaisuutta ja lisätä omaa ymmärrystään tutkittavasta kohteesta. (Aarnos, ym. 2018, 135–140.)

Osallistuvan tutkijan roolissa tutkijan on osattava tehdä ero osallistuvan tutkijan ja ihmisenä tehtyjen havaintojen välillä. Osallistuva tutkija saattaa joutua havainnoidessaan muun muassa kaverin, myötäeläjän tai vertaisen rooliin, joka saattaa olla haasteellinen tasapuolisen havainnoinnin kanssa. Havainnot ovat merkityksellisiä, kun ne erotellaan sekä niitä tarkastellaan teorioiden, käsitteiden ja kerätyn tiedon kanssa. Tutkijan tulee muiden henkilöiden tapaan toimia lakien, säännösten ja ohjeistuksien mukaan, sekä huomioida havaintojen keräämisen tapahtuvan luottamuksellisesti ja sensitiivisesti. Tutkijan tulee myös tiedostaa, miten käyttäytyään ja puhutaan ihmisten kanssa tutkimuskohteessa. (Aarnos, ym. 2018, 135–144.)

3.3 Haastattelututkimus

Haastattelu on keskustelu, jolla on ennalta suunniteltu tarkoitus. Se on tilanne, jossa vieraat ihmiset tapaavat haastattelijan pyynnöstä. Haastattelija ei aina antaudu yleiselle keskustelulle, vaan keskustelua käydään haastattelijan ehtoilla. Haastatteluihin osallistuville henkilöille on ominaista pyrkiä välittämään omaa mielellistä suhdetta maailmaan. Haastattelijan pyrkimyksenä on selvittää haastateltavan asiointilan merkityksen rakentuminen, samalla kun haastattelu luo yhteisen merkityksen osallistujien kesken. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 42–50.)

Haastatteluissa osapuolet valitsevat tietyn tavan kielen käytölle, johon vaikuttaa puhetilanne. Haastattelun luonteeseen voidaan vaikuttaa muun muassa teitittelemällä tai sinuttelemalla haastateltavaa. Teitittelyllä saadaan sävylltään muodollisempi haastattelu kuin sinuttelemalla. Haastattelutilanteeseen heijastuu haastateltavan käyttäytyminen tilanteessa sekä hänen tapansa esittää kysymyksiä (Hirsjärvi & Hurme 2008, 48–50.)

”...lapsen kehitys rakentuu vuorovaikutuksesta aikuisen kanssa. Haastattelutilanteeseen sovellettuna tämä tarkoittaa sitä, että haastatteluvastaus heijastaa

aina myös haastattelijan läsnäoloa ja hänen tapaansa kysyä asioita samoin kuin edeltäviä kysymyksiä ja vastauksia.” (Hirsjärvi & Hurme 2008, 49.)

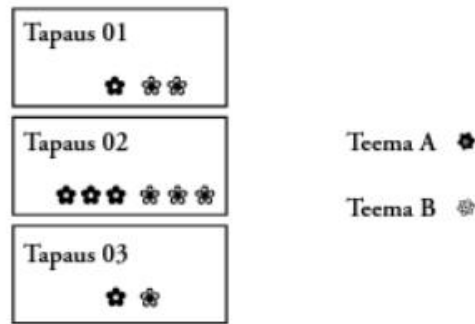
Yksilöhaastattelut ovat toteutettu teemahaastattelumenetelmällä, joka on puolistrukturoitu menetelmä. Tämä tarkoittaa käytännössä, että haastatteluiden sisältö saattaa hieman poiketa, mutta haastatteluissa tullaan säilyttämään tutkimukselle ominainen teema. Teemahaastattelut antavat haastateltaville enemmän mahdollisuutta ilmaista asioita, jotka ovat haastateltavien mielestä painoarvoltaan merkittävämpiä. Oleellista teemahaastattelulle on ennalta päätetty teema, jota voidaan tarkastella eri näkökulmista (Hirsjärvi & Hurme 2008, 47–48.)

Eskola, ym. (Eskola, ym. 2018, 26–29.) suosittelee, että haastateltavat henkilöt mahdollisesti toimivat työssään osana tutkittavaa toimintaa, jotta heillä olisi tarpeeksi tietoa ja kokemusta tutkittavasta aiheesta.

Haastattelussa teemat ovat avainasemassa siitä, millaista tietoa tutkimukseen saadaan. Ehkä yleisimmät tavat luoda haastatteluiden teemat ovat luovat ideoinnit, jotka ovat mieleen juolahtaneet asiat. Teemoja voidaan luoda kirjallisuutta ja teoriaa käyttäen, joista hyödynnetään näkemyksiä ja hyväksi havaittuja menetelmiä. Hyvässä tutkimuksessa yhdistyvät kaikki ja teemoja luotaessa tulee muistaa tutkimusongelma, johon etsitään vastauksia. (Eskola, ym. 2018, 37–40.)

Haastatteluiden tueksi on suotavaa tehdä teemarunko valmiiksi, koska haastatteluissa on hyvä varautua kaikkeen. Teemarungon luomisella voidaan varmistua, että tarvittavat aiheet tullaan käsiteltyä. On todettu, että joskus haastattelut etenevät kuin itsestään, jolloin kysymyksiä ei tarvita. Joissain tapauksissa haastattelun etenemiseksi on esitettävä paljon kysymyksiä. (Eskola, ym. 2018, 37–40.)

Tässä tutkimuksessa on tutkimuskysymysten asettamat kaksi kantavaa teemaa (*kuinka parantaa riskienhallintaa ja kuinka tiedonkulkua voidaan kehittää*). Teemoja voidaan tarkastella niiden toistuvuudella.



Kuva 3. Teemat kuvioina eriteltynä (Hirsjärvi & Hurme 2008. 173)

Teemojen käsittelyä voidaan esittää kuvioina (kuva 3), joista voidaan havainnoida teeman painoarvon merkitys haastattelussa. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 173.)

Tutkimukseen haastateltaviksi kutsuttaville henkilöille tulee pyrkiä perustelemaan kutsua esimerkiksi heidän näkemystensä tärkeydellä ja tietojensa suuressa merkityksellä tutkimukselle. Parhaassa tapauksessa haastateltava haluaisi tuoda aiheesta esille uusia toimintatapoja, joilla voitaisiin kehittää toimintaa ja auttaa merkittävästi muita työntekijöitä esiin tulleiden haasteiden kanssa. (Eskola, ym. 2018, 26–29.)

”Tavallisin aloittelevan tutkijan tai haastattelijan kysymys on: ”kuinka monta henkilöä minun olisi haastateltava?” Tavallisin ja yksinkertainen vastaus tähän on: Haastattele niin monta kuin on välttämätöntä, jotta saat tarvitseman tiedon.” (Hirsjärvi & Hurme 2008, 58)

Haastatteluiden kestoa on haastavaa arvioida ennakkoon. Aiheen kertominen ennakkoon haastateltavalle edistää aiheen käsittelyä, kun haastateltava on voinut hieman varautua ennakkoon. Haastattelut tulisi sopia ja toteuttaa haastateltavien aikatauluihin sopivalla tavalla. Esimerkiksi ennen tai jälkeen työpäivän. Haastatteluiden toteutus paikka tulisi olla mahdollisimman häiriötön ja äänen tallentamiselle suotuinen. Tiedon kerääminen suoritetaan haastattelutilanteissa ääninauhuria hyödyntäen. (Hirsjärvi & Hurme 2008, 73–75.)

Teemahaastatteluissa on yleistä, että haastateltavat miettivät, millaisia vastauksia heiltä odotetaan ja mitkä kysymykset ovat tutkimuksen kannalta oleelliset. Tilanne korostuu haastattelijan kysyessä jotain yllättävää, jolloin

haastateltava saattaa kyseenalaistaa, mitä tuolla tarkoitetaan. (Alasuutari 2011, 115.)

4 TOIMINTATAVAT

Toimintatavoilla pyritään saavuttamaan yrityksen yhteisten pelisääntöjen noudattamista. Yritysten sisäisiin toimintatapoihin vaikuttavat yrityksen kulttuuri, pelisäännöt, sekä yrityksen sisällä käytettävät järjestelmät ja prosessit. (Otollinen, P. 2016). Toimintatapoihin yrityksissä vaikuttavat oleellisena osana laissa määritetyt oikeudet ja velvoitteet, sekä työtehtävissä huomioitavat määräykset (Koskinen & Ullakonoja, 2016.).

Toimintaohjeet ovat osa yhteisten pelisääntöjen määrittämistä, joiden tavoitteena on selkeyttää toimintaa ennestään ja edistää turvallisuutta. Toimintakäsikirjan ohjeiden ei tulisi vaikuttaa lukijan näkökulmista määrääviltä lauseilta, vaan tarjota hyödyllistä tietoa ja muistuttaa yhteisistä pelisäännöistä. (Raevaara, 2016.)

4.1 Määräykset

Kuljetusalan säädöksiä ja määräyksiä päivitetään useasti muuttuvien tekijöiden mukaisesti. Kuten yleisiä kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksia, niin yritysten ohjeistuksia tulisi päivittää säännöllisesti, jotta tiedot pysyisivät ajankohdaisina (Kuljettajan käsikirja. 2011.). Vastuun ja velvoitteiden noudattaminen on työturvallisuuden kannalta vähimmäisvaatimus. Näiden lisäksi yrityksissä yleisesti pyritään edistämään työturvallisuutta oma-aloitteisesti yhteistoiminnalla ja kehittämisellä. (Työsuojelu on yhteistoimintaa s.a.)

4.1.1 Ajo- ja lepoaikasäädökset

Riskienhallinnassa ajo- ja lepoaikasäädösten noudattaminen on yhteydessä työntekijöiden fyysisen ja psykososiaalisen kuormittumisen kanssa, joiden vuoksi työssä tulee arvioida tauotusta ja työaikoja (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a.).

Kuljettajia koskevat ajo- ja lepoaikasäädökset määrittää Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, jossa määritetään kuljettajien ajo- ja

työaika, sekä vähimmäisvaatimuksien mukaiset tauko-, päivä- ja viikkolepo-aika. Asetuksen tavoite on parantaa kuljettajien työoloja, sekä edistää kuljettajien ja muiden tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta. Yhdenmukaisilla säännöksillä on pyritty helpottamaan ajo- ja lepoaikojen valvontaa Euroopan jäsenvaltioiden välisessä ja sisäisessä liikenteessä. Asetuksessa käsitellään myös ajo- ja ajoneuvojen valvontalaitteiden asetuksia, joihin on tullut muutoksia vuoden 2014 asetetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 myötä, joka muuttaa osin (EY) N:o 561/2006 asetuksia.

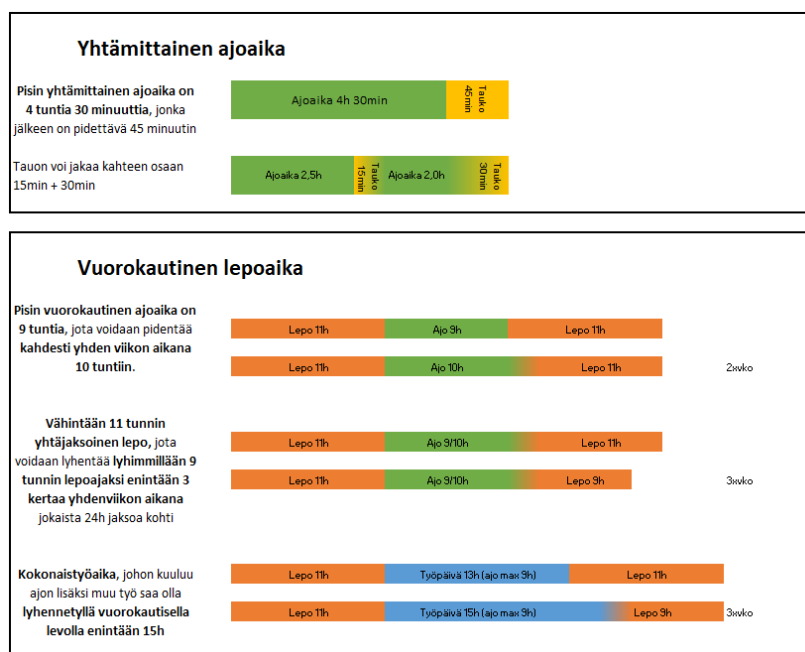
Ajo- ja lepoaikasäädökset koskevat tavaroiden kuljettamista tieliikenteessä luvanvaraisesti ja muussa yritystoiminnassa yli 3,5 tonnia painavalla ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassalla. Ajo- ja lepoaikasäädöksiä noudatetaan myös ei-kaupallisissa kuljetuksissa (*esim. oma muuttokuorma*), jos ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kokonaismassa ylittää 7,5 tonnia. (Kuljettajan käsikirja 2011.)

Ajo- ja lepoaikasäädöksiin liittyy myös poikkeuksia, jotka eivät koske päivittäisiä kappaletavarakuljetuksia suorittavia yrityksiä, joten yleisesti voidaan sanoa, että kappaletavara-ajoa suorittavien kuljettajien tulee noudattaa ajo- ja lepoaikasäädöksiä. Laissa ”Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä 507/2018” mainitaan poikkeuksiin kuuluvia ajoneuvoja, joita ovat muun muassa hälytys- ja pelastusajoneuvot sekä tekniikan kehittämiseen ja korjaustoimenpiteisiin kuuluvat toimet. Pelastusajoneuvoiksi katsotaan kaikki liikenneonnettomuuksissa olevat pelastus-, raivaus-, ja hinausautot niiden paikallaoloajan. Ajoneuvojen lisäksi ajo- ja lepoaikasäädöksistä vapautettuja ajotehtäviä ovat (Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä 507/2018)

- Vesi-, kaasu- ja sähkölaitoksen toiminta
 - Ajoneuvot, jotka ovat valmistettu kyseiseen työhön
- Maanteiden kunnossapito ja valvonta
 - Maa-ainesten kuljettaminen yleisellä tiellä on ajo- ja lepoaikasäädösten mukaista ajoa.
- Kotitalouksien jätteiden keruu ja kuljetus
 - Vapautus ei koske vaihtolavakuljetuksia
- Sähke- ja puhelinalveluihin liittyvät toimenpiteet
- Radio- ja televisiolähetykset, sekä radio- ja televisiolähettimien tai vastaanottimien tunnistamisessa

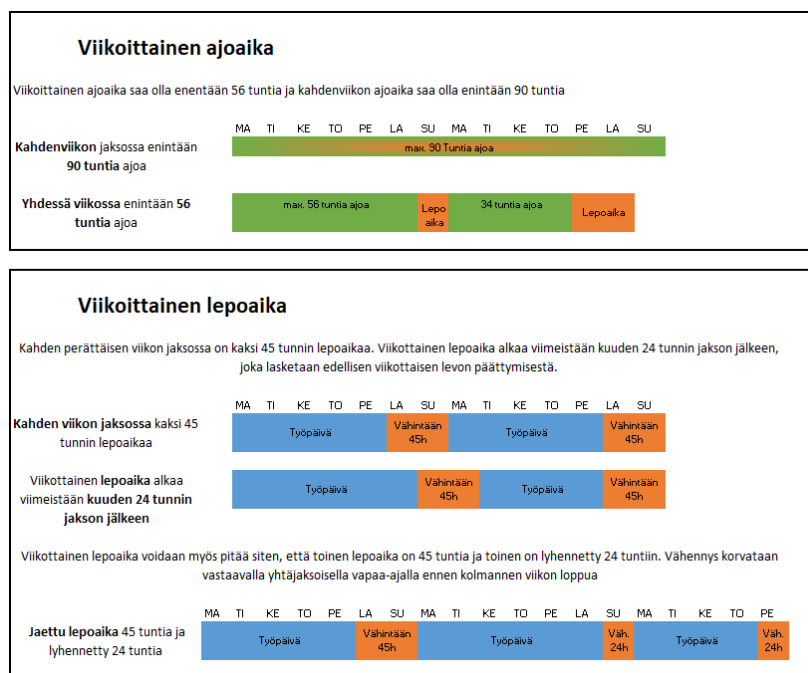
Kuljettajien lepoaikoja voidaan pitää usealla eri tavalla, joten niiden esittäminen graafisessa muodossa auttaa lukijaa ymmärtämään miten ajo- ja lepoajat muodostuvat. Kuljettajia koskevia ajo- ja lepoaikoja on käsitelty Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL ry:n (kuljettajan käsikirja. 2011) kirjassa, sekä työaikalaisissa (Työaikalaki 5.7.2019/872; EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 561/2006). Ajoaika ei ole sama asia kuin työpäivä, koska työpäivään kuuluu ajamisen lisäksi muuta työtä. Muuta työtä ovat muun muassa lastaus- ja purkutyo, sekä kuljetus asiakirjojen käsittely.

Taulukossa 1 esitetään kuljettajien päivittäiset ajo- ja lepoajat. Vuorokautista lepoaika esittävä taulukko kertoo kuljettajille järjestettävien lepoaikojen määrät, jotka tulee vähintään toteutua (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006).



Taulukko 1. Vuorokautinen ajo- ja lepoaika (Kuljettajan käsikirja. 2011.)

Taulukossa 2 esitetään kuljettajien viikoittaiset lepoajat, jotka kuljettajille on vähintään järjestettävä (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006).



Taulukko 2. Viikoittainen ajo ja lepoaika (Kuljettajan käsikirja. 2011.)

4.1.2 Ajo- ja ammattipätevyyskortit

Kuljettajien tulee huolehtia ajo-, ammattipätevyys- ja ajopiirturikorttien voimassa olosta sekä tarvittaessa ADR-ajoluvasta. Ajovarma hoitaa Traficomin sopimuskumppanina ajokorttien ja ajopiirturikorttien lupahakemukset. Ammattipätevyys- ja ADR-ajolupakorttihakemuksessa tulee kuljettajan varmistua käyneensä tarvittavat opetuspäivät. (Traficom 2019.)

Ajokorttien voimassaolot määritetään ajokorttilaissa, jossa ajokorttiluokat jaetaan ajoneuvojen mukaan ryhmiin Ryhmä 1 ja Ryhmä 2. Näiden ryhmien perusteella määritellään ajo-oikeutta koskevia säädöksiä ja määräyksiä (Ajokorttilaki 29.4.2011/386). Yksinkertaistettuna luokat voidaan jakaa seuraavasti:

- Ryhmä 1: ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä kokonaisuudessa enintään 3 500 kg
- Ryhmä 2: ajoneuvo tai ajoneuvoyhdistelmä kokonaisuudessa yli 3 500 kg

Ryhmä 1 kuuluva ajokorttiluokka on alle 70 vuotiailla henkilöillä voimassa 15 vuotta kerrallaan. Ryhmän 2 luokan ajokortti on alle 70 vuotiailla henkilöillä voimassa 5 vuotta kerrallaan (Ajokorttilaki 29.4.2011/386). Ajokortin voi uudistaa aikaisintaan 6 kuukautta ennen ajokortin viimeistä voimassaolopäivää. Ajokortin uudistamiseen ei pääsääntöisesti liity autokouluopetusta tai kuljettajantutkintoa. (Uudista ajokorttisi 2020.)

Ajopiirturikortti on voimassa viisi vuotta ja korjaamokortin voimassaoloaika on yksi vuosi (Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä 507/ 2018). Ajopiirturikortin omistavat henkilöt saavat viimeisen voimassaolovuoden aikana muistutuksen kortin vanhentumisesta, jotta kuljettajat voivat tarvittaessa hakea uutta ajopiirturikorttia ajoissa (Uudista ajokorttisi. 2020).

Ammattipätevyyskortti vaaditaan kuorma- ja linja-auton kuljettajilta, joiden pääasiallinen työtehtävä on ajoneuvon kuljettaminen. Perustason ammattipätevyys suoritetaan ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa, jonka jälkeen ammattipätevyyttä ylläpidetään jatkokoulutuspäivillä. Ammattikuljettajat voivat pitää ammattipätevyytään yllä viidellä jatkokoulutuspäivellä viiden vuoden aikana. (Ammattikuljettaja, muista hakea pätevyyskorttisi ajoissa 2020.)

ADR-ajolupa vaaditaan yli vapaarajan kuljetettavissa vaarallisissa aineissa. Vaarallisten aineiden kuljetuksia varten suoritetaan ”peruskurssi”, jota voidaan laajentaa täydennyskoulutuksilla säiliöajoneuvoluokkaan, sekä luokan 1 räjähteiden ja luokan 7 radioaktiivisten aineiden kuljetuksiin oikeuttavilla ajoluvilla. ADR-ajolupa on suorittamisen jälkeen voimassa viisi vuotta, jonka aikana ajolupa on uusittava, jos aikomuksena on kuljettaa vaarallisia aineita. (ADR-ajolupavaatimus ja koulutukset 2020.)

4.1.3 Ajopiirturi

Kuljettajien tulee huolehtia asianmukaisesta ajopiirturin käytöstä määräysten mukaisesti. Ajopiirturin käyttövelvollisuus perustuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksiin (EU) N:o 165/20142 ja (EY) N:o 561/2006. Asetuksissa käsitellään kuljettajien ja yrittäjien velvollisuuksia ajo- ja lepoaikojen seurantaan. Kuljettajan tulee käyttää ajopiirturia ottaessaan käyttöön ajoneuvon, jota koskee ajo- ja lepoaikamääräykset. Yritysten tulee tallentaa Suomessa olevista ajoneuvoista digipiirturien tiedot vähintään kahden kuukauden välein. Työnantajien on jäljennettävä kuljettajien kuljettajakorttien ajo- ja lepoaikatieidot vähintään kolmen viikon välein, myös ”tilapäisiltä” kuljettajilta. (Ajopiirturi 2020.)

Ajopiirturia tulee käyttää ajoneuvoissa ja ajoneuvoyhdistelmissä, joiden suurin sallittu massa ylittää 7,5 tonnia ja ajoneuvon kuljettaminen on kuljettajan päätyö. Ajopiirturikortti on henkilökohtainen ja sen oikeasta käytöstä vastaa kuljettaja itse. Kuljettajan tulee huomioida ajopiirturin käytössä oikeiden valitsimien käyttö työ- ja lepoaikojen merkitsemiseksi. Ajopiirturin käytössä tulee huomioida oikeiden aikaryhmien valitseminen, jotka ovat mainittu liitteessä (Liite 2). (Ajopiirturi 2020.)

4.1.4 Kuormaus

Ajoneuvon kuormaamisessa kuljettajien tulee noudattaa annettuja säädöksiä. Kuorman sijoittamista, varmistamisesta, merkitsemistä ja yleisiä kuormaus-säädöksiä käsitellään tieliikennelaisissa. Kuorma tulee sitoa, tukea, lukita tai peittää ajoneuvossa siten, että kuorma pysyy paikoillaan kiihdytyksissä, jarrutuksissa, sekä kaarteissa. Kuorma ei saa liikkua kuormakorissa siten, että se haittaa ajoneuvon liikenneturvallista käyttöä. Kuljettajan on huolehdittava, että kuorma on säännösten ja määräysten mukainen ennen matkan alkamista. Poikkeuksena vastuu kuorman säännösten ja määräysten mukaisuudesta ei ole kuljettajalla, jos kuormaa ei pystytä tarkistamaan sinetöinnin, kuorman purkamisen tai muun kohtuutonta haittaa tai viivästystä aiheuttavan syyn vuoksi. (Tieliikennelaki 10.8.2018/729.)

Kuljettajan tulee ajaessa huolehtia ajoneuvon nopeus ja etäisyys muihin tienkäyttäjiin liikenneturvallisuuden edellyttämällä tavalla huomioiden sää, tien kunto ja ajoneuvon kuorma, sekä muut vaikuttavat olosuhteet (Tieliikennelaki 10.8.2018/729).

Kuljettajien tulee ennen lastausta varmistaa lastattavien tuotteiden eheys ja kirjata mahdolliset varaumat käytäntöjen mukaisesti. Tilanteissa, joissa kuljettaja hoitaa purkutöitä, tulee olla selvillä vastuu- ja korvauskysymykset. Kuljettaja on velvollinen ilmoittamaan mahdollisista poikkeuksista, jotka liittyvät lastin käsittelyyn. (Turvallinen lastaus- ja purkutyö 2017.)

4.1.5 Ajoneuvojen mitat ja massat

Ajoneuvojen lastaamisessa kuljettajien tulee huomioida ajoneuvon ominaisuudet, sekä lain määrittämät rajat. Kuljettajien tulee kiinnittää erityistä huomiota

oman ajoneuvonsa teknisiin ominaisuuksiin. (Tieliikennelaki 729/2018; Laki tieliikennelain muuttamisesta 360/2020. §150)

Ajoneuvojen rajoituksia on määritelty teknisten ominaisuuksien mukaan alueissa, joissa on katsottu olevan haastavaa kulkea erikokoisilla-ajoneuvolla. Helsingin kantakaupungin alueella ei saa kulkea yli 12,00 metriä pitkällä ajoneuvolla ilman erityislupaa (Raskaan liikenteen erityislupa Helsingin kantakaupunkiin. s.a.).

Ajoneuvon suurin sallittu kokonaismassa määrittää, kuinka paljon ajoneuvolla voidaan enintään kuljettaa tavaraa. Kun ajoneuvon suurimmasta sallitusta kokonaismassasta vähennetään omamassa, niin tulokseksi saadaan kuormattavien tavaroiden suurin sallittu massa. (Miten lasketaan ajoneuvon kokonaismassa? s.a.)

4.1.6 Vaarallisten aineiden kuljetus

Laissa vaarallisella aineella tarkoitetaan ainetta, joka räjähdys-, palo-, tartunta- tai säteilyvaarallisuuden, myrkyllisyyden, syövyttävyyden tai muun ominaisuuden vuoksi voi aiheuttaa vahinkoa ihmisille, ympäristölle tai omaisuudelle (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719).

Vaarallisten aineiden ohjaavana viranomaisena Suomessa toimii Liikenne- ja viestintäministeriö. Vaarallisten aineiden säännösten ja määräysten noudattamista Suomessa valvovat (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719):

- Liikenne- ja viestintävirasto
- Turvallisuus- ja kemikaalivirasto
- Säteilyturvakeskus
- Työsuojeluviranomaiset (toimialakohtaiset)
- Tulli
- Poliisi
- Rajavartiolaitos

Vapaarajan ylittävissä kuljetuksissa kuljettajalla tulee olla ADR-ajolupa. ADR-ajoluvan myöntämiseksi kuljettajan on osallistuttava Liikenne ja viestintäviraston hyväksymän yhteisön koulutukseen ja suoritettava ajoluvan saamiseksi edellytettävä koe (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719).

Vapaarajan määrittää kuljetettavan vaarallisen aineen ominaisuudet, jotka kuljettajan tulee tarvittaessa selvittää UN-numeron (YK-numeron) perusteella. Vapaaraja määritellään taulukon (Liite 3) mukaan, jossa aineet ovat jaoteltu kuljetuskategorioiden mukaan. Vaarallisten aineiden enimmäismäärä ilmoitetaan taulukon (Liite 3) oikeassa laidassa kilogrammoina kuljetusyksikköä kohti, jonka ylittyessä kuljettajan tulee kuljetuksessa huomioida vaarallisten aineiden määräykset.

Kuljetettaessa vaarallisia aineita kuljettajan tulee tietää kuljetettavan aineen UN-numero ja määrä, joiden mukaan kuljetuksessa huomioidaan mahdollinen vapaarajan ylittyminen. Vapaarajan ylittyessä kuljettajan tulee huomioida vaadittavat asiakirjat, varusteet, ajoneuvon merkitseminen ja turvallisuusohjeet. Kuljettajan tulee tehdä kaikki tarvittavat toimenpiteet, joilla ehkäistään onnettomuudet ja vähennetään vahingolliset seuraukset. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719.)

Lain mukaan vaarallisten aineiden kuljetuksia voidaan suorittaa ajoneuvoilla, jotka ovat rakenteeltaan, teknisiltä ominaisuuksiltaan ja varusteiltaan soveltuvia vaarallisten aineiden kuljetuksiin. Käytännössä vähäisiä määriä vaarallisia aineita voidaan kuljettaa ilman erillistä VAK-hyväksyntää katsastetulla ajoneuvoilla, joka soveltuu vaarallisten aineiden kuljetuksiin. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719.)

Ajoneuvokohtaiset ominaisuudet ovat vaativampia säiliö- ja räjähdeajoneuvoissa, joissa kuljetetaan vähäistä suurempia määriä vaarallisia aineita. Nämä ajoneuvot ovat hyväksyttävä erikseen vaarallisten aineiden kuljetuksiin, sekä ajoneuvoille on suoritettava vuosittain "VAK-katsastus". (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719.)

Kaikilla henkilöillä, jotka vaarallisia aineita kuormaavat tai purkaavat tulee olla turvallisuuden varmistamiseksi tarvittava koulutus tai muu pätevyys tehtävään. Vaarallisten aineiden kuljetusta koskevasta onnettomuudesta ja uhkaavasta vaarasta on tehtävä ilmoitus viranomaiselle tai vaarallisten aineiden määräyksiä valvovalle taholle. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719)

Vaarallisten aineiden kuljetuksissa tulee kuljettajalla olla aina rahtikirja mukana (myös alle vapaarajan kuljetuksissa), jotta kuljetuksessa voidaan varmistua kuljetettavan aineen määrästä ja ominaisuudesta. Lähettäjä on velvollinen antamaan kuljetuksen suorittajalle rahtikirjat tai vastaavat lähetyskirjat, josta ilmenee kuljetukselle oleelliset vaarallisten aineiden tiedot. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719.)

4.2 Ohjeistukset

Yleisiä ohjeistuksia tehdään, jotta yrityksissä toiminta olisi selkeää ja pelisäännöt olisivat kaikille samat. Ohjeistuksien avulla voidaan esittää työntekijöille ja yhteistyökumppaneille yrityksen sisäiset työ- ja toimintatavat. Ohjeilla pyritään edistämään työturvallisuutta, sekä tarjoamaan vastauksia yrityksen sisäisiin käytäntöihin. (Onnettomuuksien ehkäisy 2018.)

4.2.1 Työhönperehdytys

Työhön perehdyttämisen toteutus antaa uudelle työntekijälle kuvan yrityksestä ja käsityksen kuinka uudessa ympäristössä toimitaan. Työhön perehdyttäminen on oleellista suunnitella ja toteuttaa hyvin, koska huonon perehdytyksen ja negatiivisen vaikutelman korjaaminen on haastavaa. Työhön perehdyttämisen tarpeet vaihtelevat suuresti henkilöiden taitojen, työhistorian ja iän mukaan. Perehdyttämisen laajuuteen vaikuttaa oleellisesti työntekijän tuleva rooli. Kuljettajien perehdyttämisessä nuori ja kokematon työntekijä tarvitsee osan perehdytykseen käytettävästä ajasta perusasioiden käsittelyyn, kun alan kokeneempi työntekijä tuntee osan asiakaspaikoista ja parhaillaan pystyy näkemään yrityksessä kehityskohteita. (Joki 2018, 112–116.)

”Perehdyttämisellä tarkoitetaan kaikkia niitä toimenpiteitä, joiden avulla uusi työntekijä oppii tuntemaan työpaikkansa, sen tavat ja ihmiset sekä työnsä ja siihen liittyvät odotukset.” (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a. 9.)

Perehdytyksen mallin suunnittelu auttaa käytännön toteutusta. Kun perehdyttämisen malli on suunniteltu huolella, siitä muodostuu yleinen toimintatapa yrityksen sisällä. Yrityksen perehdyttämismalli voi toimia pohjana kaikille perehdytykseen osallistuville henkilöille. Kerran suunniteltu perehdyttämisen malli ei välttämättä toimi yrityksen jokaisessa työtehtävässä, mutta malli antaa hyvän

pohjan, jota yrityksessä voidaan muokata tarpeiden mukaan. (Joki 2018, 112–116.)

Perehdytyksen suunnittelussa tulee miettiä henkilöt, joilla on tiedot, taidot, asenteet ja valmiudet tehtävän toteuttamista varten. Perehdyttäjän asenteella ja mielenkiinnolla on suuri merkitys sille, kuinka perehdytys onnistuu ja tulokas kokee itsensä tervetulleeksi yritykseen. Hyvä perehdyttäjä on ammattitaitoinen ja itse halukas tehtävään. Myös vähemmän aikaa yrityksessä ollut henkilö voi olla hyvä perehdyttäjä, koska henkilön oma perehtyminen on tuoreessa muistissa. (Joki 2018, 112–116.)

4.2.2 Ennakoiva ajo

Kuljettajilta odotetaan ammattimaista otetta ja asianmukaisia tapoja, joilla edustetaan yritystä päivittäin asiakkaiden luona. Jokainen kuljettaja voi kehittää ammattimaista otettaan työhön hyvillä tavoilla sekä pienillä positiivisilla huomaavaisuuksilla liikenteessä ja asiakkaiden luona. (Kuljettajan käsikirja 2011.)

Kuljettajien ennakoivalla ajotavalla yritykset saavat taloudellisia säästöjä polttoaineen kulutuksen kautta ja vaikuttavat omalta osaltaan ympäristöpäästöjen hillitsemiseen. Taloudellisuus ja ympäristöasiat ovat logistiikka-alaa koskevia trendejä, joilla on merkitystä yrityksen taloudellisiin säästöihin sekä ympäristöystävällisten toimintatapojen edistämiseen. Näillä toimilla saavutetaan hyvä vaikutus yrityksestä asiakkaille. Logistiikka-alalla toimivat asiakkaat tulevat enenevässä määrin panostamaan kiertotalouteen, joiden kantava ajatus on kustannustehokkuus ja ympäristöystävällisyys. (Antikainen 2018.)

Tapaturmien ehkäisy ja huolellinen työskentely ovat turvallisen työympäristön edellytys ja kuuluvat osana kuljettajien ennakoivaa ajoa. Onnettomuuksien välttämiseksi työtä suoritettaessa tulisi noudattaa ohjeita ja työturvallisuutta sekä käyttää annettuja suojaimia ja ilmoittaa mahdollisista puutteista. (Onnettomuuksien ehkäisy 2018.)

4.2.3 Ajoneuvon kunnossapito

”Ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan rekisteriin ilmoitettu haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä ajoneuvo on liikennekelpoinen ja, jos sitä edellytetään, rekisteröity ja asianmukaisesti katsastettu” (Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090).

Ajoneuvon kunnossapitoon liittyvät tarkastukset vaihtelevat ajoneuvo kohtaisesti ja ajoonlähtötarkastus olisi suositeltavaa tehdä aina ennen ajoa. Alla on listattuna tarkastamisen kohteita, joita kuorma-autosta olisi hyvä noudattaa ajoonlähtötarkastuksena. (Ajokoeohje 2019.)

- ajovalot
- renkaat
- ajoneuvosta ei roiku osia, niille kuulumattomalla tavalla
- ajoneuvossa osia tai kappaleita ei ole löysällä tai irrallaan
- ajoneuvosta osia tai kappaleita ei laahaa maata
- mitään ei pääse ajoneuvosta putoamaan tielle
- ajoneuvossa on riittävästi öljyä
- ajoneuvossa on riittävästi jäähdytinnestettä
- ajoneuvossa on riittävästi polttoainetta

Ajoneuvolaissa mainitaan kuljettajan velvollisuuksista havaita puutteellisuuksia, joten jokaisen kuljettajan tulisi kiinnittää huomiota oman ajoneuvonsa kuntoon ennen liikenteeseen lähtöä (Ajoneuvolaki 11.12.2002/1090).

Ajoneuvokohtaisten tarkastuksien lisäksi useissa ajoneuvoissa on lisävarusteita ja -laitteita, joiden kuntoon kuljettajien tulee kiinnittää huomiota. Lisälaitteiden säännöllinen tarkastaminen ja huoltaminen on ehdottoman tärkeää, jotta lisävarusteet ja -laitteet toimivat niin kuin ne ovat suunniteltu toimivan (Koneet ja työvälineet 2020.)

Kuljettajat tulee perehdyttää koneiden ja laitteiden turvalliseen käyttöön. Perehdytyksessä voidaan antaa tietoa mahdollisista vioista ja niiden selvittämisestä. Hyvällä perehdyttämällä voidaan mahdollisesti välttää ylimääräiset korjaus toimenpiteet, jotka aiheutuvat tiedon puutteesta (Koneet ja työvälineet 2020.) Lisälaitteisiin liittyvät tekniset viat voivat johtua virran tai polttoaine-

saannin häiriöstä. Virransaanti ongelmat usein aiheutuvat, kun akun varaus-taso on laskenut ja akku tyhjentynyt. Poikkeuksiakin on, jolloin vaaditaan huolto tai korjaus toimenpiteitä. (Petrell 2014.)

Yksi polttoaineen saantiin liittyvät ongelma on ollut polttoaineen loppuminen, joka tapahtuessaan yleisesti vaatii dieselmootoreissa järjestelmän ilmaa-mista. Järjestelmän ilmaaminen tarkoittaa monessa tapauksessa huoltotoi-menpidettä. (Lämmönsäätölaitteiden käyttö- ja kunnossapito-opas 2017, 16.) Toinen haaste, joka liittyy dieselin käyttöön, on polttoaineen jäätyminen. Polttoaine saattaa jäätyä polttoainesuodattimiin tai polttoaineletkuihin, kun talvella pakkasen ylittää dieselin suodatettavuudelle asetetun alimman käyttölämpöti-lan (Neste Futura Diesel s.a.).

4.2.4 Työterveydenhuolto

Työterveydenhuolto suunnitellaan yrityskohtaisten tarpeiden mukaan. Yrityk-sillä tulee olla työterveyshuollosta kirjallinen toimintasuunnitelma. Työterveys-huollon toimintaa yrityksissä toteutetaan seurannalla ja arvioinneilla. Yhteis-työllä yrityksen ja työterveyshuollon kanssa voidaan asettaa yhteisiä tavoitteita työturvallisuuden ja työterveyden parantamiseksi työympäristöissä. Toiminta-suunnitelmaa päivitetään vähintään vuosittain sekä muulloin tarvittaessa. (Pal-velujen järjestäminen s.a.)

Työterveydenhuollon järjestäminen työntekijöilleen kuuluu jokaisen työnanta-jan velvollisuuteen Suomessa. Työterveyshuollolla lähtökohtaisesti pyritään ehkäisemään työhön liittyviä sairauksia ja tapaturmia, sekä ylläpitämään työn-tekijän työkykyä ja terveyttä. Työterveydenhuoltoon kuuluu työterveyteen liit-tyvä neuvonta, ohjaus ja kehittäminen sekä työterveyspalvelu. Neuvonnalla ja ohjeuksella annetaan tietoa, jolla edistetään työpaikkojen turvallisuutta ja työn-tekijöiden työterveyttä. Työterveyden kehittämiseen liittyvät työterveystarkas-tukset, joilla arvioidaan ja seurataan työperäisiä terveysvaaroja ja -haittoja, työntekijöiden terveydentilaa, sekä toimintakykyä. (Palvelujen järjestäminen s.a.)

Työntekijät eivät saa ilman perusteltua syytä kieltäytyä osallistumasta terveys-tarkastuksiin, jotka työtehtävän luonteen tai kestoisuuden mukaan on välttämätöntä selvittää. Työterveystarkastuksessa annetaan arvio työntekijän terveydellisistä edellytyksistä hoitaa osoitettuja työtehtäviä. Työterveyshuollosta työntekijällä on oikeus saada häntä koskevia tietoja, jotka koskevat työterveystarkastusten tuloksia, tarkoitusta ja tulkintoja. (Työterveyshuoltolaki. 21.12.2001/1383.)

4.2.5 Tiedonkulku

Työyhteisöjen perinteisiä viestintämenetelmiä ovat olleet puhelinsoitot, sähköpostit ja intranet, joiden rinnalle on tullut uudet sosiaalisen median ja mobiilisovellusten mahdollisuudet. (Työyhteisöviestinnällä hyvinvointia s.a. 13.)

”Sosiaalista mediaa kannattaa hyödyntää jalat maassa -asenteella, yhdessä oppimalla ja yhteisesti sopien.” (Työyhteisöviestinnällä hyvinvointia. s.a. 3.)

Työyhteisöissä viestittäminen on muuttunut, kun työn tekemiseltä odotetaan entistä enemmän vuorovaikutusta ja tehokkuutta. Nykypäivänä työntekijät voivat olla toiminnanohjausjärjestelmien kautta tiedon tuottajia sekä tiedon vastaanottajia. Uudet mobiilisovellukset voivat olla suuri mahdollisuus yrityksille, mutta samalla niiden käyttöön liittyy riskejä. (Työyhteisöviestinnällä hyvinvointia. s.a. 3.)

Työyhteisöviestinnän vuorovaikutusta edistää tiedon ajantasainen jakaminen, jotta tietoa tarvitsevat voivat hyödyntää sitä. Yrityksissä työn suunnittelua ja muutoksia koskevaa tietoa halutaan kuulla ylimmältä johdolta. Tavoitteiden ja strategioiden ymmärtäminen tuo työntekijöille ymmärrystä, sekä lisää työn mielekkyyttä. Vuorovaikutteisella viestinnällä parannetaan hyvinvointia ja tehostetaan kilpailukykyä. (Työyhteisöviestinnällä hyvinvointia s.a. 4–8.)

4.3 Riskienhallinta

Työturvallisuusriskien arviointi on vaarojen tunnistamista ja riskien määrittämistä. Riskien arvioinnissa tulisi ottaa huomioon kaikki mahdollisille vaaroille altistuvat henkilöt ja omaisuudet, sekä vaaraa aiheuttavat tekijät. Perehdyttä-

misellä on oleellinen merkitys työturvallisuuden edistämisessä. Uuden työntekijän tulee tietää yrityksen sisäiset käytännöt, sekä saada työtehtäväkohtaista opastusta. (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon. s.a.). Riskienhallintaa ovat sovitut menettely- ja toimintatavat, joissa toimintaa toteutetaan riskien näkökulmasta (Mannermaa 2018, 115–116.).

”Riski on ei-toivotun tapahtuman todennäköisyyden sekä seurauksien yhdistelmä. Riski muodostuu siis kahdesta tekijästä ja kuvaa vaaran suuruutta. Vaara puolestaan on yksittäinen tekijä tai olosuhde työpaikalla, joka voi aiheuttaa ei-toivotun tapahtuman. Turvallisuus on siis tiedostettua toimintaa niin, ettei mahdollisia vaaroja edes synny, ja jos riski on olemassa, toimitaan siten, etteivät riskit toteudu.” (Mannermaa 2018, 115.)

Yrityksissä tulisi pyrkiä edistämään työturvallisuutta siten, että koko henkilöstö on aidosti kiinnostunut turvallisista työ- ja toimintatavoista. Uusille työntekijöille tulisi perehdyttämisessä korostaa yrityksen työturvallisuus käytäntöjä. Yrityksissä työturvallisuus on otettava huomioon kaikessa toiminnassa ja pyrkiä edistämään palautteiden antamista ja saamista, niin myönteisten kuin kielteisten. Vaaratilanteista ilmoittaminen tulisi tehdä helpoksi, jotta niitä voitaisiin käsitellä ja ottaa opiksi. Turvallisuuskulttuuriin vaikuttaa merkittävästi se, kuinka yrityksessä suhtaudutaan turvallisuusasioihin. (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a.)

Työpaikoilla tulisi olla selkeät tavoitteet työturvallisuuden parantamiseksi, jotta nämä tavoitteet ovat kaikkien ymmärrettävissä. Työpaikoilla, joissa työskentelee säännöllisesti yli kymmenen (10) henkilöä, on oltava työsuojeluyhteistoimintaa. Työsuojeluyhteistoiminta on ennakoivaa työturvallisuuden ja hyvinvoinnin kehittämistä, jonka tarkoituksena on edistää työntekijöiden ja työnjohdon kommunikointia. (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a.)

Vaarojen tunnistuksen ja riskien arvioinnin kohteita

<p>Fyysinen työympäristö:</p> <ul style="list-style-type: none"> • työtilat, rakenteet ja kalusteet • järjestys ja siisteys • koneet ja laitteet • korkealla työskentely, henkilönostot • kulkutiet, uloskäynnit, pelastustiet • liikenne ja liikkuminen. <p>Fysikaaliset, kemialliset ja biologiset vaaratekijät:</p> <ul style="list-style-type: none"> • melu • värinä • lämpöolot (kuuma, kylmä, veto) • valaistus • säteilyt • vaarallisten kemikaalien käsittely • ilman epäpuhtaudet • tartuntavaara. 	<p>Fyysinen kuormittuminen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hankalat työasennot • yksipuoliset työliikkeet • työn tauotus ja työtahti • käsin tehtävät nostot ja siirrot • työvälineet. <p>Psykososiaalinen kuormittuminen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • epätyyppilliset työajat • yksintyöskentely • väkivallan uhka • ihmissuhdekuormitus • epäsiällinen kohtelu • työsuhteen epävarmuus • vaikutusmahdollisuudet työhön.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kuva 5. Vaarojen tunnistuksen ja riskien arvioinnin kohteita (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a.)

Kuvassa (kuva 5) kerrotaan riskien arvioinnin kohteita, joita yrityksissä tulisi tarkastella vaarojen tunnistamiseksi. Kuvassa mainitut vaarojen tunnistuksen ja riskien arvioinnin kohteet ovat työpaikkojen yleiset riskien kohteet, joita voidaan tarkastella soveltuvin osin omassa työympäristössä. (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a.)

”Riskien suuruuden arvioinnissa on tärkeää saada riskeille vertailukelpoiset arvot. Näin voidaan vertailla keskenään erityyppisiä riskejä ja niiden vaatimien korjaustoimenpiteiden kiireellisyyttä ja kustannuksia päätettäessä jatkotoimenpiteistä.” (Työturvallisuuden perusasiat kuntoon s.a. 8.)

Työtä koskevien vaarojen selvittäminen kuuluu kaikkien työnantajien velvollisuuksiin toimialasta riippumatta. Työympäristössä ja olosuhteissa havaitut vaaratekijät tulee poistaa. Mikäli vaaroja ei pystytä kokonaan poistamaan, niiden riskit tulee arvioida ja pienentää hallittavalle tasolle. (Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi s.a.)



Kuva 6. Riskien arvioinnin toteutus työpaikalla (Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi s.a.)

Kuva (kuva 6) esittää riskienhallinnan työkalun, jolla yrityksissä voidaan toteuttaa työturvallisuus- ja työterveysriskien arviointia järjestelmällisesti. Arvioinnin suunnittelu on lähtökohtana tietyn työtehtävän tai prosessin työturvallisuuden arvioinnissa. Kun mahdollinen vaara on tunnistettu, tulisi sitä tarkastella havainnoimalla ja haastattelemalla henkilöitä mahdollisuuksien mukaan. Riskin suuruudella kuvataan mahdollisen ei-toivotun tapahtuman todennäköisyys ja vaaran vakavuus terveydelle tai omaisuudelle. Riskin merkittävyyttä arvioitaessa yrityksissä voidaan tarkastella mahdollisuutta riskien poistamiseen kokonaan tai pienentää riski hallittavalle tasolle. (Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi s.a.)

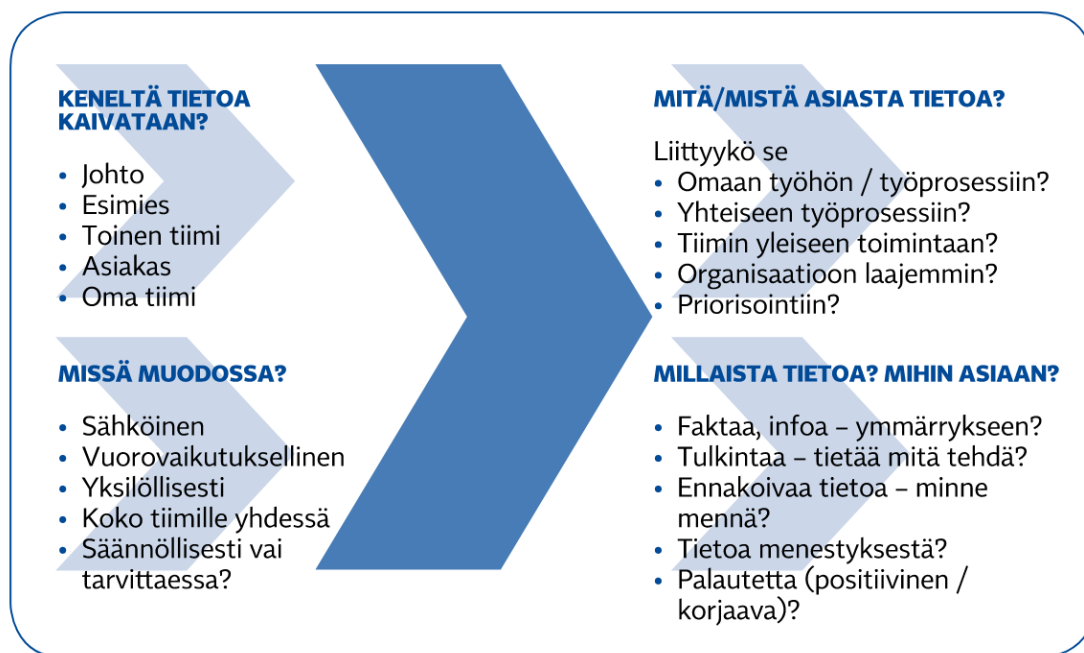
- Toimenpiteitä riskien pienentämiseksi arvioidaan seuraavien kriteerien mukaan:
- Vaatimusten täyttyminen, mikäli toimenpiteen avulla voidaan korjata lainsäädännön, sidosryhmien tai itse asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa esiintyneet puutteet, se toteutetaan.
 - Turvallisuustason kasvu, mitä tehokkaammin toimenpiteellä saadaan pienennettyä suurimpia riskejä, sitä parempi se on.
 - Vaikutusten laajuus, mitä useampaan riskiin tai useamman henkilön turvallisuuteen toimenpide vaikuttaa, sitä parempi se on.
 - Toiminnan sujuvuuden lisääntyminen, mikäli toimenpiteen ansiosta työn sujuvuus lisääntyy, se kannattaa toteuttaa.

Kuva 7. Riskien hallinnan toimenpiteet (Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi s.a.)

Jos riskien poistaminen ei ole mahdollista, niiden pienentämiseksi on tehtävä mahdolliset toimenpiteet. Kuva (kuva 7) esittää kriteereitä, joiden perusteella riskien pienentäminen hallittavalle tasolle tulisi arvioida. (Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi s.a.)

4.4 Tiedonkulun parantaminen

Tiedonkulkua tarvitaan yrityksen sisäisessä toiminnassa, jotta toimintaa voidaan kehittää yhdessä työnjohton ja työntekijöiden kanssa. Oleellista tiedonkulun kehittämisen kannalta on pohtia yrityskohtaisesti tiedonkulun ydinkysymyksiä (kuva 8). Tärkeää tiedonkulun parantamisessa on rehellisyys, joka synnyttää luottamusta. (Huttunen 2018.) Tiedonkulku on myös oleellinen osa riskienhallintaa, kun koko henkilöstöllä on mahdollisuus osallistua työturvallisuuden kehittämiseen (Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi s.a.).



Kuva 8. Tiedonkulun ydinkysymykset (Huttunen 2018)

Lähtökohtaisesti tiedonkulun kehittämiseksi yrityksessä tulisi kaikkien työntekijöiden olla tietoisia, keneltä oikeaa tietoa saa tapauskohtaisesti. Oikean tiedonlähteen selvittäminen on oleellinen osa tiedonkulkua. Yritysten tiedonkulkua voidaan tarkastella ydinkysymysten (kuva 8) avulla. (Huttunen 2018, 122.)

Työntekijät kokevat, että esimiehillä on heitä enemmän tietoa, jolloin kaivattavaa tietoa haetaan usein esimiehiltä. Työntekijöiden tuleekin kysyä tietoa esimiehiltään, jotta yrityksessä voitaisiin kehittää tiedonkulkua ja laajentaa esimiesten käsitystä siitä, mitä heidän mahdollisesti tulisi tietää. Jos varmaa tietoa kysyttävästä asiasta ei ole, niin tämä tulisi rohkeasti kertoa, jonka jälkeen tiedonsaantia voidaan selvittää. (Huttunen 2018, 122.)

”Usein työntekijät kokevat, että esimiehillä on heitä enemmän tietoa. Näinhän ei aina suinkaan ole. Jos koette, että esimiehellä on jotakin kaipaamaanne tietoa, kertokaa se hänelle. Kysykää häneltä.” (Huttunen 2018, 123.)

Yrityksissä tulisi edistää esimiehien ja työntekijöiden olemaan tiedonkulun suhteen aktiivisia ja selvittämään tietoa. Oma-aloitteisuus on monessa asiassa nopeampi tapa, kuin odottaa tietoa tarjoiltavan. Kun työntekijä kysyy työtehtävään liittyvää tietoa, niin voidaan olettaa työntekijän olevan kiinnostunut työtehtävästään. Tällöin tulisi tarjota tukea sekä edistää keskustelua. Tietoa ei yleisesti tarkoituksella jätetä kertomatta, vaan syy voi johtua virheestä, kun työntekijä ei muista tai ehdi kertoa tietoa. On myös mahdollista, että yrityksen sisällä tietoa ei kerrota, koska oletetaan että toinen henkilö ei ole kiinnostunut tiedettävästä tiedosta. (Huttunen 2018, 122.)

Tiedonkulun kehittämisen kannalta tulisi pohtia tapauskohtaisesti, kuinka usein tietoa tulisi välittää. Mitkä tiedot olisivat oleellisia? On todettu, että tietoa on parempi jakaa liian usein, kuin liian harvoin. Tietyissä tapauksissa säännöllinen tiedonkulku voisi olla hyväksi yrityksen tiedonkulun kannalta. Sähköpostit koetaan työntekijöiden kesken hyvin eri tavalla. Yrityksen sisällä voitaisiin pohtia millainen viestintä soveltuisi sähköposti maailmaan ja mitä muita sähköisiä tiedonkulun työkaluja olisi tarjolla. On myös pohdittu joissain tapauksissa, että miksi esimies laittaa vain sähköpostia, eikä itse tule käymään. Työpaikoilla tulisi pohtia millaista tietoa työntekijä tarvitsevat ja millaista tietoa vastualueilla tarvitaan, jotta pärjätään. (Huttunen 2018, 124–125.)

5 TYÖTURVALLISUUS

Turvallinen työskentely on lähtökohtana viihtyisälle työympäristölle, jota jokaisen työntekijän tulisi edistää omassa työympäristössä. Työntekijöiden tulisi

omalta osaltaan vaikuttaa työtaturmien ehkäisemiseen siten, että vaaraa aiheuttavat tekijät pyrittäisiin poistamaan työympäristöstä ja puutteista ilmoitettiin asianmukaisella tavalla. Työturvallisuuteen liittyvät puutteet, jotka ovat asiakkaiden tiloissa, tulisi ilmoittaa asiakkaalle sekä työn suorittamista haittaavasta tilanteesta omalle esimiehelle. Työkoneiden ja välineiden kanssa työskennellessä tulisi huomioida määräaikaikaiset huoltotoimenpiteet ja työvälineiden eheys, jotta välttyttäisiin mahdollisilta vahingoilta ennakoimalla. Vastuu tapaturmien ehkäisemisestä on työnantajalla, jonka vuoksi työntekijöiden tulisi ilmoittaa mahdollisista työturvallisuuteen liittyvistä puutteista työnantajalle. Työpaikoilla tulisi pyrkiä työtaturmien ennaltaehkäisyyn ja välttää työtaturmien selvittelyä. (Onnettomuuksien ehkäisy 2018.)

Työvaatteet työnantaja hankkii työntekijälle ja niitä tulisi käyttää töissä.

Kuorma-auton kuljettajana logistiikka-alalla työtä tehdään hyvin vaihtelevissa olosuhteissa ja usein tienpäällä, joten työvaatteiden tärkein ominaisuus on näkyvyys. Työvaatteiden tulee olla oikean kokoiset, sekä työtehtävään soveltuvat. Rakennustyömaalle tavaraa kuljettaessa kuljettajiltakin vaaditaan kypärää, jotta työmaalle asetettuja sääntöjä noudattaisivat kaikki työmaalla olevat henkilöt (Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta.

26.3.2009/205). Työvaatteiden tulisi olla tyyppihyväksytyjä, jotta työvaatteissa käytetyt materiaalit olisivat asianmukaiset työvaatteille kohdistetut standardit täyttävät. (Suojavaatetus: erittäin näkyvä vaatetus s.a.)

Työntekijöitä koskevat vaitiolovelvollisuudet perustuvat lakiin ”Laki yhteistoiminnasta yrityksissä”. Laissa käsitellään yrityksen ja henkilöstön välistä yhteistoiminta menettelyitä. Laki käsittää työntekijän salassapitovelvollisuudet, jotka koskevat työnantajan antamien tietojen käsittelyä. Salassapitovelvollisuuden edellytykset ovat, että työnantaja on osoittanut työntekijälle mitkä tiedot kuuluvat salassapitovelvollisuuteen. Laissa käsitellään työntekijöiden salassapitovelvollisuutta, joka koskee yrityksen taloudellista tilaa ja yritysturvallisuutta, jotka mahdollisesti vahingoittaisivat liiketoimintaa. Työntekijöiden tulee huomioida salassapitovelvollisuuden rajoissa muut työntekijät ja yksityisten henkilöiden henkilökohtaisten tietojen käsittely, joita salassapitovelvollisuus käsittelee. Salassapitovelvollisuus jatkuu työsuhteen loppumiseen asti. (Laki yhteistoiminnasta yrityksissä. 30.3.2007/334; Laki yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain 57 §:n muuttamisesta 611/2018). Erityistä huomiota ja varovaisuutta

työntekijöiden tulee noudattaa sosiaalisen median käytöstä. Sosiaalisen median käytössä madaltuu riski rikkoa salassapitovelvollisuuteen kohdistuvaa lakia. (Työyhteisöviestinnällä hyvinvointia s.a.)

Ajoneuvon kuljettaja on vastuussa kuormasta sen luovutushetkeen asti. Kuljettajan tulee olla tietoinen kuljetettavaan tavarahan liittyvistä erityisohjeista, koska kuorman kuljettamisessa tulee varmistua annettujen ohjeiden noudattamisesta ja oikeiden lämpötilojen säätämisestä. (Turvallinen lastaus- ja purkutyö 2017.)

Trukikuljettaja

- Ajoonlähtötarkastus
- Ole erityisen tarkkaavainen kun muita henkilöitä, liikkuvia tai kiinteitä esineitä on työalueella. Muista autonkuljettajien oma-aloitteellisuus.
- Älä aja jos et näe!
- Ennen kuorman ottamista haarukoille, tiedä tai arvioi kuorman paino, kuorman painopiste sekä tunne trukin nostokyky ja painopiste-etäisyys
- Älä ota kuormaa joka on huono tai ei pysy yhdessä kasassa tai saattaa rikkoutua kuljetuksen aikana
- Mikään kehonosa ei saa missään tapauksessa olla trukin ääriviivojen ulkopuolella
- Ajon aikana kuorma aina alhaalla, jos mahdollista kallistettuna taaksepäin!
- Säilyttäkää näköyhteys toisiinne (trukin- ja autonkuljettaja) työn aikana tai kun tavaraa liikutellaan.

Yhteistyöllä onnistuu!

Autonkuljettaja

- Varmista auton paikallaan pysymisen lastauksen/purkamisen aikana (kiilat, kiinnitys laiturin jne.)
- Arvioi onko riskiä esim.
 - liukastumiseen, kompastumiseen, kaatumiseen
 - puristumiseen, takertumiseen
 - putoamiseen
 - vaaralliset osat (esim. terävät esineet, kulmat) jne.
- Älä ole/mene vaara-alueelle ennen kuin saat luvan trukikuljettajalta
- Tee tarvittava turvallisuusilmoitus kehitettävästä asiasta, joka hankaloittaa työn sujuvuutta tai vaarantaa turvallisuutta ja terveyttä
- Käytä tavaroiden siirtämiseen tarkoituksenmukaisia siirron apuvälineitä
- Jos käytetään kuormausnosturia → nostosuunnitelma
- Huomioi taakkojen käsittelyn ergonomia
- Varmista, että kuorman sidontaan ja peittämiseen on käytössä turvallinen työskentelyalusta esim. sidontalava tai lastausportaati
- Ajoonlähtötarkastus
- Säilyttäkää näköyhteys toisiinne (trukin- ja autonkuljettaja) työn aikana tai kun tavaraa liikutellaan.

Kuva 4. Turvallinen lastaus- ja purkutyö (Turvallinen lastaus- ja purkutyö. 2017)

Kuvakaappaus (Kuva 4) kertoo yleiset ohjeet, joita lastaus- ja purkutöitä suorittavien henkilöiden tulisi noudattaa. (Turvallinen lastaus- ja purkutyö 2017.)

5.1 Turvallisuusohjeet

Kuljettajien tulee omassa toiminnassaan huomioida yleinen turvallisuus ja ilmoittaa havaitsemistaan epäkohdista. Ennaltaehkäisevä toiminta on työturvall-

lisuuden kannalta oleellista. Annettuja ohjeistuksia tulisi noudattaa, jotta työpaikoilla varmistetaan työturvallisuuden edistäminen. (Kuljettajan käsikirja 2011.)

Tapaturman sattuessa on helpompi toimia oikein, jos kuljettaja on jollain tasolla varautunut onnettomuuden mahdollisuuteen. Kun kuljettajat tiedostavat mahdolliset riskit omassa työympäristössään, on helpompi pyrkiä toimia rauhallisesti ja säilyttää oma toimintakyky. Tärkeintä onnettomuustilanteessa on ihmishenkien pelastaminen, avun hälyttäminen sekä lisäonnettomuuksien välttäminen. (Toiminta liikenneonnettomuudessa 2020.)

”Jokaisen liikenneonnettomuuteen osallisen tai onnettomuuspaikalle saapuvan velvollisuus on antaa loukkaantuneille ensiapua, varoittaa muuta liikennettä ja tarvittaessa hälyttää apua.” (Onnettomuustilanne 2020)

Vaarallisten aineiden kuljettamisessa on noudatettava kirjallisia ADR-turvallisuusohjeita, jotka ovat liitteessä (Liite 4). Turvallisuusohjeet sisältävät onnettomuuden sattuessa tehtävät toimenpiteet, joihin on ryhdyttävä turvallisuus huomioon ottaen. (Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719.)

6 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

Tutkimus on toteutettu havainnoimalla kuljetusyrityksen toimintaa eri asiakaspaikoissa ja ajotehtävissä, sekä haastatteleamalla yrityksen X esimiehiä. Havainnointia on tehty suorittamalla yrityksessä X osallistuvaa työtä ajotehtävissä ja toimistotöissä, sekä ajotehtävissä havainnoiden osallistumatta suoritamaan työhön. Tutkimuksen haastattelut toteutettiin teemahaastatteluin sopimalla haastattelut haastateltavien kanssa.

Valmistauduttaessa tutkimuksen aloittamiseen on perehdytty tutkimusaiheen teoriaan, jossa käsiteltiin yritysten tiedonkulun menetelmiä, riskinhallintaa, työturvallisuutta, sekä logistiikka-alaa koskevia käytäntöjä, säädöksiä ja määräyksiä. Tutkijalla on yli 16 vuoden kokemus logistiikka-alalta sekä ammattiliikenteessä tarvittavat ajoluvat. Työkokemus on edesauttanut tutkijaa keskittymään

oleellisiin tietoihin, joita kuljettajien tulee huomioida työssään ja havainnoimaan, mitkä asiat työssä ja työympäristössä poikkeavat tavanomaisesta käytännöstä.

Havainnointia suoritettiin pääkaupunkiseudulla ajotehtävissä sekä tapaamalla yrityksen X työntekijöitä eri asiakaspaikoissa. Tapaamisten yhteydessä on tehty asiakaspaikkakohtaisia ohjeita toimintakäsikirjaa varten. Asiakaspaikkakohtaisia ohjeita on toteutettu keräten kuljetusyrityksen X sisäistä tietoa, joita kuljettajat tarvitsevat asiakaspaikkakohtaisesti. Osalla asiakaspaikkakohtaisista tapaamisista suoritettiin tutkimushaastattelu.

Haastattelut on toteutettu teemahaastatteluina ja haastattelukysymykset on esitetty liitteessä (Liite 5). Teemoihin liittyvillä kysymyksillä on haettu näkemyksiä yrityksen toiminnasta ja kuinka ne vastaavat teoriasta saatuun tietoon. Ennen haastatteluiden toteuttamista kysymykset on suunniteltu teemojen viemisellä kohti viimeistä kysymystä suppilon lailla. Kysymysten asettamista on suunniteltu haastateltavan näkökulmasta helpoimmista haastavimpiin kysymyksiin, joista haastavimmat ovat olleet tämän tutkimuksen tutkimuskysymykset. Käytännössä haastattelukysymykset eivät ole olleet täsmälleen esitetyssä järjestyksessä, koska teemahaastattelun luonteeseen kuuluu olla vapaa ja kysymykset esitettiin keskusteluun sopivin välein.

Haastatteluihin pyydetty henkilöt ovat olleet kuljetusyrityksen X esimiehiä, jotka työskentelevät yrityksen X asiakaspaikoissa. Kuljetusyrityksen esimiehet ovat olleet hyvä kohderyhmä tutkimuksen haastatteluihin, koska tutkimuksen tavoitteena on ollut selvittää, kuinka tiedonkulkua kehitetään ja riskienhallintaa parannetaan. Esimiehet toimivat organisaatiossa kuljetusyrityksen johdon ja työntekijöiden välissä, joten heillä oli riittävästi tietoa haastatteluissa esitettuihin liitteen (Liite 5) kysymyksiin.

Haastattelut on toteutettu haastateltavien kanssa ennalta sovitusti. Osa kutsutuista henkilöistä kieltäytyi osallistumasta haastatteluun. Ennen haastatteluiden toteuttamista on ollut oletuksena, että kaikki esimiehet eivät osallistu, joten haastatteluihin oli varauduttu etukäteen tästä olettamuksesta. Tutkimukseen on haastateltu kolmea yrityksen esimiestä ja haastattelut on toteutettu

esimiesten työpaikoilla. Haastatteluissa on hyödynnetty laadukasta ääninauhuria ja haastattelut ovat tallennettu selkeästi kuunneltaviksi.

Haastattelutulokset litteroitiin, jonka jälkeen tuloksia analysoitiin. Käytännössä haastattelut litteroitiin tekstinkäsittelyohjelmaan kirjoittamalla haastatteluiden ääninauhoitteet sanatarkasti. Tekstin käsittelyssä on käytetty tekstinkäsittelyohjelman ominaisuutta värjätä kirjoitettua tekstiä. Ensimmäisenä työvaiheena haastattelun kysymykset on värjätty eri värein. Tämän jälkeen kysymysten värien mukaisesti haastatteluissa käytyt asiat on luettu ja värjätty vastaamaan haastattelu kysymyksiin. Kun haastattelussa käytyt asiat ovat olleet värjättyinä kysymyksiin vastaaviksi, niin haastattelu aineistosta ovat jääneet pois värjäämättömät asiat. Värjäämättömät asiat eivät ole olleet tutkimukselle merkityksellisiä. Samaa väriä sisältävät asiat on liitetty yhteen, jolloin muodostui kokonaisuus yhdestä kysymyksestä. Kun kysymysten sisältämät asiat oli yhdistetty, niin asiat on käyty uudelleen läpi, jolloin on havaittu yhteneväisyyksiä asioiden kanssa.

7 TUTKIMUSTULOKSET

Tutkimustulokset perustuvat haastatelluilta henkilöiltä kerättyyn aineistoon, joiden perusteella etsittiin yrityksessä olevia kehittämisen ja parantamisen kohteita.

7.1 Tiedonkulku yrityksessä

Kuljetusyrityksessä sisäisiä tiedottamisen sähköisiä muotoja ovat sähköpostit, tekstiviestit, puhelut sekä viestimiseen tarkoitettu mobiilisovellus. Näiden lisäksi yrityksessä käydään kasvokkain keskusteluita ja toimitetaan asiapapereita toimistolle tai asiakaspaikkakohtaiseen laatikkoon. Suurin osa yrityksen esimiesten viestittämisestä muodostuu sähköpostin välityksellä, joka koettiin haastateltavien mukaan hyvänä viestinnän välineenä.

Yrityksen X sisäiseen tietoon liittyvät muun muassa käytännöt, toimintatavat, ohjeistukset, työvuorot sekä tapahtuvat muutokset. Muutoksia tapahtuu vaihtelevasti asiakaspaikkakohtaisesti. Tapahtuvat muutokset koskevat yleisesti ajoneuvoja, työntekijöitä, käytäntöjä sekä asiakaspaikkakohtaisia tehtäviä. Yri-

tyksessä X toimitaan asiakkaiden ohjeistuksien mukaan ja hyödynnetään ole-
massa olevia resursseja, joita koskevista muutoksista esimiesten tulee saada
tietoa. Saatua tietoa voidaan tarvittaessa välittää eteenpäin.

Haastateltavat kertoivat yrityksen sisäisen tiedottamisen parantuneen ja ole-
van toimivampi kuin ennen, mutta haasteita on ollut. Haasteita haastateltavien
mukaan ovat olleet yksittäiset kuljetustilaukset, joiden epäselvät ja puutteelli-
set ohjeet on tehty kiireellä, sekä yleisiä ohjeistuksia on tullut huhupuheina.
Yksi haastateltavista kertoi epäselvien ja puutteellisten ohjeiden korjautuneen,
kun ohjeistuksia aloitettiin toimittamaan sähköpostilla, joista löytyivät kaikki
tarvittavat tiedot. Kerrottiin että tavallaan ymmärretään ajojärjestelyä, kun
siellä soi puhelin koko ajan.

*”Alkuun se oli, mene sinne vaan ja ota tämä ota tämä. Sinä menet sinne ja
asiakas katsoo huulipyöreänä; mitä helvettiä? Ei sinun tuommoista pitänyt ot-
taa...”*

Kuljettajien suhtautumista tiedon saantiin arvioitiin esimiesten kesken hyväksi.
Osassa asiakaspaikkoja hyödynnetään esimiesten ja kuljettajien välillä viestin-
tään tarkoitettua mobiilisovellusta, mutta yhteistä asiakaspaikoille oli, että tar-
vittaessa soitetaan puhelimitse, kun on asiaa.

Haastateltavilta kysyttiin, kuinka tiedon kulkua voitaisiin parantaa? Yksi haas-
tateltava tahtoi tuoda esille, että kuljettajat eivät lue viestejä. Haastateltava
kertoi, että osa kuljettajista kokee yrityksen X sisäisen tiedon puutteelliseksi,
koska he eivät ole lukeneet heille lähetettyjä viestejä. Viestien lukemattomuus
on tullut esille, kun esimiehelle on ensin valitettu, että tietoa ei ole satavilla,
vaikka tietoa on jaettu jokaiselle tasapuolisesti. Seuraavassa on kuvattu haas-
tateltavan antama esimerkki keskustelusta.

A: En minä ole kuullutkaan?

B: Oletko katsonut sähköpostin?

A: No en

B: Niin...

Haastattelussa toivottiin aktiivisempaa tiedottamista yrityksessä. Haastattelussa pohdittiin myös, että kyllä viestit menisivät perille, jos ne kiinnostaisivat viestin saajaa. Kehittämisen kohteena nähtiin myös mobiilisovelluksen viesteihin vastaaminen yrityksessä X. Haastateltavan mukaan puutteellinen viesteihin vastaaminen selkeästi rasittaa ihmisiä.

7.2 Riskienhallinta

Haastateltavat kertoivat työympäristön työturvallisuuteen negatiivisesti vaikuttavan piha-, purku- ja lastausalueiden huonot kunnossapidot sekä varastojen sisäiset toiminnat. Haastateltavien mukaan työturvallisuuteen vaikuttavia puutteita piha-alueilla ja työmailla voivat olla kuoppaiset alueet ja valaistuksen puute, jotka aiheuttavat vaaraa kalustolle, kuljetettavalle tavaralle ja henkilöstölle. Purku- ja lastausalueilla haastateltavat kertoivat puutteita olevan siisteydessä ja talvikunnossapidossa, jotka aiheuttavat kaatumisen vaaran, niin tavaroille kuin kuljettajille. Varaston sisäisessä toiminnassa työturvallisuuteen vaikuttavana riskinä nähtiin loukkaantumisen vaaraa, jonka aiheuttaa trukin mahdollinen törmäminen tavaroihin, toiseen trukkiin tai ihmiseen. Haastateltavan mukaan vaaratilanteita aiheutuu, kun trukit liikkuvat ristikkäin samassa tilassa kuin kävelyliikenne.

Muita työturvallisuusriskejä haastateltavat kertoivat olevan autoon menon ja siitä poistumisen, sekä takalaitanostimen käytön, joihin liittyy kaatumisen ja liukastumisen työturvallisuusriskejä. Lisäksi työturvallisuusriskeiksi mainittiin liikenne, kuorman suunnittelu ja aikataulut. Haastateltavat eivät maininneet liikenteen olevan suuri työturvallisuusriski ja keskusteluissa puhuttiin, että kaikki työturvallisuuteen liittyvät riskit eivät aina ole meistä itsestään kiinni. Yksi haastateltava mainitsi, että harvemmin liikenteessä sattuu mitään, mutta jos sattuu, niin sitten voi sattua pahasti. Kuormien suunnittelu koettiin vaikuttavan työturvallisuuteen, kun haastateltavan mukaan suunnitteluissa ei ole otettu huomioon kuorman käyttäytymistä ja tasapainoisuutta ajossa.

Aikataulut vaikuttavat kuljettajan työssä hyvin paljon työturvallisuuteen. Työturvallisuudesta puhuttaessa haastateltavat mainitsevat useasti, että työntekoon pitäisi keskittyä ja jokaisen tulisi miettiä mitä tekee. Yksi haastateltavista mainitsi, että se kiire on oikeastaan kaikista pahin työturvallisuusriski.

Kysyttäessä, kuinka kuljettajat suhtautuvat työturvallisuuteen? Haastateltavat kertoivat, että osa kuljettajista suhtautuu hyvin, mutta toisilla on ”hällä väliä” - asenne. Työturvallisuuteen suhtaudutaan eri tavoin, koska käyttäytymistavat ja asenteet ovat hyvin henkilökohtaisia. Yksi esimiehistä kertoi kuljettajien olevan varovaisempia, kun ajetaan helposti kaatuvaa tavaraa, jolloin kuljettajat ymmärtävät mahdollisen vahingon seuraukset.

Kuljettajia perehdytetään haastateltavien mukaan hyvin vaihtelevasti. On myös tullut hyvää palautetta kuljettajalta, että ikinä ei ole näin hyvin perehdytetty. Haastatteluista kävi myös ilmi, että perehdytys on osittain ollut heikkoakin. Haastattelussa perehdytyksen heikkoudesta puhuttiin, että ei näitä kuljettajan hommia päivässä tai kahdessa opi, mutta on sellaisiakin ihmeitä ollut. Kuljettajan työssä ajaminen on pieniosa kokonaisuutta, jolloin perehdyttämisellä on suuri merkitys. Lyhyiden perehdytysten syyksi haastattelussa arvioitiin taloudellisuus, mutta toisaalta pohdittiin, että tulisiko halvemmaksi perehdyttää kunnolla. Haastattelussa mainittiin yhdeksi kuljettajien lyhyen perehdytyksen syyksi se, että autojen pitää liikkua, eikä sitä viikkotolkulla voi kyydissä istua.

Haastateltavilta kysyttäessä työturvallisuuden parantamisesta nousi suurimmaksi tekijäksi kuljettajien omat asenteet ja työtavat, joilla jokainen voisi työturvallisuutta parantaa. Asioita, joita haastateltavat toivat esille työturvallisuuden kehittämiseksi, ovat seuraavat:

- Keskity työhön.
- Ei puhuta puhelimessa samaan aikaan, kun tehdään jotain.
- Tehdään huolellisesti.
- Mitä enemmän ”hosutaan” sitä enemmän alkaa sattumaan.
- Jos olet myöhässä, niin ajamalla ei kiinni oteta. Se on vaan mentävä sen mukaan.
- Jos ei jotain osaa, niin kannattaa kysyä siinä vaiheessa.

Parantamisen kohteita mainittiin myös asiakkaiden lastaus- ja purkualueisiin liittyen. Niihin liittyivät huono kunnossapito, valaistus, sekä logistiikan ratkaisut, jonka vuoksi aiheutuu vaaraa henkilöille ja omaisuudelle. Mainittiin myös, että tiukkoja aikatauluja tulisi pyrkiä välttämään mahdollisuuksien mukaan.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tiedonkulkuun liittyvät kysymykset koettiin haastavaksi haastateltavien kesken. Työturvallisuus herätti paljon ajatuksia haastateltavissa ja heiltä tuli tutkimukseen paljon näkemyksiä siitä, millaisena työturvallisuus koetaan. Haastateluista kävi ilmi yhteneväisyyksiä teorian kanssa. Teorian ja haastatteluiden perusteella tiedonkulkua ja työturvallisuutta voitaisiin parantaa, kun kaikki työntekijät olisivat aktiivisempia ja oma-aloitteisia näiden asioiden suhteen.

Työturvallisuudesta ja riskeistä puhuessa tulee tietää, että kaikkia riskejä ei voida pois sulkea. Sillä on suuri ero, puhutaanko työturvallisuudessa vaaroista vai riskistä. Työympäristöstä vaarat tulee poistaa. Jos vaaraa ei pystytä poistamaan on riski arvioitava ja pienennettävä hallitulle tasolle. Tästäkin syystä työturvallisuutta tulee noudattaa, jotta riskejä voidaan hallita.

Tiedonkulku yrityksessä

Yrityksessä X tietoa on tarjolla, mutta vastaanottajat eivät aina hyödynnä tietoa, koska viestit jätetään lukematta. Syy viestien lukemattomuuteen saattaa johtua kuljettajan omista mieltymyksistään käyttää sähköpostia, jos tiedottaminen tapahtuu kuljettajien omaan sähköpostiin. Kuten teoriasta kävi ilmi, niin sähköposti koetaan työntekijöiden kesken hyvin eri tavalla. Työntekijöille voi olla epämieliekästä käyttää omaa sähköpostia työasioihin. Työntekijöiden tulisi tiedostaa yrityksen sähköpostikäytännöt työhaastattelusta lähtien, kun sähköposti on ilmoitettu. On myös mahdollista, että työntekijä ei vain käytä sähköpostia. Jos yksittäisten kuljettajien kanssa on haasteita tiedonkulun suhteen, niin kuljettajan kanssa tulee keskustella aiheesta ja miettiä muita mahdollisia keinoja tiedon jakamiseen, mikäli käytetty menetelmä on syystä tai toisesta haastava. Yrityksessä voitaisiin miettiä vaihtoehtoja sähköiseen viestintään ja mahdollisesti muita viestinnän muotoja.

Tiedonkulku ajojärjestelystä on ollut epäselvää ja puutteellista, koska ohjeita on tehty kiireellä. Teoriaosuudestakin käy ilmi, kuinka yleisesti työntekijöillä ei ole tarkoitus jättää kertomatta asioita, vaan tiedonkulun virheet voivat johtua, kun ei muista tai ehdi kertoa tietoa. Tiedonkulun laatuun yrityksessä vaikuttaa kiire, jonka aiheuttajaa tulisi selvittää.

Haastateltavan mukaan puutteellinen mobiilisovelluksen viesteihin vastaaminen selkeästi rasittaa ihmisiä. Teoriaa ja havaintoja verraten voi olla myös mahdollista, että viestin vastaanottaja kokee vastaamisen turhaksi, jos oletetaan että toinen osapuoli ei ole kiinnostunut. Kun viesti on luonteeltaan ilmoitus pienestä puutteesta, niin vastaamisella ei välttämättä koeta olevan merkitystä, kun se ei aiheuta toimenpiteitä. Viesteihin vastaaminen olisi oleellista, koska voidaan olettaa kuljettajan olevan kiinnostunut työstään, kun hän ilmoittaa puutteista. Tällöin tulisi tarjota tukea ja vähintään ilmoittaa viesti huomioduksi. Kalustoilmoituksia voidaan yrityksessä X ilmoittaa myös sähköpostitse ja soittamalla, jos kuljettaja kokee mobiilisovelluksen käytön haastavaksi.

Riskienhallinta

Työturvallisuuteen liittyviä puutteita on todettu olevan asiakkaiden piha-, purku- ja lastausalueiden kunnossa, jotka johtuvat kunnossapidon puutteista. Näiden lisäksi haastattelussa tuli puhutuksi valaistuksen puutteesta, joka voi myös aiheuttaa vaaraa. Työturvallisuuden edistämiseksi tulisi edistää palautteiden antamista ja tiedottaa asiakkaita näistä puutteista, jotta voidaan pyrkiä vaikuttamaan työturvallisuuden kehittämiseen. Työympäristön vaaratekijät tulisi poistaa tai pienentää hallittavalle tasolle.

Kuorman suunnittelusta vastaavien henkilöiden tulisi huomioida ajoneuvon kuormaamista koskevat säädökset, jotka ovat kirjoitettu tieliikennelaissa. Ajoneuvon kuormasta tulee tehdä mahdollisimman matala, niin että painopiste on mahdollisimman alhaalla. Ajoneuvon kuorma ei saa aiheuttaa vaaraa henkilöille tai omaisuudelle.

Kuljetustehtäviin kohdistuvia työturvallisuusriskejä on tavaran lastaus-, kuljetus- ja purkutoiminnoissa. Näitä toimintoja suoritetaan vaihtelevissa olosuhteissa kuten varastoissa, toimitiloissa, kadunvarsilla ja piha-alueilla. Vaihteleviin olosuhteisiin liittyviä riskejä kuljettajan tulee arvioida tehtävä kohtaisesti työtä suorittaessaan. Työturvallisuutta pyritään yleisesti kehittämään yritysten varastoissa ja piha-alueilla, joten ammattikuljettajan on ilmoitettava mahdollisista havaitsemistaan puutteista ja näillä toimilla omalta osaltaan edistää työturvallisuutta. Palautteiden antamista tulisi edistää.

Työturvallisuuden lähtökohtana on viihtyisä työympäristö, jota jokainen työntekijä edistää työturvallisuutta noudattaen. Työntekijöiden tulee noudattaa työtehtävien ja työolojen edellyttämiä toimintatapoja, jotta lähtökohtia voidaan toteuttaa. Työturvallisuuden kannalta perehdytyksen merkitys on se, että perehdytyksessä työntekijä oppii tuntemaan työpaikan tavat ja työhön liittyvät odotukset. Perehdytyksessä koulutetaan uuteen työtehtävään ja annetaan työntekijälle käsitys, kuinka yrityksessä ja työympäristössä toimitaan. Päivässä tai kahdessa näitä ei välttämättä opita, mutta on sellaisiakin ihmeitä ollut.

9 TOIMINTAKÄSIKIRJA

Osana opinnäytetyönä on toteutettu toimintakäsikirjaa yritykselle X, joka sisältää logistiikka-alalle yleistä tietoa, sekä yrityksen johdolle asiakaspaikkakohtaisia tietoja. Asiakaspaikkakohtaisia tietoja voidaan mahdollisesti päivittää uusien käytäntöjen mukaisesti.

Opinnäytetyön toteutuksen oleellinen osa on ollut toimintakäsikirjan materiaalin kerääminen sekä ohjeiden kokoaminen. Ohjeita on toteutettu yhdessä työntekijöiden kanssa ja ohjeisiin on kerätty lyhyt selostus siitä, mitä asiakaspaikkakohtaisia tietoja ja tarvikkeita kuljetusten toteuttamisessa kuljettaja tarvitsee. Ohjeet sisältävät paljon yrityskohtaista tietoa, joita opinnäytetyössä ei voida esittää.

Ensimmäisten toteutettujen ohjeiden jälkeen tekeminen on osoittanut suunnan, millainen asiakaspaikkakohtainen ohje olisi hyvä.

Asiakaspaikka kohtaisia tietoja ovat olleet

- yhteystiedot
- mitä kuljettaja tarvitsee
- palautettavat asiakirjat
- missä toimipiste sijaitsee
- missä ajoneuvot säilytetään
- asiakaspaikkakohtainen yleinen tieto

Lyhyet ohjeet ovat selkeät ja niissä on kaikessa yksinkertaisuudessaan esitetty tarvittavia tietoja, joita voidaan lyhyessä ajassa tarkastella.

10 POHDINTA

Kokonaisuutena työ on ollut hyvin haastava toteuttaa ja tutkimusta on pitänyt tarkastella jatkuvasti kolmesta eri näkökulmasta, jotka ovat olleet toimintakäsikirja, tiedonkulku ja riskienhallinta. Opinnäytetyö on rajattu käsittelemään toimintakäsikirjan mukaisesti riskienhallintaa kuljettajia koskevan työturvallisuuden näkökulmasta, koska riskienhallintaa voitaisiin myös tarkastella muun muassa taloudelliselta kannalta tai yhteistyökumppaneiden valintaperusteista.

Tutkimus antaa maantiekuljetuksissa tarvittavaa tietoa, joita kuljettajille voidaan esittää. Teoriaa aiheesta on löytynyt kattavasti ja tiedon hakeminen on ollut hyvin vaivatonta.

Yritysten sisäinen tiedonkulku on tärkeässä roolissa eri toimialoilla ja logistiikka-alalla sen merkitys korostuu, kun jokainen kuljettaja työskentelee itseksensä suurimman osan työpäivästä. Digitalisaatio ja mobiilipalvelut avaavat yrityksille uusia tiedonkulun mahdollisuuksia, mutta käytännössä niitä tulee hyödyntää harkiten. Kynnys salassapitovelvollisuuden rikkomiseen on madaltunut huomattavasti, kun yrityksissä hyödynnetään mobiilisovelluksia, joiden käyttöehdotkin ovat hyvin sekava viidakko.

Työturvallisuuden merkitys suunnittelussa on kasvanut ja käytännössä tämä näkyy. Työpaikoilla ja työympäristössä on havaittavissa paljon huomiovälein merkittäviä vaatteita ja viivoja, mutta nämä ovat vasta jäävuoren huippu. Työturvallisuuden kehittäminen on hyvin haastava aihe, koska siihen eivät vaikuta ainoastaan fyysiset tekijät. Psykososiaaliset tekijät ovat työpaikoilla merkittävässä roolissa ja näiden ilmiöiden syvämpi tutkiminen menee hieman logistiikka-alalla työskentelevän henkilön vahvuusalueen ulkopuolelle.

Opinnäytetyön eettisyyteen ovat vaikuttaneet tutkimusmenetelmien kirjallisuuden hyödyntäminen tutkimusmenetelmää valittaessa. Tutkimusta varten käytetty aineisto on dokumentoitu ja vahvistettavissa. Haastatteluista on sovittu haastateltavien henkilöiden kanssa ja heille on etukäteen kerrottu haastattelun tarkoituksesta ja menetelmästä sekä tallentamisen muodosta. Haastateltavat henkilöt ovat pidetty täysin anonyymeinä. Opinnäytetyö on toteutettu siten, että toimeksiantajan yritys pysyy salassa. Tutkimuksen toteutuksesta ei ole

maksettu korvausta, eikä toteutuksesta ole tarjottu hyödykkeitä. Yrityksen työntekijöiden tapaamisista on ilmoitettu ja sovittu toimeksiantajan kanssa. Haastattelut on toteutettu tapaamisten yhteydessä, jolloin toimeksiantaja ei ole tietoinen keitä työntekijöitä on haastateltu.

Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttavaa teoriaa on kerätty kattavasti ja tutkimustuloksia on vertailtu teorian kanssa johtopäätöksissä. Tutkimus tuloksiin vaikuttaa haastateltavien vähäinen määrä, minkä vuoksi tulokset ovat vain suuntaa antavia. Haastattelut ovat toteutettu laadukasta ääninauhuria hyödyntäen, jolloin aineiston käsittelyssä ei aiheutunut epäselvyyksiä. Litteroinnit toteutettiin samaa menetelmää käyttäen alussa ja lopussa.

Kiitokset

Opinnäytetyön toteutus on ollut hyvin opettavainen prosessi, joka on lisännyt omaa mielenkiintoa tutkimuksien toteuttamisia kohtaan. Kokonaisuudessaan koin opinnäytetyön tekemisen hyvin haastavaksi, mutta todella opettavaiseksi.

Kiitokset työnantajalle opinnäytetyön toimeksiannosta ja haastatteluihin osallistuneille henkilöille osallistumisesta tutkimukseen. Lopuksi tahdon kiittää opinnäytetyötä ohjannutta opettajaa neuvoista ja kärsivällisyydestä.

LÄHTEET

ADR-ajolupavaatimus ja koulutukset. Liikenne ja viestintävirasto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/adr-ajolupavaatimus-ja-koulutukset?toggle=Ajolupavaatimus&toggle=Alkukoulu-tus%20ja%20koulutusohjelmat> [Viitattu: 11.8.2020].

Ajopiirturi. 2020. Työsuojeluhallinto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/ajo-ja-lepoajat/ajopiirturi> [Viitattu 24.8.2020].

Ajokoeohje. 2019. Traficom. PDF-dokumentti. Saatavilla: https://ajokortti-info.fi/filebank/a/1552569188/cc708c7913daca7de87fa13bc5357/300-Ajokoeohje_Traficom_docx.pdf [Viitattu 30.8.2020].

Ajokorttilaki 29.4.2011/386.

Antikainen, M. 2018. Kiertotalouden logistiikka on haaste, mutta selätettävissä!. Teknologian tutkimuskeskus VTT. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.vttresearch.com/fi/uutiset-ja-tarinat/kiertotalouden-logistiikka-haaste-mutta-selatettavissa> [Viitattu 29.8.2020].

Eskola, J., Lätti, J. & Vastamäki, J. 2018. Teemahaastattelu: Lyhyt selviytymisopas. Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1: Metodien valinta ja aineistonkeruu: Virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. Teoksessa: Valli, R (toim.) E-kirja. 5. uudistettu painos. Jyväskylä: PS-kustannus. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [Viitattu 2.9.2020].

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006. Saatavissa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006R0561-20150302&from=EN>.

Finlex. s.a. www-dokumentti. Edita Publishing Oy. Saatavissa: <https://www.finlex.fi/fi/> [Viitattu:20.9.2020].

Hirsjärvi & Hurme. 2008. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. E-kirja. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press. Saatavilla: <https://www.ellibslibrary.com> [Viitattu: 16.5.2020].

Huttunen, T. 2018. Johdetaan yhdessä : hypeä vai työpaikka todellisuutta?. E-kirja. Helsinki: Kauppakamari 2018. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [Viitattu:13.9.2020].

Joki, M. 2018. Henkilöstöasiantuntijan käsikirja. Helsinki: Kauppakamari 2018. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi/> [Viitattu 19.7.2020].

Koskinen, S. & Ullakonoja, V. 2016. Oikeudet ja velvollisuudet työsuhteessa. E-kirja. Helsinki: Edita. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [Viitattu 23.8.2020].

Kuljettajan käsikirja. 2011. Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL ry. Helsinki. [Viitattu 9.7.2020].

Laki tieliikennelain muuttamisesta 360/2020. §150.

Laki vaarallisten aineiden kuljetuksesta 2.8.1994/719.

Laki yhteistoiminnasta yrityksissä. 30.3.2007/334.

Laki yhteistoiminnasta yrityksissä annetun lain 57 §:n muuttamisesta 611/2018.

Lämmönsäätölaitteiden käyttö- ja kunnossapito-opas. 2017. pdf-dokumentti. Saatavissa: http://www.ytl.fi/files/102/180412_Lammonsaatolaitteiden_kaytto-ja_kunnossapito-opas_final_net.pdf [Viitattu: 22.9.2020].

Mannermaa, K. 2018. Työsuojelupäällikön käsikirja. E-kirja. Alma Talent. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi/> [Viitattu 12.9.2020].

Onnettomuuksien ehkäisy. 2018. Työsuojeluhallinto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyoterveys-ja-tapaturmat/onnettomuuksien-ehkaisy> [Viitattu 26.8.2020].

Onnettomuustilanne. 2020. Poliisi. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.poliisi.fi/neuvot/onnettomuustilanne> [Viitattu: 18.8.2020].

Otollinen, P. 2016. Osallistamisen oivalluskirja kaikille. e-kirja. Tampere: Mediapinta 2016. Saatavissa: <https://www.ellibslibrary.com> [Viitattu: 24.8.2020].

Ohjeita ajopiirturin toiminnoista ja niiden käytöstä. 2020. Työsuojeluhallinto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/ajo-ja-lepoajat/ohjeita-ajopiirturin-toiminnoista> [Viitattu 23.8.2020].

Koneet ja työvälaineet. 2020. Työsuojeluhallinto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyoolot/koneet-ja-tyovalaineet> [Viitattu: 20.9.2020].

Palvelujen järjestäminen. s.a. Työterveyslaitos. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ttl.fi/tyontekija/tyoterveyshuolto/palvelujen-jarjestaminen/> [Viitattu: 26.8.2020].

Petrell, S. 2014. Moottori. Musta vai punainen – Anna apuvirtaa oikein. www-dokumentti. Saatavissa: <https://moottori.fi/liikenne/jutut/musta-vai-punainen-anna-apuvirtaa-oikein/> [Viitattu 21.9.2020].

Raskaan liikenteen erityislupa Helsingin kantakaupunkiin. s.a. Helsingin kaupunki. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/hallinto/palvelut/asiointipalvelu?id=1557> [Viitattu 26.8.2020].

Raevaara, L. 2016. Kotimaisten kielten keskus. Ohjeita asiakkaille - tilannetaju ja lukijan huomioimista. Pdf-dokumentti. Saatavissa: <https://www.virallinenlehti.fi/fi/sahkoinenlehti/2016-010.pdf> [Viitattu 23.8.2020].

Suojavaatetus: erittäin näkyvä vaatetus. s.a. työterveyslaitos. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.ttl.fi/tyoymparisto/henkilonsuojaimet/kaytto-ja-valinta/suojavaatetus-erittain-nakyva-vaatetus/> [Viitattu 9.7.2020].

Tieliikennelaki 10.8.2018/729.

Toiminta liikenneonnettomuudessa. 2020. Punainen Risti. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.punainenristi.fi/ensiapuohjeet/toiminta-tapahtumapaikalla> [Viitattu 18.9.2020].

Traficom. 2019. Ammattikuljettaja, muista hakea pätevyyskorttisi ajoissa. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/ammattikuljettaja-muista-hakea-patevyyskorttisi-ajoissa> [Viitattu 2.9.2020].

Turvallinen lastaus- ja purkutyö. 2017. Työturvallisuuskeskus TTK. pdf-dokumentti Saatavilla: [https://ttk.fi/files/6427/Turvallinen lastaus- ja purkutyo_27101.pdf](https://ttk.fi/files/6427/Turvallinen_lastaus- ja_purkutyo_27101.pdf) [Viitattu 21.9.2020].

Työaikalaki 5.7.2019/872.

Työsopimuslaki 26.1.2001/55.

Työsuojelu on yhteistoimintaa. s.a. Työturvallisuuskeskus TTK. pdf-dokumentti Saatavilla: <https://ttk.fi/tyoturvallisuus ja tyosuojelu/tyosuojelu tyopaikalla> [Viitattu: 22.9.2020].

Työterveyshuoltolaki. 21.12.2001/1383.

Työturvallisuuden perusasiat kuntoon. s.a. Työturvallisuuskeskus TTK. pdf-dokumentti Saatavilla: [https://ttk.fi/files/4998/tyoturvallisuuden perusasiat kuntoon_netti.pdf](https://ttk.fi/files/4998/tyoturvallisuuden_perusasiat_kuntoon_netti.pdf) [Viitattu 12.9.2020].

Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi. s.a. Työturvallisuuskeskus. www-dokumentti. Saatavissa: <https://ttk.fi/tyoturvallisuus ja tyosuojelu/tyosuojelu tyopaikalla/vastuut ja velvoitteet/tyon vaarojen selvittaminen ja arviointi> [Viitattu 17.9.2020].

Työyhteisöviestinnällä hyvinvointia. s.a. Työturvallisuuskeskus TTK. pdf-dokumentti Saatavilla: [https://ttk.fi/files/5128/TTK Tyoyhteisoviestinnalla hyvinvointia_2016.pdf](https://ttk.fi/files/5128/TTK_Tyoyhteisoviestinnalla_hyvinvointia_2016.pdf) [20.9.2020].

Uudista ajokorttisi. 2020. Liikenne ja viestintävirasto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/uudista-ajokorttisi> [Viitattu: 11.8.2020].

Miten lasketaan ajoneuvon kokonaisuudessa?. s.a. Minilex. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.minilex.fi/a/miten-lasketaan-ajoneuvon-kokonaisuudessa> [Viitattu: 19.9.2020].

Neste Futura Diesel. s.a. Neste Oyj. WWW-dokumentti. Saatavissa: <https://www.neste.fi/artikkeli/neste-futura-dieselm> [Viitattu 30.8.2020].

Valtioneuvoston asetus rakennustyön turvallisuudesta. 26.3.2009/205.

Valtioneuvoston asetus ajopiirturikorttien myöntämisestä ja poikkeuksista ajopiirturin käytössä 507/2018.

Vilka, H. 2015. Tutki ja kehitä. E-kirja. Jyväskylä: PS-Kustannus. Saatavissa: <https://www.ellibslibrary.com> [Viitattu 2.9.2020].

KUVA- TAI TAULUKKOLUETTELO

Kuva 1. Ilmiöiden ja menetelmien yhteys. Hirsjärvi & Hurme. 2008. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. E-kirja. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press. Saatavilla: <https://www.ellibslibrary.com> [Viitattu: 16.5.2020].

Kuva 2. Kani-ankka. Aarnos, E. ym. 2018. 132. Ikkunoita tutkimusmetodeihin 1: Metodien valinta ja aineistonkeruu: Virikkeitä aloittelevalle tutkijalle. Teoksessa: Valli, R (toim E-kirja. 5. uudistettu painos. Jyväskylä: PS-kustannus. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [Viitattu 2.9.2020].

Kuva 3. Teemat kuvioina eriteltyinä. Hirsjärvi & Hurme. 2008. s173. Teemoittelu. Tutkimushaastattelu: Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. E-kirja. Helsinki: Gaudeamus Helsinki University Press. Saatavilla: <https://www.ellibslibrary.com> [Viitattu: 5.9.2020].

Kuva 4. Turvallinen lastaus- ja purkutyö. Turvallinen lastaus- ja purkutyö. 2017. Työturvallisuuskeskus TTK. pdf-dokumentti Saatavilla: [https://ttk.fi/files/6427/Turvallinen lastaus- ja purkutyo_27101.pdf](https://ttk.fi/files/6427/Turvallinen_lastaus- ja_purkutyo_27101.pdf) [Viitattu 21.9.2020].

Kuva 5. Vaarojen tunnistuksen ja riskien arvioinnin kohteita. Työturvallisuuden perusasiat kuntoon. s.a. Työturvallisuuskeskus. pdf-dokumentti Saatavilla: [https://ttk.fi/files/4998/tyoturvallisuuden perusasiat kuntoon netti.pdf](https://ttk.fi/files/4998/tyoturvallisuuden_perusasiat_kuntoon_netti.pdf) [Viitattu 12.9.2020].

Kuva 6. Riskienhallinnan toimenpiteet. Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi. s.a. Työturvallisuuskeskus. www-dokumentti. Saatavissa: [https://ttk.fi/tyoturvallisuus ja tyosuojelu/tyosuojelu tyopaikalla/vastuut ja veloitteet/tyon vaarojen selvittaminen ja arviointi](https://ttk.fi/tyoturvallisuus ja tyosuojelu/tyosuojelu_tyopaikalla/vastuut ja veloitteet/tyon vaarojen selvittaminen ja arviointi) [Viitattu 17.9.2020].

Kuva 7. Riskienhallinnan toimenpiteet. Työturvallisuus- ja työterveysriskien tunnistaminen ja arviointi. s.a. Työturvallisuuskeskus. www-dokumentti. Saatavissa: [https://ttk.fi/tyoturvallisuus ja tyosuojelu/tyosuojelu tyopaikalla/vastuut ja veloitteet/tyon vaarojen selvittaminen ja arviointi](https://ttk.fi/tyoturvallisuus ja tyosuojelu/tyosuojelu_tyopaikalla/vastuut ja veloitteet/tyon vaarojen selvittaminen ja arviointi) [Viitattu 17.9.2020].

Kuva 8. Tiedonkulun ydinkysymykset. Huttunen, T. 2018. Johdetaan yhdessä : hypeä vai työpaikka todellisuutta?. E-kirja. Helsinki: Kauppakamari 2018. Saatavissa: <https://kaakkuri.finna.fi> [Viitattu:13.9.2020].





Taulukko 1. Vuorokautinen ajo- ja lepoaika. Kuljettajan käsikirja. 2011. Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL ry. Helsinki. [Viitattu 9.7.2020].

Taulukko 2. Viikoittainen ajo ja lepoaika. Kuljettajan käsikirja. 2011. Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL ry. Helsinki. [Viitattu 9.7.2020].

Liite 2. Ajopiirturin aikaryhmävalitsin (Ohjeita ajopiirturin toiminnoista ja niiden käytöstä. 2020. Työsuojeluhallinto. www-dokumentti. Saatavissa: <https://www.tyosuojelu.fi/tyosuhde/ajo-ja-lepo-ajat/ohjeita-ajopiirturin-toiminnoista> [Viitattu 23.8.2020].

Liite 3. LIITTEIDEN A, B JA C SISÄLLYSLUETTELO. s.a. finlex. PDF-dokumentti. Saatavilla: http://www.finlex.fi/data/normit/45007/VAK_tiemaarays_LIITTEET.pdf [Viitattu 11.8.2020].

Liite 4. LIITTEIDEN A, B JA C SISÄLLYSLUETTELO. s.a. finlex. PDF-dokumentti. Saatavilla: http://www.finlex.fi/data/normit/45007/VAK_tiemaarays_LIITTEET.pdf [Viitattu 11.8.2020].

Kuljettajan on käytettävä ajopiirturin aikaryhmävalitsinta.	
	<p>= ajoaika</p> <ul style="list-style-type: none"> • Useimmissa uusissa piirtureissa tämä toiminta on automaattinen, eikä merkkiä ole piirturissa.
	<p>= muu työ</p> <ul style="list-style-type: none"> • lastaus ja purkaminen • matkustajien auttaminen ajoneuvoon nousemisessa ja poistumisessa • puhdistustyöt ja tekninen huolto • kaikki muut tehtävät, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon, lastauksen ja matkustajien turvallisuus • asioiminen poliisin, tullin taikka maahantulo- ja muiden viranomaisten kanssa • aika, jonka kuljettaja on käyttänyt tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota, kun se ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä • ajo- ja lepoaika-asetuksen soveltamisalan ulkopuolisen ajoneuvon kuljettaminen kaupallisessa tarkoituksessa • kaikki samalle tai toiselle työnantajalle työ- tai virkasuhteessa tehtävä työ joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella.
	<p>= varallaoloaika</p> <ul style="list-style-type: none"> • kuljettajan vieressä tai makuualustalla vietetty aika ajoneuvon ollessa liikkeellä
	<p>= tauot ja lepoajat</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kuljettajan on käytettävä aikaryhmävalitsinta siten, että edellä mainitut aikajaksot (muu työ, tauko, varallaolo) tulevat merkityksi erikseen ja toisistaan erotettavasti. • Kun kuljettaja poistuu autosta esimerkiksi varastoalueella ja luovuttaa auton toiselle kuljettajalle, hänen on siirrettävä digitaalisessa ajopiirturissa kuljettajakortti kakkospaikkaan ja käytettävä aikaryhmävalitsinta.

Ajopiirturin aikaryhmävalitsin

Kuljetuskategoria (1)	Aineet tai esineet Pakkausryhmä tai luokituskoodi/ryhmä tai YK-numero (2)	Enimmäismäärä kuljetusyksikköä kohti ^b (3)
0	Luokka 1: 1.1A, 1.1L, 1.2L, 1.3L ja UN 0190 Luokka 3: UN 3343 Luokka 4.2: Pakkausryhmän I aineet Luokka 4.3: UN 1183, 1242, 1295, 1340, 1390, 1403, 1928, 2813, 2965, 2968, 2988, 3129, 3130, 3131, 3132, 3134, 3148, 3396, 3398 ja 3399 Luokka 5.1 UN 2426 Luokka 6.1: UN 1051, 1600, 1613, 1614, 2312, 3250 ja 3294 Luokka 6.2: UN 2814 ja 2900 Luokka 7: UN 2912-2919, 2977, 2978 ja 3321-3333 Luokka 8: UN 2215 (MALEIINIHAAPPOANHYDRIDI, SULASSA MUODOSSA) Luokka 9: UN 2315, 3151, 3152 ja 3432 sekä esineet, jotka sisältävät näitä aineita ja seoksia Sekä tämän kuljetuskategorian vaarallisia aineita sisältäneet tyhjät, puhdistamattomat pakkaukset lukuun ottamatta YK-numeroon 2908 luokiteltuja.	0
1	Pakkausryhmän I aineet ja esineet, jotka eivät kuulu kuljetuskategoriaan 0, sekä seuraaviin luokkiin kuuluvat aineet, esineet ja välineet: Luokka 1: 1.1B-1.1J ^a , 1.2B-1.2J, 1.3C, 1.3G, 1.3H, 1.3J, 1.5D ^a Luokka 2: Ryhmät T, TC ^a , TO, TF, TOC ^a ja TFC, Aerosolit: ryhmät C, CO, FC, T, TF, TC, TO, TFC ja TOC Paineelliset kemikaalit: UN 3502, 3503, 3504 ja 3505 Luokka 4.1: UN 3221-3224, 3231-3240, 3533 ja 3534 Luokka 5.2: UN 3101-3104 ja 3111-3120	20
2	Pakkausryhmän II aineet, jotka eivät kuulu kuljetuskategoriaan 0, 1 tai 4, sekä seuraaviin luokkiin kuuluvat aineet ja esineet: Luokka 1: 1.4B-1.4G ja 1.6N Luokka 2: Ryhmä F, Aerosolit: ryhmä F, Paineelliset kemikaalit: UN 3501 Luokka 4.1: UN 3225-3230, 3531 ja 3532 Luokka 4.3: UN 3292 Luokka 5.1: UN 3356 Luokka 5.2: UN 3105-3110 Luokka 6.1: UN 1700, 2016 ja 2017 sekä pakkausryhmään III kuuluvat aineet Luokka 9: UN 3090, 3091, 3245, 3480 ja 3481	333
3	Pakkausryhmään III kuuluvat aineet, jotka eivät kuulu kuljetuskategoriaan 0, 2 tai 4, sekä seuraaviin luokkiin kuuluvat aineet ja esineet: Luokka 2: Ryhmät A ja O, Aerosolit: ryhmät A ja O, Paineelliset kemikaalit: UN 3500 Luokka 3: UN 3473 Luokka 4.3 UN 3476 Luokka 8: UN 2794, 2795, 2800, 3028, 3477 ja 3506 Luokka 9: UN 2990 ja 3072	1 000
4	Luokka 1: 1.4S Luokka 2: UN 3537-3539 Luokka 3: UN 3540 Luokka 4.1: UN 1331, 1345, 1944, 1945, 2254, 2623 ja 3541 Luokka 4.2: UN 1361 ja 1362 pakkausryhmä III sekä UN 3542 Luokka 4.3: UN 3543 Luokka 5.1: UN 3544 Luokka 5.2: UN 3545 Luokka 6.1: UN 3546 Luokka 7: UN 2908-2911 Luokka 8: UN 3547 Luokka 9: UN 3268, 3499, 3508, 3509 ja 3548 Sekä vaarallisia aineita, lukuun ottamatta kuljetuskategorian 0 aineita, sisältäneet tyhjät, puhdistamattomat pakkaukset.	rajoituksetta

^a UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332, 0482, 1005 ja 1017 aineille ja esineille enimmäismäärä kuljetusyksikköä kohti on 50 kg.

^b Jokaisen kuljetuskategorian enimmäismäärä vastaa laskennallista lukuarvoa "1000" (ks. myös kohta 1.1.3.6.4).

KIRJALLISET ADR-TURVALLISUUSOHJEET

Toimintaohjeet onnettomuuden tai hätätilanteen varalta

Kuljetuksen aikana ilmenevässä onnettomuudessa tai hätätilanteessa on ajoneuvon miehistön ryhdyttävä seuraaviin toimenpiteisiin, silloin kun se on turvallista ja mahdollista toteuttaa:

- Kytke seisontajarru, sammuta moottori ja eristä akku katkaisemalla virtapiiri pääkatkaisijasta, jos mahdollista.
- Vältä sytytyslähteitä, erityisesti älä tupakoi, älä käytä sähkötupakkaa tai vastaavia välineitä tai kytke päälle sähkölaitteita.
- Tee ilmoitus hätäkeskukselle, ja anna tilanteesta ja mukana olevista aineista niin paljon tietoa kuin mahdollista.
- Käytä varoitusliiviä, ja aseta itsestään pystyssä pysyvät varoitusmerkit tarkoituksenmukaisesti.
- Pidä kuljetusasiakirjat pelastushenkilöstön saatavilla.
- Huolehdi siitä, ettei vuotaneiden aineiden kanssa jouduta kosketuksiin, ja vältä kaasujen, savun, pölyn ja höyryjen hengittämistä pysymällä tuulen yläpuolella.
- Käytä sammuttimia pienten palojen ja alkupalojen sammuttamiseen renkaissa, jarruissa ja moottoritilassa, silloin kun se on turvallista ja mahdollista toteuttaa.
- Ajoneuvon miehistön jäsenet eivät saa sammuttaa kuormatilassa syttyneitä paloja.
- Käytä kuljetuksessa mukana olevia varusteita estämään vuodot vesiympäristöön tai viemäristöön sekä pienempien vuotojen keräämiseen, silloin kun se on turvallista ja mahdollista toteuttaa.
- Poistu itse ja neuvo muita poistumaan onnettomuuspaikan läheisyydestä, ja seuraa pelastushenkilöstön ohjeita.
- Riisu saastuneet vaatteet, varusteet ja suojaimet, sekä hävitä ne turvallisesti.

Haastattelu kysymykset

Tiedonkulku yrityksessä

- Kuinka sinulle tiedotetaan yrityksen sisäistä tietoa?
- Millaista tietoa tarvitset?
- Miten koet yrityksen sisäisen tiedottamisen toimivan?
- Miten luulet kuljettajien suhtautuvan tiedon saantiin?
- Kuinka tiedonkulkua voitaisiin parantaa?

Työturvallisuuden riskienhallinta

- Millaisena koet työympäristösi turvallisuuden?
- Millaisia työturvallisuus riskejä työhösi mahdollisesti liittyy?
- Miten koet muiden suhtautuvan työturvallisuuteen työympäristössä?
- Kuinka kuljettajia perehdytetään työtehtävään?
- Kuinka riskienhallintaa voitaisiin kehittää?