

Anu Endén

KUORMA- JA LINJA-AUTONKULJETTAJIEN
AMMATTIPÄTEVYYSLAIN VAIKUTUS KULJETUSLIIKKEEN
KULJETUSHENKILÖSTÖN SISÄISEEN KOULUTUKSEEN

Logistiikan koulutusohjelma

2013

KUORMA- JA LINJA-AUTONKULJETTAJIEN AMMATTIPÄTEVYYSLAIN
VAIKUTUS KULJETUSLIIKKEEN KULJETUSHENKILÖSTÖN SISÄISEEN
KOULUTUKSEEN

Endén, Anu
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Logistiikan koulutusohjelma
Toukokuu 2013
Ohjaaja: Tempakka, Riitta
Sivumäärä: 46
Liitteitä: 11

Asiasanat: ammattipätevyyslaki, koulutus, joukkoliikenne

Tässä opinnäytetyössä verrataan yhden kuljetusyrityksen kuljetushenkilöstön perehdytystä sekä sisäistä koulutusta ennen ja jälkeen, kun laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä tuli voimaan vuonna 2007.

Päämäärään pyrittiin kysymällä vuonna 2012 yhden yrityksen, Nurmijärven Linja Oy:n, kuljettajilta koulutuksen laadusta kirjallisella kyselyllä ja verrattiin vastauksia vuoden 2004 vastaavan kyselyn vastauksiin.

Tämän opinnäytetyön alussa kerrotaan yleisesti kauko- ja lähiliikenteestä Suomessa, jonka jälkeen esitellään kuljetusyritys Nurmijärven Linja Oy ja sen sisäisen koulutuksen historiaa. Lopuksi esitellään kyselyjen tulokset analysointineen.

THE EFFECT OF THE ACT ON THE PROFESSIONAL QUALIFICATIONS OF TRUCK AND BUS DRIVERS ON IN-HOUSE TRAINING OF LOGISTIC COMPANY

Endén, Anu
Satakunta University of Applied Sciences
Degree Programme in Logistics
May 2013
Supervisor: Tempakka, Riitta
Number of pages: 46
Appendices: 11

Keywords: professional competency, training, public transportation

The purpose of this project was to compare drivers' familiarization and the in-house training, in one logistic company, before and after the Act on the Professional Qualifications of Truck and Bus Drivers was passed in 2007.

To achieve the objectives of this project, drivers of one bus company, Nurmijärven Linja Oy, were asked by questionnaire in 2012 about the quality of the in-house training they received. The results were compared to a similar survey made in 2004.

At the beginning of this study general information is given about the coach and bus traffic in Finland. After that Nurmijärven Linja Oy and the history of in-house education in that company is presented. In the last section of this study, the results of the questionnaire will be introduced and analysed.

SISÄLLYS

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | JOHDANTO..... | 6 |
| 2 | LINJA-AUTOLIIKENNE SUOMESSA | 6 |
| 2.1 | Yleistä | 6 |
| 2.2 | Joukkoliikennelaki | 7 |
| 2.3 | Linja-autoliikenteen liikennetyypit..... | 7 |
| 3 | LINJA-AUTONKULJETTAJIEN KOULUTUS SUOMESSA | 9 |
| 3.1 | Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä | 9 |
| 3.2 | Koulutus ammattipätevyyden saamiseksi | 9 |
| 3.3 | Jatkokoulutus ammattipätevyyden ylläpitämiseksi..... | 11 |
| 4 | NURMIJÄRVEN LINJA OY | 12 |
| 4.1 | Historia..... | 12 |
| 4.2 | Nykypäivä..... | 12 |
| 4.3 | Kalusto | 15 |
| 4.4 | Liikenne | 16 |
| 5 | KOULUTUS NURMIJÄRVEN LINJA OY:SSÄ | 18 |
| 5.1 | Koulutus ennen | 18 |
| 5.2 | Koulutus nykyään | 19 |
| 5.2.1 | Uuden kuljettajan perehdytys | 19 |
| 5.2.2 | Muu koulutus | 20 |
| 6 | KYSELYT..... | 20 |
| 6.1 | Kaksi kyselyä..... | 20 |
| 6.2 | Kysymykset..... | 21 |
| 7 | VUOSIEN 2004 JA 2012 VASTAUKSET..... | 25 |
| 7.1 | Vastaajat..... | 25 |
| 7.2 | Perehdytys..... | 31 |
| 7.3 | Perehdyttäjien lukumäärä..... | 34 |
| 7.4 | Muu koulutus | 34 |
| 7.5 | Koulutustoiveet..... | 37 |
| 7.6 | Koulutukseen vaikuttaminen | 42 |
| 7.7 | Henkilökuntalehti ja intra | 43 |
| 7.8 | Vapaa palaute..... | 43 |
| 8 | YHTEENVETO | 43 |
| | LÄHTEET..... | 45 |

LIITTEET

- LIITE 1 Kysely 2004
- LIITE 2 Kysely 2012
- LIITE 3 Ajosarja
- LIITE 4 Miten sinut perehdytettiin taloon?
- LIITE 5 Oliko sinulla yksi vai useampi perehdyttäjä?
- LIITE 6 Oletko itse päässyt vaikuttamaan koulutuksen sisältöihin?
- LIITE 7 Mitä koulutusta toivoisit saavasi?
- LIITE 8 Mistä saat tiedon työpaikan sisäisestä koulutuksesta?
- LIITE 9 Luetko henkilökunnan omaa lehteä?
- LIITE 10 Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?
- LIITE 11 Vapaata palautetta koulutus- ja perehdytysasioista

1 JOHDANTO

Vuonna 2007 tuli voimaan laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. Sen mukaan linja-autonkuljettajilla tulee olla ammattipätevyysmerkintä ajokortissaan viimeistään 10.9.2013. Kaikilla kuljettajilla sitä ei ole vielä suoritettuna, mutta tässä vaiheessa on mielenkiintoista nähdä onko uusi laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä vaikuttanut tutkitun linja-autonyrityksen koulutukseen.

Tarkasteltava yritys on Nurmijärven Linja Oy, jossa olen toiminut linja-autonkuljettajana yli kymmenen vuotta. Valmistuin kuljettajaksi Rajamäellä Työtehoseuran aikuiskoulutuskeskuksesta vuonna 2001. Lähdetietojen ja kyselyjen lisäksi olen kirjoittanut henkilökohtaisesta kokemuksesta perehdytyksestä ja muusta koulutuksesta Nurmijärven Linja Oy:ssä.

Vuonna 2004 tein Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajille kyselyn koulutuksesta ja perehdytyksestä. Kahdeksan vuotta myöhemmin tein samankaltaisen kyselyn uudestaan. Näiden kyselyjen vastauksia vertailen toisiinsa ja etsin vastauksia kysymykseen: Onko linja-autonkuljettajien ammattipätevyyslaki vaikuttanut kuljettajien perehdytykseen ja muuhun yrityksen sisällä annettuun koulutukseen? Kyselyissä on annettu kuljettajalle mahdollisuus kertoa toiveita koulutuksen suhteen ja palautetta saadusta koulutuksesta.

2 LINJA-AUTOLIIKENNE SUOMESSA

2.1 Yleistä

Suomessa julkista liikennettä toteutetaan linja-autoilla, junilla ja lentokoneilla, pääkaupunkiseudulla myös maanalaisilla junilla sekä raitiovaunuilla. Linja-autoliikenteen osuus joukkoliikenteestä on 60%. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella

osuus on 85%. Linja-autoliikenne käyttää olemassa olevaa tieverkostoa monipuolisesti, ja on yksi tärkeimmistä sekä turvallisimmista liikennemuodoista. (Linja-autoliiton www-sivut 2012)

2.2 Joukkoliikennelaki

Jotta henkilöitä voi kuljettaa linja-autossa maksua vastaan, tarvitaan liikennelupa. Luvan myöntää elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) hakijan kotipaikalta. Luvan myöntämisen jälkeen voidaan suorittaa luvanvaraista linja-autoliikennettä. Tätä liikennettä säätelee joukkoliikennelaki, joka on astunut voimaan 3.12.2009. (Joukkoliikennelaki 869/2009, 8 §, 10 §.)

Joukkoliikennelain tavoitteena on kehittää joukkoliikennettä ihmisten käytettäväksi sujuvasti jokapäiväisiin liikkumistarpeisiin koko maassa. Tavoitteena on myös väkiluvultaan suurissa kaupungeissa saada liikenteen palvelutaso korkeaksi, jotta joukkoliikenteen käyttö kasvaisi. (Joukkoliikennelaki 869/2009, 3 §.)

Joukkoliikennelaissa säädetään mm. palvelutasosta, joukkoliikenteen suunnittelusta, liikenneluvista ja tarjouskilpailuista.

2.3 Linja-autoliikenteen liikennetyypit

Linja-autoliikenne voidaan jakaa kuuteen eri liikennetyyppiin:

1. Vakiovuoroliikenne on liikennettä kuntien ja kaupunkien sisällä sekä niiden välillä. Vakiovuoroliikenteestä on lipputuloperusteista linjaliikennettä noin 70 %. Täydennykset saadaan ELY:n ja kuntien ostamalla liikennepalveluilla. Eniten vakiovuoroliikennettä käyttävät koululaiset, opiskelijat, työssäkäyvät ja asiointimatkustajat. Vakiovuoroliikenne on kuntien koululaiskuljetuksiin edullinen ratkaisu. (Linja-autoliiton www-sivut 2012.)
2. Pienten ja keskisuurten kaupunkien paikallisliikenne on riippuvainen lipputuloista. Bussiala yhdessä kaupunkien ja kuntien kanssa on kehitelty

matkustajille edullisia lippuvaihtoehtoja, jotta saadaan uusia matkustajia. Seutulippualueisiin kuuluu yli 260 kuntaa. Nurmijärvi kuuluu Keski-Uudenmaan seutualueeseen. Nurmijärvellä on käytössä myös oma Nurmijärvi-lippu, jolla matkustaja voi kulkea edullisesti Nurmijärveltä Helsinkiin, Vantaalle tai Espooseen. (Linja-autoliiton www-sivut 2012.)

3. Suurten kaupunkien, kuten Helsingin, Turun ja Tampereen paikallisliikenne on toteutettu sopimusliikenteenä. Liikenteen tilaaja ostaa kuljetusyrytykseltä yhteisesti sovitulla hinnalla liikenteen ja saa pitää lipputulot. Kuljetusyrytykset on kilpailutettu. Usein ehtoina on esimerkiksi tietyt päästönormit tai matalalattiaiset linja-autot. Pääkaupungissa liikenteen tilaaja HSL on kilpailuttanut liikenteen vuodesta 1994, joukkoliikennetoimisto Turussa vuodesta 1998 sekä Tampereella vuodesta 2007. (Linja-autoliiton www-sivut 2012.)
4. Pikavuoroliikenne kulkee yleensä pidempiä matkoja pysähtyen vain pikavuoropysäkeillä, joka jouduttaa matkantekoa. Pikavuoroliikenteen suosio on kasvanut tasaisesti viime vuosina ja se on opiskelu-, työ ja lomamatkailijoiden suosima. ExpressBus-järjestelmä on pikavuorojen tuotekehittelyn tulosta. EB-järjestelmä sai mm. kansainvälisen maantiekuljetusjärjestön IRU:n tunnustuspalkinnon vuonna 2001. (Linja-autoliiton www-sivut 2012.)
5. Tilausajoliikenteen tilaajia ovat erilaiset seuramatkat, kunnat, koulut, matkatoimistot tai yhdistykset. Lyhytkestoisilla matkoilla kysyntä on kasvanut. Uhkana tilausajojen säilymiselle linja-autoyrytyksille on kova hintakilpailu sekä kohonneet kustannukset. Palveluun ja laatuun panostaen se on myös mahdollisuus eläkeläisten ja vapaa-ajan määrien kasvun takia. (Linja-autoliiton www-sivut 2012.)
6. Linja-autoliikenne maaseuduilta vähenee ihmisten hankkiessaan omia autoja. Vanhemmat sukupolvet haluavat pysyä kotonaan mahdollisimman pitkään, mutta heillä ei ole enää autoa tai ajokorttia. Tähän ongelmaan on kehitelty palveluliikenne. Se on pienellä linja-autolla ajettavaa syöttöliikennettä parempien kulkuyhteyksien luokse. Palveluliikenne tarjoaa mahdollisuuden kulkea kauppoihin, terveyskeskuksiin yms. myös kutsuliikenteenä. Usein nämä pienet

linja-autot ovat matalalattiaisia, joten niihin pääsee hyvin rollaattoreilla ja pyörätuoleilla. Aikataulut on laadittu väljiksi, jotta kuljettaja ehtii palvella asiakkaitaan nostelemalla laukkuja tai viemällä matkustajan kotiovelle. (Linja-autoliiton www-sivut 2012.)

3 LINJA-AUTONKULJETTAJIEN KOULUTUS SUOMESSA

3.1 Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä

Euroopan parlamentti ja Euroopan unionin neuvosto laativat direktiivin kuljettajien ammattipätevyydestä ja jatkokoulutuksesta vuonna 2003, jäljempänä ammattipätevyysdirektiivi. Vuonna 2007 Suomen eduskunta säätäi tämän mukaan lain kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä, jäljempänä ammattipätevyyslaki. Ammattipätevyyslain myötä vuonna 2013 syyskuun 10. päivään mennessä on kaikilla ammatikseen ajavilla linja-autonkuljettajilla oltava voimassa oleva ammattipätevyyskortti ajokortin lisäksi tai merkintä suorituksesta ajokortissa. Kuorma-autonkuljettajilla ammattipätevyyskortti on oltava vuotta myöhemmin. Ammattipätevyyslaissa säädetään myös, että ammattipätevyyttä on pidettävä yllä jatkokoulutuksella viiden vuoden välein, jäljempänä jatkokoulutus. Ammattipätevyyslain tarkoitus on parantaa turvallisuutta liikenteessä ja kuljetuksissa sekä antaa kuljettajille edellytykset ammattinsa hoitamiseen. Ilman ammattipätevyyttä voi kuljettaa vain omalla linja-autolla omaa perhettä. (Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY; Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273)

3.2 Koulutus ammattipätevyyden saamiseksi

Ennen ammattipätevyyslakia oli pelkästään linja-autonkuljettajia ja kuljettajan ammattitutkinnon suorittaminen on ollut vapaaehtoista. Kuljettajat kouluttautuivat aikuiskoulutuskeskuksissa puolessa vuodessa opetellen yleissivistäviä oppiaineita ja perustietoa ammatista mm. asiakaspalvelua, kuljetuksen suorittamista turvallisesti ja

taloudellisesti sekä ajoneuvotekniikkaa. Koulutuspaikkaa hakiessa oli oltava C-luokan ajo-oikeus.

Nykyään on mahdollista saada ammattipätevyys toisen asteen ammatillisessa tutkinnossa. Logistiikan perustutkinnon suorittaneet voivat toimia auton-, yhdistelmäajoneuvon-, linja-autonkuljettajina, varastonhoitajina tai lentoasemahuoltajina. Koulutus kestää yleensä kolme vuotta, jonka aikana opiskellaan ammatillisia, ammattitaitoa täydentäviä ja vapaasti valittavia opintoja sekä työharjoittelun. Perustutkinnon voi suorittaa peruskoulun jälkeen oppilaitoksissa joilla on opetusministeriön myöntämä lupa ko. opetuksen antamiseen. Minkäänlaista ajo-oikeutta ei vaadita etukäteen. (Opetushallituksen www-sivut 2012; Kuljetusalan www-sivut 2012.)

Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa aikuiskoulutuskeskuksessa. Koulutuksessa otetaan huomioon oppilaan aiemmat opinnot ja työkokemus laatimalla henkilökohtainen opintosuunnitelma. (Työtehoseuran www-sivut 2013.)

Oppisopimuskoulutuksena voi logistiikan perustutkinnon suorittaa työnantajan ja opiskelijan välisellä sopimuksella. Ammatillisessa oppilaitoksessa tai aikuiskoulutuskeskuksessa opiskellaan tietopuolisia opintoja ja työpaikalla koulutetaan käytäntöä. Työskentelyaikana koulutettava saa palkkaa.

Tarvittavan koulutuksen (tai vanhemmilla kuljettajilla työkokemuksen) jälkeen suoritetaan linja-autonkuljettajan näyttötutkinto. Näyttötutkinnolla opiskelija näyttää ammatillisen osaamisensa eri osa-alueilla. Arkisesta työstä on valittu asioita, jotka on pystytty irrottamaan arvioitavaksi kokonaisuudeksi, esimerkiksi vakiovuorolla ajo rahdin käsittelyineen, tilausajo sekä ajoneuvotekniikka. Näyttötutkinnon suoritettuaan opiskelijalla on linja-autonkuljettajan ammattitutkinto ja ajokortissa merkintä ammattipätevyyden suorittamisesta tai erillinen ammattipätevyyskortti.

Kaaviossa 1 on kuvattu Suomen koulu- ja tutkintojärjestelmä.



Kaavio 1. Suomen koulu- ja tutkintojärjestelmä (Työtehoseuran www-sivut 2013.)

3.3 Jatkokoulutus ammattipätevyiden ylläpitämiseksi

Ammattipätevyyslaki vaikutti eniten kuljettajien jatkokoulutukseen, jota on oltava viiden vuoden välein 35 tuntia. Aiemmin linja-autonkuljettaja on valmistumisensa jälkeen saattanut toimia kuljettajana ilman minkäänlaista myöhempää koulutusta. Linja-autonkuljettajan ammattitutkintokin on ollut vapaaehtoinen. Ennen 10.9.2008 linja-autonkuljettajaksi valmistuneet saavat ammattipätevyyskortin suoritettuaan jatkokoulutuksen.

Valtioneuvoston asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä määrittelee jatkokoulutuksen sisällön ja määrän. Lukuunottamatta 7 tuntia ennakoivan ajotavan opetusta, sisältö on vapaavalintaista. Jatkokoulutusta voi antaa kuljetusyritys, jolla on riittävät resurssit kurssien järjestämiseen ja opetusministeriön myöntämä lupa. Jatkokoulutuksessa opettajana voi toimia myös mm. työpaikkaohjaajakoulutuksen käynyt. Ammattipätevyyslailla pyritään parantamaan liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien mahdollisuuksia työtehtävien hoitamiseen. Opetuksesta annetaan oppilaalle lopuksi todistus. Mikäli opetus on toteutettu jaksoissa, jokaisesta jaksosta annetaan todistus erikseen. (Laki kuorma- ja

linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273, 1§, 7§; Valtioneuvoston asetus 640/2007, 7§-8§)

4 NURMIJÄRVEN LINJA OY

4.1 Historia

Korsisaari-yhtiöt on vuonna 1929 henkilöliikennetoimintansa aloittanut perheyhtiö. Emil Korzard, myöhemmin Korsisaari (s. 11.2.1907 k. 23.7.1996) ajoi tuolloin Vapun päivänä ensimmäisen linja-autovuoronsa Nurmijärveltä Helsinkiin. Korzard perusti ensimmäisen osakeyhtiön Nurmijärven Linja-auto Oy:n viisi vuotta myöhemmin. Nimi lyhentyi Nurmijärven Linja Oy:ksi 1962. Korsisaari Oy nimi tuli esiin ensimmäisen kerran 1975 kuorma-autoliikennöintiyrityksenä. Kun kuorma-autoliiketoiminta lakkasi 1984, voitiin myöhemmin ottaa käyttöön Korsisaari nimi emoyhtiölle. Tämä tapahtui 2003. Yritysten määrän kasvaessa perustettiin hallinnolliseksi ja taloudelliseksi työkaluksi E. Korsisaari-Yhtymä Ky vuonna 1978. (Korsisaari 2009, 27, 42, 90, 112, 116-117)

4.2 Nykypäivä

Korsisaari-yhtiöt on hyvin organisoitu henkilöliikenteen logistiikkayhtiö. Liikennöintiä yhtiössä tapahtuu 113 ajoneuvolla pääosin pääkaupunkiseudulla ja Uudellamaalla. Päätoimipaikka sijaitsee Nurmijärvellä ja henkilökuntaa on 240.

Korsisaari-yhtiöihin kuuluu kaikkiaan 14 yritystä:

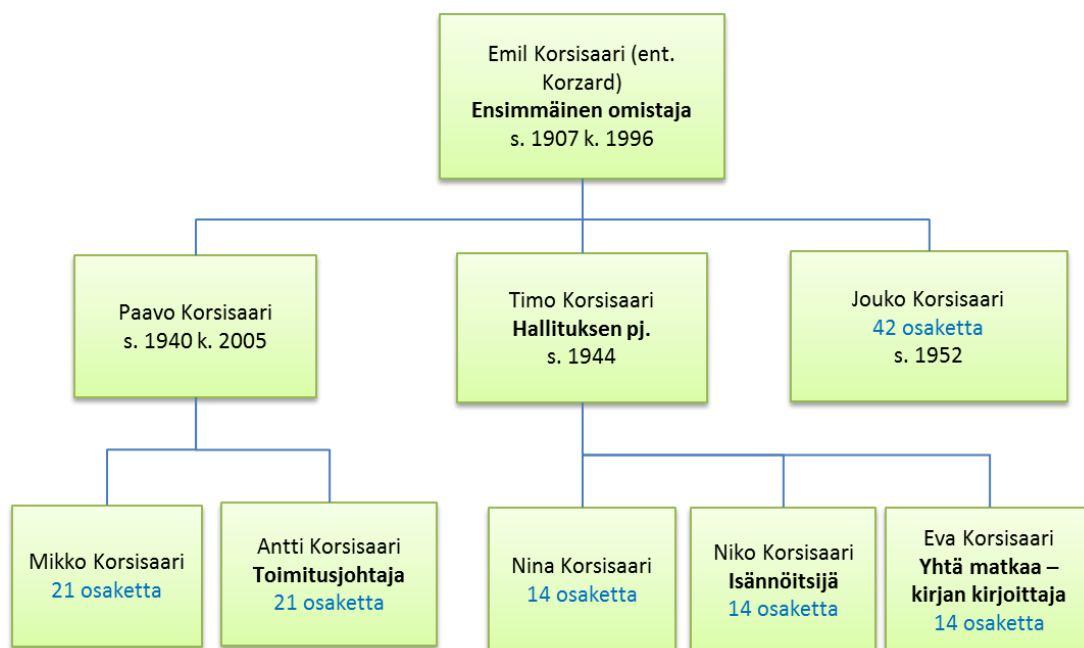
- E. Korsisaari-Yhtymä Ky tuottaa liikkeenjohdon ja –hallinnan sekä talous ja kiinteistöhallinnon palveluita.
- Etelä-Suomen Ensihoito Oy toimii Nurmijärvellä ensihoito- ja sairaankuljetuspalveluiden tuottajana.
- Helsingin Ambulanssipalvelu Oy toimii osana pääkaupunkiseudun ensihoitojärjestelmää.

- Konneveden Sairaankuljetus Oy hoitaa Konneveden kunnan kanssa tehdyn valmiussopimuksen mukaista kiireellistä ensihoitopalvelua.
- Korsisaari Oy hoitaa kutsuliikennepalvelua Keski-Uudenmaan alueella.
- Leppävaaran Ambulanssi Oy hoitaa sairaankuljetuksia Espoon kaupungin kanssa sovitusti.
- Lohjan Sairaankuljetus Oy hoitaa mm. turvapuhelintoimintaa Länsi-Uudellamaalla aputoiminimellä Hiiden turva-auttajat.
- Medi-Lance Oy antaa sairaankuljetuspalveluja.
- Nurmijärven Linja Oy hoitaa linjaliikennettä ja tilausajoa.
- Oy Taxiring Ab tarjoaa taksiliikenteen välityspalveluita.
- Rapiditaxi Oy (entinen Vantaan Inva-Auto Oy) tarjoaa taksi ja invataksipalveluita.
- Taxirapidi Oy hoitaa taksitoimintaa Nurmijärvellä.
- Transmation Helsinki Oy hoitaa kuljetustenvälitystä, mutta tällä hetkellä sillä ei ole toimintaa.
- Uudenmaan Ajo-opisto antaa autokoulu- ja liikennealan koulutusta Nurmijärven kirkonkylässä ja Klaukkalassa.

(Korsisaari-yhtiöiden www-sivut 2012; Korsisaari sähköposti 13.5.2013)

Nurmijärven Linja Oy liikennöi päivittäin Nurmijärveltä Helsinkiin. Yli 80 vuoden takaisesta kaksi vuoroa per päivä on päivän vuoromäärä kasvanut 250:en. Mukaan on tullut myös tilausajaja ja Kivenkyyti. Kivenkyyti on pienillä linja-autoilla ajettavaa syöttö- ja palveluliikennettä. Korsisaari-yhtiöillä on myös oma korjaamo, jossa huolletaan ja korjataan yrityksen ajoneuvoja. Korjauspaikkoja on kahdeksan, joista yksi on maalaamopaikka. Ajoneuvot tankataan, pestään ja siivotaan joka arki-ilta yhtiön oman pihahenkilön ja neljän siistijän voimin, sekä viikonloppuisin ja aamuvuorojen jälkeen kuljettajien toimesta. Korsisaari-yhtiöt on edelleen Emil Korsisaaren jälkeläisten hallinnassa. Nurmijärven Linja Oy:n toimitusjohtajana toimii Emilin pojanpoika Antti Korsisaari. Serkkunsa Niko Korsisaari toimii kiinteistöjen isännöitsijänä. Nikon sisar Eva Korsisaari kirjoitti yrityksen historiikin muutama vuosi sitten.

Nurmijärven Linja Oy kuuluu Korsisaari-yhtiöihin niin kuin myös Korsisaari Oy, joka omistaa lähes 100% Nurmijärven Linja Oy:stä. Muutama prosentti osakkeista ovat Korsisaaren suvusta Timon, Joukon, Mikon ja Antin omistuksessa. Korsisaari Oy:n osakkeenomistajat ja sukulaisuussuhteet olen piirtänyt sukupuuksi kaavioon 2. (Korsisaari 2009; Korsisaari sähköposti maaliskuu 2008; Korsisaari sähköposti 12.5.2013)



Kaavio 2. Korsisaari Oy:n osakkeenomistajat. (Korsisaari sähköposti maaliskuu 2008; Korsisaari sähköposti 12.5.2013)

Linja-autojen ulkoisten uudistusten myötä kylkiin kirjoitettiin isommalla tekstillä Korsisaari, kuin Nurmijärven Linja Oy. Sillä haluttiin yksinkertaistaa nimeä mm. ulkomaalaisten asiakkaiden takia ja se on johtanut siihen, että yleisesti puhutaan Korsisaaren linja-autoista. Kaikki edellä luetellut yritykset ovat yhtä isoa Korsisaaren yritystä. (Korsisaari 2009, 156)

4.3 Kalusto



Kuva 1. Korsisaari-yhtiöiden erilaisia linja-autoja. (Korsisaari-yhtiöiden www-sivut 2012).

Nurmijärven Linja Oy:n linjaliikennettä sekä tilausajoa ajetaan n. 50 isolla linja-autolla. Linja-autojen merkkejä on monipuolisesti. Kuvassa 2 on yrityksen vanhin, edelleen tilausajossa käytettävä, museorekisterissä oleva linja-auto, vuoden 1962 Kässbohrer Setra S6. Auto tuli Nurmijärven Linja Oy:lle vuonna 1989 ollen sitä ennen Suomen Turistiauto Oy:llä ja Yleisradiolla mm. filmitähtenä Naurubussi lastenohjelmassa.



Kuva 2. Kässbohrer Setra S6 vm. 1962 (Korsisaari-yhtiöiden www-sivut 2012).

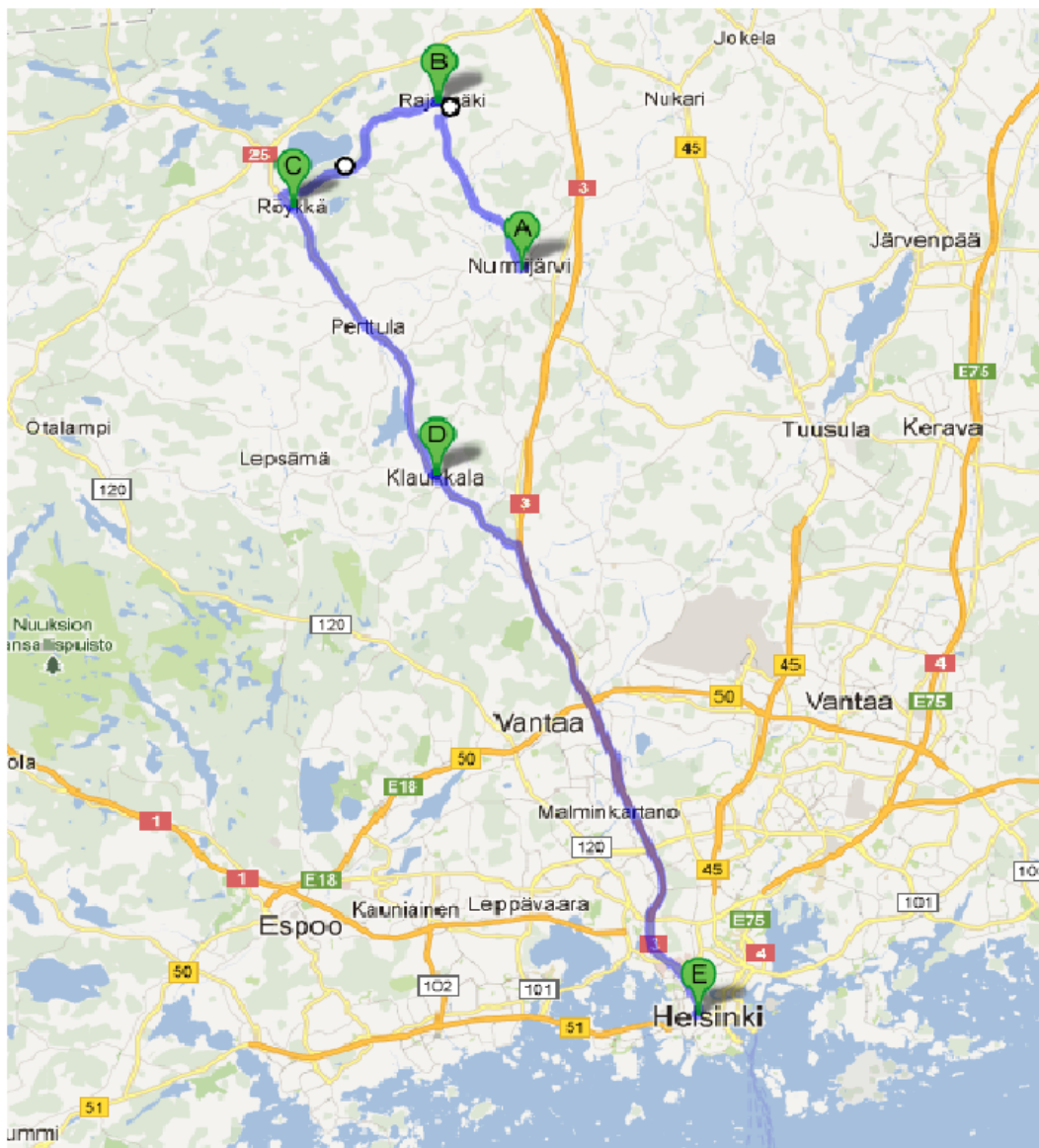
Uusin iso linja-auto Nurmijärven Linja Oy:llä on vuoden 2013 mallia Iveco Irisbus Crossway LE. Yrityksellä on myös esteetön iso linja-auto, Volvo B7R:n alusta, Jonckheere Mistral 30 -kori, johon mahtuu 53 tai 32 henkilöä ja kahdeksan pyörätuolissa istuvaa. Kuvassa 3 on kuvia esteettömästä linja-autosta. (Tiikkainen sähköposti 30.4.2013; Korsisaari-yhtiöiden www-sivut 2012.)



Kuva 3. Esteetön Jonckheere linja-auto (Korsisaari-yhtiöiden www-sivut 2012).

4.4 Liikenne

Koska Nurmijärvellä ei ole henkilöraide liikennettä, niin henkilöliikenne on linja-autoliikenteen varassa. Nurmijärven Linja Oy hoitaa palvelu-, paikallis- ja vakiovuoroliikennettä sekä tilausajoja. Nurmijärven kunta on laaja ja sisältää useita taajamia. Suurimmat taajamat ovat Klaukkala, Nurmijärven kirkonkylä ja Rajamäki. Paikallisliikenne hoidetaan paikallisliikennelinjojen lisäksi osana palveluliikennettä ja vakiovuoroliikenteen yhteydessä. Kuvassa 4 on esimerkki vakiovuororeitistä Nurmijärven kirkonkylästä Helsinkiin Rajamäen, Rökän ja Klaukkalan kautta.



Kuva 4. Linja 490 Nurmijärveltä Helsinkiin (A = Nurmijärven kirkonkylä, B = Rajamäki, C = Røykkä, D= Klaukkala ja E= Helsinki.)

Palveluliikenne Nurmijärven alueella on hoidettu Kivenkyydillä, jota ajetaan pienillä matalalattiabusseilla. Kivenkyydille on oma aikataulukirja. Pyydettyessä auto poikkeaa reitiltään n. 1,5 km. (Korsisaaren www-sivut 2013.)

Nurmijärven Linja Oy:n toimintaan kuuluu tilausajoliikenne. Alunperin tilausajaja ajettiin vain satunnaisesti linjaliikenteen ohella. Myöhemmin Nurmijärven Linja Oy on ollut yksi taho, jonka puoleen käännetään suurten tapahtumien kuljetusten järjestämisissä. Korsisaari-yhtiöt on hoitanut mm. Suomen EU:n puheenjohtajuuskauden linja-autokuljetusjärjestelyt vuosina 1999 ja 2006 ja YLE:n

henkilökuljetuksia toukokuusta 2005 lähtien. Tilausajoihin kuuluu myös koululaisten luokkaretkiä ja koulumatkakuljetuksia sekä seurakunnan ja päiväkerhojen tilaamia matkoja. (Korsisaari 2009, 151; Korsisaari-yhtiöiden www-sivut 2012)

5 KOULUTUS NURMIJÄRVEN LINJA OY:SSÄ

5.1 Koulutus ennen

Vuosien saatossa Nurmijärven Linja Oy:ssä on ollut erilaisia perehdytystapoja. Vanhimmat kuljettajat ovat kertoneet ettei perehdykseen paneuduttu. Toiseen käteen annettiin kartta, toiseen linja-auton avaimet ja niillä eväillä lähdettiin. Myöhemmin oli toinen kuljettaja mukana reiteillä muutaman tunnin tai jopa yhden päivän.

Perehdytyksen lisäksi Nurmijärven Linja Oy:ssä on ollut monipuolista muuta koulutusta: Alkusammutusta, liukasajoa sekä opintoretkiä ja seminaareja. 90-luvulla on mm. tehty opintoretki Pietariin, jossa tilausajokuljettajat oppivat liikennekulttuuria ja tiettyjä nähtävyyksiä. Jonkin aikaa käytössä oli linja-autoliitolta tilattu englanninkielen kurssi kasettisarjana. (Retki Pietariin 1994, 24; ”Excuse me... 1992, 9)

1990 helmikuussa ajomestari Raimo Salminen nimitettiin kouluttavaksi ajojärjestelijäksi. Hän suunnitteli pienryhmäkoulutuksia taksataulukoiden opetteluun, sarjakirjojen lukemiseen ja rahastuslaitteiden käyttöön. Sarjakirjasta kuljettaja näki työpäivän pituuden ja ajettavat linjat. Taksataulukoista näki pysäkkien väliset kilometrit, joiden mukaan matkan hinta määräytyi rahastuslaitteelle. Lisäksi oli ajoneuvoteknistä koulutusta joka oli korjaamossa opeteltavia erilaisia asioita. Mm. autojen käynnistys moottoritalasta, ilmaus, käsijarrupaineen vapauttaminen sekä tuuletinhinnan vaihto. (Rami siirtyi uuteen... 1990; Koulutuspuolen uutisia 1990)

Vuosituhanen vaihteessa kouluttava ajojärjestelijä Salminen kirjoitti perehdyttäjän kansion, jossa oli ohjeita mitä asioita uusille kuljettajille tulee opettaa. Se sisälsi

myös kuljettajan oppimisen seurantalomakkeen. Salmisen siirryttyä Tuusulaan ajojärjestelijäksi, oli yritys ilman omaa kouluttajaa pitkän aikaa. Vuonna 2008 koulutuspäälliköksi rekrytoitiin Marko Koivumäki.

5.2 Koulutus nykyään

5.2.1 Uuden kuljettajan perehdytys

Kuljettajien perehdyttäminen on monimuotoista koulutettavien erilaisten taustojen, ikien ja persoonallisuuksien vuoksi. Kaikille opeteltavat asiat ovat reitit ja rahastuslaitteet. Eri taustoista tulevat tarvitsevat perehdytettävissä asioissa eri ajan oppimiseen, mutta kaikkien kanssa asioita kerrataan useampaan kertaan. Ajomestarit suunnittelevat uusien kuljettajien työvuorot niin, että he oppivat mahdollisimman monia linjoja kokeneiden kuljettajien kanssa. Linja on reitti jonka linja-auto ajaa tietyllä välillä. Rahastuslaitteen käyttö opetetaan linjalla ja luokassa.

Useat tulevat linja-autonkuljettajien koulutuksesta, jossa ovat opelleet mm. linja-auton käsittelyä, asiakaspalvelua, aikataulussa pysymisen merkitystä ja jonkin verran rahastuslaitteen käyttöä. Heille tärkeintä on saada paljon ajokokemusta käytännössä.

Kuljettajat joilla on kokemusta toisenlaisesta kuljetustyöstä tarvitsevat rahastuslaitteesta opetusta. Ajotaidoissakin voi olla hiomista, jos ajokokemuksesta on aikaa.

Toisesta linja-autoyrityksestä tuleva kuljettaja on perehdytettävä autoihin sekä rahastuslaitteisiin, jotka saattavat poiketa aiemman työpaikan vastaavista.

Euroopan yhdentymisen myötä ovat ovet avautuneet helpommin työmarkkinoille yli maan rajojen. Näin ollen myös Nurmijärven Linja Oy:ssä on huomioitava ulkomailta tulleiden perehdytys ja koulutus.

Ensimmäisenä työpäivänään uusi kuljettaja saa ajojärjestelijöiltä opaslehtiön, joka sisältää kuljettajalle ohjeita aina työasuista ongelmallisiin matkustajiin asti.

Kirjallinen perehdytys sopii ihmisille, jotka oppivat asioita lukiessaan. Oppaasta voi myöhemmässäkin vaiheessa kerrata asioita. Uudelle työntekijälle esitellään toimistotilat ja työntekijät, ajojärjestelijöiden lisäksi mm. toimitusjohtaja ja palkanlaskija. Saman päivän aikana esitellään myös korjaamotilat ja sosiaaliset tilat. Seuraavasta päivästä alkaen kuljetaan kokoneempien kuljettajien mukana muutamasta päivästä useampaan viikkoon oppien rahastuslaitteen käyttöä ja reittejä.

5.2.2 Muu koulutus

Jo ennen kun ammattipätevyyslaki astui voimaan, on Nurmijärven Linja Oy huolehtinut kuljettajien jatkokoulutuksesta. Se on sisältänyt mm. oppia taloudellisesta ajotavasta, alkusammutuksesta ja uusien rahastuslaitteiden käytöstä. On ollut myös keskustelutilaisuuksia sekä vanhan kertausta. Koulutustilaisuuksia on ollut harvoin, mutta ne ovat tarpeellisia. Ajojärjestelijät ovat valinneet kuljettajia pieniin ryhmiin ja koulutustilaisuudet ovat kestäneet yhden työpäivän ajan. Kouluttajina ovat ajojärjestelijät tai ulkopuoliset asiantuntijat. Esimerkiksi alkusammutuskoulutuksesta on vastannut pelastusalan ammattilaiset.

6 KYSELYT

6.1 Kaksi kyselyä

Vuonna 2004 pohdin logistiikan seminaarityössäni sitä, miten Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajien toiminta saataisiin yhdenmukaiseksi. Kuljettajilla oli ristiriitaisiakin tietoja joistakin työhön liittyvistä asioista. Tein keväällä 2004 kuljettajille kyselyn, jolla kartoitin heidän perehdytystä työpaikkaan ja minkälaista muuta koulutusta olivat saaneet (Liite 1). Tavoitteena oli tuottaa tietoa koulutuksen yhdenmukaistamiseen. Annoin kuljettajille kyselyssä myös mahdollisuuden kertoa omia toiveitaan perehdytykseen ja koulutukseen. Vuonna 2003 oli annettu ammattipätevyysdirektiivi.

Keväällä 2012 tein uuden kyselyn Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajille koulutuksesta (Liite 2). Tein vain vähäisiä muutoksia kyselyyn, jotta se olisi vertailukelpoinen vuoden 2004 kyselyn kanssa ja lisäsin Nurmijärven Linja Oy:n koulutuspäällikkö Marko Koivumäeltä saamani kehitysidean. Vuonna 2012 ammattipätevyyslain siirtymäkausi oli menossa.

Kyselyiden vastauksia vertailemalla halusin tutkia oliko ammattipätevyyslaki mahdollisesti vaikuttanut Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajien koulutukseen.

Sekä vuosina 2004 että 2012 vastaajina olivat Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajia. Kysely jaettiin jokaisen kuljettajan henkilökohtaiseen työpaikalla olevaan lokeroon. Kumpikin kysely toteutettiin nimettömänä.

6.2 Kysymykset

Molemmissa kyselyssä ensimmäiset kysymykset koskivat taustatietoa kuljettajasta. Ikä, sukupuoli, työkokemus linja-autonkuljettajana yhteensä ja kokemus Nurmijärven Linja Oy:ssä sekä minkälaista ajoa Nurmijärven Linja Oy:ssä on ajanut. Vuonna 2012 linjaliikenteen lisäksi vaihtoehtoja olivat tilausajo sekä Kivenkyyti. Kivenkyyti on aloitettu 2004 vuoden jälkeen, minkä takia sitä ei ollut vaihtoehtona aiemmin. Korsisaari-yhtiöt olivat mukana suunnittelemassa ja toteuttamassa kutsuhjattua joukkoliikennettä mm. Nurmijärvelle 1990-luvun lopulla. Liikenneministeriön yhteistyöhanketta kutsuttiin Sampoksi. Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajat eivät ajaneet Sampo-liikennettä merkittävässä määrin, sen vuoksi sitä ei ollut vastausvaihtoehtona v. 2004. (Korsisaari 2009, 143)

Uudempaan kyselyyn on lisätty alle 21 vuotiaat, koska ikäraja linja-autonkuljettajaksi pääsyyn on alennettu.

Kyselyssä kysyttiin myös, missä tai miten kuljettajat ovat saaneet koulutuksensa. Ensimmäisen kyselyn aikaan oli vielä kuljettajia, jotka eivät olleet saaneet mitään

koulutusta alalle. Vastausvaihtoehtona on ”kantapäänkautta”, tarkoittaen linja-autonkuljettajan työn itseoppimista käytännössä erehdysten ja onnistumisten kautta.

Ammattipätevyyslain vaatima jatkokoulutus oli alkanut Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajien osalta jo vuonna 2008. Kaikilla ei ollut vielä 2012 suoritettuna tarvittavaa viittä jatkokoulutuspäivää. Vuoden 2012 kyselyyn lisäsin kohdan, jossa kysyin miten monta jatkokoulutuspäivää Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajat olivat suorittaneet. Kyselyssä puhutaan päivistä, koska se on helpompi hahmottaa kuin puhuttaessa 35 tunnista.

Seuraavat kysymykset liittyivät perehdytykseen. Vastajat saivat ensin omin sanoin kertoa miten heitä oli perehdytetty, oliko perehdyttäjiä yksi vai useampia ja mitä mieltä vastaaja oli perehdyttäjien määrästä. Koska useimmiten ihmiset karttavat vapaan sanan kysymyksiä lisäsin perehdytykseen monivalinta kohdan jossa vastaaja pystyi arvioimaan miten hyvin tai huonosti eri osa-alueilla häntä oli perehdytetty.

Osa-alueet perehdytyksestä koskevassa monivalinta kysymyksessä olivat

- ”rahdista”: Joillakin vuoroilla kuljetetaan rahtia Matkahuollon toimipisteiden välillä. Perehdytyksessä yleensä kerrotaan mistä paketit haetaan ja miten viivakoodit luetaan jne.
- ”reiteistä”: Linja-autoa ajetaan tiettyjä ennalta aikataulutettuja ja määriteltyjä linjoja pitkin. Esimerkiksi linja 45 menee tiettyä reittiä ja linja 492 toista reittiä. Linjoihin voi kuulua poikkeamia mm. Hyvinkään sairaalassa. Kaikki tämä ilmenee sarjakortista ja kerrotaan perehdytettäessä.
- ”piirtureista”: Linja-autoissa on käytettävä ajopiirturia säännöllisessä henkilöliikenteessä, kun kyseisen liikennereitin pituus on yli 50 kilometriä. Nykyään huomioitava perehdytyksessä myös digipiirturit. Tarvittaessa opastettava niiden käytössä.
- ”autoista”: Linja-autoja on yrityksellä monenlaisia ja eroja on esimerkiksi lämmönsäätimissä ja tuulilasin pesunestesäiliöiden sijainnissa. Erilaisiin autoihin on hyvä päästä tutustumaan mahdollisimman monipuolisesti perehdytysaikana.

- ”rahastuslaitteista”: Linja-autonkuljettajan yksi olennainen työkalu on rahastuslaite. Sen käytön osaaminen vaikuttaa enemmän aikataulussa pysymiseen kuin auton käsittely. Rahastuslaitteita on erilaisia ja niihin saa ohjelmoitua erilaisia toimintoja, joten perehdyttäminen on tarpeellinen myös toisesta linja-autoyrityksestä tuleville kuljettajille.
- ”aamutarkastuksista”: Eri yrityksissä on erilaisia tapoja. Nurmijärven Linja Oy:n käytäntö on, että pihahenkilö on illalla katsonut öljyt, jäähdytys- ja tuulilasipesunesteet, silti kuljettajan on hyvä tarkistaa linja-auton liikennekelpoisuus ennen lähtöä.
- ”korjaamon toiminnasta”: Jokaisen kuljettajan kuuluu tietää miten autojen vioista ilmoitetaan korjaamolle, missä korjaamo sijaitsee ja miten toimitaan teknisten ongelmien kanssa tien päällä. On myös hyvä tietää, mitä pieniä korjauksia voi tehdä itse.
- ”toimiston puolen toimenkuvasta”: Tärkeintä on tietää mistä esimiehensä tavoittaa tarvittaessa. Toimistolla on myös mm. palkanlaskija, toimitusjohtaja ja tilausajomyyjiä. Yhteenkuuluvuuden henkeä lisätään kertomalla toimiston puolella olevien toimenkuvat ja missä eri asioissa he voivat auttaa linja-autonkuljettajaa.
- ”siistimisistä”: Aamu- tai viikonloppuvuoron jälkeen kuljettajan on siivottava, pestävä ja tankattava linja-auto itse. Perehdytyksessä opitaan missä on siivousvälineitä ja miten linja-auton peseminen tapahtuu.

Kysely jatkuu muusta Nurmijärven Linja Oy:ssä olleesta koulutuksesta koskevilla kysymyksillä. Valitsin monivalinta kohdat omista koulutuskokemuksista ja -toiveista. Kysyin ovatko vastaajat saaneet koulutusta kyseisistä aiheista ja mitä on saatu riittävästi. Myöhempään kyselyyn lisäsin mm. digipiirturin, koska sellaiset ovat linja-autoissa yleistyneet edelliseen kyselyn jälkeen. Epähuomiossani osa-alue uusista korteista jäi kysymättä jälkimmäisessä kyselyssä. Digipiirturi ja uudet kortit ovat huomioitu kaavioissa ja taulukoissa, mutta ei vertailuissa.

Osa-alueet muuta koulutusta koskevassa monivalinta kysymyksessä olivat

- ”liukasajosta”: Niin linja-autolla kuin henkilöautolla on hyvä harjoitella liukkaalla ajoa muutenkin kuin liikenteessä liukkaalla talvikelillä.

- ”kielistä”: Vierasta kieltä tarvitaan ulkomaan tilausajoissa ja kansainvälistyneessä Suomessa.
- ”taloudellisuusajosta”: Linja-autoyrittäjä säästää polttoainekuluissa kuljettajan ajaessa ennakoiden ja taloudellisesti.
- ”ensiavusta”: Kansalaisvelvollisuus on pysähtyä auttamaan osuessaan onnettomuuspaikalle ensimmäisten joukossa ja ensiaputaito voi pelastaa ihmishenkiä.
- ”rahdista”: Rahdissa huomioon otavat asiat voivat muuttua, esimerkiksi Matkahuollon vaihtaessa viivakoodilukijat.
- ”uusista reiteistä”: Nurmijärven Linja Oy:lle yrityskauppojen myötä tulevat uudet linjat on kuljettajien opittava.
- ”uusista laitteista”: Rahastuslaitteet uusittiin muutama vuosi sitten, taloudellista ajoa mittaavat laitteet ovat yleistyneet jne.
- ”asiakaspalvelusta”: Kuljettajan asiakaspalvelutaito on näkyvä kuljetusyrityksen käyntikortti.
- ”itsepuolustuksesta”: Mahdollinen turva kuljettajiin kohdistuvan väkivallan lisääntyessä.
- ”pimeäajo”: Mm. pitkien valojen käyttö.
- ”auton siivoamisesta”: Uusien siivoustapojen tai pesukoneiden käytön opastus.
- ”uusista korteista”: Matkustajien käyttämät matkakortteja, kuljettajan digipiirturikortti ym. välillä uusiutuvia kortteja.
- ”digipiirtureista”: Digipiirturin erot kiekopiirturiin.

Seuraavaksi kysyin mitkä aiheet olivat kyselyyn vastanneiden mielestä tärkeitä. Toisessa kyselyssä pyysin vielä arvioimaan tärkeyden asteikolla 1-5, jossa 1 on tarpeeton ja 5 tärkeä.

Olen havainnut ihmisten olevan motivoituneempia asioihin, joihin pääsevät itse vaikuttamaan. Kyselyssä on myös kysymys vaikuttamaan pääsemisestä, sekä toiveista koulutuksen suhteen.

Koulutuspäällikkö Marko Koivumäen ehdotuksesta lisäksi kysymyksen, mistä Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajat saavat tiedon koulutuksista.

Seuraavaksi kysyin lukeeko kuljettajat henkilökuntalehteä. Meidän Dösa lehti ilmestyi paperisena versiona vuosina 1989-2006. Vuodesta 2007 alkaen henkilökuntaa ilahdutettiin Leija lehdellä ja se ilmestyy paperisen version lisäksi verkossa, intrassa. Leija nimi on tullut Korsisaaren logossa ja linja-autojen kyljissä olevista leijoista. (Korsisaari 2009, 159)

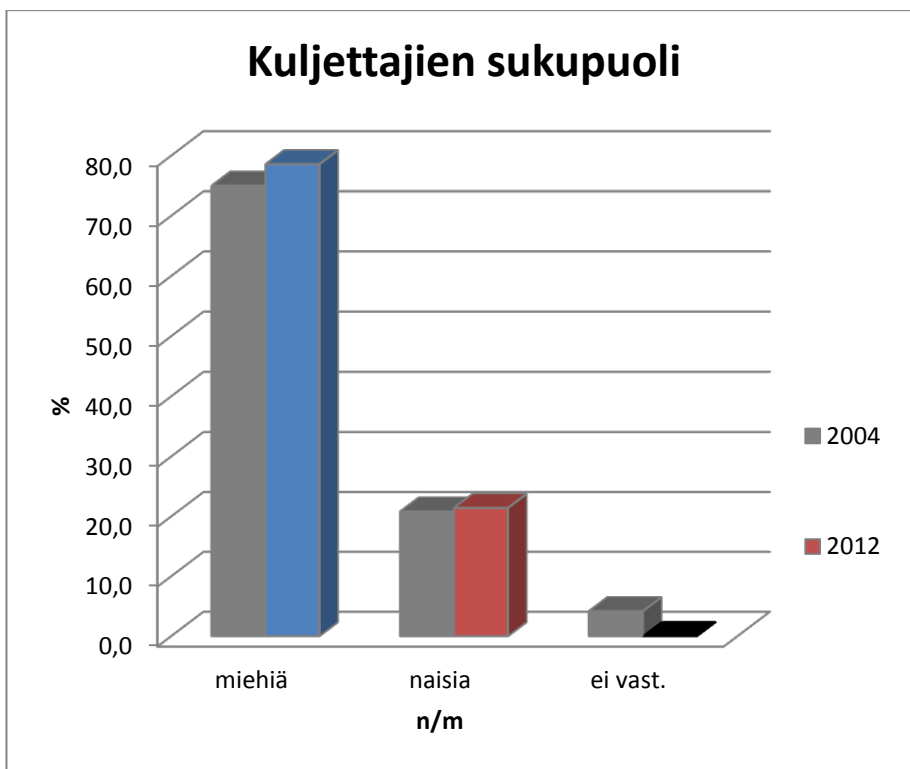
Jälkimmäisessä kyselyssä ennen vapaata palautetta kartoitin vastaajat, jotka ovat vastanneet vuoden 2004 kyselyyn.

7 VUOSIEN 2004 JA 2012 VASTAUKSET

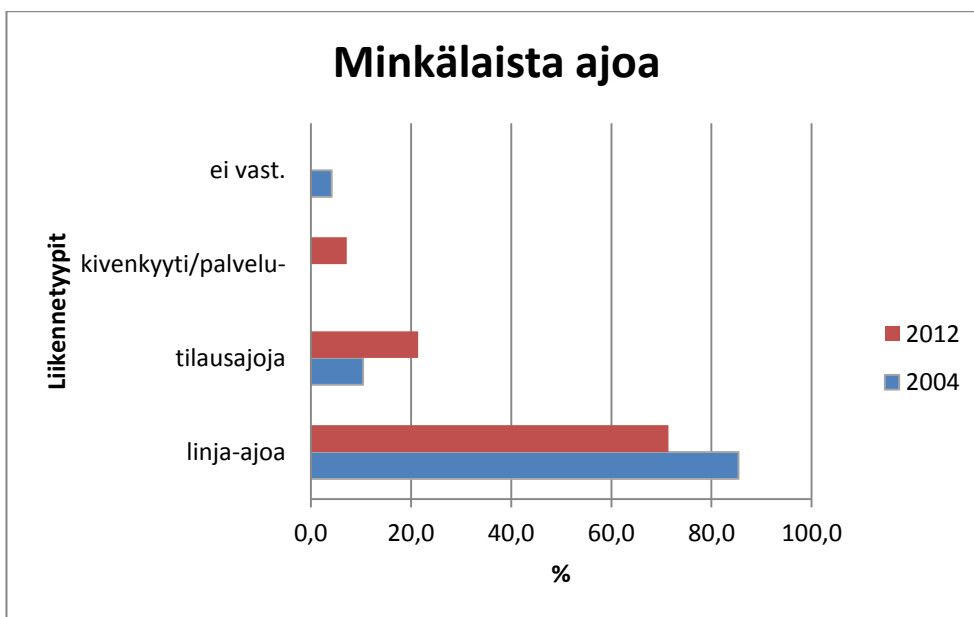
7.1 Vastaajat

Kyselykaavakkeita jaoin noin 80 molempina vuosina. Vastausprosentti oli ensimmäisellä kerralla 30% ja toisella kerralla 35%. Kyselyn tuloksilla voidaan tehdä päätelmiä ja antaa palautetta sekä ideoita Nurmijärven Linja Oy:n koulutuksista vastaaville. Suurin osa vastaajista ei vastannut molempiin kyselyihin. Palautusaikaa oli kuukausi.

Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajista yli 80% on miehiä ja vastaajistakin heitä oli suurin osa (kaavio 3). Naisten harvalukuisuudesta huolimatta vastausprosentti oli 26 prosenttiyksikköä parempi kuin miesten. Vastaajat ajoivat enimmäkseen linjaliikennettä (kaavio 4). Tilausajoa ajavien määrä on lisääntynyt ja linja-ajoa ajavien määrä vähentynyt. Samat kuljettajat ajavat sekä tilaus- että linja-ajoa ja muutamat sanovat ajavansa niitä yhtä paljon. Tässä tapauksessa jaoin mielipiteen puoliksi, jotta sain laskettua sen molempiin vaihtoehtoihin mukaan. On myös kuljettajia, jotka ajavat ainoastaan yhtä liikennetyyppiä, mutta vähemmistönä. Taustatiedot vastaajista on taulukossa 1.



Kaavio 3. Miesten ja naisten prosentuaalinen osuus vastaajista.

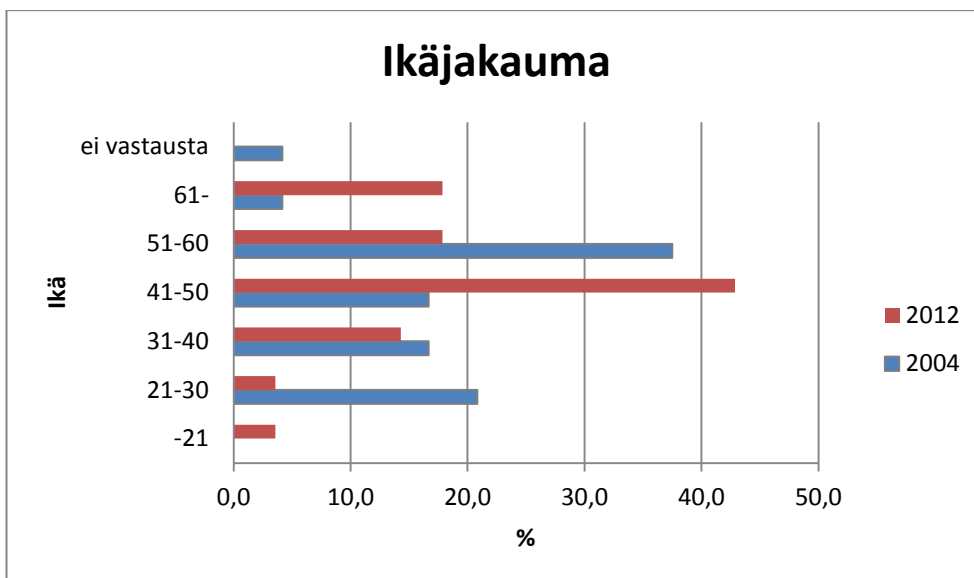


Kaavio 4. Minkälaista ajoa enimmäkseen ajaa.

Taulukko 1. Taustatiedot taulukoituna.

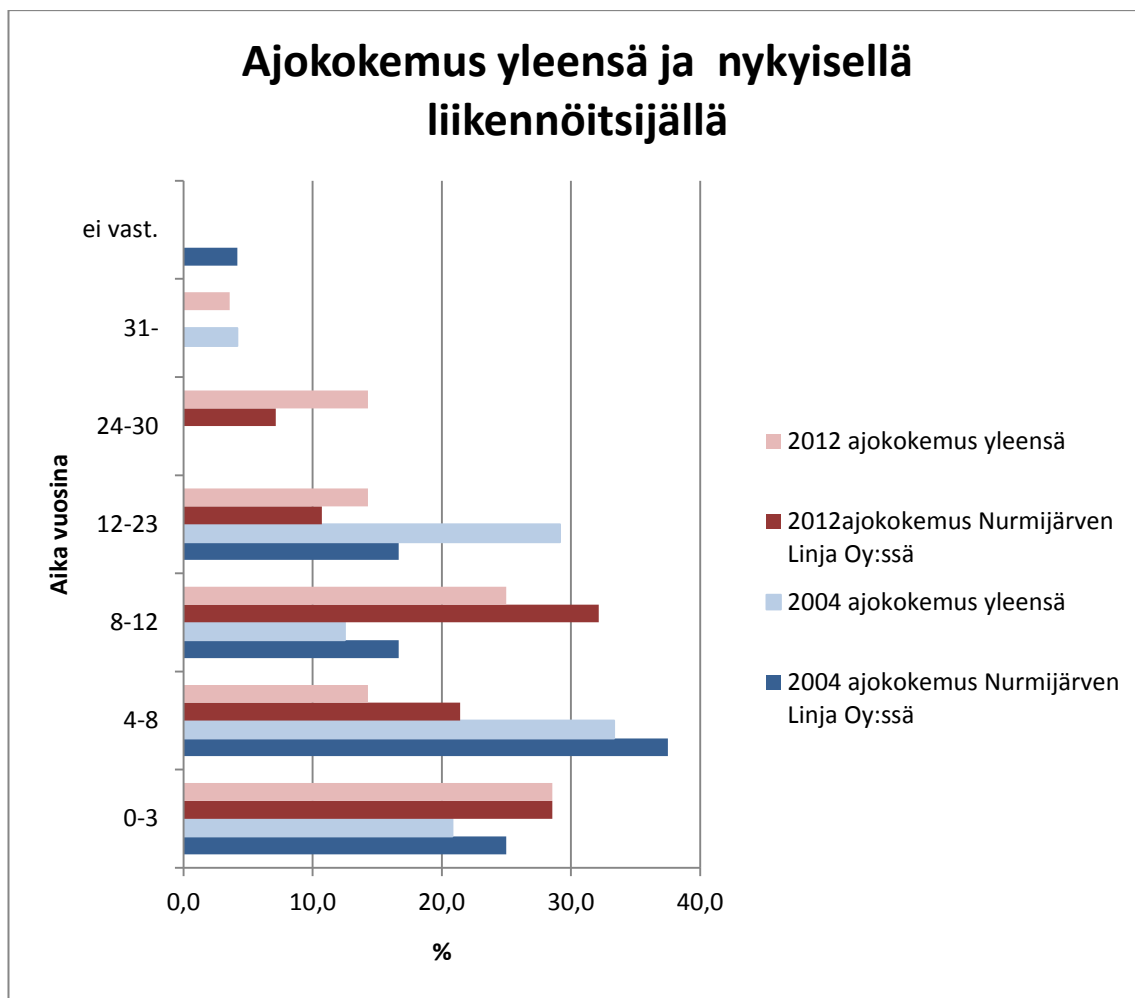
| | | 2004 % | 2012 % |
|---|--|------------------|------------------|
| Sukupuoli | n | 20,8 | 21,4 |
| | m | 75,0 | 78,6 |
| | ei vast. | 4,2 | 0 |
| Ikä | -21 | 0 | 3,6 |
| | 21-30 | 20,8 | 3,6 |
| | 31-40 | 16,7 | 14,3 |
| | 41-50 | 16,7 | 42,9 |
| | 51-60 | 37,5 | 17,9 |
| | 61- | 4,2 | 17,9 |
| | ei vast. | 4,2 | 0 |
| Kauanko on ajanut linja-autoa? | 0-3 | 28,6 | 28,6 |
| | 4-8 | 21,4 | 14,3 |
| | 8-12 | 32,1 | 25 |
| | 12-23 | 10,7 | 14,3 |
| | 24-30 | 7,1 | 14,3 |
| | 31- | 0 | 3,6 |
| | ei vast. | 0 | 0 |
| | Kauanko on ajanut Nurmijärven Linja Oy:llä? | 0-3 | 25,0 |
| 4-8 | | 37,5 | 33,3 |
| 8-12 | | 16,7 | 12,5 |
| 12-23 | | 16,7 | 29,2 |
| 24-30 | | 0 | 0 |
| 31- | | 0 | 4,2 |
| ei vast. | | 4,2 | 0 |
| Missä on koulutettu? | aikuiskoulutuskeskus | 79,2 | 67,9 |
| | kantapään kautta | 20,8 | 10,7 |
| | muu | 0 | 21,4 |
| Mitä ajaa enimmäkseen? | linjaliikennettä | 85,4 | 71,4 |
| | tilausajoa | 10,4 | 21,4 |
| | kivenkyytiä | 0 | 7,1 |
| | ei vast. | 4,2 | 0 |
| Montako direktiivikoulutuspäivää on käytynä? | 0 | | 3,6 |
| | 1 | | 10,7 |
| | 2 | | 21,4 |
| | 3 | | 10,7 |
| | 4 | | 32,1 |
| | 5 | | 14,3 |
| | ei tiedä | | 3,6 |
| | ei vast. | | 3,6 |

Jakamalla vastaajat yli ja alle 50-vuotiaisiin, huomataan alle viisikymppisten määrän kasvaneen ja yli viisikymppisten määrän vähentyneen. Näin havaitaan, että vastaajat ovat nuorentuneet siitäkin huolimatta, että yli kuusikymppisten vastaajien määrä oli kasvanut (kaavio 5).



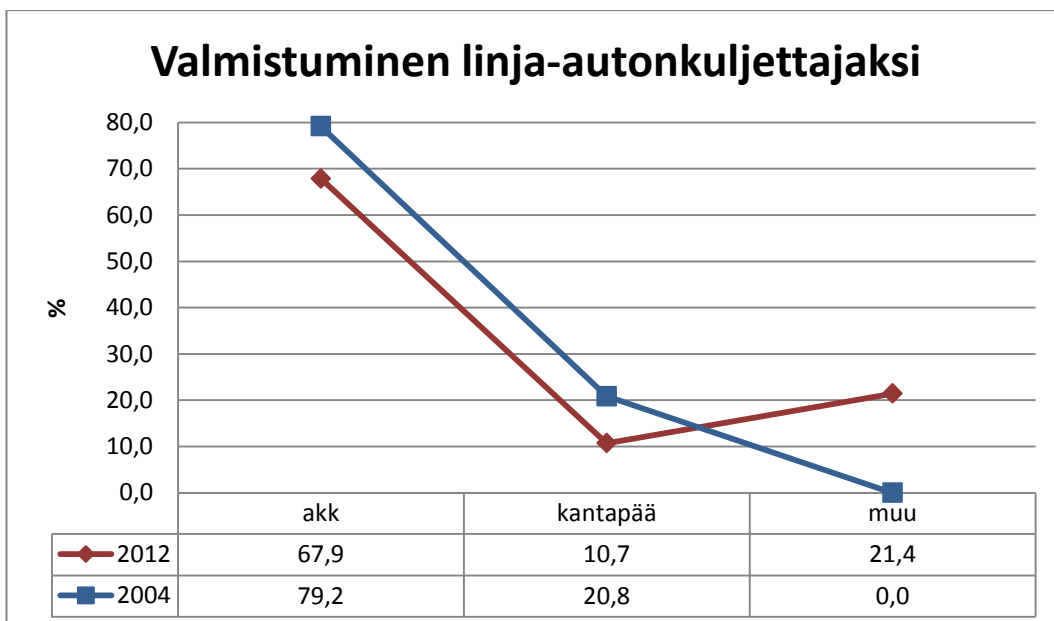
Kaavio 5. Kuljettajien ikäjakauma.

Vastaajista suurin osa on ollut Nurmijärven Linja Oy:n työntekijöinä 8-12 vuotta. Aiemmassa kyselyssä suurin ryhmä oli ollut yrityksessä töissä 4-8 vuotta. Kaavioon 6 on liitetty sekä yleinen työkokemus linja-auton ajamisesta, että Nurmijärven Linja Oy:ssä. Sininen väri on vuoden 2004 kyselyn tuloksia ja tummemmat värit ovat Nurmijärven Linja Oy:ssä olleita työvuosia.



Kaavio 6. Vastaajien ajokokemus.

Vähemmistönä on nykyään kuljettajat, jotka olivat alunperin hankkineet vain linja-auton kuljettamiseen vaadittavan ajokortin. Suurin osa on saanut hyvän koulutuksen aikuiskoulutuskeskuksissa. Muualta kuin aikuiskoulutuskeskuksilta saatava koulutus on lisääntynyt. Esimerkiksi oppisopimuskoulutus tai toisen asteen ammatillinen koulutus. Tulevaisuudessa muu koulutus yleistyy ja aikuiskoulutuskeskuksesta valmistuneiden määrä vastaavasti vähenee. Itseoppineiden määrä vastaavasti laskee nollaan. Kaaviossa 7 on kuvattu mistä Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajat ovat saaneet koulutuksen. Punainen viiva kuvaa viimeisimmän kyselyn tuloksia.



Kaavio 7. Mistä Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajat valmistuivat? (akk = aikuiskoulutuskeskus)

Suurimmalla osalla ei ollut vielä tarvittavaa jatkokoulutusta suoritettuna keväällä 2012. Kaaviosta 8 näkee, että vain reilu 14% on ilmoittanut käyneensä tarvittavan jatkokoulutuksen, yhteensä viisi päivää. Suurin osa on kuitenkin aloittanut jatkokoulutuksen, joten tämän tutkimuksen ajankohta oli sopiva.



Kaavio 8. Suoritetut jatkokoulutuspäivät.

7.2 Perehdytys

Useimmilla kyselyyn vastanneilla perehdytys Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajaksi on tapahtunut luvussa 5.2.1 kuvatulla tavalla. Joka päivä on saattanut olla eri linja-auto, eri kuljettaja opastamassa ja eri ajosarja. Ajosarjasta eli työpäivän ohjelmasta on esimerkki liitteessä 3. Perehdytyspäivien aikana uusi kuljettaja on oppinut linjat, rahastuslaitteet ja saanut toimintamalleja eri perehdyttäjiltä.

Vastaajien perehdytysaika vaihteli päivästä yli kahteen viikkoon. Tarkempi tarkastelu osoitti, että pidempään talossa olleita oli perehdytetty ajallisesti vähemmän. Esimerkiksi yksi Nurmijärven Linja Oy:ssä 24-30 vuotta ollut ei ole saanut perehdytystä yhtä päivää kauempaa. Tästä voi päätellä, ettei vuosina 1981-1988 ollut niin monia linjoja, jotta olisi tarvittu useita perehdytyspäiviä, tai hänet opetettiin vain yhdelle tietylle linjalle. Rahastuslaitteet ja lipputuotteet olivat siihen aikaan nykyistä yksinkertaisempia. Nykyiset rahastuslaitteet ovat pieniä tietokoneita, joista näkee matkan hinnan lisäksi mm. matkan pituuden ja linjalla olevien matkustajien määrän.

Taulukkoon 2 olen kerännyt vastausprosentit kummaltakin vuodelta siihen, miten kattavasti vastaajat on perehdytetty eri osa-alueisiin. Vuoden 2012 vastausprosentit on kerätty vain 15 vastaajasta, jotka on perehdytetty vuoden 2004 jälkeen. Samasta taulukosta nähdään myös, onko perehdytyksessä menty parempaan vai huonompaan suuntaan. Esimerkiksi puolet vuoden 2004 vastaajista on rahdinkäsittelyn perehdytyksestä sitä mieltä, että siitä on kerrottu perehdytyksessä riittämättömästi. Vuonna 2012 yli puolet oli sitä mieltä, että rahdinkäsittelyyn on perehdytetty jo paremmin, mutta ei vielä kattavasti. Toivottavaa olisi, että koulutuksen kehittämisen myötä kaikki asiat tulisi kattavasti perehdytettyä.

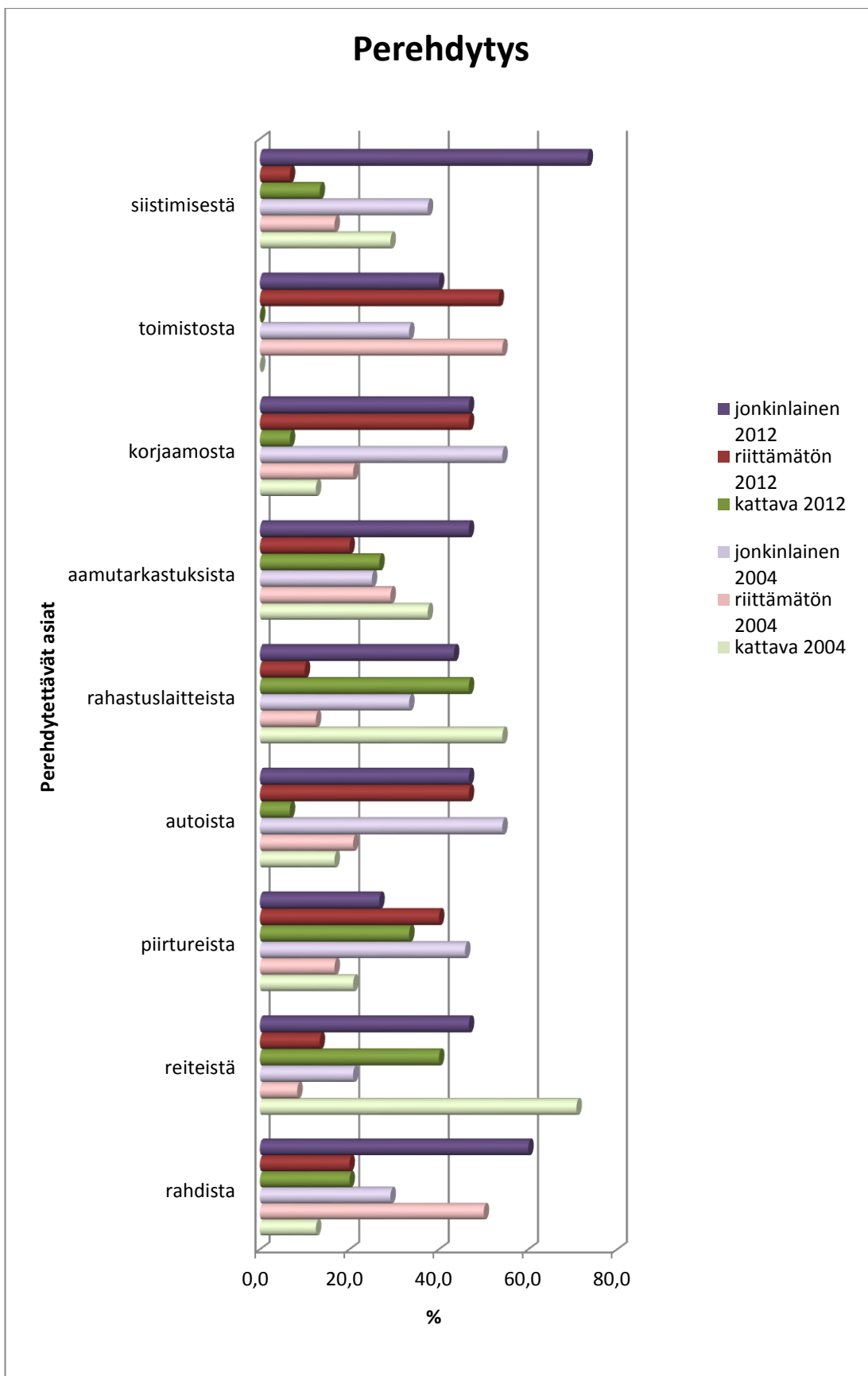
Perehdytykseen liittyvien avoimien kysymysten lisäksi halusin yksinkertaisella tavalla kysyä kuljettajilta miten paljon ja mitä hänelle perehdytyksessä kerrottiin. Vastauksista on taulukon 2 lisäksi tehty kaavio 9. Perehdytyksen määrää kuvasi kolme vaihtoehtoa: riittämättömästi, jossain määrin ja kattavasti. Samat vaihtoehdot olivat aiemmassa kyselyssä hieman eri sanoin. Vaihtoehdon ”jossain määrin” 2012 ja

”siltä väliltä” 2004 oli tarkoitus kuvastaa sitä missä asioissa on vieä parantamisen varaa, mutta ei ole huonostikaan perehdytetty. Jossain määrin vaihtoehto oli molempina vuosina suosituin vaihtoehto.

Perehdytykseen liittyvät vapaan sanan vastaukset ovat liitteessä 4.

Taulukko 2. Perehdytyksestä saatu palaute. Lukuesimerkki: ”Vuonna 2004 50% vastaajista on saanut perehdytystä rahdista riittämättömästi.” Vuonna 2012 enemmistö on muuttanut mielipidettään rahdin perehdytyksestä parempaan suuntaan (lihavoidusta vihreään lukuun). Vastaavasti mielipide piirtureista saadusta perehdytyksestä on mennyt huonompaan suuntaan (lihavoidusta punaiseen lukuun).

| Saanut perehdytystä... | riittämättömästi | | jossain määrin | | kattavasti | |
|--------------------------------|------------------|------|----------------|------|------------|------|
| | % | | % | | % | |
| | 2004 | 2012 | 2004 | 2012 | 2004 | 2012 |
| rahdistä | 50,0 | 20,0 | 29,2 | 60,0 | 12,5 | 20,0 |
| reiteistä | 8,3 | 13,3 | 20,8 | 46,7 | 70,8 | 40,0 |
| piirtureista | 16,7 | 40,0 | 45,8 | 26,7 | 20,8 | 33,3 |
| autoista | 20,8 | 46,7 | 54,2 | 46,7 | 16,7 | 6,7 |
| rahastuslaitteista | 12,5 | 10,0 | 33,3 | 43,3 | 54,2 | 46,7 |
| aamutarkastuksista | 29,2 | 20,0 | 25,0 | 46,7 | 37,5 | 26,7 |
| korjaamon toiminnasta | 20,8 | 46,7 | 54,2 | 46,7 | 12,5 | 6,7 |
| toimiston puolen toimenkuvasta | 54,2 | 53,3 | 33,3 | 40,0 | 0 | 0 |
| siistimisistä | 16,7 | 6,7 | 37,5 | 73,3 | 29,2 | 13,3 |



Kaavio 9. Perehdytyksestä saatua palautetta. Tummemmat värit vuoden 2012 kyselystä.

7.3 Perehdyttäjien lukumäärä

Molempina vuosina suurin osa vastaajista oli useamman perehdyttäjän kannalla. Perusteluina käytettiin paljon sitä, että saa erilaisia näkökantoja perehdytettäviin asioihin. Ne, jotka olivat yhden kouluttajan kannalla, eivät mielestäni perustelleet sen enempää, kuin että niin vaan on hyvä. Monessa paperissa oli toiveita, että koko perehdytysaikana olisi useampi opastamassa, alkuun yksi perehdyttäjä vaikka pari päivää/viikon kerrallaan. Ei tarvitsisi heti kaiken muun (auton, ajosarjan) lisäksi opetella tuntemaan eri kouluttajia ja heidän tapojaan.

Kaikki mielipiteet perehdyttäjien määrästä löytyvät liitteestä 5.

7.4 Muu koulutus

Nurmijärven Linja Oy on toteuttanut kuljettajien jatkokoulutusta jo ennen ammattipätevyyslakia. Vanhoista koulutuksista on luettavissa mm. Meidän Dösa lehdistä.

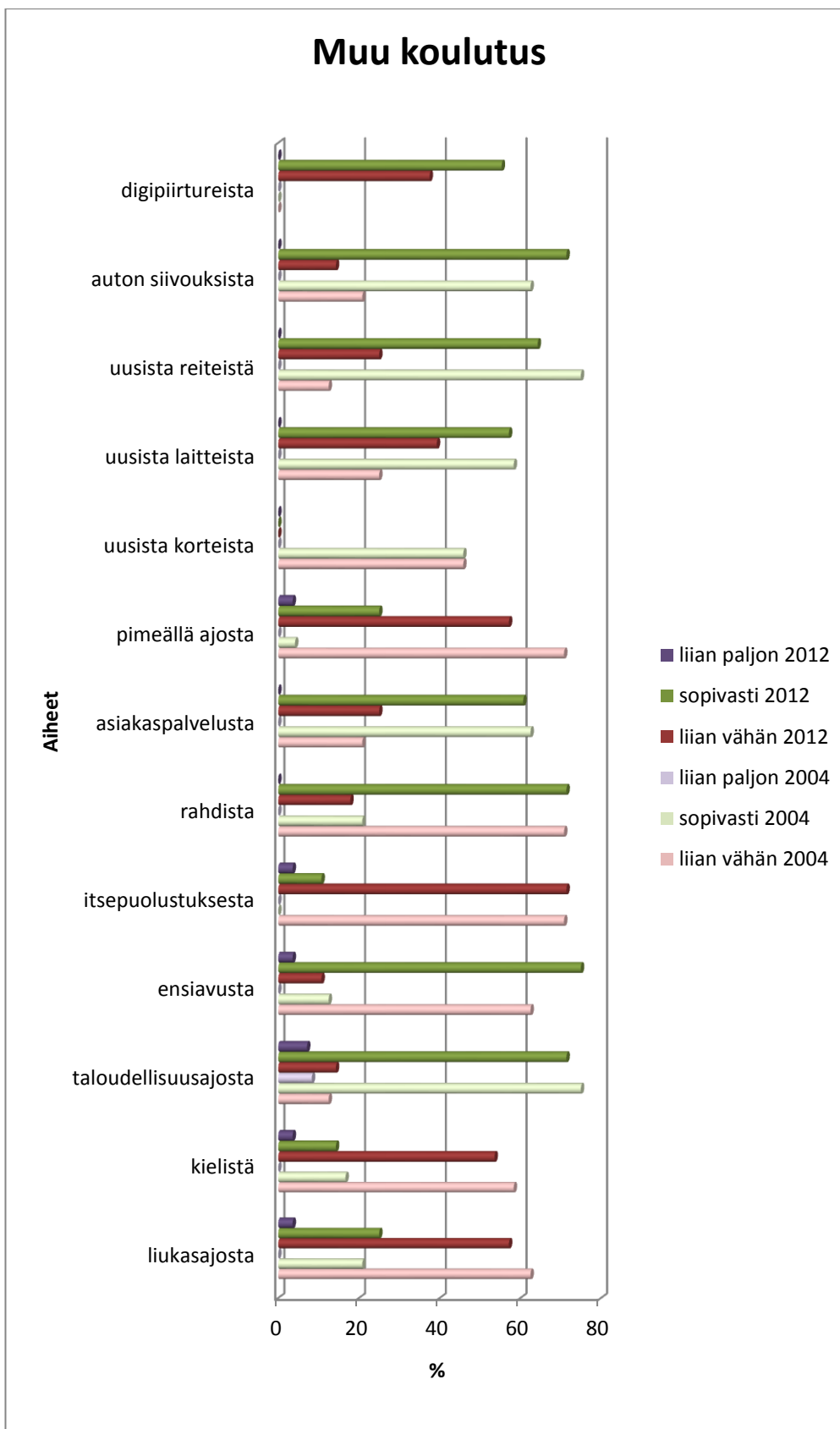
Taulukkoon 3 on kerätty tiedot montako prosenttia vastaajista on saanut riittävästi koulutusta eri aiheista. Viimeiselle sarakkeelle on kirjattu prosentteina vastaajien määrä, jotka toivovat kyseisestä aiheesta lisää opetusta. Muita toiveita vastausprosentteineen on taulukossa 4.

Taulukko 3. Myöhemmin saadusta koulutuksesta palautetta ja toiveita.
Lukuesimerkki: ” 75% vastaajista on vuonna 2012 saanut myöhemmin koulutusta ensiavusta sopivasti.” Ensiavusta ja rahdista on saatu myöhempää koulutusta sopivasti useimpien mukaan, eikä liian vähän, niinkuin aiemmassa kyselyssä. Nämä luvut merkitty vihreällä.

| Saanut koulutusta myöhemmin... | liian vähän % | | sopivasti % | | liian paljon % | | toivoo lisää % | |
|--------------------------------|---------------|------|-------------|-------------|----------------|------|----------------|------|
| | 2004 | 2012 | 2004 | 2012 | 2004 | 2012 | 2004 | 2012 |
| liukasajosta | 62,5 | 57,1 | 20,8 | 25,0 | 0 | 3,6 | 20,8 | 7,1 |
| kielistä | 58,3 | 53,6 | 16,7 | 14,3 | 0 | 3,6 | 20,8 | 3,6 |
| taloudellisuusajosta | 12,5 | 14,3 | 75,0 | 71,4 | 8,3 | 7,1 | 8,3 | 3,6 |
| ensiavusta | 62,5 | 10,7 | 12,5 | 75,0 | 0 | 3,6 | 25,0 | 3,6 |
| rahdista | 70,8 | 17,9 | 20,8 | 71,4 | 0 | 0 | 4,2 | 0 |
| uusista reiteistä | 12,5 | 25,0 | 75,0 | 64,3 | 0 | 0 | - | - |
| uusista laitteista | 25,0 | 39,3 | 58,3 | 57,1 | 0 | 0 | 4,2 | 3,6 |
| asiakaspalvelusta | 20,8 | 25,0 | 62,5 | 60,7 | 0 | 0 | 8,3 | 0 |
| itsepuolustuksesta | 70,8 | 71,4 | 0 | 10,7 | 0 | 3,6 | 12,5 | 3,6 |
| pimeäajosta | 70,8 | 57,1 | 4,2 | 25,0 | 0 | 3,6 | 12,5 | 0 |
| auton siivoamisesta | 20,8 | 14,3 | 62,5 | 71,4 | 0 | 0 | - | - |
| uusista korteista | 45,8 | - | 45,8 | - | 0 | - | 4,2 | - |
| digipiirtureista | - | 37,5 | - | 55,4 | - | 0 | - | - |

Taulukko 4. Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajien avoimessa kysymyksessä esiintyviä koulutustoiveita.

| | toivoo lisää % | |
|------------------------|----------------|------|
| | 2004 | 2012 |
| autojen tekniikka | 4,2 | 21,4 |
| psykologia | 0 | 3,6 |
| lainsäädäntö | 0 | 10,7 |
| esisammutus | 0 | 3,6 |
| anniskelupassi | 0 | 3,6 |
| aikataulussa pysyminen | 0 | 3,6 |
| tilausajoa | 4,2 | 0 |
| kustannuslaskenta | 4,2 | 0 |
| tiedotus | - | - |
| pienryhmäkokoontuminen | - | - |
| kaikkea | 4,2 | 3,6 |
| ei tiedä | 4,2 | 0 |

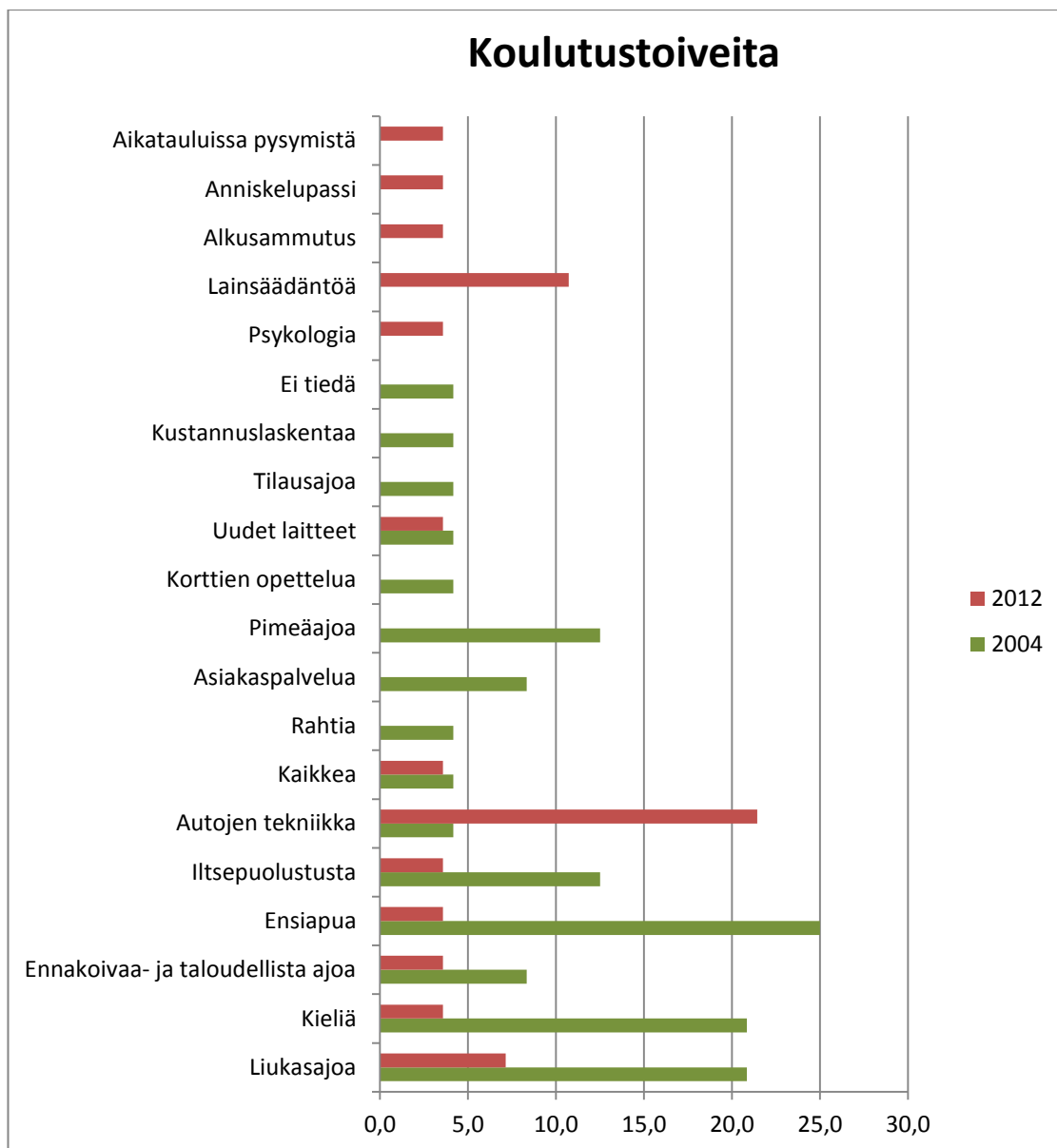


Kaavio 10. Kuljettajien palautetta muusta koulutuksesta. Vaaleimmat värit vuoden 2004 kyselystä.

Ennakoivan ajotavan koulutus on ainoa aihe, mikä on ammattipätevyyslaissa määrätty. Valtioneuvoston asetuksessa kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä kertoo enemmän ennakoivan ajotavan koulutuksen määrästä, että sitä on oltava 7 tuntia. Muu sisältö 35 tunnista on vapaavalintaisia. Sekä 2004, että 2012 ennakoivan- ja taloudellisen ajon oppia oli vastaajien mielestä saatu sopivasti. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273, 7§; Valtioneuvoston asetus 640/2007, 7§)

7.5 Koulutustoiveet

Monipuoliset koulutustoiveet on kerrottu taulukoissa 3 ja 4 sekä kaaviossa 11. Toiveet näyttävät heijastelevan viimeaikaista koulutusta. Esimerkiksi 2004 ensiapukoulutusta oli kuljettajien mielestä ollut liian vähän ja sitä oli toivottu. 2012 kyselyssä sitä ei merkittävässä määrin toivottu, koska koulutusta oli saatu äskettäin.



Kaavio 11. Kuljettajien kertomia toiveita koulutettavista aiheista. Vihreät palkit vuoden 2004 toiveita.

Koulutuksen toivotaan tapahtuvan työajalla (Liite 7). Ammattipätevyyslain mukainen jatkokoulutus on suoritettava työajalla alan yleissitovan työehtosopimuksen mukaan. Eräissä poikkeustapauksissa työnantaja voi antaa koulutusta myös vapaa-ajalla. (Autoliikenne yleiset sopimukset KS/2012, 2§)

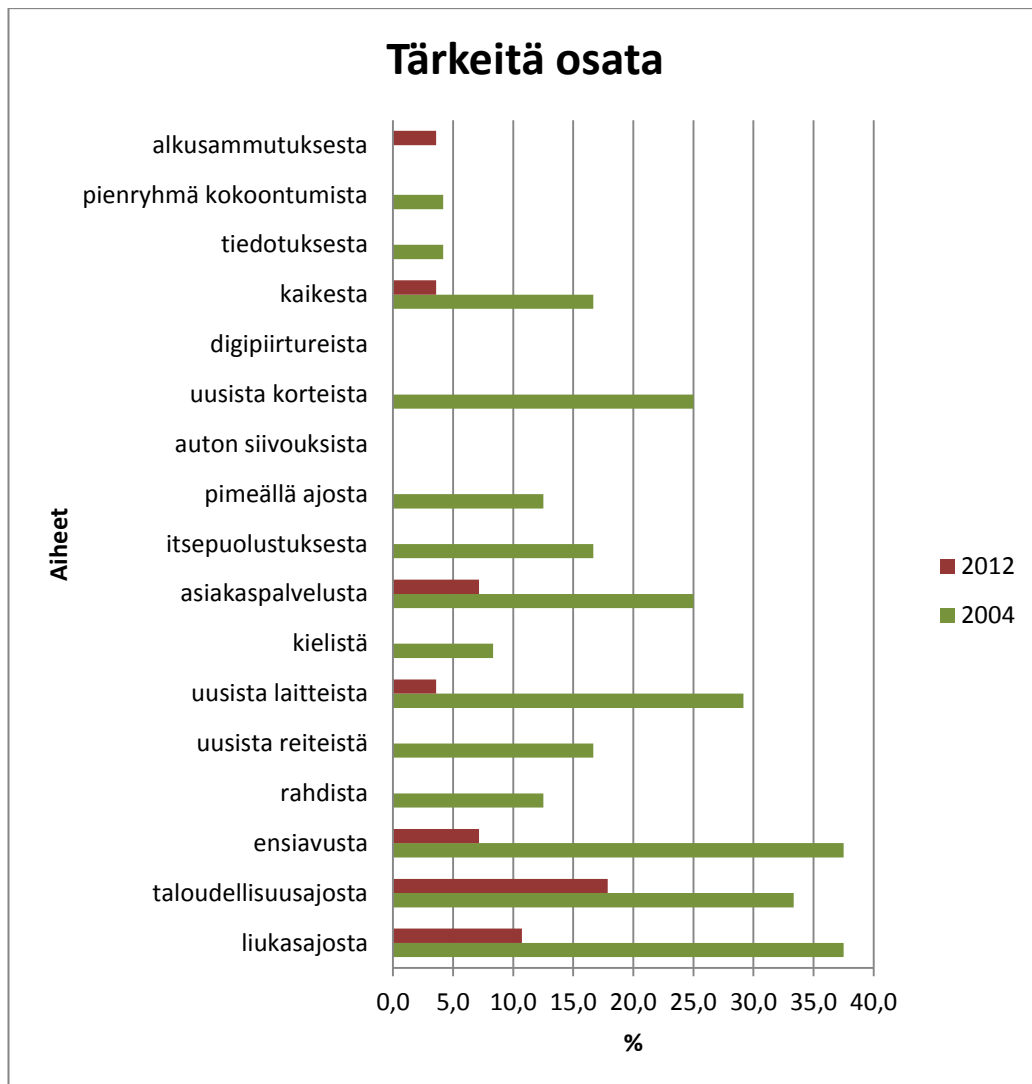
Koulutukselta ja opettajilta toivotaan paljon. Keskeisin toive molempina vuosina oli asiantuntemus ja opetustaito. Kaikki toiveet koulutuksesta ja opettajista ovat liitteessä 10.

Kysyin kuljettajilta miten tärkeitä opetettavat aiheet ovat. Taulukossa 5 on lueteltu aiheet ja kerrottu kuinka monta prosenttia vastaajista pitää aihetta tärkeänä. Vuonna 2012 pyysin lisäksi arvioimaan aiheen tärkeyttä arvosanoin 1(tarpeeton) - 5(tärkeä). Arvosanojen keskiarvo on taulukon toisessa sarakkeessa. Kolmanteen sarakkeeseen on laskettu keskiarvon keskihajonta.

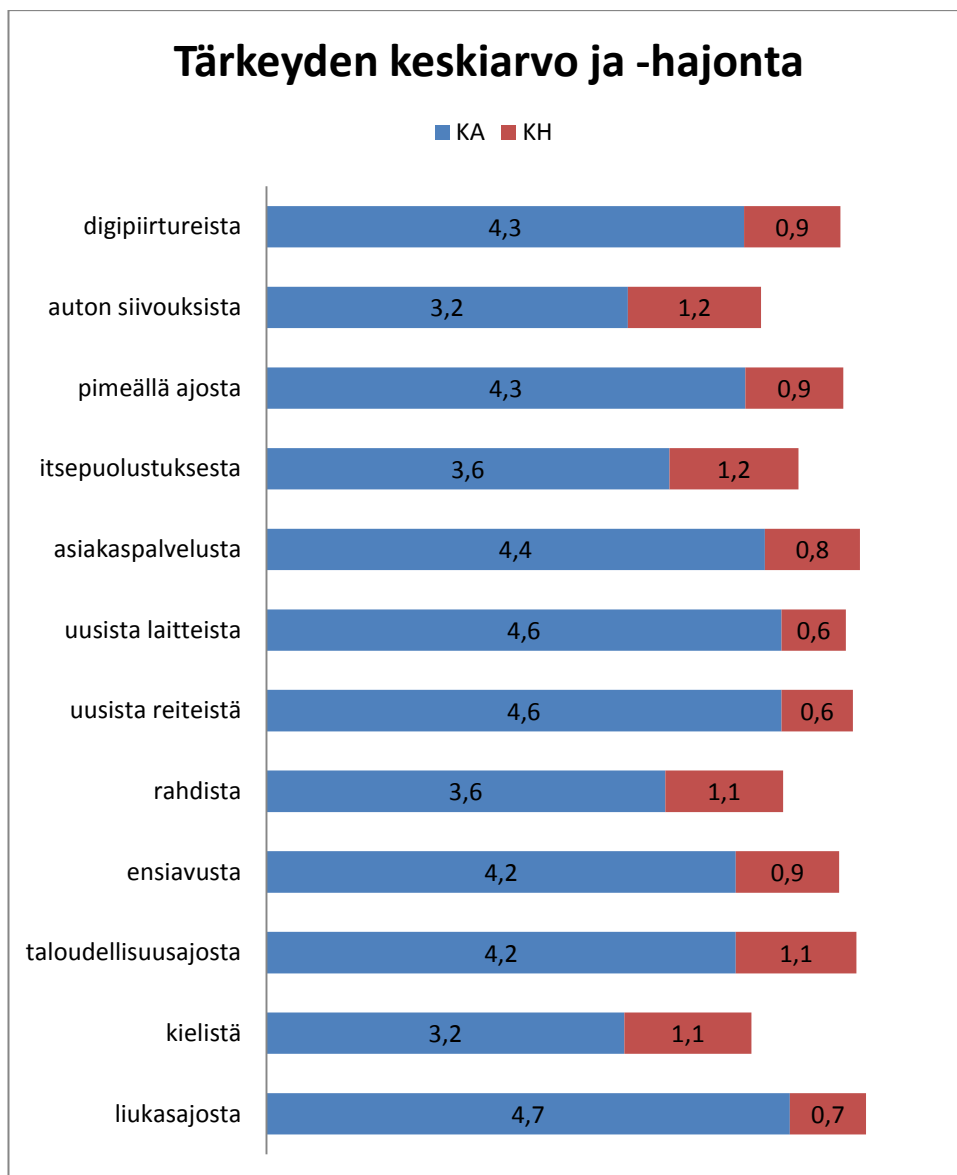
Joitakin koulutusaiheita ei osattu määritellä tärkeiksi, mutta kun pyydettiin antamaan arvosana, sama aihe olikin tärkeä. Esimerkiksi uusista laitteista saatu koulutus ei monenkaan mielestä ollut tärkeää vuoden 2012 kyselyssä, mutta kysyttäessä arvosanaa tärkeydelle se sai 4,6 keskihajonnan ollessa 0,6.

Taulukko 5. Prosentit vastaajista, jotka pitävät aiheita tärkeinä ja keskiarvo arvosanasta, miten tärkeä aihe on asteikolla 1-5 sekä keskihajonta. Liukasajo, uudet reitit ja uudet laitteet koetaan tärkeiksi, eikä mielipiteen hajonta ole suuri (violetti).

| On tärkeää oppia... | tärkeä % | | KA tärkeydelle | Keskihajonta |
|--------------------------|----------|------|-------------------|--------------|
| | 2004 | 2012 | 2012 | 2012 |
| liukasajosta | 37,5 | 10,7 | 4,7 | 0,7 |
| kielistä | 8,3 | 0 | 3,2 | 1,1 |
| taloudellisuusajosta | 33,3 | 17,9 | 4,2 | 1,1 |
| ensiavusta | 37,5 | 7,1 | 4,2 | 0,9 |
| rahdistä | 12,5 | 0 | 3,6 | 1,1 |
| uusita reiteistä | 16,7 | 0 | 4,6 | 0,6 |
| uusista laitteista | 29,2 | 3,6 | 4,6 | 0,6 |
| asiakaspalvelusta | 25,0 | 7,1 | 4,4 | 0,8 |
| itsepuolustuksesta | 16,7 | 0 | 3,6 | 1,2 |
| pimeääjosta | 12,5 | 0 | 4,3 | 0,9 |
| auton siivoamisesta | - | - | 3,2 | 1,2 |
| uusista korteista | 25,0 | 0 | - | - |
| digipiirtureista | - | - | 4,3 | 0,9 |
| autojen tekniikasta | - | - | - | - |
| psykologiasta | - | - | - | - |
| lainsäädäntöstä | - | - | - | - |
| esisammutuksesta | 0 | 3,6 | - | - |
| anniskelupassista | - | - | - | - |
| aikataulussa pysymisestä | - | - | - | - |
| tilausajosta | - | - | - | - |
| kustannuslaskennasta | - | - | - | - |
| tiedotuksesta | 4,2 | 0 | - | - |
| ..kokoontua pienryhmässä | 4,2 | 0 | - | - |
| kaikesta | 16,7 | 3,6 | - | - |



Kaavio 12. Mitkä asiat ovat kuljettajien mielestä tärkeitä osata? Punaisella pylväällä vuoden 2012 kyselystä saadut vastaukset.



Kaavio 13. Arvosana (asteikolla 1-5) ja keskihajonta opetettavan asian tärkeydelle. Kysyttiin vain vuonna 2012.

7.6 Koulutukseen vaikuttaminen

Yli puolet Nurmijärven Linja Oy:n vastanneista kuljettajista oli sitä mieltä, ettei ole päässyt vaikuttamaan koulutusten sisältöihin. Sekä 2004, että 2012 oli muutamia, jotka olivat vaikuttaneet aktiivisuudellaan koulutustilanteessa. Myös perehdyttäjänä toimineet ovat päässeet itsenäisesti vaikuttamaan opetettaviin asioihin.

Liitteessä 6 on vuosien 2004 ja 2012 vastaukset koulutukseen vaikuttamisesta kokonaisuudessaan.

7.7 Henkilökuntalehti ja intra

Vuonna 2004 lähes kaikki vastaajista ilmoittivat lukevansa Meidän Dösää. Vuoden 2012 kyselyyn vastanneista kuljettajista suurin osa luki Leijan, mutta kaikki eivät lukeneet sitä sähköisenä versiona. Lehden lisäksi intrasta löytyy tiedotteita sekä ohjeita Korsisaari-yhtiöiden työntekijöille. Linja-autopuolen intrasivuja ei päivitetä usein ja siksi jotkut kyselyyn vastanneista sanoivat, että kävisivät intrassa useammin, jos päivitys olisi ajantasalla. Liitteestä 9 voi lukea kaikki vastaukset henkilökuntalehteä ja intraa koskien.

7.8 Vapaa palaute

Kyselyn loppuun Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajat antoivat palautetta työnantajalle asian vierestäkin. Asiaan liittyen vuonna 2004 oli toivottu koulutusta olevan useammin ja asiantuntevia luennoitsijoita. Vuonna 2012 toivottiin kirjallisia ohjeita perehdytettäville sekä mm. autojen lämmityksen ja ilmastoinnin käyttöön. Kaikki vastaukset on luettavissa liitteestä 11.

8 YHTEENVETO

Sekä vuosina 2004 että 2012 vastaajina olivat Nurmijärven Linja Oy:n linja-autonkuljettajia. Kysely jaettiin jokaisen kuljettajan henkilökohtaiseen työpaikalla olevaan lokeroon, yhteensä n. 80. Kumpikin kysely toteutettiin nimettömänä. Vastausprosentti oli molemmissa alle 40%. Vastaajat olivat miettineet vastauksiaan.

Kyselyiden vastauksia vertailemalla huomasin, ettei ammattipätevyyslaki ollut vaikuttanut Nurmijärven Linja Oy:n kuljettajien koulutukseen. Koulutusta on annettu monipuolisesti jo ennen lain voimaantuloa. Tässä työssä esiin tulleita ideoita ja ajatuksia voidaan käyttää suunnitellessa tulevia ammattipätevyyslain mukaisia ja muita koulutuspäiviä.

Opiskelumotivaatiota lisätään kuuntelemalla kuljettajien toiveita ja toteuttamalla niitä mahdollisuuksien mukaan. Opinnäytetyössäni olevan kyselyn tai vastaavan voi uusia säännöllisin väliajoin, jotta kuljettajien mielipiteet tulevat kartoitetuksi ja koulutuksen kehityssuunta tarkistetuksi. Tekemällä kyselyn koulutustapahtuman tai kehityskeskustelun yhteydessä saadaan vastausprosenttia nostettua.

Suosittelen suunnittelemaan perehdytysaikataulun tai perehdyttäjien vastuualueet ja seuraamaan toteutumista, jotta saadaan kattavasti kaikki osa-alueet perehdytettyä. Perehdytyksen osia voi sisällyttää ammattipätevyyskoulutukseen myös vanhemmille linja-autonkuljettajille kertaukseksi.

Ensimmäisinä perehdyttäjinä suosittelen käyttämään työpaikkaohjaajakoulutuksen käyneitä, tai muita, jotka ovat perehdytykseen koulutettuja ja päivittämään säännöllisesti heidän tietoja. Alkuun suosittelen käyttämään yhtä perehdyttäjää, jotta perehdytettävä voi keskittyä ihmisten sijasta opetettavaan asiaan. Esimerkiksi ensimmäisen viikon jälkeen annetaan perehdytettävälle mahdollisuus tutustua muiden kuljettajien toimintatapoihin monipuolisesti.

Henkilökuntalehteä suosittelen käyttämään tiedottamiseen, koska sitä luetaan aktiivisesti. Intran ajantasalla pitäminen lisää motivaatiota sen hyödyntämiseen. Suosittelen työnantajan tarjoamaa tietokonekurssia halukkaille, koska kuljettajien tietotekniset valmiudet ovat heikompia kuin halukkuus hyödyntää nykytekniikkaa.

LÄHTEET

Asetukset, lait ja sopimukset:

Asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. 2007. 640/2007.

Autoliikenne yleiset sopimukset 2012. Koulutussopimus KS 2012/2§.

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY.

Joukkoliikennelaki. 2009. 13.11.2009/869.

Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä. 2007. 16.3.2007/273.

Kirjat:

Korsisaari, E. 2009. Yhtä matkaa. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy.

Verkkolähteet:

Korsisaari-yhtiöiden www-sivut. Viitattu 12.11.2012. www.korsisaari.fi

Kuljetusalan www-sivut. Viitattu 05.11.2012. www.kuljetusala.com,
www.kuljetusala.com/koulutus-ja-haku/tutkinnot/ammattioppilaitos

Linja-autoliiton www-sivut. Viitattu 12.10.2012. www.linja-autoliitto.fi

Opetushallituksen www-sivut. Viitattu 05.11.2012. www.oph.fi,
www.oph.fi/download/110667_logistiikka_perustutkinto_tutkinnon_perusteet.pdf

Työtehoseuran www-sivut. Viitattu 7.5.2013. www.tts.fi

Sähköpostit:

Korsisaari, Antti Vs: osakkeista. Vastaanottaja: anu.enden@xxx.xx. Lähetetty:
12.5.2013 klo 19:26.

Korsisaari, Antti Vs: Vs: Vs: osakkeista. Vastaanottaja: anu.enden@xxx.xx.
Lähetetty 13.5.2013 klo 6:19.

Korsisaari, Timo Vs: Liikevaihto. Vastaanottaja: anu.enden@xxx.xx. Lähetetty:
Maaliskuu 2008.

Tiikkainen, Tarmo Vs: uusin. Vastaanottaja: anu.enden@xxx.xx. Lähetetty:
30.4.2013 klo 19:17.

Lehdet:

”Excuse me... where is Ahmadabad?” Tilausajokuljettajille oma kielikurssi. 1992.
Meidän Dösa tammikuu, 9.

Koulutuspuolen uutisia. 1990. Meidän Dösa 3 joulukuu.

Rami siirtyi uuteen virkaan eli kuljettajien pienryhmäkoulutus alkoi. 1990. Meidän Dösa 1.

Retki Pietariin. 1994. Meidän Dösa, toukokuu, 24-25.

LIITE 1

Työpaikan sisäisen koulutuksen laadun arviointia

Olen tekemässä logistiikaninsinöörin opintojen lopputyötä työhön perehdyttämisestä ja työpaikkamme sisäisestä koulutuksesta. Näin kyselylomakkeen avulla pyytäisin teiltä työtovereilta apua asiaan. Olen iloinen, jos vastaatte jokaiseen kysymykseen rehellisesti ja miettien. Täytetyt lomakkeet voitte palauttaa lokerooni 13.5.2004 mennessä.

Yhteistyöstä kiittäen,

Anu Järvi

LIITE 1

- Ikä m
- 21-30
 - 31-40
 - 41-50
 - 51-60 n
 - 61-

Kauanko olet ajanut linja-autoa?

- 0-3
- 4-8
- 8-12
- 12-23
- 24-30
- 31-

Kauanko olet ajanut nykyisellä liikennöitsijällä?

- 0-3
- 4-8
- 8-12
- 12-23
- 24-30
- 31-

Missä olet saanut opetuksen linja-autonkuljettajaksi

- aikuiskoulutuskeskuksessa
- kantapään kautta
- muutoin, miten?

Ajatko enimmäkseen

- linjaliikennettä
- tilausajoa?

Miten sinut perehdytettiin taloon?

Oliko sinulla useita perehdyttäjiä vai yksi? Kumpi olisi mielestäsi parempi?

Kerrottiinko sinulle perehdytettäessä (1) kattavasti, (2) riittämättömästi vai (3) siltä väliltä

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> rahdeista | <input type="checkbox"/> aamutarkastuksista |
| <input type="checkbox"/> reiteistä | <input type="checkbox"/> korjaamon toiminnasta |
| <input type="checkbox"/> piirtureista | <input type="checkbox"/> toimiston puolen toimenkuvista |
| <input type="checkbox"/> autoista | <input type="checkbox"/> siistimisistä |
| <input type="checkbox"/> rahastuslaitteista | <input type="checkbox"/> muusta, mistä? |

LIITE 1

Millaista muuta koulutusta olet saanut myöhemmin?

(1) liian vähän, (2)sopivasti vai (3) liian paljon

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> liukasajosta | <input type="checkbox"/> kielistä |
| <input type="checkbox"/> taloudellisuusajosta | <input type="checkbox"/> asiakaspalvelusta |
| <input type="checkbox"/> ensiavusta | <input type="checkbox"/> itsepuolustuksesta |
| <input type="checkbox"/> rahdista | <input type="checkbox"/> pimeääjosta |
| <input type="checkbox"/> uusista reiteistä | <input type="checkbox"/> auton siivoamisesta |
| <input type="checkbox"/> uusista laitteista | <input type="checkbox"/> muusta, mistä? |
| <input type="checkbox"/> uusista korteista | |

Mitä edellä olevista koulutusvaihtoehtoista pidät tärkeinä?

Oletko itse päässyt vaikuttamaan koulutuksen sisältöihin? Jos olet, niin miten?

Mitä koulutusta toivoisit saavasi? Olisitko valmis koulutukseen osittain sekä työ- että vapaa-ajalla?

LIITE 1

Luetko ”Meidän Dösa” -lehteä?

Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?

Ja tähän loppuun ja papereiden kääntöpuolelle otan mielelläni vastaan palautetta mitä itse haluat kirjoittaa, koulutukseen liittyen.

LIITE 2

Työpaikan sisäisen koulutuksen laadun arviointia

Logistiikkainsinöörin opintoni ovat loppusuoralla. Auttaisitko ystävällisesti minua vastaamalla oheiseen kyselyyn?

Teen insinööriyön ammattipätevyyslain vaikutuksesta Nurmijärven Linja Oy:n sisäiseen koulutukseen. (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273)

Tein vastaavan kyselyn keväällä 2004, jonka vastauksia käytin seminaarityössä. Osana insinööriyötä vertaan näiden kahden kyselyn tuloksia.

Toivon vastauksia mahdollisimman pian, viimeistään 28.3.2012. Lomakkeen voit palauttaa lokerooni tai henkilökohtaisesti minulle.

Vastauksista etukäteen kiittäen,

Anu Endén

LIITE 2

Ikä

- 21
- 21-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 61-

Sukupuoli

- m
- n

Kauanko olet ajanut linja-autoa?

- 0-3
- 4-8
- 8-12
- 12-23
- 24-30
- 31-

Kauanko olet
liikennöitsijällä?

- 0-3
- 4-8
- 8-12
- 12-23
- 24-30
- 31-

ajanut

nykyisellä

Missä olet saanut opetuksen linja-
autonkuljettajaksi

- aikuiskoulutuskeskuksessa
- kantapään kautta
- muutoin, miten?

Ajatko enimmäkseen

- linjaliikennettä
- tilausajoja
- muuta, mitä?

Montako ammattipätevyyskoulutuksen
direktiivikoulutuspäiviä)

- 1
- 2
- 3

jatkokoulutuspäivää

olet

käynyt?

(ns.

- 4
- 5
- en tiedä

LIITE 2

Miten sinut perehdytettiin taloon?

Oliko sinulla yksi vai useampia perehdyttäjiä? Kumpi olisi mielestäsi parempi?

Kerrottiinko sinulle perehdytettäessä

| | riittämättömästi | jossain määrin | kattavasti |
|--------------------------------|------------------|----------------|------------|
| rahdistä | | | |
| reiteistä | | | |
| piirtureista | | | |
| autoista | | | |
| rahastuslaitteista | | | |
| aamutarkastuksista | | | |
| korjaamon toiminnasta | | | |
| toimiston puolen toimenkuvasta | | | |
| siistimisistä | | | |
| muusta, mistä? | | | |

LIITE 2

Millaista muuta koulutusta olet saanut myöhemmin?

| | liian vähän | sopivasti | liian paljon |
|----------------------|-------------|-----------|--------------|
| liukasajosta | | | |
| kielistä | | | |
| taloudellisuusajosta | | | |
| ensiavusta | | | |
| rahdistä | | | |
| uusista reiteistä | | | |
| uusista laitteista | | | |
| asiakaspalvelusta | | | |
| itsepuolustuksesta | | | |
| pimeäajosta | | | |
| auton siivoamisesta | | | |
| digipiirtureista | | | |
| muusta, mistä? | | | |

Mitä edellä olevista koulutusvaihtoehtoista pidät tärkeinä?

Arvioi asteikolla 1-5 kuinka tärkeitä seuraavat koulutukset ovat

| | tarpeeton 1 | 2 | 3 | 4 | tärkeä 5 |
|-------------------|----------------|---|---|---|-------------|
| liukasajo | | | | | |
| kielet | | | | | |
| taloudellisuusajo | | | | | |
| ensiapu | | | | | |
| rahti | | | | | |
| uudet reitit | | | | | |
| uudet laitteet | | | | | |
| asiakaspalvelu | | | | | |
| itsepuolustus | | | | | |
| pimeäajo | | | | | |
| auton siivoaminen | | | | | |
| digipiirturit | | | | | |
| muu, mikä? | | | | | |

LIITE 2

Oletko itse päässyt vaikuttamaan koulutuksen sisältöihin? Jos olet, niin miten?

Mitä koulutusta toivoisit saavasi? Olisitko valmis koulutukseen myös vapaa-ajalla?

Mistä saat tiedon työpaikan sisäisestä koulutuksesta?

Luetko Leija –lehteä intrasta? Käytkö intrassa säännöllisesti?

Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?

Oletko vastannut edelliseen vastaavanlaiseen kyselyyn keväällä 2004?

- kyllä
- en
- en muista

Vapaata palautetta koulutus- ja perehdytysasioista sekä kehitysehdotuksia ja ideoita (jatka tarvittaessa kääntöpuolelle):

| 813 Työ alkaa 5:20 | | Tulostettu: 10.04.13 | |
|---|-------------|---|--|
| 1 | 495T | 5:40 Toreenintie X Laidunkaari 5:55 Nurmijärvi | <Helsinkiin 495 s.807>(Hyrylään 637,6:00 s.812) |
| MUISTA OTTAA PIKAVUORO KYLTTI MUKAAN !!! | | | |
| 2 | 490 | 6:00 Nurmijärvi 6:15 Rajamäki X Kiljavan sairaa 6:30 Röykkä X Perttula 6:48 Klaukkala 6:55 Mäntysalo | (Nurmijärvelle 492, n.6:40 s.891) Vaihda linjakilpi 491!!!! (Helsinkiin 490,6:55 s.816)(Helsinkiin 491,6:53 PIKA s.815)(Helsingistä 495,6:40 s.804)(Koulu Lepsämään 33, 7:00 s.828)(Nurmijärveltä 492,6:45 s.817) |
| Muista kuuluttaa PIKAVUORO, | | | |
| U 3 | 491 | 6:55 Mäntysalo 7:15 Klaukkala 7:55 Helsinki | <Vantaalle ja Rajamäeltä 490 s.823><Myymäkeen ja Lepsämästä 934/34 s.822><Perttulaan 492 s.805> Muista kuuluttaa PIKAVUORO!!!! Pikavuoro menee edellä Toivolaan asti laituri 14 |
| U 4 | 339 | 8:10 Helsinki X Korplampi 9:00 Simola 9:10 Klaukkala 9:15 Mäntysalo X Nummimäki X Metsäkylä th 9:40 Nurmijärvi | laituri 14 EI SAA OHITTAA ENNEN AIKAA !!!! <Perttulaan ja Helsingistä 492 s.823> (Valkjärveltä 35,09:00 s.891) (Rajamäelle 490,9:55 s.818) |
| Työaika päättyy: 10:05 | | | |
| U: 2:25 OPR: - Iltä: - Yö: 0:20 | | Tunnit | 4:45 |
| Turvavalvomon Puh. 09-615 00 888 | | Odotukset | 0:00 |
| Valmiusryhmän Puh. 09-613 68 530 | | | |
| Matkahuollon Puh. 09-613 68 450 | | | |

Sarjan 813 sarjakortti. Kortista näkee työn aloitus- ja päättymisajan. Mitä linjoja päivän aikana ajetaan (490, 339...) Välipysäkkien aikataulut esim. Klaukkalan linja-autoasemalla klo 9:10. Sarjakortista näkee myös työhön liittyviä oleellisia ohjeita kuten, ei saa ohittaa Simolan pysäkkiä ennen yhdeksää aamulla. Vaihtoyhteydet ovat haka- tai kaarisuluissa. Hakasuluissa olevat ovat ”näkövaihtoja” eli pysäkkiä ei saa ohittaa ennenkuin on nähnyt toisen linja-auton. Kaarisuluissa muut vaihtoyhteydet, joita ei tarvitse nähdä. Tämä on tulostettu kuljettajien extranetistä. Varsinainen kortti, joka kuljettajilla on mukana, on värikkäämpi. Esimerkiksi näkövaihdot on merkattu punaisella yliviivauskynällä.

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on.

Miten sinut perehdytettiin taloon?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Pari viikkoa toisen kuljettajan kanssa. Välillä kyydissä, välillä ajoa. | Työkavereitten kyytiin. |
| Konttorissa muutaman tunnin perehdyttäminen talon tavoille ja 4pv kuljettajien mukana linjalla. | Kierrettiin ajomestarin (järjestelijän) kanssa talon paikat läpi ja sitten pysäkiltä linja-auton kyytiin. |
| Kohtalaisesti, lähinnä linjojen opettelua ja rahastusta. | Kolmen päivän ajan Erkki Suutala opetti linjaliikenteen reitin ja talon menettelytavat. |
| Kurssin harjoittelu aika meni kuljettajien mukana oppien linjoja ja rahastusta. | Seurasin muita kuljettajia + omatoimisesti = rattiin vain. |
| N. 2 viikkoa muitten mukana + pari palaveria. | Itseopiskelu, uteliaisuus ja perehdyttäjät. |
| Taloon perehdyttäminen jäi ylimalkaiseksi. Kun tulin työharjoitteluun niin laitettiin samantien pari linjalle. Tämän jälkeen on tullut kansio uusille kuljettajille. | Olin mukana toisten kuljettajien kanssa linjalla. |
| Vanhempi kuljettaja esitteli taloa sen tapoja. Hän lähti mukaan linjalle opstamaan reittejä ja rahastusta. | 3-päivää mukana linja- ja sampo-autoissa. |
| Ei mitenkään. | No jaa... |
| riittävästi | ok |

Miten sinut perehdytettiin taloon?

| 2004 | 2012 |
|---|--|
| Esimiehet opastivat alkuun. Muut kuljettajat/tilausajomyyjät vastailivat 'tyhmiin kysymyksiin'. Oma aktiivisuus tärkeää!!!” | Noin viikko-1½vk muiden kuljettajien mukana. Heti alusta itse ajaen. Työn lomassa kerrottiin monipuolisesti 'talon tavoista'. |
| Annettiin ajolista käteen ja neuvottiin menemään jonkun mukaan hieman tutustumaan linjoihin (-'83). Koko seutu oli outoa ja paikat tuntemattomia. Sitten piti jo mennä yksin. | Monta hyvää perehdyttäjää, kohdeltiin 'silkkihansikkain'. Ei negatiivista sanottavaa, mukavaa porukkaa. Sain palautetta, no joskus piti pyytää sitä. |
| Toisen kuljettajan kyytiin linjoja oppimaan. | Muiden kuljettajien johdossa. |
| Olin työharjoittelussa 10 vko, kuljettajien opastuksessa. | Kurssin aikana sain opetella erilaisia autoja ja linjoja. |
| Laitettiin autoon mukaan. | Kuljettajien toimesta, linjareittejä opetellen. |
| Ajojärjestelijä esitteli paikat ja ihmiset. | Koivumäki Marko esitteli talon ja eri kuljettajien mukana olin linjoilla. |
| hyvin | Esiteltiin paikkoja ja ihmisiä. |
| Minulla oli 6 viikon harjoittelu-aika, jonka aikana olin ensin noin 4 tuntia ajomestarin taloontutustumis -kierroksella, sitten vaan linjalle vanhempien kuljettajien mukaan. | Työkaverit opastivat ja neuvoivat talon tavoille. Yhdessä perehdyimme ja opin linjan reitit. |
| 1995 menetelmät olivat kehittymättömiä, eli aika heikosti. | 'Taloon tutustumispäivä' ja muutama päivä reitteihin tutustumista. Rahdin neuvoi kilpailevien firmojen kuljettajat. |

Miten sinut perehdytettiin taloon?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Ensin ajomestari selitti jotain yleisiä juttuja, kuten miten usein tehdään tilitys, missä on mitäkin tavaroita tallilla ym. ym. Sitten vaan linjalle mukaan istumaan. Siellä sitten kökötettiin pari viikkoa oppimassa talon tapoja. Mun kohdalla tosin tää alkuperehdytys hoidettiin lähinnä toteamalla että: 'no kyllähän sä ton tiedät jo'. | 1pv vanhemman kuljettajan matkassa. Kyselemällä itse kun tuli ongelmatilanne. Matkustajilta. |
| Heikosti, valitettiin kiireitä! | välttävästi |
| Kuukauden päästä tultuani töihin. | Ajomestari esitteli taloa muutaman tunnin ja laittoi sitten kuljettajan mukaan sanoen, et sinä kuitenkin kaikkea sanomaani muista, asiat oppii pitemmän ajan kuluessa ja näinhän se on. |
| Käveltiin ajomest. kanssa peräkkäin talo ympäri. | Pikanen kierros talossa yläkerran kahvihuoneessa ja pukuhuoneessa, josta korjaamolle, jonka jälkeen tutustumista autoihin. |
| Kokeneempien kuljettajien mukana. | Työharjoittelun aikana toiset kuljettajat opettivat. |
| Kerrottiin mitkä on talon käytännöt ja näytettiin reitit ja homma toimi. | Ajan oloon... |
| | 3 pv. |
| | Kierrettiin talo, käytiin koeajamassa ja Tuusulan varikolla = ensimmäinen päivä. Vuotta aiemmin olin viikon työharjoitteluajana opetellut linjat. |

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on. Kysymysasettelu poikkesi hieman toisistaan eri vuosina. Kysymykset löytyvät liitteistä 1 ja 2.

Oliko sinulla yksi vai useampia perehdyttäjiä? Kumpi olisi mielestäsi parempi?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Useita ja homma toimi hyvin, koska tuli monia hyviä jo käytännössä kokeiltuja vinkkejä. | useampi |
| Useampi. Niin parempi. Jokainen tekee asioita vähän eri tavalla, voi hakea 'oman tavan'. Eri kuljettajilla on erilaisia kokemuksia, joista on hyötyä tulevaisuudessa. Myös jos on yksi perehdyttäjä, joka ei osaa niin hyvin 'opettaa', jää paljon aukkoja. Kuitenkin perehdyttäjien tulisi olla selvillä oikeista toimintatavoista. | Useita, melkein joka päivä eri henkilö. Useampi olisi parempi, saisi useita erilaisia työskentelymalleja, mutta sama henkilö voisi olla aina vaikka viikon kerrallaan ettei vaihdu joka päivää. |
| Useampi, useampi. | yksi |
| 5. Useampi parempi, kokeneemmilta oppii paremmin. | Useampi perhedyttjä. Useampi parempi. |
| Oli useita. Jokaisessa oli hyviä puolia, myös huonoja. | Useampi kouluttaja, joka oli mielestäni parempi, sai eri näkökulmia ja oppeja asioihin. |

Oliko sinulla yksi vai useampia perehdyttäjiä? Kumpi olisi mielestäsi parempi?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Käytin miltei koko harjoitteluajan vanhempien kuljettajien mukana olemiseen. Mielestäni on parempi että, perehdyttäjiä on useampia. Saa enemmän ja laajempaa koulutusta. | Olin useamman kuljettajan mukana ja voin sanoa, että se on parempi systeemi. Keräsin kaikilta parhaat palat ja sovelsin niitä tietojä työssäni. |
| Useita, parempi niin, (yksi neuvoo yhden kikan toinen toisen jne. näin halliteset parhaiten kokonaisuuden). | Yksi perehdyttäjä. Useampi perehdyttäjä kertomaan eri osa-alueista |
| Useampi olis parempi. | ”1” oli vastauksena kahdessa paperissa. |
| Oli useampi ja hyvä niin. | 2-3. 1 jos on pätevä. |
| Useita. Usea on parempi. Saa erilaisia näkökantoja työhön. | Minulla oli usea perehdyttäjä Parempi olisi yksi perehdyttäjä. |
| Monia. Monet: tulee laajemmat mielipiteet, tavat & tyylit | Oli yksi ja oli parasta. |
| Esimies + pari kuljettajaa. Mielestäni useampi perehdyttäjä olisi parempi. | Useampi omi parempi. |
| Useampi perehdyttäjä, siis konttorissa oli yksi, mutta linjalla oli useampi. Niin oli hyvä. | <u>Useampia</u> 1. |
| Useita. Kummassakin puolensa, kun on useita kerrotaan helposti samoja asioita, mutta tulee myös eri näkökantoja. | Useampi työkaveri oli opastamassa. Mielestäni yksi kouluttaja olisi parempi. Jokai omat konstit, helpompi pärjätä ja ymmärtää. Yhteisymmärrys ei kaikkien kanssa onnistu. |
| Ensin ajomestari yksin, sitten useampia ihmisiä (kuljettajat ym.). ’Molempi parempi’ (ensin yksi, jatkossa useampi). | Useampia. Parempi useampi, koska tulee erilaisia näkökantoja asiaan. |
| Oli ainoastaan yksi, olisi parempi jos olisi ollut useampi. | Yksi oli ja se on hyvä niin, koska kaikilla on oma tapansa ohjata ja opastaa. |

Oliko sinulla yksi vai useampia perehdyttäjiä? Kumpi olisi mielestäsi parempi?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Oli liian monia. Mitä harvempi määrä perehdyttäjiä, sitä parempi lopputulos. Perehdyttäjät pitäisi nimietä ja kouluttaa. | Perehdyttäjiä oli monia, varmaan n. 10. Mielestäni on hyvä olla useamman matkassa, koska samalla näkee useita tapoja tehdä samaa työtä. Jos joku ei muista mainita jostakin, joku toinen todennäköisesti muistaa. |
| Oli useita, mikä oli ihan jees. Koska jokaisella on omat tapansa tehdä työ, niin on kiva nähdä monia esimerkkejä ja voi kehittää oman tyylinsä. Toisaalta olisi hyvä olla kumminkin pari päivää saman mukana, ni löytyis ehkä joku yhteisymmärrys, eikä menis harjoittelijaparka ihan sekaisin. Olis myös helpompi ajaa samaa sarjaa, ku eka päivä menis kattellessa ja toka tositoimissa. | Useita perehdyttäjiä, kaikilta oppii jotain uutta ja eri asioita. Uusi perehdyttäjä on 'aina vähän varovainen' alkuun. Jos sama perehdyttäjä, niin hän näkee paremmin kehittymisen ja puutteet. Molempi parempi! Sama perehdyttäjä vähintään kaksi peräkkäistä päivää!" |
| Yksi oli. Kaksi tai useampikin olisi varmaan hyvä. | Useamman kuljettajan mukana. Parempi niin, tulee eri näkökulmia. |
| Useita, jos olisi yksi niin ohjeet olisi samanlaisia. | Useita. Näin oli hyvä, niin jokaiselta pystyi oppimaan erilaisia vahvuuksia. |
| Yksi. Sama perhedyttäjä toimii. | Kolme. Parempi kuin yksi. |
| yksi | Oli useampi ja se on parempi. |
| Useampi kouluttaja. Yksi erityinen kouluttaja. | "useampia" mainittiin vielä kahdessa paperissa. |
| Vain 1. Kyllä 1 piisaa. | Useampi, mielestäni parempi vaihtoehto |

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on.

Oletko itse päässyt vaikuttamaan koulutuksen sisältöihin? Jos olet, niin miten?

| 2004 | 2012 |
|---|--|
| ”En ole” vastauksia oli kolme. | Enpä juuri. |
| ”En.” vastauksia yhteensä 11. | Olemalla aktiivinen itse koulutus tapahtumassa. |
| Onhan tuota koulutusta ollut parikin kertaa työnantajan taholta. Päivänkestäviä tapahtumia. Hienoja kyselyjä. Raportteja rustattu mutta jonnekin ne aina tuntuvat hautautuvan. | En. Itseopiskelussa ja kyselemällä muilta kuljettajilta, niin sitten olen. |
| ei | En talon sisäiseen koulutukseen. Muutoin kyllä. |
| Kyllä, kyselemällä kovasti. | ”en ole” vastasi viisi eri henkilöä. |
| No en oo. | ”Ei” oli kahdessa paperissa. |
| Olen toiminut perhedyttäjänä aina silloin tällöin. Vaikuttamaan, no omille mielipiteille on annettu sijaa, onko sillä ollut vaikutusta, ehkäpä jonkin verran. Vaikuttaminen on omasta aktiivisuudesta riippuvainen. | Aika vähän. Oli kysely missä kysyttiin asioita joita haluaisi käsiteltävän, muttei sen jälkeen ole ollut koulutusta jossa asioita olisi käsitelty. |
| En ole päässyt. | ”En” –vastaus tuli neljässä paperissa vastaan. |
| Toimimalla kouluttajana. | Ei mitenkään. |
| En mitenkään. | Eipä oikein mahdollisuutta. |
| Eipä juurikaan. | Keskustlemalla ja kysymyksiä tekemällä. |
| Enpä juuri, mutta en ole paljon yrittänytkään. | Enpä ole. |

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on. Kysymysasettelu poikkesi hieman toisistaan eri vuosina. Kysymykset löytyvät liitteistä 1 ja 2.

Mitä koulutusta toivoisit saavasi? Olisitko valmis koulutukseen myös vapaa-ajalla?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Liukasajonkoulutusta. Pimeänajonkoulutusta. Ensiapukoulutusta. Olisin valmis koulutukseen. | Työ- ja ajoaikalainsäädännön kertaus sekä muissa Euroopan maissa huomioon otettavia lakeja. Vapaa-ajan käyttö riippuu koulutuksen sisällöstä, paikasta ja ajasta. |
| kyllä | Lainsäädäntö. Vapaa-ajalla kyllä. |
| Koulutus on <u>ok</u> . (sekä työ ja vapaa-ajalla.) | Ei mitään! |
| Kaiken näköisistä uusista asioista ja vanhan kertaamisesta. Olisin valmis | anniskelupassi |
| Liukkaanajon koulutusta. Olisin valmis myös vapaa-ajalla, onhan siitä hyötyä myös siviilissä. | Liukkaankelin ajoharjoittelua. Tulipalonsammutus harjoituksia. Vapaa-ajan koulutus sopii hyvin palkallisena. |
| Ensiapukurssi: EA2 menee kohta vanhaksi opit mieleen ja taidot takataskuun. Vaikka vapaa-ajalla, esim viikonloppu riittää. Itsepuolustus: taitoja hätätilanteisiin. Iltaisin vaikka kerran viikossa 2-3kk. tulisi kuntoilua samalla! | Koulutuspäivä henkilöille joilla on peukalo keskellä kämmentä auton tekniikan suhteen, käytäisiin läpi perusasiat, millaisia ongelmia tien päällä saattaa tulla ja mitä on tehtävissä yms. Direktiivikoulutukset pitäisi olla palkallisia koulutuksia, muuta voisi harkita myös vapaa-ajalla. |

Mitä koulutusta toivoisit saavasi? Olisitko valmis koulutukseen myös vapaa-ajalla?

| 2004 | 2012 |
|--|--|
| Autojen tekniikasta, ensiavusta ja tilausajopuolesta (koska sitä joutuu välillä ajamaan). | Pidän parempana koulutuksen järjestämistä työajalla. Päivät ovat jo nyt pitkiä ja raskaitakin joten vapaa-aika on arvokasta. |
| En tiedä. Olisin kummiskin valmis koulutukseen. Vaikea kysymys vastata kun teen niin monipuolista työtä nykyään. | Psykologiaa. En. |
| Asiakaspalvelua ja kustannuslaskentaa. Vapaa-aika käy myös. | Olen. Ei vapaalla. Kielet. |
| Vähän kaikkea olisin. | ”en” –sana pelkästään toistui kolmasti |
| Liukas-, taloudellisuus-, pimeäajo, mitä vaan... ea pitäis ja pitää ajantasalla. Olisin valmis lähtemään vaikka vapaapäivänä radalle jos vaan järjestettäis esim. liukasajoa. | Perehdyttäjäkoulutus on kesken. Työ sitoo ihan tarpeeksi, en halua vapaa-aikaa käyttää koulutukseen. |
| Koulutukseen valmis työajalla. Liukkaankelin ajotapakoulutusta, jossain tehtäväradalla esim. Huittisissa on rata sitä varten. Pimeäajokoulutusta vaikeissa olosuhteissa. Molemmat harjoitukset tehtäisiin automaatti- ja keppivaihteisilla autoilla, ABS-jarruilla ja tavallisilla jarruilla (ABS:sät löydyttävä kuljettajan korvien välistä). Kieliä on kiva puhua, joten opetusta käytännön kielitaidosta, englantia, ruotsi ym. | Miten osaisin ajaa Linjoja siten, että pysyisin paremmin aikatalussa, eli miten tuota työtä pitäisi tehdä. Myös koulutusta taloudelliseen ajoon. Koulutusta itsepuolustukseen, koska väkivalta myös vaanii linja-autonkuljettajia. |

Mitä koulutusta toivoisit saavasi? Olisitko valmis koulutukseen myös vapaa-ajalla?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Ensiapukoulutusta. Koulutusta voisi järjestää hyvinkin esim. vapaa-ajalla. | Monipuolisesti työhön liittyvää. Valmis ehkä vapaa-ajalla. |
| Kielistä, rahdista ja itsepuolustuksesta. | No joo. |
| En enää tässä vaiheessa. | Autotekniikka. Vapaa-aika on vapaata aikaa. |
| Kyllä <u>sekä työ- että vapaa-ajalla.</u> | En olisi. |
| Kielikurssit olis paikallaan. Peruskouluenglanti ja kapularuotsi eivät oikeen riitä. Olen valmis käyttämään vapaa-aikaani. | Auton korjausta jonkin verran. Ei viikonloppuna, mut kyllä viikolla. |
| Mikään koulutus ei ole haitaksi. Jos koulutuksesta on hyötyä myös vapaa-aikana voisi sitä harkita vapaa-ajalla. | Eipä juuri tule mieleen. En, vapaa-aika on muutenkin kortilla. |
| Uudet laitteet ja kortit, ensiapu ja asiakaspalvelu. Kyllä. | Liukasajo, uudet laitteet ja itsepuolustus. |
| Kielissä olisi <u>paljon</u> parantamisen varaa ja muutenki kaikki kelpaa mikä auttaa työssä. Olen valmis koulutukseen niin työ kuin vapaa-ajalla. | Til.ajo bussien kahvinkeitinmet, videot ja vessojen huolto. <u>En harrasta talkootöitä!</u> |
| kieliä | Autokalusto tutuksi. En. |
| | Ensiapu. Enemmän työajalla. |
| | Kyllä, jos siitä saa palka/vapaan. |

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Kysymys oli vain vuonna 2012.

Mistä saat tiedon työpaikan sisäisestä koulutuksesta?

Toimiston seinältä eli ilmoitustaululta.

Ilmoitustaulu ja suorat kutsut esimiehiltä.

Ilmoitustaulu, ajomestarit/(koul.päällikkö).

Kollegoilta, esimiehiltä ja ilmoitustaululta.

”ajojärjestelijältä” mainittiin lisäksi kolmessa vastauksessa.

seinältä

Puskaradion kautta, jos sattuu olemaan oikeaan aikaan paikalla.

Työpaikan ilmoitustaululta.

työvuorolista

Opettajalta ja ajomestarilta. + infokulku.

Ilmoitustaulu/puskaradio.

+ -

Ilmoitustaululta ja ajojärjestelijän kertomana.

Tannerilta ☺

kouluttajilta

Työnantaja on ilmoittanut.

Ei mistään, tarvitsee itse kysyä!

”ilmoitustaululta” oli vielä kuudessa paperissa vastauksena.

En oikeastaan mistään.

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on. Kysymysasettelu poikkesi hieman toisistaan eri vuosina. Kysymykset löytyvät liitteistä 1 ja 2.

Luetko henkilökunnan omaa lehteä? Käytkö henkilökunnan nettisivuilla?

| 2004 | 2012 |
|--|--|
| ”Kyllä” vastaus oli kahdeksan kertaa. | luen |
| Ne pari kertaa kun olen nähnyt kyseisen lehden kyllä. | Kyllä. Kyllä käyn. (Intran päivitys puutteellista.) |
| Välillä Joo. | Mikä on intra? |
| ”Kyllä luen” vastattiin kahdesti. | ”en” vastasi kolme henkilöä |
| Kyllä luen. Aina. | Luen Leijan, muuten käyn erittäin epäsäännöllisesti huonon sisällön vuoksi. |
| yes | Kyllä luen. |
| ”luen” oli vastaus kolmella. | En lue. |
| Jep. Vaikka ei siinä viime aikoina oo pahasti ollut asiaa. | En lue, vaan pyydän paperiversion. En käy Intrassa lainkaan. |
| Kyllä luen ja kirjoitankin omalle palstalleni. | ”joskus” x 2 |
| Luen tarkkaan. | En, ei ole tunnuksia. |
| Kannesta kanteen ja joka jutun, myös vanhoja lehtiä! | Luen paperiversion Leijasta, en saa intra-sivuja auki se täytyy opettaa jokaiselle, pilkkuvirhe tms. estänee sivun aukeamisen. |
| joo | ”Kyllä!” oli kahdessa vastauksessa |
| Kyllä, kannesta kanteen. | En. En. |
| Melko usein. Ei aina. | Luen, mutta en lue säännöllisesti. |
| | Luen lehden, muutoin en. |
| | Joskus luen, en käy. |

Luetko henkilökunnan omaa lehteä? Käytkö henkilökunnan nettisivuilla?

| 2004 | 2012 |
|------|---|
| | vaihtelevasti |
| | Luen. Aika säännöllisesti, kävisin useammin jos siellä olisi uusia asioita ajantasalla. Esim työvuorolistat ja ajosarjat. |
| | ”kyllä & kyllä” vastattiin kahdesti |
| | Leijan luen intrassa, mutta muuten käytän epäsäännöllisesti. Eipä siellä juuri tiedot vaihdu. |
| | Kyllä luen ja silloin tällöin käyn. |
| | Kyllä. Noin viikoittain. |
| | Luen Leijaa, ihan hyviä juttuja, voisi ilmestyä vaikka useamminkin. Käyn intrassa viikottain. |

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on.

Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Oikea aikaisuutta, uusista lipuista ja muutoksista. Hommansa käytännön hallintaa, eikä turhaa käytännössä toimimatonta teoriaa. | Riittävästi aikaa koulutukseen, opettajilla ammattitaitoa ja soveltuvuutta kouluttajiksi. |
| Että se on asiallista ja alaan liittyvää. Ammattitaitoa ei ole asiallista opettaa toisia jos itsellä ei ole koulutusta siihen, eikä alan tuntemusta! | Ammattiin liittyvää asiaa/keskustelua. Opettajat koulutusaiheen ammattilaisia, voi kysyä jotain ja saada vastauksen (ei pelkästään paperista luennointia). |
| Otettaisiin enemmän huomioon, kuinka koulutettavia asioita voidaan toteuttaa käytännössä ja otettaisiin huomioon myös koulutettavien näkökanta asiaan. | Säännöllisyyttä. Tämä taitaa toteutua nyt tuon EU-direktiivikoulutuksen myötä. Opettajilta toivon paneutumista asiaan ja kuitenkin renota otetta. |
| Uusista asioista ajankohtaisuutta, mutta myös vanhan kertausta tarvitaan esim. ensiapu. Opettajien tulee tuntea aiheensa hyvin ettei asia tule käsiteltyä vain ylimalkaisesti. | Sitä, että porukka oppisi tekemään asiat yhdenmukaisesti, eikä jokainen niinkuin itse lystää. 'Vieraita' opettajia, niin tuntuu, että olisi juuri sen alan ihmisiä mitä opettaakin. |
| Lämminruoka päivän päätteksi. Oppisi edes yhden uuden asian, muut lienee vanhan kertausta. Tilanne olisi opeilla hallussa, ja pitävät hölisevät oppilaat nuhteessa. Selkeitä juttuja yksi asia ensin, toinen perään ettei monia päällekkäin. | Innostavuutta, opettajalta asiallista opetusta. |

Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?

| 2004 | 2012 |
|--|--|
| Että niitä järjestettäisiin ja opettajilla olisi aikaa perehtyä asiaan. | Olisi oikeesti tärkeitä asioita unohtamatta huumoria ☺ |
| Kouluttajien pitäisi tietää mitä opettaa, olla alan erikoistuntijoita, olla käytännön kokemusta. Koulutus pitäisi tapahtua eriaisten kuljettajaryhmien tarpeiden mukaan, myös huomioida onko kulj. ollut vuoden vai 15 vuotta alalla. Koulutus pitäisi olla rakentavaa ja jatkuvaa. Aiheet tarpeen mukaan. Myös yleissivistävää ja syventävää asioiden läpikäymistä. | Entisajan pienryhmäkoulutuksia, joissa keskusteltiin ajankohtaisista asioista ja voitiin antaa palautetta eritason päälliköille. Opettajilta opettamiensa asioiden hallintaa (ei koulutusta koulutuksen vuoksi). |
| Kurssiluontaisuutta. Opettajilla oltava hyvä ammattitaito opetettavasta asiasta. | Vanhan kertauskin on aina paikallaan. Uusien asioiden oppimista. |
| Uutta tietoa kaikesta. Että opettajilla olisi aikaa. | Että kuinka selviät aikatauluista? |
| Tietojen 'päivitystä'. Koulutus pitää olla perusteellista (esim. kysymällä menikö asiat perille kaikille). Kouluttaja ei saa suhtautua asiaan yliolkaisesti; varsinkin perhedyttäminen tärkeää. Kouluttajan otettava selvää asioista ja kuunneltava myös koulutettavia. | Opettajilta ainakin innostuneempaa asennetta mitä nähtiin hätäensiapu-kurssilla... Koulutuksen sisällön toivoisin olevan asiallista ja tarpeellista. |
| Lisäpotkua arjen puurtamiseen. Opettajilta asiantuntemusta ja ammattitaitoa, sekä kykyä siirtää tietonsa ja taitonsa oppilailleen. | oppimista |
| Syventävää tieto-/taitoa opetettavasta aiheesta. Open pitäisi paneutua asiaan. | Pitää olla päteviä koulutukseltaan. |

Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| Pätevä opettaja eikä joku tyyppi joka on joskus kuullut asiasta. Olisikohan kovin vaikea pyytää esim. TTS:ltä opettaja pitämään kurssia??? Koulutusta sais tosiaan olla enempi, ku asiat muuttuu ja tuppaa unohtumaan. | Asiallisuutta ja opettajilta asiantuntemusta |
| Asiallista ja innoittavaa opetusta. | Marko on hyvä. |
| Useammin, edes kerran vuodessa. Tämän vuoden koulutukset on siirretty jo parikin kertaa hamaan tulevaisuuteen. Opettajilta toivon laskeutumista jalustaltaan. | Ajankohtaisuutta. Opettajan pitää olla asiantuntija. |
| ammattitaitoa | Hyötyä työn kannalta, asiantuntemusta. |
| Koulutus on ollut lähinnä tiedottamista. Yhtiössä pitäisi olla liikenneopettajan pätevyyden saanut kouluttaja. Hänen vastuullaan olisi uusien kuljettajien perehdyttäminen. | Mahd. monipuolinen valikoima aihealueita, joista voi valita itseä kiinnostavat. |
| 'Kouluttaja' vois olla itsekin asioista perillä, ennen kuin selitetään asiat meille. | |
| Kattavaa ja mielenkiintoista. Opettajien tulisi tuntea asia, ehkä ulkopuolinen kouluttaja voisi olla hyvä. | |
| Lisätietoa ja varmuutta työn hoitamiseen. Opettajilta ammattitaitoa eikä kuljettajia kouluttajiksi joilla itsellään on ongelmia esim. asenteessa uusia kohtaan! | |

Mitä toivot koulutukselta yleensä? Mitä toivot opettajilta?

| 2004 | 2012 |
|--|-------------|
| 1-2 kertaa/v. Ei mitään pikaopetusta. | |
| Että oppii jotain <u>uutta</u> . Opettajat osaisivat herättää mielenkiinnon. | |

LIITE 11

VAPAAN SANAN VASTAUKSET

Vastaukset ovat satunnaisessa järjestyksessä vastaajien sanoin. Samalla rivillä ei ole saman kirjoittajan kirjoittamia, mutta yhdessä lokerossa on. Kysymysasettelu poikkeasi hieman toisistaan eri vuosina. Kysymykset löytyvät liitteistä 1 ja 2. Viimeiset vastaukset olivat monipuolisia, eivätkä kaikki liittyneet koulutukseen. Lisäsin kaikki sellaisenaan rakentaviksi palautteiksi ja ideoiksi Nurmijärven Linja Oy:lle.

Vapaata palautetta koulutus- ja perehdytysasioista sekä kehitysehdotuksia ja ideoita:

| 2004 | 2012 |
|--|--|
| Ventoniemellä oli taloon (riksun varikko) tutustuminen. Samoin linjoihin ym. tutustuminen. Mutta STA:lle ja Korsisaarelle oli vähän kuin olisi pystymetsästä nostettu kuskin penkille ja käsketty ajamaan. Joku voisi kehitellä koulutusoppaan näille liikennöitsijöille. Korsisaarella rahastuslaite opeteltiin käytännössä (paljon virhekuitteja). | Tehkää ns. 'tervetuloa' –kansio, mikä annetaan kaikille uusille työntekijöille (ei välttämättä omaksi). |
| 1-2 kertaa vuodessa olisi koulutusta ja yhiöstä tiedottamista. | Perehdytykseen liittyen: Kuljettajan opas –vihkonen on vuodelta -04, sen voisi päivittää ajan tasalle. |
| Kouluttajan täytyy olla asiansa osaava! Kullakin alalla. | Pitäkää leijat korkealla. |
| Koulutuksen koordinointi = yhdet ohjeet. | Eipä tule nyt äkkiseltään mitään mieleen. |
| Itse tykkään lyhkäsistä kurssiluontaisista koulutusjaksoista. | Perehdyttäminen yksi/yksi 'sama pari'. Kehitysehdotus: Bussit pysähtyisivät vain la-asemilla ottamista ja jättämistä varten. |

Vapaata palautetta koulutus- ja perehdytysasioista sekä kehitysehdotuksia ja ideoita:

| 2004 | 2012 |
|--|---|
| <p>Ennen talon johtoa tapasi paljon useammin. Ehkä tapahtumiakin oli enemmän tai sitten itse vain on tullut laiskemmaksi osallistumaan. Itseä rassaa eniten kun näkee kuinka nuo yhteydet kylien välillä ovat huonontuneet. Seurausta siitä isosta saneerauksesta (-00) kun esim. Lepsämän linjavuorot lopetettiin yms. palvelua pitäisi olla mutta vuoroja ei vain ole – päivittäin saa vastata miksi noin tehtiin ja saadaanko noita vouroja koskaan takaisin. Klaukkalassa näkee hyvin kuinka Kivistö on kasvattanut vuorojaan kun oma talo on niistä luopunut – sekin rassaa!!! Säästöä on varmaan syntynyt mutta on kyllä varmasti paljon menetettykin. Tuota ensiapukoulutusta saisi olla enemmän – sitä ei ole kyllä ollut aikaisemmin olleskaan. Samoin talon autokalustoa voisi kyllä ehostella enemmän – rikkinäisiä verhoiluja voisi paikkailla siinä kuin korin pintoja ja kulumia – pieniä asioita mutta matkustajat näkevät ne kyllä hyvin. Talon uudet terveystarkastusjärjestelyt ovat ok – paremmat kuin ennen.</p> | <p>Taloudellisenajon palkitsemisjärjestelmä, palkinnoksi esim. viikko Saariselällä. Miten lakisääteiset tauot 15 min ja 30 min pidetään jatkossa digipiirtureiden aikakaudella? Sakot? Leijalehden kaksi viimeistä numeroa olleet hyviä ja innostavia, kiitos! Miksei työnantaja maksa ja innosta työntekijöitä esim. City-runniin, ym. Firma olisi sponsoroimassa osallistuvaa työntekijää ja saisi mainosta. Milloin toiminta/vuosikertomus esitellään työntekijöille? Jos työ alkaa klo 5.40, niin <u>miksi</u> töihin pitää tulla 10-15 minuuttia aiemmin ehtiäkseen lähdölle? Työnantajan mukaan ei tarvitse. Mikseivät autot lähde käyntiin tai ole ajokunnossa aamuisin? Miksi ajojärjestelijä soittaa kännykkään? Miksi autojen puhelimet eivät toimi? Kuka maksaa sakot? Miksei työnantaja hanki langatonta korvakuuloketta kuljettajalle, kun sen edustaja soittelee kännykällään? Tämä on hyvää terapiaa kirjoittaa näistä. Keski-ikäisille miehille hauskat kuntotestit www.suomimies.fi koko porukka ilmaiseen kunto- ja terveystarkastustapahtumaan. *)</p> |

Vapaata palautetta koulutus- ja perehdytysasioista sekä kehitysehdotuksia ja ideoita:

| 2004 | 2012 |
|---|---|
| <p>Miksei palaverissa, koulutuksessa ei otettu esille tilitysten heittoja? Lokerikkoon tuli uhkaavan näköinen tilityslappu pankista! Ennakkoon asiasta puhumalla olisi saatu myönteisempi vaikutus ja sen jälkeen tulkoon lappu lokerikkoon. Mitä jos alkaisimme koko porukka valmistautumaan/valmentautumaan ammattitutkintoon? Koulutetaan tupakoitsijat käymään tupakkapaikalla. Portaalla tupakointi on laitonta ja siivottoman näköistä. Samoin missä tahansa auton pysähtyessä esim. linja-autoasemalla, pysäkillä ym., tumpit iljettävät. Tehdään tupakkalakko, suut pestään saippualla ja törkypuheet lopetetaan, näin saamme etulyöntiaseman kilpailijoihin verrattuna. Kaikki koulutus on mukavaa ja osa-alueita on, esim. ensiapu, palosammutus, ym. ajo+liikennekoulutus. (Koulutus/palaverit ovat tyypillisiä suomalaisia tilanteita, joku puhuu, loput ovat hiljaa, tallin nurkalla kiroilu ei opeta eikä vaikuta mihinkään tietenkään silloin ei ole vastuussa sanomisistaan.) Jokainen tuokoon uusia näkökulmia asioihin jaetaan opittua kaikkien hyväksi ja että asiat menevät eteenpäin ja kehittyvät. *)</p> | <p><u>Monesti</u> olen ehdottanut autoihin laminoituja 'A4' -kokoisia ohjeita: Tärkeimmät 'napit', lämmitys ja ilmastointi, auton erikoisuudet sekä kahvinkeitin ja vessojen huolto. Kuljettajien pukeutumisohteet saisi varmaan perehdyttää osalle porukkaa, samoin myös käyttäytymistavat asiakkaita kohtaan. Matkahuollon arvokorttirahastus ala-arvoisen huonoa monilla kuljettajilla. Perehdytykseen kaikille uusille kuljettajille ainakin yksi päivä tankkaajan ja siivojien mukana! Kirjallinen ohje (samat tavat kaikille!) autojen siivuoksesta, pesusta ja tankkauksesta: aamusivujen jälkeen, vuorojen jälkeen ja viikonloppuina.</p> |

Vapaata palautetta koulutus- ja perehdytysasioista sekä kehitysehdotuksia ja ideoita:

| 2004 | 2012 |
|--|------|
| Koulutukseen kaipaisi luennoitsija tyyppistä kertojaa esim. maata kattavista ja myös esim. Euroopassa tehdyistä tutkimuksista linja-auto- ja yleensä kuljetusasioista. | |
| Ei videokameraa koulutukseen, kun reppanat joutuu esittelemään ryhmätyökalvoja. | |
| Koulutuksessa käydyt asiat toteutettaisiin, eikä niitä pidetä vain jonkun direktiivin vaatimuksesta. | |
| Jos kouluttaja on esimerkiksi meidän ajojärjestelijä jolla ei ole koulutusta tehtävänsä, työpaikalla työntekijä saa väärän kuvan ja työpaikan ilmapiiri kärsii ja vääristyy. Niin kuin on käynyt. | |
| Hyvin paljon katson saaneeni tietoa kyselemällä esimiehiltä ja toisilta kuljettajilta, kaikki on kiinni omasta aktiivisuudesta. Myös korjaamohenkilökunta ja siistijät auttavat mielellään tiedustellessani asioita. Työpaikallamme on hyvä henki ja toivon sen myös jatkuvan. | |

*) Tekstiä on hieman lyhennetty, mutta ajatusta ei ole rikottu.