

REAK-kouluttajien toimintamenetelmät



Ammattikorkeakoulututkinnon opinnäytetyö

Liikenneala insinööri, Riihimäen kampus

2021

Seppo Kaunisto

TIIVISTELMÄ

Tämän opinnäytetyön tavoitteena on tutkia Liikenneturvan kouluttamia raskaan liikenteen ennakoivan ajon kouluttajien, eli REAK-kouluttajien eri toimintamenetelmiä. Tutkimuksen toimeksiantajana on Liikenneturva ja tarkoituksena on saada selville, miten kouluttajat toteuttavat REAK-kursseja ja miten se koetaan osana ammattikuljettajien jatkokoulutusta koulutettavien näkökannalta.

Tutkimuksessa on tarkkailtu mitä laki säätelee ammattipätevyyskoulutuksesta ja miten sitä voidaan järjestää. Tutkimuksessa paneudutaan jatkokoulutusten osalta vain REAK-kursseihin ja niiden materiaaleihin sekä koulutusmenetelmiin. Tutkimus on tehty kyselytutkimuksena eri koulutuksiin osallistuneilta henkilöiltä. Samalla on myös toteutettu samojen koulutusten seuranta ja sitä kautta saatujen tulosten analysointi.

REAK-kursseja on tällä hetkellä kolmea erilaista: käytännönkoulutusta ajoharjoitteluradalla, lähikoulutusta luokassa ja etäkoulutusta verkossa. Ennakoivan ajon koulutusta voi suorittaa myös ilman kouluttajaa itsenäisesti verkossa, mutta silloin REAK-materiaali ei ole käytössä.

Tämän tutkimuksen perusteella kaikki koulutukset ovat toimivia ja antavat riittävän tietopohjan osallistujalle. Koulutuksissa on kuitenkin käytännön eroja ja kaikki koulutukset eivät ole kaikille mieluisia. Koulutuksen sisältöä voi kehittää entisestään opiskelijalähtöisempään suuntaan.

Avainsanat Ammattikuljettaja, ammattipätevyys, ennakoiva ajaminen, jatkokoulutus, REAK

Sivut 45 sivua ja liitteitä 5 sivua

Author Seppo Kaunisto

Year 2021

Subject Operating methods of REAK-trainers

Supervisors Sonja Heikkinen

ABSTRACT

The purpose of this project was to study the different operating methods of heavy traffic anticipatory driving trainers trained by Liikenneturva, also called REAK-trainers. The thesis was commissioned by Liikenneturva and the aim in the project was to find out how the trainers implemented REAK courses and how this is perceived as part of the periodic training of professional drivers from the perspective of the trainees.

The project started by observing what the legislation states for professional qualification training and how this can be organized. As to periodic training, the thesis focuses only on REAK courses and their materials and training methods. The project was conducted as a survey with people who had participated in different training courses. At the same time, the same trainings were monitored, and the results obtained were analyzed.

There are currently three different REAK courses: practical training on the training track, face-to-face training in the classroom and online e-learning. Anticipatory driving can also be completed independently online without a trainer, but then the REAK material is not used.

Based on this project, all the trainings courses can be stated to be functional and provide an adequate knowledge base for the participant. However, there are practical differences in training and not all trainings are pleasant for everyone. The content of the education can be further developed towards a more student-oriented direction.

Keywords Professional driver, professional qualifications, anticipatory driving, periodic training, REAK

Pages 45 pages and appendices 5 pages

Sisälllys

1	Johdanto	1
2	Kuljettajien ammattipätevyys	2
2.1	Laki ja asetus ammattipätevyyskoulutuksesta	2
2.2	Hyväksytyt koulutuskeskukset	3
3	Aikaisemmin tutkittua	4
3.1	Ennakoiva ajaminen ja sen oppiminen	4
3.2	Eri oppimisympäristöt ja kehittyvä koulutus	5
4	Liikenneturvan raskaan liikenteen ennakoivan ajon koulutus.....	6
4.1	REAK	6
4.2	REAK-materiaali	8
5	Erlaiset koulutukset	9
5.1	Teoriakoulutus luokkatilassa.....	10
5.2	Teoriakoulutus virtuaalisesti etänä.....	11
5.3	Yhdistetty teoria- ja käytännönkoulutus ajoharjoitteluradalla	12
5.4	Teoriakoulutus virtuaalisesti ilman kouluttajaa	15
6	Tutkimusmenetelmät ja aineistot	15
7	Tulosten esittely	16
7.1	Seurannat.....	17
7.1.1	1. Ratakoulutus	17
7.1.2	2. Ratakoulutus	21
7.1.3	1. Virtuaalikoulutus	23
7.1.4	Luokkakoulutus	24
7.1.5	2. Virtuaalikoulutus	25
7.2	Kyselyt	26
7.2.1	Kyselyt koulutettaville.....	27
7.2.2	Kyselyt kouluttajille	33
8	Johtopäätökset	38
8.1	Omia havaintoja	38
8.2	Kyselyt	40
8.3	Yhteenveto	42
	Lähteet.....	44

Kuvat ja taulukot

Kuva 1. REAK-kurssin luokkaopetustila.	10
Kuva 2. Koulutusnäkyvä on hieman pieni, joten osallistujan laitteet tulisi olla hyvät...12	
Kuva 3. Ratakoulutuspäivän avaus luokassa.	13
Kuva 4. Radalla 34 metrisen ajoneuvoyhdistelmän kääntyvyyden mittaaminen.	14
Kuva 5. Detonaattori.	19
Kuva 6. Jarrutuksessa peräkkäin olisi kuorma-auto törmännyt ambulanssiin.....	20
Kuva 7. Pitkän yhdistelmän pituuden mittaaminen.	21
Kuva 8. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 1.....	27
Kuva 9. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 2.....	28
Kuva 10. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 3.....	29
Kuva 11. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 4.....	30
Kuva 12. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 6.....	31
Kuva 13. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 7.....	32
Kuva 14. Kouluttajien vastaukset kysymykseen 2.....	34
Kuva 15. Kouluttajien vastaukset kysymykseen 3.....	35
Kuva 16. Kouluttajien vastaukset kysymykseen 5.....	36

Liitteet

Liite 1: Kyselylomakepohja koulutukseen osallistujille

Liite 2: Kyselylomakepohja koulutuksen kouluttajille

1 Johdanto

Tässä työssä tarkastellaan ammattipätevyiden jatkokoulutuksina pidettävien raskaan liikenteen ennakoivan ajon koulutuksia eli REAK-kurssien eri toteutustapoja sekä kouluttajien eri koulutusmenetelmiä. Kyseinen koulutus on yksi malli toteuttaa pakollista osuutta osana jatkokoulutusta, sillä kyseinen ennakoivan ajon koulutus on lain asettama kaikille ammattikuljettajille ainut pakollinen osuus jatkokoulutuksen 35 tunnin kokonaisuudesta. Kuljettajien ammattipätevyys on voimassa kerrallaan viisi vuotta, jonka aikana REAK-kurssi on käytävä uudelleen, jos pätevyyttä haluaa pitää voimassa. Osallistuja saa kuitenkin itse päättää valitsemansa REAK-kurssin sisällön ja toteutustavan. Koulutuksia on useita erityyppisiä ja tässä tutkimuksessa tarkastellaan sitä, miten koulutettavat kokevat saamansa koulutuksen ja miten käyty kurssi on valittu. (Laki liikenteen palveluista 320/2017)

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä tuli voimaan vuonna 2007 ja siinä säädetään kuinka ammattikuljettajat voivat hankkia itselleen ammattipätevyiden perustason ammattipätevyyskoulutuksen kautta, tai jatkokoulutuksen kautta. Ammattipätevyttä alettiin vaatia henkilöliikenteen puolella 10. syyskuuta 2008 ja tavaraliikenteen puolella 10. syyskuuta 2009. Tässä laissa on säädetty, että jos ajo-oikeus kuorma-autolla ja/tai linja-autolla on alkanut ennen edellä mainittuja ajankohtia, niin voi ammattipätevyiden suorittaa jatkokoulutuksen kautta. Muussa tapauksessa ammattipätevyys tulee hankkia perustason koulutuksen kautta, jonka laajuus määräytyy pääasiassa koulutettavan iän perusteella. (Laki liikenteen palveluista 320/2017)

Liikenneturva kouluttaa REAK-kouluttajat, sekä ylläpitää ja valvoo heidän kouluttajien oikeuksiaan. Ennakoivan ajon koulutuksia on myös olemassa muita, jotka eivät kanno Liikenneturvan REAK-tuotemerkkiä. Tässä tutkimuksessa tarkkailtiin vain REAK-tuotemerkkiä kantavia koulutuksia ja kouluttajia, jotka ovat käyneet Liikenneturvan järjestämän kouluttajien koulutuksen. (Liikenneturva, n.d.-b)

Seurannan ja kyselytutkimuksen aiheesta on tehnyt HAMKin liikennealan insinööriopiskelija, joka toimi tutkimusta tehdessään työksensä logistiikan lehtorina. Tämän tutkimuksen perusteella saadun tiedon on tarkoitus lisätä Liikenneturvan käsitystä siitä, miten koulutuksia tulisi kehittää ja mitä kuljettajat toivovat saavansa ainoalta pakolliselta koulutuspäivältä. Osalla kuljettajista on

saattanut jäädä käsitys, että ammattipätevyyskoulutus on vain rahastusta eikä se lisää heidän ammattitaitoaan, joten tällä tutkimuksella on tarkoitus myös lisätä tietämystä siitä mitä REAK-kurssi voi antaa koulutettaville ja koetaanko käyty koulutus yleisesti hyödyllisenä.

2 Kuljettajien ammattipätevyys

Kuorma- ja linja-autonkuljettajilta vaaditaan ammattipätevyyden voimassaoloa, jos hän harjoittaa ammattimaista liikennettä. Tiettyjä poikkeuksia on voimassa, mutta pääasiassa tämä tarkoittaa sitä, että jos saat palkkaa kuorma- tai linja-auton kuljettamisesta, niin tarvitsee ammattipätevyyden. Ammattipätevyysvaatimus on tullut voimaan henkilöliikenteelle 10.9.2008 alkaen ja tavaraliikenteelle 10.9.2009 alkaen. (Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä 434/2018)

Ammattikuljettaja pitää ammattipätevyyttään voimassa jatkokoulutuksen kautta, joita on suoritettava viisi päivää viiden vuoden aikana. Ennakoivan ajon koulutus on ainoa pakollinen osa jatkokoulutusta. Tässä tutkimuksessa tarkastellaan jatkokoulutuspäivien osalta vain ennakoivan ajon koulutusta ja kuinka Liikenneturvan kouluttamat REAK-kouluttajat toteuttavat koulutusta ja mitä koulutusmenetelmiä he käyttävät valitsemassaan koulutusrakenteessa.

2.1 Laki ja asetus ammattipätevyyskoulutuksesta

Laki liikenteen palveluista (320/2017) säättää kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä ja siitä kuka taho sitä voi antaa. Ammattipätevyyden kuljettaja voi suorittaa perustason ammattipätevyyskoulutuksen kautta, joka on laajuudeltaan 140 tai 280 tuntia riippuen siitä, että täyttääkö koulutettava koulutuksen aikana 21 vuotta. Perustason ammattipätevyys on mahdollista myös laajentaa tavaraliikenteen puolelta henkilöliikenteen puolelle ja päinvastoin ja silloin laajennuksen tuntimäärä on 70 tai 35 tuntia riippuen koulutettavan iästä ja ajokorttiluokasta. Ammattipätevyys on voimassa kerrallaan viisi vuotta ja sen voimassa oloa saa jatkettua jatkokoulutuksen kautta, jonka vähimmäismäärä on 35 tuntia. Jatkokoulutuksen joutuvat käymään myös kuljettajat, jotka ovat saaneet ajo-oikeuden kuorma- ja/tai linja-autolle ennen ammattipätevyys lain säättämiä päiviä.

Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018) säättää siitä, kuinka jatkokoulutusta voidaan antaa. Koulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, ajo-opetuksena, käytännön harjoituksina tai niiden yhdistelmänä. Tällä perusteella koulutuksen toteuttajalla on vapaat käden suunnitella päivän kulku monella eri tapaa. Koulutuspäivän tulee kuitenkin kestää vähintään seitsemän tuntia, joka voidaan tarvittaessa toteuttaa korkeintaan kahden perättäisen päivän aikana. Tämän tyylinen tilanne saattaa tulla esimerkiksi verkkokoulutuksen iltaopetuksissa.

Sama Vna kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018 § 4) säättää myös, että ”jatkokoulutukseen on aina sisällytettävä vähintään seitsemän tuntia opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan edistämiseksi sekä liikenteen riskitekijöiden tunnistamisen kehittämiseksi, vaaratilanteiden välttämiseksi ja onnettomuustilanteissa toimimiseksi ja niiden seurausten lieventämiseksi.” Tämä käytännössä tarkoittaa, että kuljettajan käymässä jatkokoulutuksessa tulee olla vähintään yksi seitsemän tunnin ennakoivan ajon koulutus, joka REAK-kurssi yhtenä toimintamallina on.

2.2 Hyväksytyt koulutuskeskukset

Ammattipätevyyskoulutuksen antaminen on luvanvaraista toimintaa ja sitä saavat antaa toimijat, jotka ovat saaneet siihen hyväksynnän Opetus- ja kulttuuriministeriöstä, Puolustusvoimien pääesikunnasta tai Liikenne- ja viestintävirastosta. Pääasiassa koulutusta toteuttavat Puolustusvoimat, ammatilliset oppilaitokset, autokoulut, joilla on raskaan kaluston koulutusta ja muut asiaan erikoistuneet yrityksen. (Laki liikenteen palveluista 320/2017 § 35)

Traficom (2021a) on määrännyt, että organisaatiot voivat hakea koulutuskeskushyväksyntää sekä ammattipätevyyden perustason ja jatkokoulutuksen antamiseen tai ainoastaan jatkokoulutuksen antamiseen. Koulutuskeskukseksi hakevalla tulee olla riittävät opetukselliset, ammatilliset ja taloudelliset edellytykset koulutuksen antamiseen. Lisäksi koulutuskeskuksessa on oltava toiminnan laajuuteen nähden riittävä opetushenkilöstö, opetuksesta vastaava johtaja sekä asianmukaiset opetusvälineet ja toimitilat. Opetuksesta vastaava johtaja ohjaa, valvoo ja kehittää opetustoimintaa ja koulutusta sekä toimii muutoinkin tosiasiallisesti tehtävässä.

Ammattipätevyyskoulutusta antavat hyväksyttävät käyttämänsä koulutusohjelmansa Liikenne- ja viestintävirastolla Traficomilla. Hakemus tehdään Traficomien verkkosivujen kautta. Hyväksytyllä koulutuskeskuksella on mahdollisuus käyttää halutessaan myös jo muiden koulutuskeskuksien hyväksyttämiä ohjelmia. Koulutusohjelma on voimassa viisi vuotta kerrallaan. (Traficom, n.d.)

3 Aikaisemmin tutkittua

Tutkimusta, joka tarkastelee erilaisia ennakoivan ajon koulutusmenetelmiä ei ole aikaisemmin tehty, tai siitä ei ainakaan löytynyt aikaisempaa tietoa. Kuitenkin on tutkittu, kuinka ihminen oppii ennakoivaa ajotyyliä ja miten ammattikuljettajien ennakoivan ajotavan koulutusta voisi kehittää. On myös tutkittu, että miten koulutusta voi toteuttaa sekä suorittaa eri oppimisympäristöissä.

3.1 Ennakoiva ajaminen ja sen oppiminen

Turun yliopiston psykologian laitos on aikaisemmin tehnyt liikennetutkimuksen, jonka toimeksiantajana on toiminut Liikenneturva. Tutkimuksessa käsitellään mm. mitä on ennakoiva ajaminen ja kuinka sitä opitaan osana ammattikuljettajien koulutusta. Oleellinen osa tutkimusta on se, että mitä ennakointi tarkoittaa ja kuinka se on osa liikennettä. Pähkinänkuoressa tutkimuksessa tuodaan esille, että eri mallit ohjaavat ja säätelevät kuljettajien toimintaa liikenteessä. Mallit koostuvat kuljettajien saamista oppimiskokemuksista sekä muista vastaavista tiedoista. Kuljettaja osaa tilanteesta riippuen toimia tietyn mallin mukaan (tilanneanalyysi) ja ratkaista mahdollisen ongelmallisen liikennetilanteen. (Laapotti, ym., 2010)

Kuljettajille on tyypillistä oppia tekemällä ja saada sitä kautta itselleen tietoa työn kuvasta. Ammattikoulussa uuden reformin myötä oppilaiden opetus tapahtuu suurelta osin nykyään myös työpaikalla tapahtuvan oppimisen kautta. Tämä pitää sisällään työharjoittelun, mutta sen lisäksi työpaikalla tapahtuvaa oppimista ja yhteistyötä eri yritysten kanssa suositaan ammattikouluissa runsaasti. Uusille kuljettajille on usein mahdollisuus kuljetusyrityksissä päästä ns. vanhan kuljettajan mukaan oppimaan mistä työnkuvasta on kysymys. Nämä keinot auttavat tuomaan uudelle kuljettajalle riittävää tietopohjaa uudesta työstä ja sen toimintatavoista.

Tutkimuksessa tuodaan myös esille, että eri koulutustenmenetelmien tehokkuutta on tutkittu aikaisemmin ja tultu johtopäätökseen, että opetusmenetelmä, joka perustuu ongelmaratkaisupohjaiseen koulukseen, jossa oppija itse pyrkii itse löytämään ratkaisuja ongelmiin on yhtä korkeatasoista tiedon ja taidon hankkimista, kuin opetusmenetelmä, jossa vastaukset kerrotaan suoraan ja kuulijaa käsketään toimimaan tietyllä tavalla. Erona näiden opetusmenetelmiä välillä on kuitenkin se, että ongelmaratkaisupohjaisessa koulutuksessa oppija osaa soveltaa oppimaansa uusissa ongelmatilanteissa paremmin kuin oppija, joka ei ole joutunut ongelmaa ratkaisemaan itse. (Laapotti, ym., 2010, s.15)

Käytännössä tämä tarkoittaa, että ammattikuljettajat, jotka työskentelevät alati muuttuvissa liikenneympäristöissä osaisivat soveltaa oppimaansa parhaiten ongelmaratkaisupohjaisen oppimisen kautta. Tiettyjä asioita voi opetella ns. ennalta ulkoa, mutta kun tilanne muuttuu muotoaan, tai siihen tulee muita tekijöitä mukaan, niin soveltaminen vaatii kuljettajalta kokemusta, kuinka toimia.

3.2 Eri oppimisympäristöt ja kehittyvä koulutus

2000-luvun alussa opetushallinto alkoi pohtimaan laajemmin sitä, että mikä on sopiva paikka opetukselle ja oppimiselle. Normaalin luokkatilaopetuksen lisäksi nykyinen teknologian kehitys mahdollistaa sen hyödyntämisen osana opetusta ja koulutusta. Myös tietotekniikan lisäksi oppimisympäristö käsitteen alle alettiin hyväksymään myös ulkona tapahtuvaa opetusta. Oppimisympäristöt voivat modernissa koulutuksessa olla käytännössä lähes missä vain. Koulutuksen näkökulmasta opetuksen tulisi olla oppijälähtöistä, jossa kaikkea tietoa ei suoraan kaadeta opiskelijan niskaan, vaan oppiminen perustuu pitkälti ongelmanratkaisuun. Oppijalla saisi olla siis kriittistä ajattelua, ongelmanratkaisutaitoa, yhteistyökykyä sekä informaatiolukutaitoa. (Opetushallitus, 2012, ss. 5–6)

Moni opiskelija on tottunut nykyaikaisessa koulutuksessaan käyttämään erilaisia tietoteknisiä laitteita ja viestimiä. Koulutuslaitoksilla on eroja siinä, miten he toteuttavat koulutustaan, mutta varsinkin etäopetusvalmius on nykyään käytännössä jokaisella suomalaisella koululla. Tietoteknisten laitteiden saaminen ja käyttäminen voi olla hankalampi toteutettava asia. Koska oppiminen on oppijälähtöistä, niin oppimista tapahtuu hyvin paljon myös silloin, vaikka opettaja ei ole sitä siinä hetkessä antamassa, eikä se ole paikkaan eikä aikaan sidottua. Opettajan tehtäviin

kuuluu kuitenkin katsoa, että oppimista lähtee tapahtumaan ja se etenee oikeaan suuntaan. Opettajalla on kuitenkin vielä hyvin suuri rooli, sillä me kaikki olemme erilaisia oppijoita ja meidän oppimisvalmiutemme eivät ole samanlaisia keskenään.

Suurin koulutuksellinen haaste on se, että taataan hyvien oppimistulosten saanti kaikissa tilanteissa. Yhteiskunnan nopean muuttumisen vuoksi on vaikea ennakoida kaikkia vaatimuksia mitä tulevaisuuden työelämä tuo tullessaan. Tietotekniikan katsotaan mahdollisuutena pystyä vastamaan moniin tulevaisuuden asettamiin haasteisiin ja sen avulla voidaan luoda entisestään tehokkaampia oppimistilanteita. (Opetushallitus, 2012, s. 10)

4 Liikenneturvan raskaan liikenteen ennakoivan ajon koulutus

Liikenneturva on omalta osaltaan huolehtimassa kuljettajien jatkokoulutuksesta mahdollisimman monelle kohderyhmälle riippumatta iästä tai kulkuneuvosta, joten heidän koulutuksiaan löytyy ennakoivaan ajoon liittyen useampia vaihtoehtoja. Liikenneturva on lanseerannut REAK-tuotemerkin osaksi koulutustarjontaansa ja sen tarkoitus on kohdistua raskaan liikenteen parissa työskentelevien kouluttamiseen. Tässä tutkimuksessa tarkkaillaan vain kyseistä koulutusta ja tässä luvussa käydään läpi mitä se pitää sisällään. (Liikenneturva, n.d.-a)

4.1 REAK

REAK eli raskaan liikenteen ennakoivan ajon koulutus on nimensä mukaan ammattikuljettajille suunnattu ennakoivan ajon koulutus. REAK-koulutusta saavat antaa kouluttajat, jotka ovat Liikenneturvan kouluttamia ja suorittaneet koulutuksen hyväksytysti läpi. REAK-kurssi on siis Liikenneturvan luoma tuotemerkki, joka omalta osaltaan täyttää paikan ainoana pakollisena osana ammattikuljettajien 35 tunnin jatkokoulutusta. Koulutuspäivän vähimmäispituus on seitsemän tuntia ja se voidaan jakaa kahdelle perättäiselle päivälle, mutta tämä ei ole tavanomaista, jos kouluttaja vetää itse koulutuksen luokkatilassa tai radalla. REAKin pääasiallinen tehtävä on saada kuljettajat sisäistämään ennakoivan ajon periaatteet siten, ettei vaaratilanteisiin jouduttaisi. (Liikenneturva, n.d.-b)

Koulutuksessa käydään läpi myös tilanteita ja esimerkkejä, joissa vaaratilanteisiin syystä tai toisesta on jouduttu ja niihin johtavista syistä keskustellaan. Ennakoiva ajotapa liitetään usein myös taloudelliseen ajotapaan ja siitä tässä koulutuksessa on myös kyse. Kuljettajien tulee pysyä alati uudistuvien kuljetuskaluston ja tieliikennelain sekä liikenneympäristön asettamien muutosten ajan hermolla. REAKin sisältöön kuuluu myös, että joskus kuljettajan ennakointi ei aina riitä ja ajaudutaan tilanteeseen, jossa pelivaraa ei enää ole ja vaaditaan silloin kuljettajalta oikein tehtyjä asioita ennalta ehkäisevästi, tapahtuma hetkessä tai sen jälkeen. REAK-kurssin ei ole tarkoitus syöttää vastauksia suoraan koulutettaville, vaan tarkoituksena on löytää porukalla yhdessä ratkaisuja eri ongelmatilanteisiin. (Liikenneturva, n.d.-b)

Koulutuksen järjestäjä voi halutessaan toteuttaa REAK-kurssia monella eri tavalla. Yleisesti koulutusta annetaan seitsemän tuntia teoriakoulutuksena luokkatilassa tai verkossa. Kouluttajilla on käytössään myös käytännönkoulutusta rataolosuhteissa, johon on sisällytetty ennen harjoituksia jonkin verran myös teoriapohjaa.

Koulutuksen järjestäjän on mahdollista toteuttaa ennakoivan ajon koulutus myös niin, että koulutettava käy koulutussisällön itsenäisesti läpi haluamanaan ajankohtana ilman kouluttajaa ja vain valvonnan puolesta on yhteys koulutettavaan kurssin aikana, mutta tässä tapauksessa REAK-materiaalia ei voi käyttää, sillä kyseessä on kouluttajan henkilökohtainen materiaali. Nämä koulutukset ovat siis muita ennakoivan ajon koulutuksia, jotka eivät kannu Liikenneturvan REAK-tuotemerkkiä.

Se miten kouluttajat soveltavat saatuaan REAK-kouluttajan koulutustaan on tämän tutkimuksen yksi keskeinen aihe. Kouluttajilla on käytössään Liikenneturvalta saamansa kattava koulutusmateriaali, mutta se ei sido heitä käyttämään sitä. Halutessaan kouluttajat voivat käyttää paljon omaa materiaalia, esimerkkejä ja/tai muita mahdollisia opetusmenetelmiä. Koulutus voidaan hyvin pitkälti räätälöidä myös sen näköiseksi, mikä kokoonpano koulutukseen osallistuu. Kuljetusyritys voi ostaa omille kuljettajilleen koulutuksen, tai koulutukseen voi osallistua myös halutessaan yksityishenkilönä suoraan ilman välikäsiä.

4.2 REAK-materiaali

Liikenneturvan materiaali on käytössä kouluttajille, jotka ovat suorittaneet Liikenneturvan järjestämän kouluttajille suunnatun REAK-koulutuksen. Koulutus on kestoltaan viisi päivää ja tässä koulutuksessa kouluttajat käyvät paljon eri käytännön harjoitteita läpi ja tutustuvat eri Liikenneturvan materiaaleihin ja opettelevat soveltamaan niitä. Uutena koulutusmuotona Liikenneturvalle on tullut myös moduulikoulutus, jossa kouluttajat käyvät koulutuksen kahdessa eri osassa ja koulutuksien välissä harjoittelevat käytännössä oppimaansa. Kouluttajilla materiaali ja REAK-kouluttajan pätevyys säilyy voimassa kerrallaan viisi vuotta, jonka aikana kouluttajan tulee suorittaa täydennyskoulutus, jos hän haluaa jatkaa REAK-kouluttajana toimimista.

Liikenneturva on hyväksyttänyt itselleen kolme eri koulutusohjelmaa, jotka ovat ajovalmius, liikenteessä ajaminen sekä teoria + ratakoulutus. Nämä aiheet ovat Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymiä. Kaikki kokonaisuudet ovat kestoltaan vähintään seitsemän tuntia, johtuen suoraan laista, joka on määrätty jatkokoulutuspäivän vähimmäismääräksi. (Traficom, 2021b)

Materiaali on käytössä Webautossa osoitteessa www.kuljettajaopetus.fi/liikenneturva. Kouluttaja saa tunnukset, joilla hän pääsee materiaaliin käsiksi. Liikenneturvalla on oikeus poistaa oikeudet kouluttajalta käyttää heidän materiaaliaan, jos sen kanssa tapahtuu väärinkäyttöä, esim. lahjoittaa omat materiaalinsa käytettäväksi jollekin toiselle. Nämä materiaalit ovat siis henkilökohtaiset.

Kaikkiin koulutusohjelmien kokonaisuuksiin kuuluu johdanto, jonka jälkeen kouluttaja voi valita pitämänsä aiheen seuraavasta sisällöstä:

- Ajovalmius
 - Kuljettajan ajovalmius
 - Ajoneuvon kunto
 - Ajoneuvon kuormaus
- Liikenteessä ajaminen
 - Ajonopeus
 - Havainnointi ja vuorovaikutus
 - Turvallisuusväli ja ohittaminen
 - Taloudellinen ajaminen

- Vaikeat olosuhteet
 - Liukkaalla ajaminen
 - Vaaratilanteessa toimiminen
 - Pimeällä ajaminen

Näiden lisäksi käytössä on pitkä lista videoita, joita halutessaan kouluttaja voi käyttää.

Koulutuksissa kohderyhmänä on otettu huomioon linja- ja kuorma-autonkuljettajat, sillä kaikki nämä materiaalit on rakennettu niin, että kouluttaja voi valita sisällön pääpainoltaan koskemaan henkilö- tai tavaraliikennettä. Halutessaan koulutettavien jakauman kesken kouluttaja voi käyttää molempia materiaaleja ristiin, joissa kuitenkin sisältö on pääasiassa sama, mutta esimerkkikuvissa ja tilanteissa yms. käytetään eri ajoneuvoja. (Kuljettajaopetus, n.d.)

Liikenneturvan kouluttajan kanssa käydyn keskustelun mukaan (P. Tervo, henkilökohtainen tiedonanto, 26.5.2021) kouluttaja, joka on suorittanut REAK-kouluttajien koulutuksen voi ottaa käyttöönsä Liikenneturvan koulutusohjelman tai hyväksyttää omansa. Liikenneturvan materiaalin on tarkoitus mahdollistaa erilaisten koulutuspäivien pitämisen (niin kuin kouluttaja itse parhaimmaksi näkee, tai koulutuksen tilaajan tarpeet vaativat) ja se ei itsessään sido toteuttamaan vain tietyn tyylistä koulutusohjelmaa. Liikenneturvan koulutusohjelmat ovat pääasiassa kouluttajan avuksi.

5 Erilaiset koulutukset

Tässä osiossa käydään läpi, miten koulutuksia voidaan suorittaa/järjestää. Tässä paneudutaan pääasiassa REAK-kurssin toteutuksiin, joita on seurannan kautta päästy tarkkailemaan, mutta samat menetelmät ovat käytettävissä myös muissa jatkokoulutuspäivissä. Seurantapaikkoja oli yhteensä viisi, joista kaksi oli yhdistettyjä teoria + ratapäiviä, kaksi verkkokoulutuksia ja yksi luokkatilakoulutus. Seurannassa on tehty huomioita eri käytänteistä ja tapahtumista, mutta ne eivät välttämättä ole vertailukelpoisia kaikkiin muihin koulutuksiin, mutta antavat hyvin suuntaa, miten koulutukset eroavat toisistaan. Näistä seurannoista saaduista tuloksista tarkemmin kohdassa 7 Tulosten esittely.

5.1 Teoriakoulutus luokkatilassa

Perinteisin koulutustapa on teoriakoulutus luokkatilassa, tai jossain muussa vastaavassa paikassa, johon kouluttaja ja koulutettavat kokoontuvat paikalle. Koulutustilat ovat hyväksyttävä ennalta siten, miten Vna säätää kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018 § 12). Luokkatilassa tapahtuvan opetuksen hyödyt ovat opiskelijoiden ja kouluttajan fyysinen läsnäolo samassa tilassa, jonka kautta kontakti molempiin suuntiin on saumatonta. Kouluttajan on helpompi havaita kouluttavien reaktiot eri asioista verrattuna virtuaaliseen koulutukseen.

Kun koulutus tapahtuu samassa paikassa missä osallistujat ja kouluttaja itse on, niin se tuo tiedon jakamiseen helpotusta monella tapaa. Opetettavan asian voi heijastaa taululle samalla, kun kouluttaja näyttää muita esimerkkejä tai esiintyy itse. Kuvassa 1. on tyypillinen opetusympäristö ennakoivan ajon luokkaopetustilasta.

Kuva 1. REAK-kurssin luokkaopetustila.



Luokkatilassa tapahtuvan koulutuksen heikoin puoli on sen määräytyminen tiettyä aikana tiettyyn paikkaan. Koulutettavalta tämä saattaa vaatia mahdollisesti pitkän siirtymisen koulutuspaikalle. Kuljetusyritykset voivat kuitenkin halutessaan järjestää koulutuksen omille

kuljettajilleen lähempänä omaa asemapaikkaansa, jossain muussa koulutukseen soveltuvassa paikassa, johon kouluttaja pyydetään.

5.2 Teoriakoulutus virtuaalisesti etänä

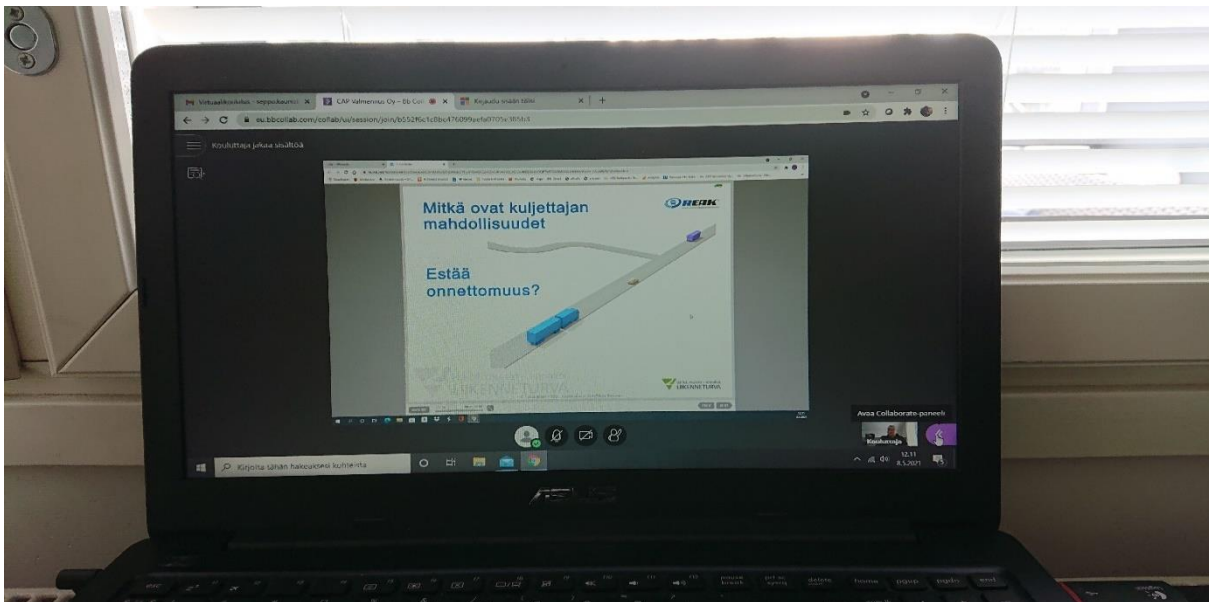
Tavanomaisen luokkaopetuksen lisäksi virtuaalinen verkkokoulutus on yleistynyt monestakin erisyystä. Tähän tutkimukseen liittyviä seurantoja tehdessä maailmalla vallitsi koronaviruspandemia eli COVID-19-pandemia. Jo pelkästään tästä syystä monet kouluttajat olivat vaihtaneet perinteisen luokkatilakoulutuksen verkkokoulutukseksi, jotta he kuitenkin pystyvät järjestämään koulutuksen. Verkkokoulutuksen ehdottomiin vahvuuksiin kuuluu, että sen voi suorittaa paikasta riippumatta, vaikkapa mökiltä laiturin nokasta. On tilanteita, jolloin koulutettavan oma aikataulu ei anna periksi lähteä osallistumaan fyysisesti paikalle opetustapahtumaan, vaan on joustavampaa valita vain itselleen sopiva päivämäärä kattavasta listasta. Koulutuksen voi suorittaa verkossa myös kahdessa osassa perättäisinä päivinä.

Virtuaalisesti tapahtuva koulutuksen heikoin puoli on interaktiivisuus, sillä tämä vaatii kouluttajalta valtavasti saada kaikki osallistujat osallistumaan koulutukseen samalla tavalla, kuin luokkatilassa tapahtuvassa koulutuksessa. Tämä kuitenkin ei ole mahdoton tehtävä, mutta kouluttajan lisäksi äänessä seurannan perusteella ei ole yleensä, kuin pari puheliaampaa koulutettavaa. Verkkokoulutuksen heikkoja puolia on myös lisäksi huono verkkoyhteyden laatu, joka saattaa tiputtaa osallistujia pois koulutuksesta, tai antaa huonon videolaadun esityksissä. Koulutettavan tulisi myös hakeutua paikkaan, jossa ei ole muita häiriötekijöitä ja hän pystyy keskittymään koko päivän tarjontaan rauhassa. Seurannassa kävi myös hyvin ilmi, että verkkokoulutuksessa osallistujilla saattoi olla muuta tekemistä koulutuksen aikana, kuten puhelimen selaaminen, joten keskittyminen on helposti muualla. Tämä ei ollut lähikoulutuksissa yhtä yleistä.

Verkkokoulutus vaatii koulutettavalta toimivat laitteen (esim. älypuhelin, tabletti tai tietokone), jolla hän pystyy osallistumaan internetyhteydellä kouluttajan käyttämän sovelluksen kautta tunneille. Koulutusta saattaa olla haastavaa seurata koko päivän ajan puhelimen kautta, jossa on pieni näyttö. Kuvasta 2. käy esille miltä koulutusnäkyvä näyttää 15 tuumaiselta tietokoneen näytöltä. Web-kamera vaaditaan yleisesti osallistujilta ja sitä tulisi pitää kouluttajan pyynnöstä päällä, jotta voidaan todeta, että koulutettava osallistuu todella koko seitsemän tunnin

kokonaisuuteen. Ohjeistus verkkokoulutusten suhteen on, ettei niitä voi suorittaa liikkuvassa ajoneuvossa. Tunnistautumisen suhteen on erilaisia käytäntöjä, joko ennen koulutusta tai sen aikana.

Kuva 2. Koulutusnäky on hieman pieni, joten osallistujan laitteet tulisi olla hyvät.



Kokonaisuutena verkkokoulutus on mainio vaihtoehto muille koulutustyypeille. Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä (434/2018 § 11) on säätänyt, kuinka verkkokoulutusta saadaan toteuttaa osana jatkokoulutusta. ”Opetusta voidaan antaa tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla, jos koulutettavan henkilöllisyys voidaan todeta luotettavasti. Käytännön harjoituksia ei saa toteuttaa tieto- ja viestintätekniiikan välineiden avulla. Jatkokoulutuksessa verkko-opetuksen enimmäismäärä on 12 tuntia.”

5.3 Yhdistetty teoria- ja käytännönkoulutus ajoharjoitteluradalla

Ennakoivan ajon koulutuksessa on mahdollisuus toteuttaa myös käytännönharjoituksia teoriaopetuksen lisäksi. Näissä tilanteissa käytännönharjoitukset tulee suorittaa ajoharjoitteluradalla, tai jollain muulla alueella, joka on muulta liikenteeltä suljettu ja valmistelu harjoituksia varten. Koulutuspäivät ovat kestoaltaan myös vähintään 7 tuntia, joista ensimmäiset noin 3–4 tuntia usein käytetään teoriapohjan luomiseen. Teoriaosuuden jälkeen kouluttaja tai kouluttajat antavat tuleviin harjoituksiin liittyen näytöt ja teoriassa keskustellut asiat tuodaan

näkyväksi rataolosuhteissa. Kun näytöt ovat annettu niin alkaa kouluttajien ohjaamana ajoharjoittelu eri tehtävien parissa. Kuvassa 3. on ratakoulutuspäivä alkamassa ja koulutettaville on esillä koko koulutuspäivän aikataulu.

Kuva 3. Ratakoulutuspäivän avaus luokassa.



Koulutuspäivän voi yrittäjä halutessaan räätälöidä oman yrityksen kalustolle ja työnkuvalle sopivaksi, tai ratapäivään voi osallistua, vaikka suoraan itse kuljettajan ominaisuudessa. Ratatoiminnan aikana Traficom (2021a) on säätänyt kuinka paljon kuljettajia saa olla saman aikaisesti radalla. Kuljettajia saa olla ajoneuvoa kohden enintään 3 henkilöä ja ajoneuvoja saa radalla olla enintään 6 yhtä kouluttajaa kohden.

Heikkoja puolia ratakoulutuksessa on sen rajautuminen tietylle alueelle. Ajoharjoitteluratoja on Suomessa rajattu määrä, johon voi ajaa isommalla kalustolla. Myös keliolosuhteen Suomessa vaihtelevat suuresti, jopa talviaikana, joten koulutus voidaan joutua huonossa tapauksessa peruuttamaan/siirtämään, ja aina ei voi taata samaa rataolosuhdetta jokaiselle käyntikerralle, mutta näinhän se on silti normaalissa liikenteessäkin. Heikkoja puolia ja samalla myös hyviä puolia ratakoulutuksessa on se, että radalle tarvitaan kokonaismassaltaan yli 3500 kg painavat ajoneuvot, jotka koulutettavat voivat tuoda itse mukanaan. Omien ajoneuvojen käyttö antaa kokemusta haastavista olosuhteista tutulla ajoneuvolla, joka on hyvä asia, mutta samalla ajoneuvo on pois sen

normaaleista työtehtävistä ja ajoneuvon käytöstä tulee sen omistajalle lisäkuluja (polttoaineet yms). Hyvin harvalla kouluttajalla on käytössään ajoneuvoja, vaan usein käytännössä ratakoulutus toteutetaan yrityskoulutuksina, jossa radalla käytettävä kalusto tulee yritykseltä.

Vaikka pääasiassa ratakoulutus on muihin koulutuksiin verrattuna kaikista arvokkain koulutus (koska ratavuokra, mahdollisesti useampi kouluttaja, kaluston kulut, henkilöstön palkat ja ruokajärjestelyt maksavat) niin kuljetusyrittäjä voi hyötyä ratapäivästä monella eri tavalla tuomalla oma kalustonsa radalle. Ei ole estettä tuoda mukanaan myös vähän pidempää yhdistelmää tai erikoiskalustoa, mutta suositeltavaa olisi, että siinä ei olisi täyttä kuormaa päällä, jotta radan varoalueet riittävät. Ratakoulutuksen voi halutessaan yhdistää työtekijöiden TYKY-päiväksi, sillä monella radalla on mahdollisuus järjestää koulutuksen jälkeen myös muuta ohjelmaa, kuten esim. kartingia tai rata-autoilua.

Kuvasta 4. käy esille, miten rataolosuhteissa yrittäjän omaa kalustoa voidaan tarkastella. Kuvan tilanteessa vertaillaan, kuinka 34 metriä pitkä yhdistelmä käyttäytyy kaarteessa ja mikä on sen tilantarve, kun eri akseleita nostetaan ja lasketaan vuorollaan. Saatuja tuloksia pystyttiin peilaamaan käytännön tilanteisiin eri tieliikenneympäristöihin.

Kuva 4. Radalla 34 metrisen ajoneuvoyhdistelmän kääntyvyyden mittaaminen.



5.4 Teoriakoulutus virtuaalisesti ilman kouluttajaa

Aikaisempien koulutusmuotojen lisäksi ennakoivan ajan koulutus on mahdollista suorittaa joustavalla tavalla itselle parhaiten sopivana ajankohtana myös virtuaalisesti. Tätä kyseistä koulutusta ei voi antaa REAK-materiaalilla, sillä materiaali on henkilökohtaista ja sitä ei voi käyttää tämän tyyllisessä avoimessa koulutuksessa. Tästä syystä kyseisestä koulutuksesta ei suoritettu seuranta eikä myöskään kyselyitä.

Osa koulutuksen järjestäjistä toteuttaa koulutusta, jossa koulutettava osallistuu kursseille tietyinä aikavälinä, jolloin hänen suoritustaan voidaan etänä valvoa. Valvomo on olemassa sitä varten, että katsotaan pakollisen 7 tunnin tulevan täyteen ja koulutettava on paikalla koko koulutuksen ajan. Tässä koulutusmallissa ei ole siis pääasiassa vuorovaikutteista toimintaa, mutta koulutettavalla on yhteys valvomoon, jossa on valvova kouluttaja, joka auttaa sekä tietoteknisissä haasteissa, että koulutusaiheeseen liittyvissä kysymyksissä. Koulutuksen pystyy suorittamaan ns. putkeen tai sen voi jakaa kahteen osaan (2*3,5 h), peräkkäisille päiville.

Koulutuksen parhaita puolia on sen joustavuus ja se, että kouluttaja voi itse määritellä ajankohdan koska haluaa ja ehtii osallistumaan koulutukseen. Koulutuksia ei pääasiassa pysty suorittamaan yöaikaan, koska valvomon läsnäolo vaaditaan. Huonoja puolia koulutuksessa on se, että siitä puuttuu ihmiskontakti, vuorovaikutus ja muiden koulutettavien vertaistuki. Osalle itseopiskelu sopii mainiosti, koska kaikki eivät välitä sosiaalisesta toiminnasta, mutta kun koulutusta ei ole ketään suoranaisesti ohjaamassa niin vastuu oppijalla itsellään on hyvin suuri.

6 Tutkimusmenetelmät ja aineistot

Yksi merkittävin tutkimuskysymys oli, että miten eri REAK-kursseja toteutetaan ja mitä opetusmenetelmiä niissä käytetään. Tutkimus suoritettiin kyselytutkimuksena, jossa lisäksi eri koulutuksista suoritettiin seuranta ja niistä hankittiin aineistoa havaintojen perusteella. Koulutukset valikoituivat sattumanvaraisesti, siten, että mitä koulutuksia toteutui koronatilanteesta huolimatta. Pääasia oli, että seurattavat koulutukset, joista kerätään kyselyaineistot ja havainnot, ovat keskenään erilaisia ja eri kouluttajan järjestämiä.

Tähän tutkimukseen valikoitui kaksi teoria + ratakoulutusta, kaksi virtuaalikoulutusta ts. verkkokoulutusta ja yksi luokkakoulutus. Seurannat toteutettiin maaliskuu – toukokuun 2021 aikana. Kyselyt toteutettiin luokka- ja ratakoulutuksissa paperisena kyselynä, johon osallistujat pääsivät vastaamaan heti koulutuksen jälkeen. Myös kouluttajille oli oma kyselynsä. Verkkokoulutuksissa kyselyt toteutettiin Office 365 Forms – sovelluksen kautta, jonka linkki jaettiin koulutuksen lopuksi osallistujille. Tulosten vertailemiseksi kaikki kyselyn vastaukset on kirjattu Formsiin, ja niitä tarkastellaan seuraavassa luvussa.

Lomakkeen kysymykset ovat luotu yhdessä Liikenneturvan kanssa ja tyhjät kyselylomakepohjat ovat tämän raportin lopussa liitteenä 1. ja 2. Sähköinen kyselylomake Formsissa eroaa paperisesta siten, että osa kysymyksistä aukeaa sen mukaan mitä niihin vastaa, mutta sisältö on muuten sama. Tulosten vertailemisessa otettiin huomioon, jos paperiseen lomakkeeseen oli vastattu ns. väärään kohtaan. Ennen kyselyyn vastaamista, kerrottiin mistä tutkimuksessa on kyse ja mihin saatuja vastauksia tullaan käyttämään. Vastaaminen oli kaikin puolin anonyymiä. Kyselyyn vastasi kaiken kaikkiaan 28 koulutettavaa ja 6 kouluttajaa. Tässä raportissa käytetyt kuvat ovat itse otettuja ja niiden ottamiseen ja julkaisemiseen on pyydetty lupa.

7 Tulosten esittely

Tässä luvussa esitellään tutkimuksessa saatuja tuloksia niin seurantojen kautta, kuin kyselyn kautta. Seurannan tulokset perustuvat saatuihin kokemuksiin ja tehtyihin havaintoihin koulutusta seuratessa. Seurannat on selitetty alle siten, miten itse olen ne koulutettavana kokenut. Nämä tulokset eivät siis ole täysin vertailukelpoiset kaikkiin muihin vastaaviin koulutuksiin, mutta luovat kuvan siitä miltä eri koulutukset tuntuvat koulutettavan näkökannalta ja antavat vertailukohtaa kyselyn kautta saatuihin tuloksiin.

Kyselytutkimukset on toteutettu Microsoft Officen Forms-sovelluksella. Myös paperisesti kerätyt tulokset on kirjattu samaan ohjelmaan, jotta saadaan tulokset näkyväksi yhteen paikkaan. Kohdassa 8 käydään tarkemmin läpi johtopäätökset saaduista tuloksista.

7.1 Seurannat

Seurannan kohteet valikoituivat sattumanvaraisesti sen mukaan mitä koulutuksia oli toteutumassa seuranta-aikana. Koulutusten tuli olla koulutusmuodoltaan erilaisia keskenään ja niiden tuli olla myös eri kouluttajien toteuttamia. Näin ollen olin kouluttajiin yhteydessä puhelimitse, sekä sähköpostitse ja kerroin mistä tutkimuksesta on kyse ja mitä olen tekemässä. Kerroin kouluttajille haluavani osallistua koulutettavaksi muiden koulutettavien joukkoon, jotta saisin saman kokemuksen kuin kaikki muutkin. Tämä oli pääasiassa suurimmalle osalle kouluttajista hieno juttu, että olen ottanut kyseisen aiheen ja, että tulen mukaan koulukseen. Sovimme kouluttajien kanssa, että koulutuksen lopuksi pidän lyhyen puheenvuoron ja kerron osallistujille mistä on kyse ennen kyselyn toteuttamista. Koulutukset ovat listattu alle siinä järjestyksessä kuin ne on seurattu.

7.1.1 1. Ratakoulutus

Ratakoulutus alkaa tyypillisesti teorialla ja niin alkoi myös tämä. Koulutuksen oli ostanut yritys, jonka työntekijät saapuivat paikalle kuorma-autoilla. Koulutettavana oli hyvä nähdä päivän aikataulutus, joka oli luokan edessä näytillä. Tunnelma luokassa oli hyvä ja keskusteleva. Teoriaosuudessa aloitimme tuoreella tiedolla mitä uutta on tieliikennelaki tuonut tullessaan ja muutenkin käsitelimme tuoretta tietoa tieliikenteeseen liittyen. Kouluttaja käytti Liikenneturvan materiaalin lisäksi myös SKALin materiaalia, johon hänellä oli käyttöoikeudet. Koulutus eteni koulutusohjelman mukaisesti seuraavilla aiheilla: johdanto, ennakointi ja hätätilanteessa toimiminen. Työskentelimme luokassa ryhmätehtävien parissa ja käsitelimme aiheita eri liikennetapaturmista, sekä siitä miten niitä olisi voitu välttää. Kouluttajalla oli paljon omia kokemuksia ja pitkä kokemus kouluttajan uralta. Luokassa käsiteltiin aiheita, joita tulisimme pian radalla todentamaan. Kouluttaja painotti, että kuljettajalta vaaditaan ”kroppatuntumaa” ja sitä on vaikea saada teoriassa tai simulaattorin kautta.

Aamupäivän teoriaosuuden ja lounaan jälkeen kouluttajan avuksi saapui toinen kouluttaja, jonka kanssa aloitettiin näytöt rataolosuhteissa. Näytöt pitivät sisällään seuraavat asiat:

- Reaktioaika/hitaus + jarrutusmatka detonaattorin avulla
- Jarrutusmatkan puolitus 60/45 km/h
- Jäännösnopeus

- Jarrutukset vierekkäin osallistujien arvioimalla turvallisuusvälillä taajamassa nopeudella 40 km/h

Kuvassa 5. on esitetty detonaattori, jonka sisällä laitetaan kaksi pienoiskiväärin väripatruunaa, joista kouluttaja laukaisee ensimmäisen merkkinä siitä, että jarrutus saa alkaa ja toinen patruuna laukeaa, kun itse jarrutus alkaa. Tällä tavoin pyritään tuomaan esille, kuinka kauan kuljettajan kestää alkaa toimimaan tilanteesta, kun hän on vaaran havainnut. Harjoituksessa painotettiin, että rataolosuhteissa kuljettaja osaa odottaa vaaraa vielä enemmän kuin normaalissa liikenteessä. Jarrutusmatkan puolituksessa oli tarkoitus tuoda näkyväksi se, että kun nopeus kaksinkertaistuu, niin jarrutusmatka nelinkertaistuu, joten tämä tarkoittaa myös, että kun nopeudesta otetaan neljännes pois, niin jarrutusmatka puolittuu. Tämä tapahtuu fysiikan lakien mukaan aina silloin kun olosuhteet ovat identtiset. Rataolosuhteissa lopputulos voi hieman vaihdella, mutta ajatus tuli täysin selväksi.

Jäännösnopeudessa tuotiin esille se, että kun kaupungissa ajetaan usein ylinopeutta, niin mikä merkitys sillä on törmäysnopeuteen. Toinen kouluttaja ajoi autolla 40 km/h nopeudella ja teki merkkikeilan kohdalta täysjarrutuksen, jonka pysähtymismatka merkattiin vaahtomuovisella nukella. Seuraavalla kerralla kohdetta lähestyttiin nopeudella 60 km/h, ja koska oikeassa tilanteessa tuosta vauhdista auto kulkee 5 m/s pidemmälle kuin 40 km/h nopeudesta, niin siirrettiin jarrutuksen aloituskeilaa 5 metriä eteenpäin ja painotettiin, että 1 sekunnin reaktioaika olisi vielä erittäin hyvä. Odotetusti nukkeen törmättiin, ja pysähtymismatka oli paljon pidempi, mutta suurin huomio oli siinä, että törmäyshetkellä nopeutta oli vielä n. 57 km/h, joka oli koulutettaville suuri yllätys.

Kuva 5. Detonaattori.



Näytössä ”jarrutukset vierekkäin” koulutettavat saivat päättää turvallisuusvälin, joka pidettäisiin autojen ajaessa 40 km/h. Välin tulisi olla arviolta tyyppillinen taajamassa pidettävä etäisyys edellä ajavaan autoon. Edellä ajavaan autoon istui kouluttaja ja takana tulevaan yksi koulutettavista. Autot ajoivat limittäin niin, ettei vaaratilannetta syntyisi. Ohjeena oli, että kun takana tuleva auto huomaa edessä ajavan auton jarruvalojen syttyvän, niin tulisi jarrutuksen alkaa. Kuvassa 6. oikealla oleva ambulanssi on ollut ensimmäinen jarruttava auto, ja kuvassa vasemmalla oleva kuorma-auto olisi törmännyt pysähtyneen ambulanssin perään.

Kuva 6. Jarrutuksessa peräkkäin olisi kuorma-auto törmännyt ambulanssiin.



Näyttöjen jälkeen alkoi koulutettavien ajoharjoittelut ohjatusti kaarteessa eri nopeuksilla ja eri ajotyyleillä. Tämän jälkeen tehtiin jarrutuksia suoralla eri nopeuksista ja kokeiltiin jarrutusmatkan puolittamista. Lisäksi suoralla tehtiin useita toistoja esteen väistämisestä ja eri nopeuksista. Suoralla tehtiin myös nopeuden arviointia niin, että olisi ehditty pysähtymään ennen estettä.

Harjoitusten suurin opetus oli se, että kuinka iso merkitys on pienellä nopeuden alentamisella siihen, että vaaratilanne voitaisiin välttää. Radalla pääsi myös kokemaan todeksi sen, miten fysiikan laita toimivat. Oikealla toiminnalla kuljettaja voi vielä mahdollisesti välttää kolaritilanteen ja tätä harjoiteltiin myös niissä tilanteissa, kun tilannenopeutta oli liikaa ja pelivaraa vähän. Koulutus päättyi loppupalautteeseen ja kokemusten vaihtoon. Koulutettavan näkökannalta tämä oli hyvin antoisa päivä. Muut osallistujat jäivät radalle ajamaan vielä päivän päätteeksi jääkartingia.

Ratakoulutuksessa on ehdottomasti parasta se, että pääsee tekemään käytännössä asioita, joita luokassa on ensin käsitelty. Moni ammattikuljettaja on lisäksi luonteeltaan sellainen, että tekemisen kautta oppi menee perille parhaiten, koska silloin he innostuvat aiheesta usein enemmän kuin luokkatilassa. Heikoin puoli oli pitkät matkat koulutuspaikalle ja taikaisin, joten päivä oli väsyttävä, vaikka antoisa.

7.1.2 2. Ratakoulutus

Toinen ratakoulutuspäivä poikkesi omalta osaltani ensimmäisestä siten, että tähän osallistuin vain seuraajan ominaisuudessa, sillä koronarajoitukset eivät antaneet enintään kuin kuuden henkilön kokoontua samaan tilaan, joten jätin teoriaosuuden väliin. Koulutus oli yrityskoulutus, jossa päivä oli räätälöity yritykselle sopivaksi. Päivän aikana tutustuttiin syvällisesti heidän kalustoonsa ja niiden ajo-ominaisuuksiin, sekä lisäksi he saivat samalla ennakoivan ajon koulutuksen. Kouluttajia oli kaksi ja he olivat toteuttaneet aamupäivän teoriaosuuden niin, että kokoontuivat kahteen eri luokkaan, joissa käytiin eri ohjelmat läpi. Toisessa luokassa käsiteltiin Liikenneturvan materiaalin pohjalta koulutusohjelman mukaista koulutusta ja toisessa luokassa käsiteltiin kuljetusyrityksen omaan kalustoon liittyvää lainsäädäntöä, sillä yritys oli tuonut radalle 34 metriä pitkiä HCT-yhdistelmiä. Ryhmät vaihtoivat luokkatiloja keskenään sopivassa kohtaa päivän kulkua.

Teoriaosuuden jälkeen kokoontuimme pihalla, jossa henkilömäärärajoitukset eivät enää olleet voimassa ja aloimme tutustumaan kuljetusyrityksen kalustoon. Kouluttajien ohjeistukselle jatkettiin keskustelua siitä mitä he olivat käsitelleet luokassa. Mittanauhan avulla mittailtiin yhdistelmää ja sen akselivälejä ja todettiin sillä tavoin, miten yhdistelmää voi muokata niin, että se on vielä laillinen. Samalla tuotiin esille mitä laki määrää kääntymisvaatimuksen suhteen. Kuvassa 7. on pitkän yhdistelmän kokonaispituuden mittaus meneillään.

Kuva 7. Pitkän yhdistelmän pituuden mittaus.



Mittailujen jälkeen kouluttajat aloittivat käytännönharjoitukset liittyen yrityksen kaluston kääntyvyyteen. Käytännössä kokeiltiin useammalla eri yhdistelmällä, että miten ne taipuvat käännöksessä ja miten vaikuttaa niiden kääntyvyyteen, kun nostetaan tai lasketaan joku akseli eri asentoon (kts. kuva 4). Tämän jälkeen kouluttajat aloittivat radalla näytöt, jotka olivat hyvin samanlaiset kuin 1. ratapäivässä. Näytöt menivät seuraavassa järjestyksessä:

- Jarrutusmatkan puolitus 60/45 km/h
- Jäännösnopeus
- Jarrutukset pitävällä vs. liukkaalla

Kuten 1. ratapäivässä näyttöjen tarkoituksena oli tuoda todeksi asiat mitä luokassa oli puhuttu ja opettaa osallistujat arvioimaan eri nopeuksien vaikutus pysähtymismatkaan. Jarrutuksen pitävällä vs. liukkaalla toteutettiin siten, että osallistujat arvioivat mihin ajoneuvo pysähtyy, kun se jarruttaa ensin 60 km/h nopeudesta pitävällä pinnalla ja sen jälkeen samalla nopeudella liukkaalla pinnalla. Tulokset vaihtelevat kitkan ja kuorman mukaan, mutta tulokset olivat huomasti erilaiset keskenään (pitävä -> 24 m ja liukas -> 80 m). Radan pinta oli pääasiassa loskainen, sillä edellisenä päivän oli harmittavasti keli mennyt reilusti suojan puolelle ja satoi vettä. Ihanteelliset rataolosuhteet ei liukkauden kanssa siis ollut, mutta tämä kuitenkin kuuluu normaaleihin talviolosuhteisiin, että kelit vaihtelevat runsaasti lyhyessäkin aikaa.

Näyttöjen jälkeen koulutettavat aloittivat ajoharjoittelut kouluttajien opastuksella ja myös osittain itsenäisesti. Radalla ei voinut suojakelin vuoksi toteuttaa väistöjä ja kaarreajoa, joten jarrutuksia tehtiin monella eri nopeudella ja eri pinnoilla. Lisäksi radalla pysyi suorittamaan saman aikaisesti rata-ajoa niin, että pääsi harjoittelemaan miten pitkä yhdistelmä käyttäytyy ja mitkä ovat sen ajolinjat. Päivän lopuksi kouluttajat antoivat osallistujille tehtäväksi arvioida vastaan tulevan ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden hetkellä, kun se vilauttaa valoja. Vastausvaihtoehtoja tuli paljon ja molemmista ääripäistä, joten todettiin, että tehtävä on lähes mahdoton sanoa varmaksi mikä vastaan tulevan tarkka nopeus ja etäisyys on. Tässä tilanteessa peilattiin liikenteeseen, kun haetaan ohituspaikkaa, tai kun haetaan päätielle liittymispaikkaa sivutieltä.

Koulutuspäivä oli osallistujia haastatellen ollut onnistunut ja innostava. Kuljetusyrittäjän mukaan päivän anti on ehdottoman tärkeä ja he aikovat tilata jatkossa samanlaisia koulutuksia tasaisin

väliajoin. Päivän sisältö kiinnosti myös Raskas Kalusto lehden toimittajaa, joka oli saapunut paikalle tekemään aiheesta juttua. Juttu löytyy Raskas Kalusto lehden numerosta 3/2021.

7.1.3 1. Virtuaalikoulutus

Ennen varsinaista koulutusta osallistujat saivat kouluttajan puolesta sähköpostia, jossa oli selkeästi kerrottu ohjeet osallistumista varten. Koulutus toteutettiin Zoom-ohjelmalla ja sen käyttämistä varten ohjeet oli kerrottu viestissä tarkemmin. Viranomaiset vaativat tunnistautumisen ennen koulutusta tai viimeistään sen aikana. Tämän suorittamiseen oli annettu useampi vaihtoehto. Oli mahdollista suorittaa se erillisen nettisivulla Vismasign-linkin kautta. Muita vaihtoehtoja oli lähettää kuva ajokortistaan kouluttajalle joko sähköpostilla, WhatsApp sovelluksella tai tekstiviestillä.

Koulutukseen osallistuminen oli helppoa, kunhan omisti siihen soveltuvan laitteen ja toimivan nettiyhteyden. Itse käytin 15 tuumaista kannettavaa tietokonetta. Koulutuksen aluksi käytiin läpi käytännön asiat, eli mitä tehdään, jos putoaa linjoilta pois ja miten Zoom-ohjelmaa käytetään. Testattiin kaikkien osallistujien osalta myös ensin, että äänet toimivat ja kuva näkyy. Tämän jälkeen osallistujien kesken pidettiin nopea esittäytymiskierros ja tutustuttiin porukkaan, joka oli pääasiassa toisilleen ennalta tuntemattomia. Koulutuksessa tuli pitää kuvayhteys auki kaiken aikaa, jotta kouluttaja pystyi toteamaan kaikkien olevan jatkuvasti paikalla ja hän sai tätä kautta myös paremman kontaktin koulutettaviin.

Varsinainen koulutus seurasi Liikenneturvan koulutusohjelmaa ennakoiva ajaminen, ajovalmius. Kouluttaja käytti pääasiassa Liikenneturvan materiaalia, mutta myös jotain omaa materiaalia. Videoita katsottiin vähän, mutta aktiivista keskustelua kouluttajan ja koulutettavien välillä käytiin paljon. Kouluttajalla oli omia kokemuksia, joista hän halusi kertoa, mutta hän halusi kysellä myös osallistujien kokemuksia, mikä oli hyvä ja mielenkiintoinen asia. Päivän aikana suoritettiin kaksi ryhmätehtävää ja ne toimivat virtuaalisesti hyvin. Kouluttajalla oli käytössään ajantasaiset tiedot ja hän suositteli koulutettavia jossain kohtaa osallistumaan ratakoulutukseen, jos mahdollista.

Päivän rytmitys oli hyvä ja taukoja pidettiin sopivin välein, jotta vielä loppupäivästä oli virkeänä. Ehdottomasti virtuaalikoulutuksen paras puoli koulutettavalle oli se, että sai nukkua hieman pidempään ja koulutuksen jälkeen oli jo valmiiksi kotona. Koulutuspäivän aikana sen aikataulusta

ja päivän juoksutuksesta ei käyty juurikaan läpi ja sitä jäi koulutettavana kaipaamaan. Vaikka kouluttaja otti osallistujat hyvin huomioon, niin selkeästi huomasin, että osalla oli välillä jotain muita virikkeitä, kuin oppitunnin kuuntelu. Huomasin myös, että välillä saattoi olla muita ympäröiviä häiriötekijöitä ja oppimisympäristö ei ollut kaikilla osallistujilla täysin rauhallinen. Päivän anti oli kuitenkin hyvä ja siitä sai paljon irti, jos itse niin halusi.

7.1.4 Luokkakoulutus

Lähikoulutuksia oli koronatilanteesta johtuen vähän tarjolla ja moni jo ilmoitetuista koulutuksista jouduttiin perumaan tai siirtämään. Yhteen pelkästään luokkatilassa tapahtuvaan koulutukseen pääsin osallistumaan, koska osallistujamäärä oli karsittu vain viiteen henkeen, joten osallistujan lisäksi samassa tilassa oli vain kuusi henkilöä. Kouluttajan puolesta oli järjestetty kahvitukset ja ruokailut samassa rakennuksessa olevan lounasravintolan kautta.

Koulutuksen aluksi tutustuttiin paikalla olevaan porukkaan ja kerrottiin lyhyesti omasta työnkuvasta ja kokemuksesta liikenteen parissa. Tämän avulla saatiin kaikki ääneen ja myös kouluttajalle tiedoksi, jos hän voi koulutuksen aikana linkittää tiettyjä teemoja jonkun ammattiin tai kokemukseen liittyen. Kouluttaja käytti Liikenneturvan materiaalia hyväkseen ja aihe painottui ennakoiva ajaminen, liikenteessä ajaminen koulutusohjelmaan. Kouluttaja käytti Liikenneturvan materiaalin lisäksi omaa materiaalia onnettomuuksista ja paljon esimerkkejä. Koulutuksen aikana kouluttaja kyseli suoria kysymyksiä paljon vähemmän kuin aikaisemmissa seuraamissani koulutuksissa. Tunnelma luokkatilassa oli kuitenkin hyvin keskusteleva ja kokemuksia jaettiin puoli ja toisin runsaasti.

Kouluttajan materiaalina oli Liikenneturvan linja-automateriaali, joka ei itseäni häirinnyt, mutta pisti silmään. Kouluttaja olisi voinut käyttää materiaalissa ristiin myös kuorma-autopuolen kuvia, mutta uskon tämän johtuva osaksi siitä, että kouluttajan oma ajotausta oli henkilöliikennepuolelta. Koulutettavat edustivat niin linja- kuin kuorma-autopuolta. Kouluttaja käytti paljon havainnollistavia videoita niin Liikenneturvan materiaalista, kuin omasta aineistosta. Monesta asiasta keskusteltiin syvällisesti, kuten onnettomuuksista sekä sairauksista ja niitä käytiin yksityiskohtaisesti läpi.

Koulutuksen ikävin puoli oli kuten ratakoulutuksissakin itselleni koulutuspaikan kaukainen sijainti. Luokkaopetus poikkeaa kuitenkin siten ratakoulutuksesta, että kouluttajia ja pitopaikkoja löytyy laaja kirjo monesta eri kunnasta. Näin ollen koulutettava ei joudu matkustamaan kovinkaan kauas. Itselleni matkaa kertyi kuitenkin paljon, koska tarkoitukseni oli seurata erilaisia koulutuksia. Luokkatilassa tapahtuvassa koulutuksessa parhain puoli oli ehdottomasti aktiivinen osallistuminen ja keskusteleva yhteishenki. Kouluttaja pystyy myös esittämään kuvaa/videota ja esiintymään itse saman aikaisesti ja samalla seuraamaan, että kaikki ovat kuulolla. Tämä on suuri etu verrattuna verkkokoulutuksiin.

7.1.5 2. Virtuaalikoulutus

Ennen varsinaista koulutusta tuli kouluttajalta sähköpostiin ohjeet koulutukseen liittyen, kuten aikeisemmassakin virtuaalikoulutuksessa. Ohjeessa kerrottiin mitä alustaa käytetään ja miten siihen kirjaudutaan. Kouluttajalle oli käytössään Blackboard Collaborate-ohjelmalla, joka ei ollut itselleni ennestään tuttu. Tätä ohjelmaa oli kuitenkin helppo käyttää ja ohjeet olivat selkeät. Edellisestä virtuaalikoulutuksesta poiketen tunnistautumista ei voinut tehdä etukäteen vaan ohjeiden mukaan ajokortti tuli näyttää koulutuksen aluksi kouluttajalle webkameran välityksellä.

Varsinainen koulutuspäivä alkoi hyvällä alustuksella päivän kulusta, mutta tarkemmasta aikataulusta olisi ollut kiva kuulla alkuun. Kouluttaja ohjaa miten Collaborate-ohjelmaa käytetään ja kaikki kirjoittivat Chat-viestikenttään aluksi mistä päin osallistuu koulutukseen. Tällä tavoin kaikki joutuivat hieman aktivoitumaan ja käyttämään ohjelmaa. Kameroiden tuli olla päällä aluksi, mutta kun koulutus alkoi, niin kamerat sai sulkea, että nettilinja toimisi nopeammin. Kameroita pyydettiin kuitenkin uudelleen päälle aina taukojen jälkeen. Henkilöllisyyksien tarkistus tapahtui ennen varsinaista koulutusta omassa verkkoistunnossa, jossa paikalla oli vain yksi koulutettava kouluttajan kanssa kerrallaan. Tämän kanssa oli aluksi hieman hankaluuksia ja siihen tuhrautui hieman aikaa.

Koulutus oli hyvin informatiivinen ja kouluttaja käytti paljon omia esimerkkejä ja kokemuksia liikenteestä. Koulutettavien omia kokemuksia kouluttaja ei juurikaan kysellyt, mutta kannusti kuitenkin aktiiviseen keskusteluun ja osallistumiseen, vaikka viestikentän kautta. Kouluttajalla oli kysymyksiä liittyen tarkempiin tietoihin ja tilanteisiin, kuten pysähtymismatkoihin yms., joiden tarkoitus oli laittaa koulutettavat miettimään, että miten eri tekijät vaikuttavat lopputulokseen.

Koulutuksessa oli mukana yhden kuljetusyrityksen työntekijät saman koneen välityksellä ja neljä muuta ennalta toisilleen tuntematonta osallistujaa omilla koneillaan. Ryhmätehtävien tekeminen sujuin hyvin kahdessa eri pienryhmässä.

Kouluttaja käytti koulutuksessaan paljon erilaisia liikenneturvan- sekä omia videoita ja niitä käsiteltiin yhdessä koulutettavien kanssa. Kouluttajalla oli käytössään Liikenneturvan materiaali, joka mukaili Liikenneturvan ennakoivan ajamisen, ajovalmius koulutusohjelmaa. Kouluttaja antoi paljon positiivista palautetta koulutettavien mielipiteille. Vaikka koulutuksen sisältö oli sama kuin ensimmäisessä virtuaalikoulutuksessa, niin koulutus oli silti täysin kouluttajan näköinen ja poikkesi aiemmasta. Molemmat olivat kuitenkin erittäin hyviä ennakoivan ajon koulutuksia.

Parasta antia tässä virtuaalikoulutuksessa on aiemman tapaan sen helppous osallistua siihen. Koulutus oli suhteessa myös hieman edullisempi kuin läsnäolokoulutus, mutta tämä ei sinänsä yllätä, koska kouluttajan ei tarvitse maksaa tilavuokraa eikä tarjottavia. Koulutuksessa olisin itse toivonut kameroiden olevan päällä jatkuvasti, sillä nyt jäi kontaktin saaminen muihin vähäiseksi. Myös aktiivinen osallistuminen oli koulutettavien puolesta vähäistä. Itselleni koulutus tarjosi kuitenkin hyvin tarvittavan tiedon ja olin päivän antiin tyytyväinen.

7.2 Kyselyt

Kyselylomakkeet on kirjattu kaikki Microsoft Officen Forms-sovellukseen, jonka kautta saadut tilastot on tuotu tähän raporttiin. Tässä kohdassa käydään läpi saadut tulokset kyselyn kautta ja saatuja tuloksia käsitellään taulukon yhteydessä. Tarkemmin saatuja tuloksia vertaillaan ja niiden perusteella tehdään johtopäätöksen kohdassa 8. Kyselylomakkeet oli täytettävänä koulutettavien lisäksi myös kouluttajilla, joille oli oma erillinen kyselynsä. Kyselyyn on vastannut 28 koulutettavaa ja 6 kouluttajaa. 2. virtuaalikoulutuksessa yhteisen koneen kautta osallistuneet saman yrityksen työntekijät vastasivat yhdessä vain yhteen kyselyyn. Kaikki kyselyn saaneet koulutettavat ja kouluttajat vastasivat kyselyyn. Alla on ensin esitelty koulutettaville suunnattu kysely kysymys kerrallaan ja sen jälkeen kouluttajille suunnattu kysely.

7.2.1 Kyselyt koulutettaville

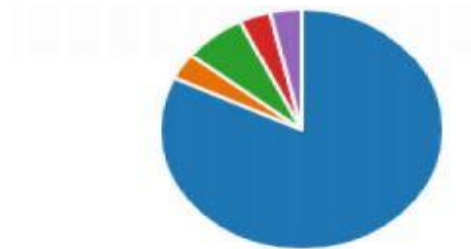
Kysymys 1.

Kyselyn ensimmäisen kysymyksen mukaan selvitettiin, että mikä on koulutettavan rooli osallistuessaan koulutukseen. Tämän tarkoituksena oli saada tietoa siitä, osallistuuko koulutukseen myös muita kuin ammattikuljettajia. Koulutukset ovat avoimia kaikille, vaikka ensisijaisesti koulutus on suunnattu raskaan kaluston kuljettajille. Koulutuksesta saa halutessaan ottaa Traficomien merkinnän ammattipätevyysrekisteriin, mutta koulutuksen voi käydä myös ilman sitä. Kuvasta 8. käy esille saadut tulokset.

Kuva 8. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 1.

1. Mikä on roolisi?

	Kuljettaja	23
	Työnantaja	1
	Työnantaja sekä kuljettaja	2
	Logistiikan opiskelija	1
	Muu	1



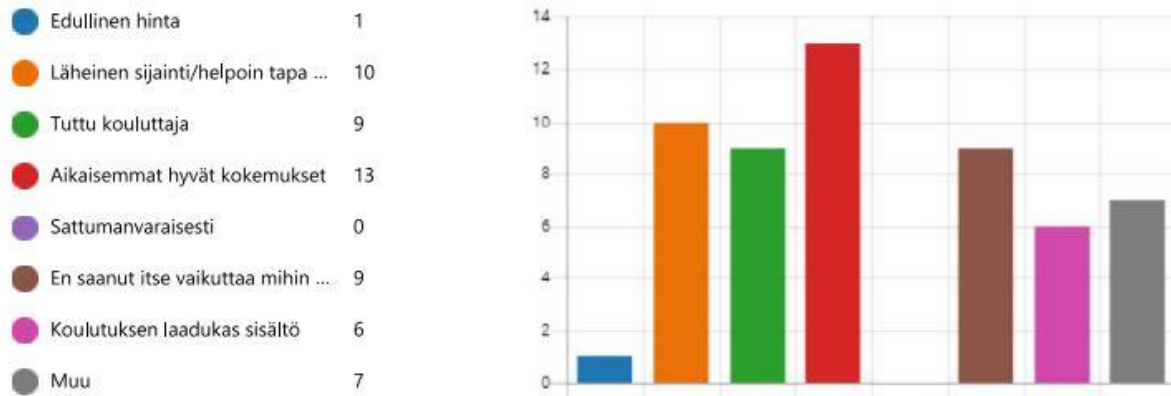
Valtaosa odotetusti oli kuljettajia, mutta koulutuksiin osallistuu myös muita tahoja, kuten työnantajat ja muut esimiehet, sekä tässä kyselyssä vastauksen muu oli antanut toimistotyöntekijä.

Kysymys 2.

Kuvasta 9. käy ilmi vastaukset kysymykseen kuinka koulutettava on päätenyt valitsemaan kyseisen kurssin, jolla hän on. Vaihtoehtoja on useita ja vastaaja pystyi halutessaan valitsemaan useamman vastausvaihtoehdon. Kysymyksen tarkoituksena oli antaa tietoa siitä, että mitkä tekijät vaikuttavat yleisesti koulutuksen valitsemiseen.

Kuva 9. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 2.

2. Mitkä syyt vaikuttivat siihen, että valitsit juuri nyt käyneesi kurssin? (voit valita useamman vaihtoehdon)



Vastauksista käy esille, että aikaisemmillä hyvillä kokemuksilla on suuri merkitys valittavaan kurssiin. Tämä ei kuitenkaan kerro, että tarkoittaako aikaisempi hyvä kokemus kouluttajaa vai koulutusmuotoa. Iso merkitys on kuitenkin sillä, että jos kouluttaja on ennestään tuttu. Läheisellä sijainnilla, tai kurssin helpolla suoritustavalla on myös suuri merkitys vastanneiden kesken. Yhtä suurta painoarvoa ei ollut annettu sille, että kuinka edullinen kurssi on. 32 % koulutettavista oli vastannut, että he eivät saaneet vaikuttaa valittuun kurssiin. Näin vastanneet olivat kaikki yrityskoulutuksen kautta ratapäivälle osallistuneita. He pystyivät kuitenkin vastaamaan muihinkin vaihtoehtoihin. Vaihtoehdon muu olivat valinneet seitsemän osallistujaa ja vastaukset olivat seuraavanlaiset:

Myös ammattipätevyyden saanti jatkoa varten
 Pakollinen osuus
 Lauantai
 Työnantajan päättämä kurssi
 Työnantaja mahdollisti koulutuksen käymisen
 Koulutus on todenmukainen, ei luokkahuone tai tietokone
 Työnantaja järjesti

Muu-vaihtoehdon vastauksiin oli lisäksi vielä painotettu, jos koulutettava ei päässyt itse vaikuttamaan valittuun kurssiin. Vastausten perusteella koulutuksen ajankohdalla myös merkitystä. Koulutettavat olivat tuoneet myös esille, että ennakoiva ajo on pakollinen osuus ja haluavat ylläpitää ammattipätevyyttään.

Kysymys 3.

Seuraava kysymys koski sitä, että oliko vastaaja osallistunut aiemmin jollekin toiselle REAK-kurssille. Tällä kysymyksellä pohjustettiin hieman myös seuraavia kahta kysymystä, jotka oleellisesti liittyivät tähän. Jos kysymykseen vastasi kieltävästi, niin jäi seuraavat kaksi kysymystä välistä. Tämä otettiin huomioon myös paperilomakkeisiin vastanneitten kohdalla. Kuvasta 10. käy esille vastaukset kysymykseen.

Kuva 10. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 3.

3. Oletko osallistunut muille erilaisille REAK-kursseille, kuin nyt käymällesi?

● Kyllä	19
● En	9



Kyselyssä ei kysytty vastaajien ikää sillä sitä ei pidetty olennaisena asiana, mutta moni vastanneista oli nuoria, joille tämä oli heidän ensimmäinen jatkokoulutuksensa. 68 % vastanneista oli kuitenkin osallistunut aikaisemmin myös jollekin muulle REAK-kurssille.

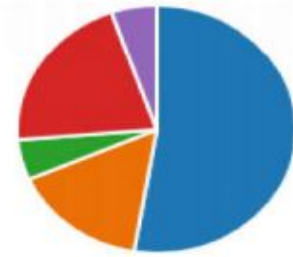
Kysymys 4.

Edelliseen kysymykseen liittyen jatkokysymyksenä selvitettiin, että mikä koulutusmuoto on miellyttänyt itseään kaikista eniten. Tällä kysymyksellä haluttiin saada selville, että minkälaiselle koulutukselle he halusivat osallistua, vaikka eivät kysymykseen vastatessa sellaisella olleetkaan. Kuvasta 11. käy esille vastanneiden mielipiteet asiasta.

Kuva 11. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 4.

4. Mikä koulutusmuoto on ollut itsellesi mieluisin?

● Käytännönkoulutus esim. ajoh...	10
● Etäkoulutus verkossa, jossa ko...	3
● Etäkoulutus verkossa, jossa ei ...	1
● Läsnäolokoulutus esim. luokka...	4
● Muu	1



Yli puolet piti käytännönkoulutusta itselleen mieluisampana koulutusmuotona ja tämä on kuljetusalalla työskenteleville varmasti mieluisa tapa oppia. Muihin vaihtoehtoihin vastaukset jakautuivat kohtalaisen tasaisesti. Yksi vastaaja oli pitänyt mieluisampana verkkokoulutusta, jossa ei ole kouluttajaa paikalla, vaan koulutus käydään itsenäisesti. Kohtaan muu oli vastattu ”yhdistetty etä- ja luokkapäiviä”. Tällä vastauksella on mahdollisesti tarkoitettu sitä, että minkälaisia koulutusta vastaaja toivoo. Kyseisen mallista toteutusmuotoa ei taida tällä hetkellä markkinoilla olla tarjolla.

Kysymys 5.

Kysymys oli ensimmäinen vapaakenttäkysymys, jossa vastaaja pääsi sanallisesti antamaan perustelut liittyen siihen, että miksi joku tietty koulutusmuoto miellyttää häntä eniten. Tähän kysymykseen pääsivät vastaamaan ne, jotka olivat valinneet käyneensä useampi REAK-kurseja. Kysymys oli vapaaehtoinen ja 19:ta mahdollisesta vastaajasta, oli tähän kysymykseen vastannut 17. Alla on lueteltu vastaukset:

pääsee tekee jotain fyysistä

Tarvitsen pätevyudet työssäni

Konkreettisuus tekemisessä

ajaminen ei toimi etänä ja lähipäiviä jos pakko ja onnistuu

kouluttajan läsnäolo pitää kurssin mielenkiintoisena. verkossa käytävänä se on helppo, kun ei tarvi lähteä mihinkään

sosiaalinen kanssakäyminen

koska ihmiskontakti ja ihmisopettaja.

Ihmisten läsnäolo ja keskustelu

Käytännön harjoitukset, esim. liukasrata

Ajo-/jarrutusharjoittelu. Antaa valmiutta ja ymmärrystä, miten auto käyttäytyy ääritilanteissa

Käytännön koulutus

KÄYTÄNTÖ

TÄLLÄINEN KUIN TÄMÄ NYT OLI

Käytännönkoulutus

Käytännön harjoittelu jää parhaiten mieleen

Viihdyn yksin

Käytännönläheinen rata-ajo

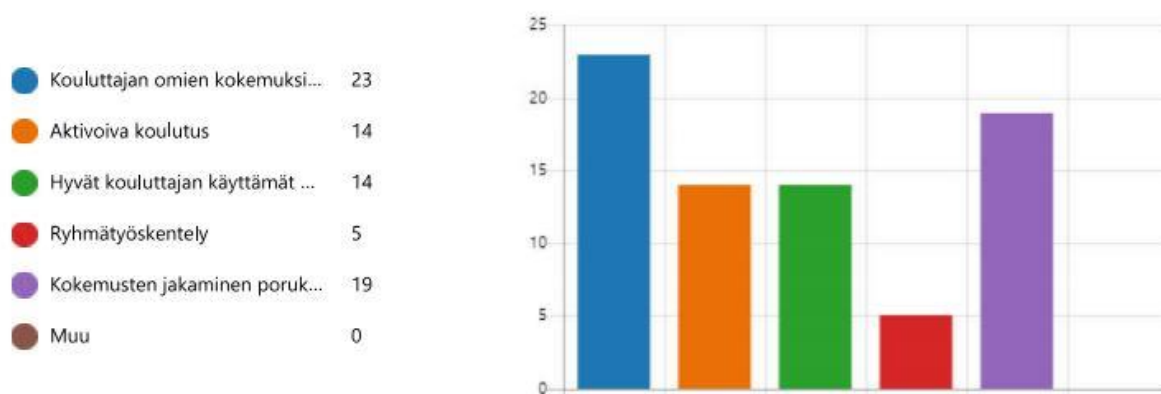
Vastauksista voi tehdä johtopäätöksiä kuka on valinnut mieluisimmaksi koulutukseksi ratakoulutuksen ja kuka jonkun muun vaihtoehdon. Tärkein viesti, joka välittyy vastauksista, on se, että koulutettavista selkeästi suurin osa toivoo käytännön kautta tekemistä ja ihmisten läsnäoloa. Oli myös vastattu, että koulutuksen suurin tarkoitus on ylläpitää ammattipätevyys. Yksittäinen vastaus oli annettu myöskin siitä, että haluaa toimia yksin, joten tässä tapauksessa on hyvä, kun löytyy erilaisia koulutusmuotoja.

Kysymys 6.

Kuudennella kysymyksellä haluttiin selvittää mitkä kouluttajan käyttämät menetelmät koulutuksensa aikana olivat innostavimmat, ja tässä kysymyksessä oli mahdollista valita niin monta vaihtoehtoa kuin halusi, vaikka toivomus oli valita kolme. Forms-sovellus ei kerro järjestystä, siitä miten vaihtoehdot on valittu ja osa vastanneista on saattanut valita vain yhden vaihtoehdon, mutta kaikki ovat kysymykseen kuitenkin vastanneet, sillä se oli merkitty pakolliseksi, eikä kysely päästänyt eteenpäin, jos kohdan jätti tyhjäksi. Kuvasta 12. käy esille, kuinka vastaukset ovat jakautuneet ja mitkä heidän mielestään olivat parhaat koulutusmenetelmät.

Kuva 12. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 6.

6. Mitkä olivat koulutuksen parhaat koulutusmenetelmät? Valitse kolmen kärki.



Kaksi vaihtoehtoa erottuvat muista vastauksista ja ne ovat kouluttajan omien kokemusten jakaminen ja kokemusten jakaminen porukalla. Aktivoiva koulutus ja hyvät kouluttajan käyttämät materiaalit koettiin yhtä innostaviksi, mutta ryhmätyöskentelylle ei laskettu niin suurta painoarvoa, vaikka niitä valtaosassa koulutuksia käytettiin. Kaikki kouluttajat käyttivät koulutuksessaan omia esimerkkejä ja kokemuksia ja tämä koetaan erittäin hyväksi. Seurannan mukaan koulutettavien omia kokemuksia jaettiin huomattavasti vähemmän verkkokoulutuksessa, kuin luokkakoulutuksessa tai radalla.

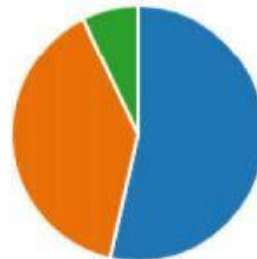
Kysymys 7.

Kuvasta 13. näkee selvästi sen, että kokevatko koulutettavat ennakoivan ajon koulutuksen tarpeellisenä myös jatkossa. Tämä haluttiin tietää myös siksi, koska ennakoivan ajon koulutus on tällä hetkellä ainoa pakollinen osuus jatkokoulutusta.

Kuva 13. Koulutettavien vastaukset kysymykseen 7.

7. Kuinka tarpeellisenä pidät REAK-kurssia osana ammattikuljettajan jatkokoulutusta?

● Erittäin tarpeellisenä	15
● Kohtalaisen tarpeellisenä	11
● Ei ole mitään väliä	2
● Vähän tarpeellisenä	0
● En yhtään tarpeellisenä	0



Vastaukset ovat jakautuneet vahvasti positiivisen puolelle ja lähes kaikki (93 %) ovat sitä mieltä, että koulutus on erittäin- tai kohtalaisen tarpeellinen. Kaksi vastaajaa oli sitä mieltä, ettei ole mitään väliä sisältykö koulutus jatkossa jatkokoulutukseen vai ei. Kuitenkaan kukaan vastanneista ei pitänyt koulutusta tarpeettomana.

Kysymys 8.

Tämä kysymys oli lomakkeen viimeinen kysymys ja toinen vapaakenttäkysymys. Kysymykseen ei ollut pakko vastata, joten oli oletettavaa, että vastauksia kertyy muita pakollisia kysymyksiä vähemmän. Kysymyksessä oli sana vapaa ja siinä pyydettiin palautetta koulutuksesta ja ajatuksia

siitä, että olisiko siinä jotain kehitettävää. Avainsanoiksi annettiin vihjeenä mm. hinta, sisältö ja monipuolisuus. Kysymykseen vastasi yhteensä kahdeksan henkilöä ja vastaukset on lueteltu alle:

ok hyvä joskus olla kotonakin :)

vähemmän taulukoita. Enemmän kenttäkokemusten jakamista

Sain tarvittavan infon

Harjoitustehtävät

Aivan hyvä, säilytä aktivoiva ja innostava ote ja yritä kehittyä mahdollisuuksien mukaan

B-kortti kurssilaiset mukaan liukasradoille

Enemmän käytäntöä. Teorian puolesta sisältö hyvä ja monipuolinen.

HYVÄÄ VAIN. EI VALITTAMISTA!

Vastauksista voi päätellä, että mikä vastaus on saatettu antaa mistäkin koulutuksesta, mutta palaute oli hyvää ja rakentavaa. Etäkoulutus oli koettu hyväksi vaihteluksi normaalille työlle. Esimerkkejä ja käytäntöä oli toivottu enemmän. Kantaa oli otettu myös siihen, että henkilöautokorttia suorittavat tulisi saada mukaan radalle. Vastauksesta ei käy ilmi, tarkoitettiinko sillä sitä, että he osallistuisivat mukaan raskaan kaluston kanssa samaan aikaan, vai otettiinko tällä kantaa siihen, että ratakoulutus on nykyään osana B-korttikoulutusta vähentynyt.

7.2.2 Kyselyt kouluttajille

Kysymys 1.

Kouluttajilta haluttiin tiedustella asioita, jotka olivat linjassa koulutettavilta kysytyjen kysymysten kanssa. Ensimmäinen kysymys oli ”Koska olet käynyt Liikenneturvan järjestämän REAK-kouluttajien koulutuksen?” Kysymyksellä haluttiin saada tietoon, koska kouluttaja on suorittanut oman REAK-kouluttajan pätevyytensä. Tällä tavoin saatiin käsitys siitä, minkälainen kokemuspohja kouluttajilla on taustalla ja myös se, että koulutus on käytynä. Kysymys oli vapaakenttäkysymys, jonka vastaukset ovat alla:

8.3.2019

2013

4 kertaa, viimeisin täydennyskoulutus Oulu 2016?

2015

1985, kouluttajana alusta alkaen

Ensimmäinen 1989 Rovaniemellä mukana kouluttaja

Vastausten perusteella, kouluttajat olivat kokeneita, joista osa oli suorittanut pätevyytensä viimeisen 8 vuoden sisällä ja osa jo paljon aikaisemmin. Vastauksista käy myös esille, että osa kouluttajista olivat suorittaneet myös Liikenneturvan jatkokoulutuksia REAK-kouluttajina toimimisesta.

Kysymys 2.

Kuvasta 14. käy esille kouluttajien vastaukset toiseen kysymykseen, jossa haluttiin selvittää, että pitävätkö kouluttajat monia erilaisia REAK-koulutuksia. Kysymyksellä oli tarkoitus tuoda esille se, että onko heillä kokemusta itsellään erilaisten koulutusten pitämisestä ja tästä seuraavilla jatkokysymyksillä tarkemmin tietoon se, että mikä koulutusmuoto heitä itseään eniten miellyttää kouluttajan näkökulmasta.

Kuva 14. Kouluttajien vastaukset kysymykseen 2.

2. Pidätkö useita eri tyyppisiä REAK-koulutuksia?

● Kyllä	6
● En	0
● Olen pitänyt, mutta en enää	0



Kaikki kyselyyn vastanneet kouluttajat olivat pitäneet erilaisia REAK-koulutuksia kuin sitä, mistä kysely on toteutettu. Tämä antoi hyvän pohjan seuraavaa kysymystä ajatellen.

Kysymys 3.

Seuraava kysymys toi tietoon sen, että mitä Liikenneturvan hyväksymiä REAK-koulutuksia kouluttajat ovat järjestäneet. Kuvasta 15. käy esille kyselyn tulokset.

Kuva 15. Kouluttajien vastaukset kysymykseen 3.

3. Mitä koulutuksia olet pitänyt? (Liikenneturvan hyväksyttämät jatkokoulutusohjelmat)



Vastaukset jakautuivat hyvin tasaisesti ja puolet vastanneista olivat pitäneet kaikkea kolmea koulutusta, eli käytännönkoulutusta, etäkoulutusta ja luokkakoulutusta. Kaksi vastannutta oli pitänyt käytännönkoulutusta ja luokkakoulutusta. Yksi vastannut oli pitänyt etäkoulutusta ja luokkakoulutusta. Muu-vaihtoehdolla haluttiin tiedustella, että onko kouluttajilla vielä joku erilainen vaihtoehto, tai yhdistelmä pitämistään koulutuksista, mutta tätä vaihtoehtoa ei kukaan kouluttajista valinnut.

Kysymys 4.

Seuraava kysymys oli toinen vapaakenttäkysymys, jossa haluttiin saada edelliseen kysymykseen perustuen tarkemmin tietoon, mikä on taustalla siihen, miten he valitsevat pitämänsä koulutusmallin. Kysymys kuului: ”Miten olen valinnut pitämäsi koulutustyyppin? Esim. miksi juuri luokkaopetus?” Vastaukset on kerätty alle:

Nykyään pidämme nämä pääsääntöisesti virtuaalisena

Asiakas halunnut luokkakoulutuksen ja meillä ollut vasta 1 vuoden virtuaalikoulutusta

Rataopetus, koska oma rata ja mielekästä kurssilaisille. Oikeat, autenttiset puitteet. Toki olen käyttänyt myös teoriaa ja nettiä.

Luokkaopetuksessa ehdottomasti parempi vuorovaikutus

-

Asiakkaan tarpeiden mukaan

Vastauksissa on yhtä paljon hajontaa, kuin kysymyksessä 3. Ei ole mitään yhtä selkeää koulutusmallia, jota kouluttajat pitävät mieluiten. Koulutusmallin valintaan vaikuttavat eri tekijät, kuten asiakkaan esittämät tarpeet ja myös se, että kuinka he itse kokevat koulutettavien kokevan

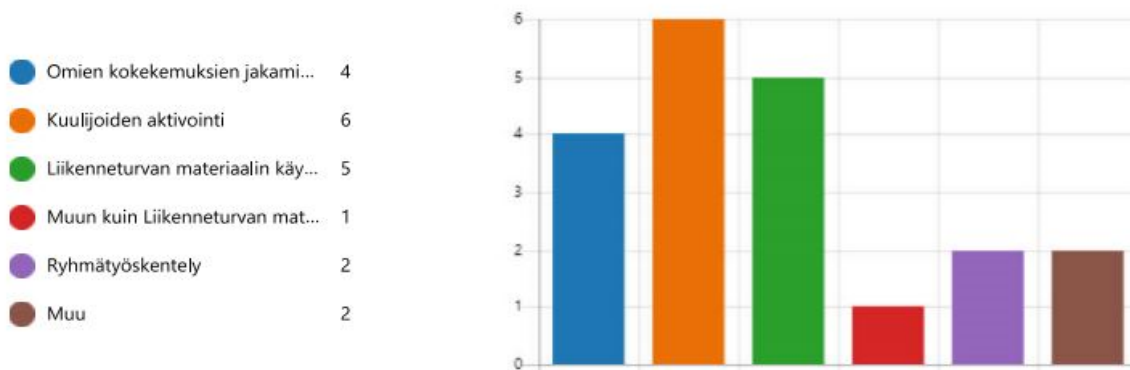
koulutuksen. Virtuaalikoulutus on kahdelle vastaajalle uusi koulutusmalli ja sitä on alettu ottamaan käyttöön osana heidän koulutustarjontaansa.

Kysymys 5.

Viidennessä kysymyksessä haluttiin tietää kouluttajien näkökantaa siitä, mitkä opetusmenetelmät ovat heistä itsestään mieluisimmat. Samaa kysyttiin koulutettavilta heidän kuudennessa kysymyksessään. Kuvasta 16. käy esille saadut vastaukset.

Kuva 16. Kouluttajien vastaukset kysymykseen 5.

5. Mitkä ovat itsellesi mieluisat opetusmenetelmät? Valitse kolmen kärki.



Kolmen kärki erottuu joukosta hyvin saman tyyllisillä tuloksilla, kuin koulutettavien kyselyssä. Omien kokemusten kertominen koetaan mieluisana osana koulutusta, mutta koulutettavien aktivointi on kouluttajien mielestä kaikista mieluisin opetusmenetelmä. Kouluttajat käyttävät mielellään Liikenneturvan materiaali koulutuksessaan. Muuta materiaalia ei koeta niin mieluisaksi käyttää ja ryhmätöitä ei pidetä kovinkaan mieluisana opetusmenetelmänä. Muu-vaihtoehdon on valinnut kaksi kouluttajaa ja siihen on vastattu: ”kuulijoiden kanssa avoin keskustelu” ja ”Liikenneturvan materiaalin lisäksi käytössä, SKAL ja oma”.

Kysymys 6.

Kolmannessa vapaakenttä kysymyksessä kysyttiin, että ”Haluaisitko kokeilla jotain uutta menetelmää tai koulutustyyliä REAK-koulutuksissasi?”. Kouluttajat vastasivat tähän seuraavalla tavalla:

En osa sanoa, mutta otan mielelläni vastaan uusia tuulia.

Kyllä, lisää osallistuvaa koulutusta

Meillä kaikki versiot

Kyllä vain

Vanhassa vara parempi / tilanteen mukaan.

"Vanhalla mennään" otetaan HCT:t mukaan tai on otettu

Vastauksista käy ilmi, että osalla vastanneista on käytössään jo toimivat koulutusmenetelmät ja pitävät niistä. Osa vastanneista kuitenkin haluaa omaan koulutukseensa, jotain uutta ja ovat avoimia uusille menetelmille. Kouluttajat käyttävät koulutuksissaan mielellään aktivoivaa ja osallistuvaa menetelmää ja sitä toivotaan myös lisää. Yhdessä vastauksessa tuodaan esille myös, että muuttunut ja kehittynyt kuljetuskalusto tulisi ottaa mukaan paremmin osana REAK-kurssia.

Kysymys 7.

Viimeinen kysymys kouluttajille on myös vapaakenttä kysymys, jossa oli sana vapaa ja vihjeenä annettiin esimerkkinä, että ”mitä mieltä olet REAK-kurssin pakollisuudesta osana jatkokoulutusta tai tarpeellisuudesta”. Vastaukset ovat lueteltu alle:

Mielestäni on hyvä, että tämä on pakollinen osio. Myös materiaalin osalta, koska siinä on niin hyvin aiheita, että voin käyttää sitä soveltaen eri ryhmille.

Tätä pakollisuutta ei saa koskaan poistaa

Minusta erittäin tarpeellinen

REAK on hyvä asia ja toivottavasti pysyy osanan jatkokoulutusta. Kertaus ei tee pahaa kenellekkään. Toivoisin ahkerempaa materiaalin päivitystä sekä uusia videoita. Myös olisi mukava "tuntea kuuluvansa joukkoon": itseäni ei ole kukaan lähestynyt Liikenneturvasta kouluttajakoulutuksen (2015) jälkeen. Tai no...kyllä meille erään kerran ilmoittautui eräs Liikenneturvan koulutusohjaaja koulutukseen, mutta sairastumisen johdosta jouduimme koulutuksen perumaan kahdesti. Eli tiemme eivät valitettavasti kohdanneet, mutta saimme kyllä puhelimessa kuulla hänen "vähemmän kannustavan mielipiteensä" meidän toiminnasta.

Ehdoton

Ehdottomasti kuuluu jatkokoulutukseen

Kaikki kouluttajat vastasivat kysymykseen ja toivat esille sen, että REAK-kurssi on ehdottoman tärkeä osa jatkokoulutusta ja sen pakollisuutta ei saisi poistaa. Yhdestä vastauksesta käy myös ilmi, että Liikenneturvan puolesta toivottaisiin parempaa yhteydenpitoa kouluttajiin ja aktiivisempaa materiaalien päivitystä.

8 Johtopäätökset

Tässä kohdassa arvioidaan kyselyn ja seurannan kautta saatujen tulosten merkitystä tarkemmin ja vertaillaan niitä jo olemassa olevaan tietoon. Tulosten on tarkoitus lisätä tietämystä siitä, kuinka koulutettavat kokevat koulutuksensa ja mikä vaikuttaa siihen, miten he koulutuksensa valitsevat. Samalla tarkastellaan myös sitä, että miksi kouluttajat valitsivat jonkin tietyn mallisen koulutusmuodon. Saatujen tulosten myötä REAK-kurssin sisältöä ja koulutuksen tarpeellisuutta voi Liikenneturva kehittää halutessaan lisää ja tuoda ammattikuljettajien tietoon, mitä REAK pitää sisällään ja mitä on tarjolla.

8.1 Omia havaintoja

Koulutuksia on avoimena monessa eri lähteessä. Kouluttajien omilla sivuilla, webautossa yms. Koulutuksen löytää helposti, vaikka hakuohjelman sanahauulla REAK, mutta vaihtoehtoja tulee hyvin runsaasti, joten on hankala lähteä kilpailuttamaan koulutuksia, kun sivustoja on niin monta. Avointa kurssia etsivälle olisi tarpeellista olla yksi selkeä paikka, josta hän löytäisi oman alueen kaikki koulutukset. Osa kouluttajista lähettää automaattisesti mainoksia tulevista koulutuksista suoraan koulutettavalle sähköpostiin tai kirjepostina. Tämä helpottaa asiaa varsinkin, jos ei ole huomannut katsoa koska oma ammattipätevyys vanhenee.

Koulutusten hintataso vaihtelee sen mukaan, mitä koulutuksessa on tarjolla esim. ruokaa ja juomaa, lainattavaa kalustoa tai koulutusympäristö. Hintataso on edullisin verkossa käytävässä koulutuksessa, joka on noin 85–100 € luokkaa arvonlisäveron kanssa. Arvokkaimmillaan kurssin hinta pyörii ratakoulutuksissa noin 170–200 € välillä. REAK-kurssin keskihinta on noin 140 €, jos haluaa ammattipätevyysmerkinnän Traficommin rekisteriin (tämän osuus n. 15 €). Nämä hinnat ovat kuitenkin viitteellisiä ja niiden mukaan ei voi suoraan tehdä muuta johtopäätöstä, kuin koulutusten hintataso vaihtelee runsaasti koulutusmuodon toteutustavan mukaan ja koulutettavan olisi hyvä tehdä hintavertailua etsiessään itselleen koulutusta.

Niin sanotusti normaalin ohjelman lisäksi REAK-kursseja on mahdollista räätälöidä yrityskohtaisiksi tapahtumiksi ja tätä kouluttajat myös usein suosittelevat. Osa koulutuksen sisällöstä voidaan räätälöidä palvelemaan yrityksen omia tarpeita ja tätä kautta REAK-kurssin sisällöstä voi saada

huomattavasti enemmän irti. Kun kuljetusyrittäjä on etsimässä koulutusta niin kannattaa sen ottaa yhteys suoraan kouluttajaan ja keskustella eri vaihtoehdoista.

Yksikään seuraamani kurssi ei ollut keskenään samanlainen, vaikka materiaali, jota käytettiin, oli pitkälti samaa. Tämä on koulutettavan näkökannalta katsottuna loistava asia. Tämä tarkoittaa myös sitä, että Liikenneturvan materiaali on kouluttajan tukena toteuttamassa koulutuspäivän sen näköiseksi, kuin kouluttaja itse haluaa. Materiaali on runsasta ja se taipuu moneen koulutustyyliin. Vaikka koulutettava usein valitsee helposti kouluttajan, jonka pitämistä tunneista on aiemmin pitänyt, niin voisi olla suositeltavaa osallistua myös muiden koulutuksiin, sillä kaikki kouluttajat painottavat hieman eri asioita, vaikka sisältö on sama. Koulutukseen osallistuvien ikäjakauma ja kokemuspohja vaikuttaa hieman koulutuspäivän aikana käytyihin keskusteluihin, mutta tästä voivat kaikki osallistujat hyötyä, jos kouluttaja osaa ottaa tämän huomioon.

Verkkokoulutus oli sisällöltään ja anniltaan yhtä hyvä kuin luokka- tai ratakoulutus, mutta siinä koulutettavan täytyy itse todella pyrkiä olemaan aktiivinen, sillä keskustelut eivät olleet osallistujien kesken läheskään niin runsaita kuin muissa koulutusmalleissa. Kouluttajan on helpompi sortua näissä tilanteissa yksinpuheluun ja koulutettavien aktiivisuuden seuranta on työllistävä osa koulutusohjelmaa.

Aikaisemmin tutkitun tiedon mukaan opettajat pitävät yhtä tärkeinä tekijöinä samoja asioita onnistuneen verkko-opetuksen toteutumisesta kuin lähiopetuksessa. Nämä asiat ovat vuorovaikutus ja oppilaiden motivointi. Toimintatavat ovat verkossa ja lähiopetuksessa erilaiset. Vuorovaikutus on koettu erityisen tärkeäksi ja haastavaksi saman aikaisesti etäopetuksessa. Se koetaan hitaaksi, kun osallistujat eivät vastaa opettajan tai toisen osallistujan kysymykseen riittävän nopeasti. Osallistujat eivät välttämättä tunne toisiaan tai ole tulleet tutuksi samalla tavalla kuin perinteisessä kasvojen tapahtuvassa koulutuksessa. Opettajan ja oppilaan välillä etäopetuksessa puuttuu usein myös oheisviestintä, eli eri ilmeiden ja eleiden kautta tapahtuva viestintä saadusta opetuksesta. (Opetushallitus, 2012, ss. 31–32)

8.2 Kyselyt

Kyselyn perimmäisenä tarkoituksena oli selvittää millä perusteella koulutettavat valitsevat koulutuksen mihin osallistuvat. REAKin kohdalla iso syy on sen pakollisuudessa, mutta miten koulutus valikoituu laajasta valikoimasta, on tarkkailun alla. Toinen tärkeä asia, jota kyselyllä haluttiin seurata, oli se, että miten kyseinen koulutus koetaan koulutettavan näkökannalta. Kysely toteutettiin myös kouluttajilta, jotta saatiin lisää tietoa koulutusten taustoista.

Kyselystä saadun tiedon mukaan koulutuksiin osallistutaan aikaisempien hyvien kokemusten perusteella ja sen hinnalla ei pidetä kovinkaan suurta merkitystä. Koulutuksia ei vastausten perusteella valita ollenkaan sattumanvaraisesti. Näihin vastauksiin osaltaan vaikuttaa, myös se, että suuri osa koulutettavista ei pääse vaikuttamaan siihen mihin koulutukseen he osallistuvat, koska koulutus on toteutettu yrityskoulutuksena. Kun yksityinen henkilö osallistuu koulutukseen, niin hän valitsee koulutuksen pääasiassa sen perusteella, että missä on viimeksi koulutuksen käynyt, tai hän tuntee kouluttajan entuudestaan. Jos koulutettavalla olisi paremmin lista saatavilla, josta hän voisi vertailla koulutusten tarjonnan ja hinnan niin se saattaisi vaikuttaa koulutuksen valintaan.

Koulutettaville suunnatussa kyselyssä kysymykseen ”Mikä koulutusmuoto on itsellesi mieluisin?” vastasi 19 jo aiemmin jonkun koulutuksen käynnyttä henkilöä. 53 % vastaajista valitsi vaihtoehdon käytännön koulutus. Tämä vastausmäärä oli odotettu, sillä ammattikuljettajat nauttivat omien puheidensa mukaan päästä tekemään jotain konkreettista ja oppivat parhaiten tekemisen kautta. Tähän vastausprosenttiin vaikutti myös epäilemättä se, että 57 % vastanneista oli ratakoulutuksessa. Etäkoulutuksen verkossa ja läsnäolokoulutuksen luokassa olivat, valinneet kummankin vaihtoehdon 21 % vastanneista. Muu vaihtoehdon oli valinnut 5 % vastanneista ja tässä vaihtoehdossa toivottiin yhdistettyä verkko- ja läsnäolo koulutusta.

Seuraavassa kysymyksessä kysyttiin perusteluita miksi joku koulutusmalli kiinnostaa enemmän kuin muut, niin näistä vastauksista voidaan tehdä johtopäätös, että koulutuksiin osallistutaan mielellään sen mukaan, että päästään tekemään jotain käytännössä. Tämä ei kuitenkaan tee muita koulutusmuotoja tarpeettomiksi, sillä useampia halukkaita löytyy myös muille kursseille. Kiteytettynä vastausten perusteella koulutuksilta toivotaan joustavuutta ja kuljettajille on

mukavaa vaihtelua olla välillä myös kotona. Sosiaalista kanssakäymistä tuotiin esille ja halutaan vaihtaa kokemuksia muiden kollegoiden kesken.

Kyselyn kautta haluttiin tietää myös, että mitkä kouluttajan käyttämät koulutusmenetelmät ovat koulutettavan mielestä parhaimmat ja vastausten perusteella selvästi erottuivat kokemusten jakaminen niin kouluttajan kautta, kuin osallistujien kesken. Kouluttajan käyttämiä materiaaleja ja aktivoivaa koulutustapaa pidettiin myös mielenkiintoisena. Näistä voi tehdä johtopäätöksen, että kokemusten jakamista on hyvinkin kannattavaa suosia jatkossa koulutusten aikana. Kouluttajan tulisi toimia keskustelun ohjaajana, jotta pysytään aiheessa, mutta kouluttajien tulisi voida luottaa siihen, että koulutettavilta löytyy runsaasti eri kokemuksia ja ajatuksia liikenteessä ajamisesta riippumatta siitä, mikä on koulutettavien ikäjakauma.

Aikaisemman tutkimuksen kautta on todettu vastaavat tulokset, että kokemusten hyödyntäminen niin paljon kuin mahdollista on kiinni kouluttajasta. REAK-kurssimateriaali sisältää valtavasti tietoa, ja jos kouluttaja näkee asiakseen käydä kaiken materiaalin läpi koulutuksen aikana, niin keskustelulle ei jää juurikaan aikaa. Osa aiheista voitaisiin jättää koulutettavien itseopiskelumateriaaliksi. Tilaisuutta, jossa saman alan ihmiset saadaan samaan tilaan ei tulisi hukata, sillä tuossa tilanteessa koulutettavista ulos saatu tieto on mahdollista vain koulutuksen aikana. (Laapotti, ym., 2010, s. 48)

Kyselyn kautta tärkeä viesti, joka saatiin koulutettavilta, on se, että ennakoivan ajon koulutusta pidetään hyvin tärkeänä osana jatkokoulutusta ja tätä ei tulisi muuttaa. Koulutettavat toivovat jatkossa hieman enemmän kokemusten jakamista ja vähemmän taulukoita ja myös hieman enemmän käytäntöä. Pääasiassa palaute oli erittäin positiivista.

Kouluttajille suunnatun kyselyn kautta haluttiin saada tietoa, että onko kouluttajien mielestä REAK-kursseissa kehitettävää ja miten heidän omat pitämänsä koulutukset valikoituvat. Vastauksista voi peilata tuloksia myös koulutettavien vastauksiin siinä osiossa, että mitä opetusmenetelmiä he tykkäävät itse käyttää ja miten ne koetaan. Kouluttajat ovat vastanneet käyttävänsä kaikista mieluiten omia kokemuksia, osallistujien aktivointia ja Liikenneturvan materiaalia. Koulutettavat olivat myös pitäneet mielekkäänä aktivoivan koulutuksen ja kouluttajan käyttämän materiaalin, joten siitä voidaan vetää johtopäätös, että Liikenneturvan materiaali tukee

oppimista ja on mielekästä. Osa kouluttajista käytti myös omaa materiaalia, mutta se oli selvästi vähemmän käytössä.

Kouluttajien kyselystä oli jäänyt harmiksi puuttumaan vaihtoehto ”koulutettavien omien kokemusten kysyminen”, ja tällä tiedolla olisi tarkemmin saatu vielä vertailukohta siihen mitä koulutettavat olivat vastanneet. Kuten aiemmin jo käy ilmi, niin tuloksena on kuitenkin se, että kokemuksia halutaan vaihtaa myös koulutettavien kesken.

Kouluttajat tarjoavat laajasti erilaisia koulutusmuotoja, joten koulutettavilla löytyy eri vaihtoehtoja suorittaa raskaan liikenteen ennakoivan ajon koulutus. Tällä tavoin kouluttajat vastaavat mahdollisimman monen ammattikuljettajan ja koulutusta kaipaavan toiveisiin. Kaikki kouluttajat pitävät REAK-kurssia ehdottoman tärkeänä osana jatkokoulutusta ja sen pakollisuutta heidän mielestään ei saisi poistaa. Kouluttajilta oli tullut kuitenkin toivomus, että Liikenneturva voisi olla aktiivisemmin yhteydessä jollain tapaa kouluttajiin ja saada heidän sitä kautta tuntea kuuluvansa ns. ryhmään.

Kouluttajat ovat pääasiassa uusille ideoille ja menetelmille myönteisiä ja haluavat kehittää koulutustaan. Samalla kouluttajat ovat, myös tyytyväisiä siihen mitä he tekevät ja pitävät työtään tärkeänä.

8.3 Yhteenveto

REAK-kurssi koetaan erittäin tarpeelliseksi osaksi jatkokoulutusta ja siitä ei tulisi luopua. Sitä voidaan kuitenkin kehittää sisällöltään lisää siihen suuntaan, että koulutettavat ovat itse enemmän osallisena koulutuspäivään. Heidän kokemuksensa, ovat kaikki arvokkaita ja kokemuksista mikään ei ole väärä tai oikea. Liikenne on alati muuttuva ja kehittyvä ympäristö ja koulutuksen tulee elää sen mukana.

Koulutustarjonta on hyvää ja niiden sisällöt kaikissa koulutusmalleissa ovat riittävät, mutta tieto erilaisista koulutuksista koulutettavien kesken on vähäistä. Koulutettavat voisivat osallistua monelle erilaisella kurssille ja saada kattavan annoksen tietämystä ennakoivasta ajamisesta ja mitä siihen liittyy. Tätä varten helpottaisi erilaisten koulutusten löytämiseen ja vertailemiseen se, jos tieto niistä olisi kerätty yhteen paikkaan.

Etäkoulutus kuuluu moderniin koulutukseen, mutta koulutettavien aktiivisuuteen kannattaa panostaa lisää, jotta kaikki koulutettavat saisivat etäpäivästä antoisan kokemuksen. Myös koulutuspäivien räätälöinti yrityskoulutuksissa on kannattavaa ja sallittua, kunhan seitsemän tunnin ennakoivan ajon koulutus toteutuu. Jatkokoulutus on pakollista ammattikuljettajille viiden vuoden sykleissä, jos haluaa jatkaa ammatinharjoittamista, mutta pakollisuuden ei tarvitse olla ikävää, vaan koulutuksista saa irti niin halutessaan hyvin runsaasti ja koulutuskokemus voi olla viihdyttävä yhdessä oppimisen tapahtuma. Itselleen koulutusta etsiessään kannattaa siis rauhassa miettiä eri vaihtoehtoja, koska sillä tavoin REAK-kurssin kautta jää käteen muutakin kuin ammattipätevyysmerkintä.

Lähteet

Kuljettajaopetus. (n.d.) *Webauto – Liikenneturva, REAK*. <https://kuljettajaopetus.fi/liikenneturva>

Laapotti, S., Keskinen, E., Kaitila, A. & Peräaho, M. (2010). *Ennakoiva ajaminen ja sen oppiminen: ammattikuljettajien koulutus*. Liikenneturva

Laki liikenteen palveluista 320/2017.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=Laki%20kuorma-%20ja%20linja-auton%20kuljettajien%20ammattip%C3%A4tevydest%C3%A4#O2L4P27>

Liikenneturva. (n.d.-a). *Koulutus*. <https://www.liikenneturva.fi/fi/koulutus#56516373>

Liikenneturva. (n.d.-b). *REAK – Raskaan liikenteen kuljettajille*.

<https://www.liikenneturva.fi/fi/koulutus/reakr-raskaan-liikenteen-kuljettajille#ce5230e7>

Opetushallitus. (2012). *Tutkittua tietoa oppimisympäristöistä*.

https://blog.edu.turku.fi/etaopetusfi/files/2017/01/tutkittua_tietoa_oppimisymparistoista_VERKKO.pdf

Traficom. (2021a). *Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys*.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajan-ammattipatevyys?toggle=Koulutus%20perustason%20ammattip%C3%A4tevyden%20laajentamisen%20ja%20koulutukseen%20liittyv%C3%A4%20teoriakoe>

Traficom. (2021b). *Tieliikenteen ammattipätevyyksien koulutusohjelmat*.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/tieliikenteen-ammattipatevyyksien-koulutusohjelmat?toggle=2021>

Traficom. (n.d.) *Koulutusohjelman hyväksyminen - kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutus*.

<https://www.traficom.fi/fi/asioi-kanssamme/koulutusohjelman-hyvaksyminen-kuorma-ja-linja-autonkuljettajien>

Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä 434/2018.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2018/20180434?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=ammattip%C3%A4tevyys>

Liite 1. Kyselylomakepohja koulutukseen osallistujille

Kysely Direktiivikoulutuksen (REAK) käyneille

Kysely on osa yhdessä HAMK:n opiskelijan ja Liikenneturvan toteuttamaa opinnäytetyötä. Kyselyn tarkoituksena on saada tietoa siitä, kuinka koulutettava on kokenut juuri käymänsä koulutuksen. Vastaaminen on täysin anonyymia. Kyselyn tuloksia tullaan käyttämään koulutusten kehittämisessä ja tiedon lisäämisessä erilaisista koulutuksista.

* Pakollinen

1. Mikä on roolisi? *

- Kujettaja
- Työnantaja
- Työnantaja sekä kujettaja
- Logistiikan opiskelija

Muu

2. Mitkä syyt vaikuttivat siihen, että valitsit juuri nyt käyneesi kurssin? (voit valita useamman vaihtoehdon) *

- Edullinen hinta
- Läheinen sijainti/helppoin tapa osallistua
- Tuttu kouluttaja
- Aikaisemmat hyvät kokemukset
- Sattumanvaraisesti
- En saanut itse vaikuttaa mihin koulutukseen osallistuin
- Koulutuksen laadukas sisältö
-

Muu

3. Oletko osallistunut muille erilaisille REAK-kursseille, kuin nyt käymällesi? *

- Kyllä
- En

4. Mikä koulutusmuoto on ollut itsellesi mieluisin? *

- Käytännönkoulutus esim. ajoharjoittelurata
- Etäkoulutus verkossa, jossa kouluttaja paikalla
- Etäkoulutus verkossa, jossa ei ole kouluttajaa paikalla
- Läsnäolokoulutus esim. luokkatila
-

Muu

5. Kirjoita lyhyt perustelu edellisen vastauksen perusteella. Miksi juuri tämä valinta?

6. Mitkä olivat koulutuksen parhaat koulutusmenetelmät? Valitse kolmen kärki. *

Kouluttajan omien kokemusten jakaminen

Aktiiviva koulutus

Hyvät kouluttajan käyttämät materiaalit

Ryhmätyöskentely

Kokemusten jakaminen porukalla

Muu

7. Kuinka tarpeellisena pidät REAK-kurssia osana ammattikuljettajan jatkokoulutusta? *

Erittäin tarpeellisena

Kohtalaisen tarpeellisena

Ei ole mitään väliä

Vähän tarpeellisena

En yhtään tarpeellisena

8. Sana vapaa! Kuinka koulutusta tulisi mielestäsi kehittää? (Hinta, sisältö, monipuolisuus...?)

Liite 2: Kyselylomakepohja koulutuksen kouluttajille



Kysely REAK-kouluttajille

Kyselyn tarkoitus on saada kouluttajan näkökulma siitä, kuinka hän on valinnut juuri kyseisen koulutuksen jota pitää ja miten hän on valinnut omat opetusmenetelmänsä

* Pakollinen

1. Koska olet käynyt Liikenneturvan järjestämän REAK-kouluttajien koulutuksen? *

2. Pidätkö useita eri tyyppisiä REAK-koulutuksia? *

- Kyllä
- En
- Olen pitänyt, mutta en enää

3. Mitä koulutuksia olet pitänyt? (Liikenneturvan hyväksyttävät jatkokoulutusohjelmat) *

- Käytännönkoulutus esim. ajoharjoittelurata
- Etäkoulutus verkossa
- Läsnäkoulutus luokassa

Muu

4. Miten olen valinnut pitämäsi koulutustyyppin? Esim. miksi juuri luokkaopetus? *

5. Mitkä ovat itsellesi mieluisat opetusmenetelmät? Valitse kolmen kärki. *

- Omien kokemusten jakaminen
- Kuulijoiden aktivointi
- Liikenneturvan materiaalin käyttäminen
- Muun kuin Liikenneturvan materiaalin käyttäminen
- Ryhmätyöskentely

Muu

6. Haluaisitko kokeilla jotain uutta menetelmää tai koulutustyyliä REAK-koulutuksissasi? *

7. Sana vapaa. (Esim. mitä mieltä olet REAK-kurssin pakollisuudesta osana jatkokoulutusta tai tarpeellisuudesta)

Tämä ei ole Microsoftin luoma tai suosittelema sähköä. Lähetettävät tiedot lähetetään lomakkeen omistajalle.