

KULJETTAJAKOULUTUKSEN ULKOHARJOITTELUALUEEN UUDELLEEN ORGANISOINTI JA KEHITTÄMINEN

Jukka Malinen

Opinnäytetyö
Joulukuu 2013

Logistiikan koulutusohjelma YAMK
Tekniikan ja liikenteen ala





Tekijä(t) Malinen, Jukka	Julkaisun laji Opinnäytetyö	Päivämäärä 17.12.2013
	Sivumäärä 68	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi KULJETTAJAKOULUTUKSEN ULKO HARJOITTELUALUEEN UUDELLEEN ORGANISOINTI JA KEHITTÄMINEN		
Koulutusohjelma Logistiikan koulutusohjelma (YAMK)		
Työn ohjaaja(t) Franssila, Tommi Lehtola, Pasi		
Toimeksiantaja(t) Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä Pasi Kuuluvainen, koulutuspäällikkö		
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyön tavoitteena oli laatia toimiva suunnitelma Saimaan ammattiopisto Sampon kuljettajakoulutukseen liittyvien käsittelyharjoitusten uudelleen organisoimiseksi. Tarve suunnitelmalle syntyi uuden toimijan myötä, joka on siirtänyt toimintansa Sampon kuljetusosaston käytössä olevalle ulko harjoittelualueelle.</p> <p>Työn teoreettinen viitekehys perustuu muutokseen, jota tarkastellaan tarkemmin toimintaympäristön muutoksen sekä muutosjohtamisen näkökulmista. Opinnäytetyön liittyessä ammatilliseen opetukseen teoriaosuudessa huomioidaan myös lainsäädäntöön liittyvät tekijät.</p> <p>Tutkimusongelman ratkaisuja haettiin keräämällä tietoa benchmarking – menetelmällä lähikuntien käsittelyharjoitusalueiden eri käytänteistä. Ulko harjoittelualueella työskentelevien kouluttajien haastattelut kuin myös kuljetusalan opiskelijoiden kanssa käyty keskustelut loivat pohjaa toimenpide-ehdotuksille omien havaintojen tueksi.</p> <p>Tutkimusmenetelmien avulla syntyi viiden kohdan kehittämis ehdotukset. Keskinäinen paremmuus analysoitiin pisteytysmenetelmällä, joka on hyväksi havaittu käytäntö tämän tyyppisissä tutkimusongelmissa. Toimivien ratkaisujen löytyminen pisteyttämällä kriteerit, jotka tukevat laadullisen opetuksen toteutumista. Haastatteluista saatu palaute sekä omat havainnot vahvistivat pisteytyksen tulosta oikeaksi.</p> <p>Esitetyt muutosehdotukset on otettu positiivisesti vastaan ja valittu toimenpide-ehdotus, yhteistyö lähialueen toimijan kanssa, on jo käytössä. Palaute on ollut myönteistä niin opettajien kuin opiskelijoidenkin suunnalta.</p>		
Avainsanat (asiasanat) Muutos, strateginen kehittäminen, toimintaympäristö, harjoitusalue, käsittelyharjoitukset		
Muut tiedot		



Author(s) Malinen, Jukka	Type of publication Bachelor's / Master's Thesis	Date 17.12.2013
	Pages 68	Language Finnish
		Permission for web publication (X)
Title RE-ORGANIZING AND DEVELOPING THE OUTDOOR TRAINING AREA IN DRIVER EDUCATION		
Degree Programme Master's Degree Programme in Logistics		
Tutor(s) Franssila, Tommi Lehtola, Pasi		
Assigned by Saimaa Vocational College Sampo Pasi Kuuluvainen, Education Manager		
Abstract <p>The aim of this thesis was to create a functional solution for re-organizing the outdoor area of Saimaa Vocational College Sampo. The area is used for the training of the driver students. The need for the new solution arose when a new operator rented more than half of the outdoor area used before.</p> <p>The theoretical part of the thesis is based on change. It is more closely examined from the change of operational environment and change management -points of view. As this thesis is involved in vocational teaching, legislation needed to be taken into account, too.</p> <p>The solutions to the research problem were collected by means of the benchmarking. It was a practical tool to collect information on how trainings have been put into practice in the logistics departments of other vocational colleges. Also interviews, conducted with the teachers of the logistics department of Sampo, conversations with the students of the logistics department and the author's own observations gave knowledge for different solutions.</p> <p>By the aid of the research methods there came about ideas for five different propositions. To get the best possible conclusion from those propositions, the scoring method was used. Criteria most supporting high quality educations were chosen. The feedback, from the teachers, and my own observations confirmed that the result, gained from the scoring, was the right result.</p> <p>There has been positive feedback concerning the different amendments, and the chosen solution is already in use. On the basis of the research the best solution was co-operation with a nearby company.</p>		
Keywords Change, strategic development, operational environment, outdoor training area, handling practice		
Miscellaneous		

Sisällysluettelo

1 Johdanto	3
2 Saimaan ammattiopisto Sampo	4
3 Kuljetusalan ammatillinen peruskoulutus	5
3.1 Käsittelyharjoitukset ammatillisessa peruskoulutuksessa	6
3.2 Käsittelyharjoitusten toteutus lähimaakunnissa.....	7
4 Teoreettinen viitekehys	10
4.1 Muutos	10
4.1.1 Toimintaympäristön muutos	11
4.1.2 Muutosjohtaminen.....	14
4.2 Strateginen kehittäminen	16
4.3 Opinnäytetyöhön liittyvä lainsäädäntö.....	19
4.3.1 Laki ammatillisesta koulutuksesta	20
4.3.2 Työturvallisuuslaki.....	21
4.3.3 Ympäristönsuojelulaki.....	24
5 Sampon ulkoarjoittelun esittely	26
5.1 Ulkoarjoittelun alue ennen 1.8.2013.....	26
5.2 Ulkoarjoittelun alue 1.8.2013 jälkeen	29
6 Ulkoarjoittelun tutkimusongelman tarkastelu	32
6.1 Pedagoginen katselmus	32
6.2 Taloudelliset näkökulmat	34
6.3 Työhyvinvoinnin merkitys	35
7 Menetelmät tutkimusongelman ratkaisemiseksi	37
7.1 Ulkoarjoittelun käyttäjien haastattelut	37
7.2 Omat havainnot	38
7.3 Benchmarking -menetelmä	39
7.3.1 Lavangon moottoriurheilun ja harjoittelun laajentaminen	41
7.3.2 VR Koulutuskeskuksen toiminnan siirtäminen Kouvolan seudun ammattiopistolle	42
8 Vaihtoehtoiset ratkaisut ja niiden analysointi	43
8.1 Vaihtoehtoisten ratkaisujen esittely	44
8.2 Vaihtoehtoisten ratkaisujen analysointi	49
9 Loppupäätelmät ja toimenpide-ehdotus	51
LÄHTEET	55
LIITTEET	59
Liite 1. Saimaan ammattiopisto Sampo kuljetusalan käytössä olevat ajoneuvot.....	59
Liite 2. Etelä-Karjalan ammatti- ja aikuisopiston ulkoarjoittelun alue ennen 1.8.2013.....	60
Liite 3. Saimaan ammattiopisto Sampo ulkoarjoittelun alue 1.8.2013 jälkeen.....	61
Liite 4. Opettajille ja kouluttajille esitetyt kysymykset haastattelujen yhteydessä..	62
Liite 5. Kerta –talon vuokralaiset (päivitetty 4.11.2013).....	63
Liite 6. Vaihtoehtoinen ratkaisu – tontin vuokraaminen	64
Liite 7. Ulkoarjoittelupaikkojen sijaintivaihtoehdot	65

KUVIOT

Kuvio 1. Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymän organisaatio 1.8.2013 alkaen.....	4
Kuvio 2. Kontingenssiteorian perusasetelma	12
Kuvio 3. Esimerkki strategian suunnittelu- ja toteutusprosessista	18
Kuvio 4. SWOT –analyysi ulkojarjoittelualueesta ennen 1.8.2013	28
Kuvio 5. Ajokorttiluokkien opetusvaatimukset	33
Kuvio 6. Vaihtoehtoisten ratkaisujen pisteytyskaavio.	49
Kuvio 7. CE –luokan kuljettajatutkinnon kulmaperuuus	53

1 Johdanto

Tämän opinnäytetyön tarkoituksena on kartoittaa Saimaan ammattiopisto Sampon kuljettajakoulutukseen liittyvän ulkoharjoittelun nykytilanne ja kartoituksen pohjalta laatia suunnitelma kuljettajakoulutukseen liittyvien käsittelyharjoitusten uudelleen organisoimiseksi. Muutoksen takana on uusi toimija, joka on vuokrannut hieman yli puolet harjoittelualueesta ja sitä kautta toiminta on hankaloitunut huomattavasti harjoittelun alueen pienentymisen myötä.

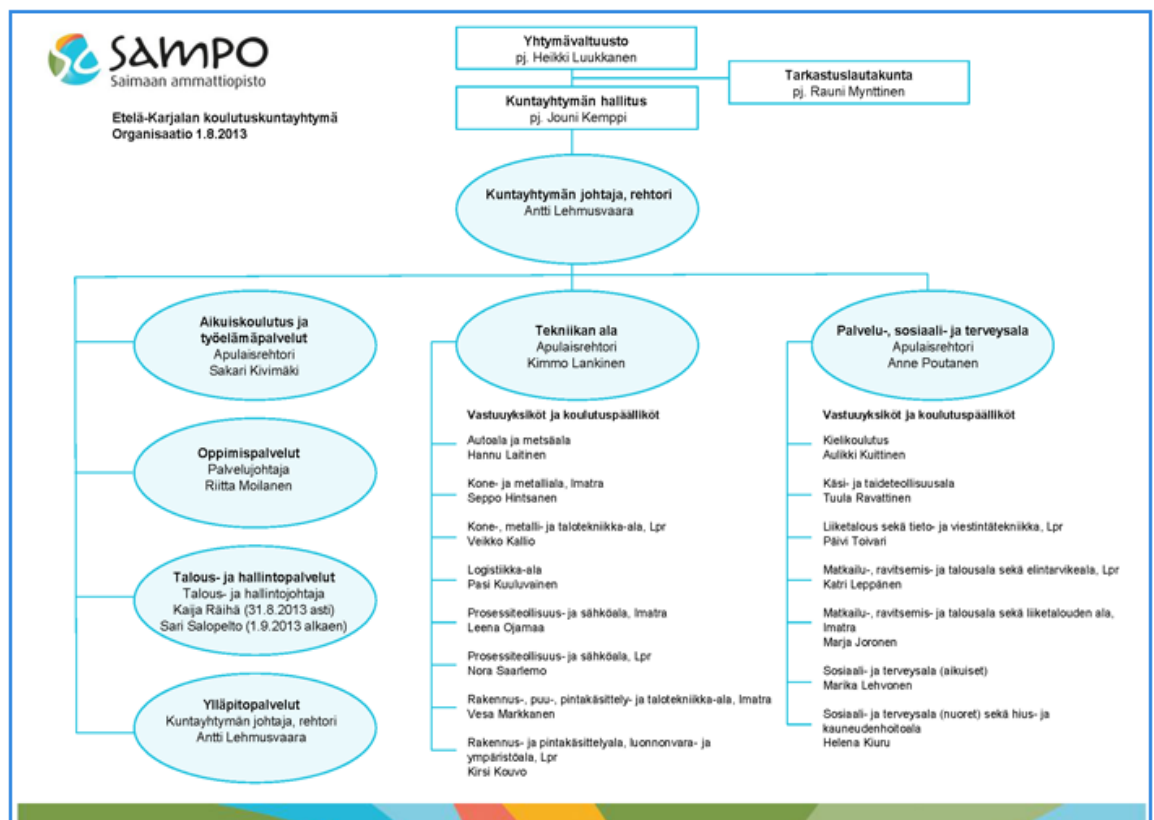
Opinnäytetyön tavoitteena on selvittää eri mahdollisuuksia nykyisen harjoittelun alueen korvaamiseksi. Suurimmat ongelmat kohdistuvat kuljetusosaston kaluston säilyttämiseen sekä yhdistelmäajoneuvon käsittelykokeeseen, jonka harjoittelussa tilantarve on suurin. Jotta opetussuunnitelman mukainen opetus on mahdollista myös tulevaisuudessa, on mietittävä eri vaihtoehtoja vanhan harjoittelun alueen korvaamiseksi. Opinnäytetyön liittyessä paikallisesti ammatillisen koulutuksen strategiseen kehittämiseen myös pedagogisia näkökulmia tarkastellaan hieman tarkemmin.

Tutkimuksen aineisto kerättiin useilla eri menetelmillä kuten nykytilan analyysillä, jonka avulla kartoitin harjoittelun alueen käytön nykytilanteen käyttäjistä aina käyttötarkoitukseen saakka. SWOT-analyysin avulla vertailin eri ratkaisumalleja keskenään ja sen pohjalta lähestyin lopullista toimenpide-ehdotusta. Myös omat kokemukset ja havainnot harjoittelun alueeseen liittyen sekä kuljettajaopetusta toteuttavan henkilökunnan haastattelut toivat laaja-alaisuutta opinnäytetyön aineistoon. Benchmarkingin kaltaisella tutkimuksella vertailin lähimaakuntien oppilaitosten käsittelyharjoituksiin liittyviä käytäntöjä.

Valtioneuvoston asetus 640/2007 kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä on muuttanut kuljetusalalle pyrkivien koulutusta vaativammaksi muun muassa ajan käytön suhteen. Ajokorttiin tähtäävä ajo-opetus lisättynä kuorma-autolla suoritettavaan ajo-opetukseen ammattipätevyyden saamiseksi on lisännyt ajo-opetusta huomattavasti. Opinnäytetyö on tässä suhteessa erittäin ajankohtainen, sillä toimiva harjoittelun alue on ehdottoman tärkeä laadullisen opetuksen toteuttamisessa.

2 Saimaan ammattiopisto Sampo

Saimaan ammattiopisto Sampo aloitti toimintansa 1.8.2013 Etelä-Karjalan ammattiopiston ja Etelä-Karjalan aikuisopiston yhdistyessä. Saimaan ammattiopisto Sampon ylläpitäjänä toimii Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä. Kuvio yksi havainnollistaa Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymän organisaation sekä Saimaan ammattiopisto Sampon tulosityksiköt.(www.edusampo.fi.)



Kuvio 1. Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymän organisaatio 1.8.2013 alkaen (ks. alkuperäinen kuvio: <http://www.edusampo.fi/nuoret/ammattiopisto-lyhyesti/organisaatio>).

Etelä-Karjalan kunnat ovat perustaneet koulutuskuntayhtymän vastaamaan puolestaan siitä, että maakunnan ja sen elinkeinoelämän tarpeisiin koulutetaan riittävästi eri alojen ammattiosaajia. Kuntayhtymään kuuluu yhdeksän

jäsenkuntaa. Jäsenkunnat ovat Imatra, Lappeenranta, Lemi, Luumäki, Parikkala, Rautjärvi, Ruokolahti, Savitaipale ja Taipalsaari.(www.edusampo.fi.)

Saimaan ammattiopisto Sampoissa suoritetaan nuorten ammatillisia perustutkintoja, joita on valittavana yhteensä noin 30 erilaista. Nuorten puolella on noin 2 700 opiskelijaa ja vuosittain ammatillisen perustutkinnon suorittaa yli 700 opiskelijaa. Toimipisteet ovat Lappeenrannassa, Imatralla ja Ruokolahdella.(www.edusampo.fi.)

Saimaan ammattiopisto Sampo on myös monipuolista aikuiskoulutusta tarjoava oppilaitos. Koulutus on työelämä- ja asiakaslähtöistä. Opiskelu ja tutkintojen suorittaminen Sampoissa on joustavaa ja monimuotoista aikuisia varten suunniteltua. Aikuisopiskelijoita on noin 1100 opiskelijaa ja oppisopimuskoulutuksessa on noin 600 opiskelijaa. Toimipaikat sijaitsevat Lappeenrannassa ja Imatralla.(www.edusampo.fi.)

Saimaan ammattiopisto Sampon henkilöstön määrä on noin 500. Nuorille ja aikuisille suunnatun ammatillisen koulutuksen lisäksi järjestetään myös koulutus- ja kehittämispalveluja yrityksille ja muille yhteisöasiakkaille. Tutkintoon johtavan koulutuksen lisäksi Saimaan ammattiopisto Sampoissa järjestetään ammatilliseen koulutukseen ohjaavaa ja valmistavaa koulutusta, maahanmuuttajien ammatilliseen peruskoulutukseen valmistavaa koulutusta sekä valmentavaa ja kuntouttavaa opetusta ja ohjausta.(www.edusampo.fi.)

3 Kuljetusalan ammatillinen peruskoulutus

Kuljetusalan ammattilainen kuljettaa ihmisiä, tavaroita ja ajoneuvoja paikasta toiseen tehokkaasti ja turvallisesti sekä palvelee asiakkaita hyvin. Yhdistelmäajoneuvonkuljettajat huolehtivat tavaroiden kuljettamisesta täys- tai puoliperävaunuyhdistelmillä sekä kotimaan että ulkomaan liikenteessä. He toimivat itsenäisinä ja vastuuntuntoisina asiakaspalvelijoina.(www.edusampo.fi.)

Logistiikan perustutkinto on 120 opintoviikon laajuinen ja kestoltaan kolmivuotinen. Opetussuunnitelmaperusteiset ammatilliset tutkinnot (120 ov) rakentuvat siten, että niihin kuuluvat ammatilliset tutkinnon osat, joissa on kaikille pakollisia tutkinnon osia ja kaikille valinnaisia tutkinnon osia sekä ammattitaitoa täydentävät tutkinnon osat (20 ov), ja vapaasti valittavat (10 ov) tutkinnon osat. Ammatillisiin tutkinnon osiin sisältyy työssäoppimista vähintään 20 ov, yrittäjyyttä vähintään 5 ov ja opinnäyte, joka on laajuudeltaan vähintään 2 ov.(www.oph.fi.)

Kuljetuspalvelujen koulutusohjelmassa opiskelijan on suoritettava Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/59/EY maanteiden tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajien vaatimusten mukaisesti sellaisena kuin se on viety Suomen kansalliseen lainsäädäntöön (laki 273/2007 ja asetus 640/2007). Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen sisältyy opetusta kaikissa tässä opintokokonaisuudessa tai tutkinnon osassa luetelluissa oppi-aineissa. Tämän perustason ammattipätevyyteen liittyvän koulutustason keston on oltava 280 tuntia. Kunkin opiskelijan tai tutkinnon suorittajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asian-omaisen luokan ajoneuvolla.(www.edusampo.fi.)

Perustason ammattipätevyyden koskevaan nopeutettuun koulutukseen on sisällytettävä opetusta kaikissa tässä opintokokonaisuudessa tai tutkinnon osassa luetelluissa oppiaineissa. Sen keston on oltava 140 tuntia. Kunkin opiskelijan tai tutkinnon suorittajan on saatava vähintään 10 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla.(www.edusampo.fi.)

3.1 Käsittelyharjoitukset ammatillisessa peruskoulutuksessa

Logistiikan perustutkinto sisältää useita eri tutkinnon osia, joihin kuuluu ammattitaidon täydentäminen käsittelyharjoitusten avulla. Ensimmäisen vuosikurssin opiskelijat harjoittelevat logistiikan perustaitoja muun muassa erilaisien kuormankäsittelyharjoitusten sekä kuorman varmistamiseen liittyvien harjoitteiden avulla. Kuormankäsittelyharjoitteita suoritetaan esimerkiksi haaruk-

kavaunuja sekä vastapainotrukkeja apuna käyttäen ja näin ollen työturvallinen työskentely vaatii myös tiloiltaan toimivan ulkoharjoittelun alueen.

Toisen ja kolmannen vuoden aikana keskitytään ajokorttiopetukseen, alkaen B-luokan ajo-opetuksesta ja päättyen CE – luokan ajo-oikeuteen. CE – luokassa harjoittelun tilantarvetta lisää kuljettajatutkinnon ajokoe, joka sisältää muun muassa käsittelykokeen yli 20 metriä pitkällä perävaunuyhdistelmällä. Erilaiset käsittelyharjoitukset ovat myös kokoajan osana työsaliovetusta, sillä kaikki opiskelijat eivät mahdu ajo-opetukseen kerralla. Myös perustason ammattipätevyyteen vaadittavan tuntimäärän kerryttäminen työsalipäivien aikana on tärkeää ja sitä prosessia edesauttaa harjoittelun alue, johon mahtuu suorittamaan useita eri käsittelyharjoituksia samaan aikaan.

Riippuen hieman oppilaitoksen sijainnista sekä perustutkinnon koulutusohjelmasta, on olemassa alueellisia eroja koulutuksen painotuksessa. Satamien läheisyydessä sijaitsevat oppilaitokset panostavat käsittelyharjoituksissa varastoinnin ja satamassa työskentelyn tärkeyttä. Sisämaassa painopiste sijaitsee kuljetuksissa ja sitä kautta erilaisten lavanvaihtoharjoitteiden ja kuorman-sidontaharjoitteiden ympärillä. Toki työkoneiden, joita esimerkiksi vastapainotrukki, traktori ja pyöräkuormaaja ovat, peruskäyttöä opetellaan opetussuunnitelman mukaisesti jokaisessa oppilaitoksessa.

Jonkin verran oppilaitoksissa on käytössä myös rekkasimulaattoreita, joiden käyttöä rajoittaa kallis hankintahinta. Rekkasimulaattorin käyttö vaatii myös kouluttajan, jolla on laaja-alainen kokemus simulaattorin käytön hyödyistä ja haitoista sekä näkemys tutkinnon osa-alueista, joita simulaattorin avulla voidaan toteuttaa.

3.2 Käsittelyharjoitusten toteutus lähimaakunnissa

Kuten aiemmin on tullut jo ilmi, niin toimiva ulkoharjoittelun alue on ehto laadukkaalle opetuksen toteutukselle. Opinnäytetyöhön on näin ollen kerätty taustatietoa haastatteleamalla Saimaan ammattiopisto Sampon lähikuntien lo-

gistiikan perustutkintoa järjestävien oppilaitosten opettajia. Sitä kautta on saatu laaja-alaisuutta ja tietoa kuinka tarkoituksenmukaiset tilat ovat muiden koulutuksen järjestäjien käytössä.

Pohjois-Karjalan suunnalla käsittelyharjoitusten suhteen tilanne vaikuttaa hyvinkin toimivalta. Opetustilat ja käsittelyharjoituksille tarvittavat tilat on vuokrattu paikalliselta kuljetusalalla toimivalta yrittäjältä. Ratkaisu palvelee lähinnä kolmannen vuosikurssin opiskelijoita, joiden kanssa toiminta on siirretty kokonaan kyseisiin tiloihin. Toteutus on hyväksi havaittu, sillä harjoittelualue palvelee hienosti oppilaitoksen käsittelyharjoituksiin liittyviä tarpeita. Tällä ratkaisulla yksi luokka on kokonaan pois pääkoululta rasittamasta tilantarvetta, jolloin ensimmäisen ja toisen vuosikurssin opiskelijoiden toiminta helpottuu.

Uudenmaan tilanne sen sijaan on huomattavasti huonompi. Vastapainotrukeilla suoritettavat varastointi- ja materiaalihallintaan liittyvät harjoitukset ovat tiloiltaan kunnossa. Yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ajokokeeseen liittyvien käsittelyharjoitusten toteutus on hankala toteuttaa tilojen ahtauden vuoksi. Tilanne pahenee talvisin, kun lunta sataa ja tilat pienenevät entisestään. Harjoittelukentän sijainti saa tosin kiitosta.

Etelä-Savossa käsittelyharjoitusten toteutukset onnistuvat hienosti. Käytössä on laaja asfaltoitu harjoittelukenttä, jossa mahtuu toteuttamaan samanaikaisesti useammalla yhdistelmäajoneuvolla kulmaan peruutuksia sekä esimerkiksi vaihtolavaharjoituksia kuorma-autoilla. Harjoittelukentän sijainti on käytännöllinen ja se on saanut paljon kiitosta niin opiskelijoilta kuin henkilökunnaltakin.

Kymenlaakson suunnalla yhdistelmäajoneuvonkuljettajia on alettu kouluttaa muutama vuosi sitten, ja toiminta hakee hieman uomiaan. Käsittelyharjoitusten suhteen tilanne on heikko, sillä toimivia tiloja yhdistelmäajoneuvoille ei ole. Haastattelusta jäikin hieman sellainen kuva, että koulutus on aloitettu liian nopeassa aikataulussa. Pätevää opettajakuntaa löytyy kyllä, mutta ajokalu ja tilat eivät täysin kohtaa vaadittavia laatuvaatimuksia. Ja kun tilanne

oppilasmäärien suhteen on mikä on, niin vallitsevaan tilanteeseen ei ole lähitulevaisuudessa tulossa parannuksia.

Päijät-Hämeessä on hieman sama tilanne kuin Uudellamaalla. Tilat ovat hieman ahtaat, mutta toimeen on tultava. Sijainniltaan harjoituskenttä on haastava, sillä se sijaitsee mäen päällä ja etenkin ongelmia tulee talvisin kun tienpinta kiillottuu liukkaaksi. Materiaalinhallintaan tarvittavat tilat ovat toimivat ja tarkoituksenmukaiset. Myös koulutuksen läpiviemiseen tarvittava ajokalusto on asianmukaisessa kunnossa.

Pirkanmaan suunnalla annetaan kuljetusalan perusopetusta useammassa eri toimipisteessä ja sitä kautta haasteita toimiville harjoittelualueille riittää. Yhdistelmäajoneuvojen käsittelyharjoituksia tehdään sijainniltaan toimivissa tiloissa niin sora- kuin asfalttipinnoitetuilla harjoittelukentillä. Kaiken kaikkiaan tilanteeseen ollaan tyytyväisiä vaikkakin parannettavaa olisi, lähinnä laajenusmielessä. Pirkanmaalla on otettu harkintaan rekkasimulaattorin hyödyntäminen myös nuorisopuolen koulutuksissa. Lähiaikoina kouluttajat ja opettajat kokoontuvat miettimään kuinka ja missä vaiheessa koulutusta rekkasimulaattoria voitaisiin käyttää.

Yhteenvetona haastattelukierrokselta voidaan todeta, että kolmen oppilaitoksen käsittelyharjoitustilat ovat täysin kunnossa. Vastapainotrukeilla suoritettavat materiaalihallintaan liittyvät harjoitteet onnistuvat jokaisessa oppilaitoksessa kiitettävällä tasolla. Yhdistelmäajoneuvojen täysipainoinen harjoittelu vaatisi parannusta viidessä oppilaitoksessa, jotta toiminnan tehokkuus nousisi asianmukaiselle tasolle. Haastattelukierrokselta jäi päällimmäisenä mielikuva, että koulutuksen järjestäjien vaatimukset opetusta kohtaan ovat vaativat. Jotta tähän vaatimustasoon pystyttäisiin vastaamaan, niin johdon pitäisi luoda puitteet joilla vaatimukset täyttyisivät. Säästölinja monessa oppilaitoksessa sanelee opetukseen liittyvää toimintaa ja nykytilanteen kanssa on vähäisistä resursseista huolimatta tultava toimeen.

4 Teoreettinen viitekehys

4.1 Muutos

Harjun ja Kauppisen (2010, 5) mukaan Koski ja Vakkala (2007) toteavat, että mikään muu ei ole muuttumatonta, paitsi jatkuva muutos. Muutos on siirtymistä tilasta toiseen: muutosprosessissa luovutaan vanhasta ja aloitetaan uutta. Moniulotteisella käsitteellä on yksilön näkökulmasta sekä sisäinen että ulkoinen ulottuvuus, jonka vuoksi muutokseen liittyy vahvoja kokemuksellisia ja tunneperäisiä näkemyksiä.

Harjun ja Kauppisen (2010, 5) mukaan Koski ja Vakkala (2007) määrittelevät, että muutoksen käsite on monimerkityksellinen. Muutos voi olla nopea tai hidas, asteittainen tai käänteentekevä, voimakas tai vähäinen. Muutos voi merkitä etenemistä tai taantumista. Useissa organisaatioteorioissa muutoksen määrittämisen haaste pyritään ratkaisemaan kuvaamalla muutos vaiheittain ja syklisesti etenevänä. Muutos jaetaan usein myös rationaaliseen ja irrationaaliin osa-alueeseen.

Harjun ja Kauppisen (2010, 8) mukaan Koski ja Vakkala (2007) toteavat myös, että muutoksen luonnetta kuvaa pitkälti se, onko muutos suunniteltu vai suunnittelematon. Suunniteltu muutos voi olla strateginen, jolloin se on osa pitkän aikavälin kehittämistä. Suunnitellulla muutoksella voi kuitenkin olla tarkoituksenmukaisten vaikutusten lisäksi suunnittelemattomia, ennustamattomia vaikutuksia. Muutokseen liittyvässä turbulenssissa ei ole yksiselitteistä, mitkä seuraukset ovat johtuneet muutoksesta ja mitkä muista tekijöistä.

Kuten Ponteva (2010, 20) kirjassaan toteaa, niin muutos vaatii jatkuvaa sopeutumista ja uudistumista. Kilpailuedun saavuttaminen ja pitäminen edellyttää, että organisaatio oppii nopeammin kuin kilpailijansa. Nykypäivän menestyvät yritykset hallitsevat muutosprosessinsa, arvostavat henkilöstöään ja ovat sisäistäneet jatkuvan oppimisen merkityksen. Elinikäinen oppiminen on haaste, jonka merkitys tulevaisuudessa vain korostuu.

Harjun ja Kauppisen (2010, 10–11) mukaan Luomala (2008) oheistaa, että muutostilanteessa on pohdittava, mitä hyvää muutos tuo tullessaan, mutta myös negatiiviseen uhkaan on varauduttava. Muutoksen arvioitujen etujen pitäisi olla haittoja huomattavasti suuremmat. Muutoksen vaikutuksia voidaan ennakoida ja arvioida, mutta se edellyttää monipuolisen tiedon hankkimista ja hyödyntämistä. Samalla tunnustetaan muutoksen kahdet kasvot: muutos voi samanaikaisesti sekä ihastuttaa että vihastuttaa. Sen tähden muutosta sekä siihen liittyviä tunteita pitäisi voida käsitellä luottamuksellisesti.

Harjun ja Kauppisen (2010, 11) mukaan Viitala (2002) toteaa, että vastustaminen ja epäröinti ovat luonnollinen osa kaikkea muutosta. Ihmisillä on sisäänrakennettu mekanismi, jolla hän torjuu asioita, joiden näkee uhkaavaan omaa turvallisuutta. Kuitenkin riippuu täysin ihmisestä miten kukin kokee turvallisuuden ja turvattoman rajan, vaihtelee voimakkaasti persoonallisuudesta ja aiemmista kokemuksista riippuen. Myönteiset kokemukset muutoksista selviytymisestä, koulutuksen ja kokemuksen myötä kehittyneet avarat tietorakenteet ja näkemykset sekä myönteinen käsitys omista kyvyistä luovat rohkeutta kohdata muutoksia ja tarkastella niissä piileviä mahdollisuuksia.

Harjun ja Kauppisen (2010, 14) mukaan Juuti ja Rovio (2010) toteavat kirjassaan, että niin ryhmä kehittyy ja muotoutuu jatkuvasti, kun ryhmän jäsenet erilaisine lähtökohtineen ovat vuorovaikutuksessa keskenään. Ryhmäprosessi on onnistuessaan jatkuvaa muutosta ja muutosvalmiuden ylläpitämistä. Eli ilman suuria organisaation muutoksiakin teemme työtä muutosten keskellä.

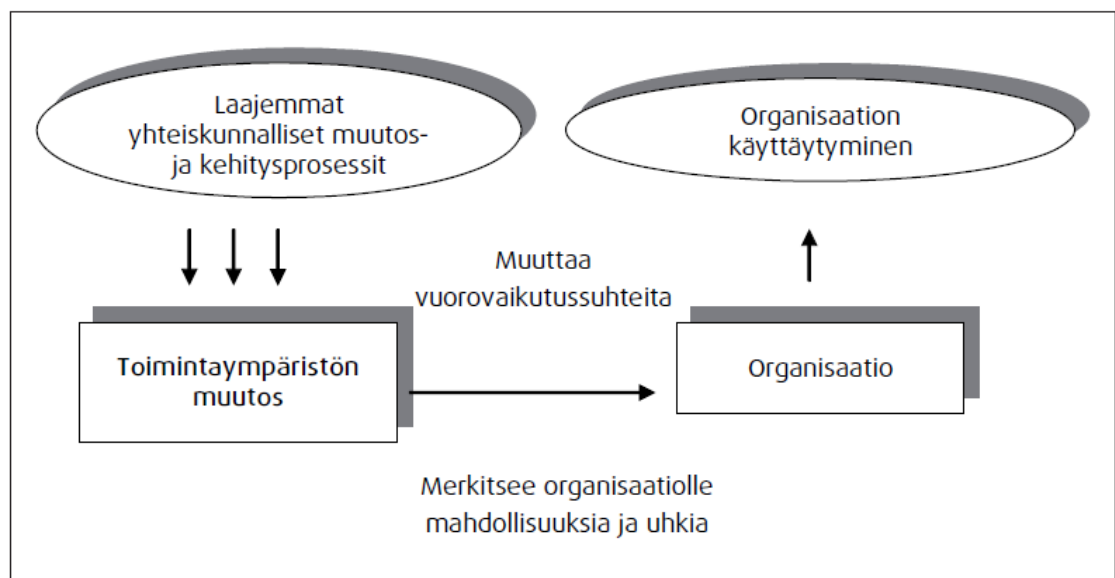
4.1.1 Toimintaympäristön muutos

Organisaatiotutkimuksessa oli 1960-luvulle saakka vallalla näkemys, jossa organisaatiot nähtiin eräänlaisina koneina, joilla on selkeät tavoitteet ja valtarakenteet. Tämän näkemyksen mukaan selkeiden tavoitteiden ja valtarakenteiden kautta hallitaan työprosesseja ja tehdään päätöksiä. Näkemyksen mukaan tehokkaan toiminnan edellytyksiä ovat rationaalisesti toimivat systeemit ja toimintamallit. (Koski & Vakkala 2007, 31.)

1950- ja 1960-luvuilla organisaatiotutkimuksen alueella alettiin kiinnostua aikaisempaa enemmän organisaation ja sen ympäristön välisestä vuorovaikutuksesta. Organisaatioita alettiin tarkastella toimijoina, joilla on yhteyksiä ympäristöönsä. Tutkimuksessa painotettiin kontingenssiteoreettisia näkemyksiä, joiden mukaan ei ole olemassa yhtä oikeaa organisointi- tai toimintatapaa. Tarkastelun keskipisteenä ovat organisaatioiden väliset suhteet ja resurssissa tapahtuvat muutokset. Organisaatiot nähdään osana organisaatioiden verkostoa, jossa ollaan riippuvaisia toisilta organisaatioilta saaduista resursseista. (Koski & Vakkala 2007, 31.)

Kontingenssiteoria pohjautuu positivistiseen ja deterministiseen ajatteluun, missä ympäristön muutoksella nähdään olevan kausaalinen yhteys organisaatioon. Ympäristössä tapahtuva muutos saa aikaan muutoksen myös organisaatiossa. Kontingenssiteorian mukaan ei ole mahdollista kehittää klassisen hallinto- ja organisaatioteorioiden mukaista mallia, joka sopii kaikkiin tilanteisiin. (Koski & Vakkala 2007, 31.)

Muutokset voivat siis tuoda uusia mahdollisuuksia, mutta ne voivat merkitä myös uhkaa. Kuvio kaksi havainnollistaa tätä kontingenssiteorian perusasetelmaa.



Kuvio 2. Kontingenssiteorian perusasetelma. (Kallio 1995, 137.)

Kontingenssiteorian mukaan optimaalinen vaihtoehto riippuu monista kyseisessä tilanteessa vaikuttavista tekijöistä. Organisaation menestyminen riippuu pitkälti siitä, miten sen osasysteemit sekä organisaation ja ympäristön väliset suhteet onnistutaan sovittamaan yhteen. Tämän kautta on mahdollista tavoitella parempaa tehokkuutta, vaikuttavuutta sekä osallistujien tyytyväisyyttä. (Koski & Vakkala 2007, 31.)

Muutokset toimintaympäristössä voivat liittyä myös opiskelu- ja tutkimusympäristön muutoksiin. Tampereen yliopiston kirjaston sähköisessä julkaisussakin (www.uta.fi) todetaan, että uusi yliopistolaki ja yliopistojen yhteistyö tuovat muutoksia yliopistojen institutionaalisiin rakenteisiin sekä fyysisiin että virtuaalisiin opiskelu- ja tutkimusympäristöihin. Sen seurauksena myös opiskelun ja tutkimuksen yhteydet työelämään vahvistuvat. Yliopistoilta edellytetään sekä omaa innovatiivisuutta että valmiutta kohdata muiden tahojen odotuksia ja vaatimuksia.

Kuten tiedossa on, niin muun muassa kuntien ja kuntayhtymien opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuusrahoituksiin on tulossa muutoksia, jotka vaikuttavat suoraan oppilaitosten talouteen tulevaisuudessa. Suora vaikutus tilanteeseen tulee myös opiskelijamääristä, joista oppilaitokset taistelevat ikäluokkien pienenemisen myötä.

Opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuus perustuu valtaosaltaan oppilas- ja opiskelijamääriin, jotka kerätään suoraan opetuksen järjestäjiltä kahdesti lukuvuoden aikana. Tämä taas vaikuttaa esimerkiksi oppilaitosten yhdistymiseen ja verkostoitumiseen. Yhteiset tutkimus- ja opetushankkeet avaavat uusia mahdollisuuksia ja resursseja, mutta lisäävät toiminnan vaikeusastetta ja kilpailua. (www.uta.fi) Tämäntyyppisestä yhteistyöstä mainitaan tuonnempana omana alalukunaan.

Pienenevät vuosiluokat lisäävät oppilaitosten kilpailua lahjakkaista opiskelijoista ja tutkijoista, mikä edellyttää opiskelu- ja tutkimusympäristöltä houkuttelevuutta. Kansainvälisten opiskelijoiden määrä tulee kasvamaan ja heille suunnattujen palvelujen kysyntä lisääntymään. (www.uta.fi) Kaiken kaikkiaan on

selvää, että tämänkin opinnäytetyön tutkimusongelman tyyppiset muutokset lisääntyvät tulevaisuudessa. Muutoksia ohjaavat monet asiat, kuten edellä mainitut tekijät taloudesta alkaen.

Olkoonpa kyseessä siis vaikkapa toimintaympäristön muutos, niin erilaisissa muutostilanteissa johtajan merkitys vain korostuu. Harjun ja Kauppisen (2010, 7) mukaan Haveri ja Majoinen (2007) toteavat, että erityisesti henkilöstöjohtaminen on huomioitava. Muutoksen johtamisen tavoitteet ovat muutoksen suunnan hallinta ja toteutuksen johtaminen. Muutoksen johtamisessa etsitään muutokseen sisältyen järjellisten ja tunneperäisten tekijöiden esiintyvyyttä ja suhdetta. Ihmisten tunteiden ja kokemusten käsittelylle on oltava tilaa, jotta uutta voitaisiin rakentaa.

4.1.2 Muutosjohtaminen

Kun puhutaan muutosjohtamisesta, tämä tarkoittaa yleensä myös tulevaa muutosta kuten esimerkiksi kahden osaston yhdistymistä, toimintojen ulkoistamista tai toimintaympäristön selkeää muutosta sijainnin tai neliöiden suhteen. Kuten Luomala (2008, 4) julkaisussaan toteaa, niin muutoksen johtamisesta on sekä yksilö- että yhteisötasolla. Yksilötasolla muutoksen kehittävä johtaminen tarkoittaa huomion kiinnittämistä ihmisen työhyvinvointiin ja siihen, kuinka hyvinvointia voi edistää hyvällä johtamisella. Ihmisten iän huomioon ottaminen töiden organisoinnissa edistää sosiaalista työhyvinvointia. Eli ei riitä, että johdetaan muutoksia, vaan että myös ihmisiä johdetaan muutoksessa.

Muutosjohtamiseen liittyen Pauli Juutin luennolta (Johtajuuden ja oman osaamisen kehittäminen 8.9.2012) jäi myös mieleen, että kulloinenkin tilanne erikseen määrittelee mitä ominaisuuksia johtajalta tarvitaan. Täydellisyyteen on hyvä pyrkiä, mutta sitä ei kuitenkaan aina välttämättä vaadita. Ihmisläheinen, oikeudenmukainen ja rauhallinen ote myös muutostilanteissa auttaa ryhmän jäseniä selviämään vaikeista tilanteista kohti oikeita ratkaisuja.

Aiemmin mainittu toimintaympäristön muutos synnytti tarpeen myös tälle opinnäytetyölle. Tuleva ulkojarjoittelun alueen muutos kuormittaa niin kuljetus-

osaston kouluttajia kuin johtoakin. Luomala (2008, 4) toteaaakin, että muutosjohtamisen onnistumiselle on kaikkein tärkeintä määritellä, mikä on muutos, joka halutaan. Muutosta voidaan tarvita uuden mahdollisuuden hyväksikäyttöön tai puutteiden korjaamiseen. Muutosprosessin ohjaaminen on siirtymistä nykytilanteesta haluttuun tilaan.

Muutostilanteessa on ensinnäkin määriteltävä muutoksen tavoitteet ja kerrottava perustelut. Onnistuneessa muutoksessa kiinnitetään samanaikaisesti huomiota myös organisaation toimivuuden kehittämiseen muutoksessa. Käytännössä tämä tarkoittaa työolosuhteiden ja muutostavoitteiden keskinäistä suhteuttamista siten, että muutoksen suunnittelussa ja toteuttamisessa otetaan muutostarpeiden lisäksi huomioon työskentelyolosuhteet, tiedonkulku, kannustaminen, johtaminen ja työn sisällöt sekä fyysiset olot, jotka kaikki yhdessä muotoilevat työyhteisön toimintaa muutoksessa. (Luomala 2008, 5.)

Muutoksen suunnittelussa ja sen johtamisessa lähdetään liikkeelle tarpeesta. Luomalan (2008, 5) mukaan on kyettävä esittämään kysymys, miksi muutosta tarvitaan, mihin muutoksella pyritään ja edelleen, kuinka asetettu päämäärä saavutetaan. Muutostarpeen noustessa esille ensimmäiseksi on varmistettava muutoksen tarpeellisuus, joka on todennettava muille suostuttelevan kommunikation keinoin. Muutostarve voidaan parhaiten perustella luomalla visio halutusta tulevaisuudesta. Vision on tuettava organisaation yleistavoitteita ja toimintaideaa ja sen on nojaututtava organisaation hyväksymiin yleisiin arvoihin ja toimintaperiaatteisiin.

Muutokselle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen edellyttää hyvää johtamista sekä kunkin muutoksen erityiselementtien hallintaa. Substanssiosaaminen ei riitä, vaan on osattava johtaa myös ihmisiä siten, että heidän yksilölliset tarpeensa ja organisaation tavoitteet tulevat muutoksessa huomioon otetuiksi. Siksi läsnäolo muutosta konkreettisesti toteuttavien keskuudessa on olennaista sen lisäksi, että hyvin suunniteltu muutos sisältää organisaatio- ja työyksikkökohtaiset täsmähoitomenetelmät, jolloin työpaikan muutosvalmiuksien odotetaan kohenevan. (Luomala 2008, 5.)

Kuten aiemmin tuli jo mainittua, muutos on jatkuvaa. Kehittymisen takaa muutos. Jotta muutoksen suunta on oikea, siihen tarvitaan pätevää muutosjohtamista kuten aiemmin tuli todettua. Luomala (2008, 23) tiivistää asian hienosti todeten, että riippumatta muutoksen laadusta tai sen tavoitteista, hyvä muutosjohtaja lähtee liikkeelle ihmisestä itsestään. Käytännön muutostilanteessa tämä tarkoittaa huomion kohdentamista muutoksen piirissä oleviin ihmisiin, heidän elämäntilanteeseensa ja työskentelyolosuhteisiin. Esimiestoiminnassa kiinnitetään erityistä huomiota ihmisten johtamiseen ja ohjaamisen muutoksessa, ei vain muutosasioiden koordinointiin.

Muutostilanteessa hyvän työilmapiirin ylläpitäminen ja kehittäminen on samoin oleellista ja hyvä muutosjohtaja kiinnittää huomiota työyhteisön toimivuuteen, työn kehittämiseen muutoksessa sekä työn kannustearvon säilymiseen ja ihmisten vaikuttamismahdollisuuksiin. Muutosjohtajuus onkin ymmärrettävä eräänlaisena molemminpuolisena vuorovaikutuksena johtajien ja seuraajien välillä, mikä vuorovaikutus lopulta muuttaa tai muuntaa molempia. (Luomala 2008, 23.)

4.2 Strateginen kehittäminen

Tarkasteltaessa liiketoimintastrategiaa kyseessä on etumatkan saavuttaminen kilpailijoihin nähden, mikä erottaa sen kaikesta muusta liiketoiminnan suunnittelusta. Ilman kilpailijoita ei tarvittaisi strategiaa, sillä strategisen suunnittelun ainoa tarkoitus on auttaa yhtiötä saamaan kestävä etu kilpailijoihin nähden niin tehokkaasti kuin mahdollista. Yhtiön strategiaan kuuluu vahvistaa yhtiön voimia suhteessa kilpailijoihin. (Ohmae & Liukkonen 1983, 35.)

Strategian määrittäminen yksiselitteisesti on hankalaa, sillä strategiasta on todennäköisesti yhtä monta määritelmää kuin on määrittelijäkin. Suomalainen strategiatutkija, professori Juha Näsi määrittelee strategian kuitenkin suomeksi niin selkeästi, että lainaan sitä tähän: ”Strategia on organisaation toiminnan juoni, sen tapahtumisen punainen lanka.” Sisällöllisesti strategia ja sitä heijasteleva strategiaprosessi koostuvat joukosta pohdintoja, johtopäätök-

siä, valintoja ja toimenpiteitä, joiden avulla organisaatio pyrkii saavuttamaan visiossa täsmentyneet tavoitteet.(Lindroos & Lohivesi 2010, 25.)

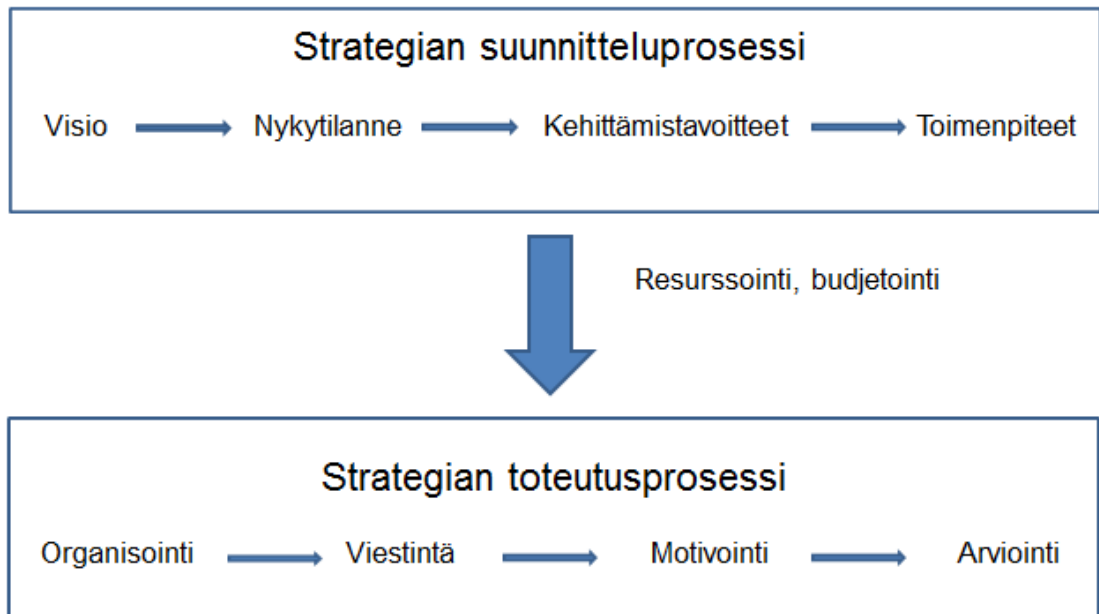
Visioksi Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä on asettanut sen, että kuntayhtymän järjestämä koulutus on laadukasta ja vetovoimaista sekä valtakunnallisissa arvioinneissa erinomaisesti menestyvää. Vision toteutumiseksi tarvitaan strategia, joka antaa selkeät keinot tavoitteiden toteutumiselle. Kuntayhtymän strategisista päämääristä alla on mainittu kaksi kohtaa, joiden toteutumista myös opinnäytetyön tutkimusaihe tukee.(www.edusampo.fi.)

1. Kuntayhtymä ohjaa oppilaitostensa koulutuksen kehittymistä ja suuntaamista opiskelija- ja työelämälähtöisesti, ennakoivasti ja joustavasti.
2. Kuntayhtymä kehittää toimintaansa jatkuvasti ennakoiden muutoksia toimintaympäristössään.(www.edusampo.fi.)

Yllä mainittuihin strategisiin päämääriin paneudutaan tarkemmin luvussa kuusi, jossa pohditaan opinnäytetyön tutkimusongelmaan hieman syvällisemmin. Mielestäni Jukka Suvitie luennollaan (Strateginen kehittäminen ja tulosjohtaminen 16.11.2013) kertoi hienon totuuden strategiasta todetessaan, että organisaatio ei voi päästä tavoitteisiinsa jos strategia onkin aivan väärä. Eli toimintatapojen tai – ympäristön muutokset ovat sellaisia, että aiemmin sovittu strategia ei enää voi toimia. Ylin johto ei ymmärrä, että tulevat muutokset vaikuttavat eri tavoilla eri osastoihin ja sitä kautta päämäärien tavoittelu on mahdotonta.

Strategian suunnitteluvaiheessa määritellään visio eli tahtotila ja tässä keskustelussa eväitä antavat myös organisaation missio ja arvopohja, jolle toimintaa rakennetaan. Nykytilan analyysi sekä organisaation omasta näkökulmasta että ulkoisten haasteiden osalta antaa pohjaa konkreettisten kehittämistavoitteiden asettamiselle vision pohjalta. Tavoitteiden toteuttamiseksi määritellään joukko konkreettisia, aikataulutettuja ja vastuutettuja kehittämistoimenpiteitä, joiden avulla toteutetaan strategian visio.(www.hel.fi.)

Strategiatyötä voi havainnollistaa esimerkiksi seuraavanlaisena kuviona (kuviokolme), jossa on erotettu strategian suunnitteluprosessi ja toteutusprosessi.



Kuvio 3. Esimerkki strategian suunnittelu- ja toteutusprosessista (ks. alkuperäinen kuvio: <http://www.hel.fi/hki/Opev/fi/Mediakeskus/Kehittamishankkeet>).

Strategiasuunnitelman toteuttamiseksi tarvitaan resursseja, jotka yleensä määritellään osana organisaation talous- ja toimintasuunnitelmaprosessia. Toteutusprosessissa suunnitellaan konkreettisesti kehittämistoimenpiteiden organisointi, miten niistä viestitään organisaation sisällä ja sen ulkopuolella ja motivoidaan henkilöstö ja oppilaat yhteistyöhön tavoitteiden saavuttamiseksi. (www.hel.fi.)

Keskeinen osa strategian toteutusta on myös arviointi, jossa tarkastellaan, onko kehittämistavoitteisiin päästy halutulla tavalla, mitkä asiat ovat jääneet kokonaan tai osittain toteutumatta ja miksi sekä mitä jatkotoimenpiteitä tarvitaan. Arviointia ei voi tehdä, jos tavoitteet on asetettu siten, että niiden toteutumista ei pystytä selkeästi toteamaan. (www.hel.fi.)

Kaikki edellä mainitut asiat ovat tärkeitä strategisen kehittämisen ja kehittymisen kannalta. Kehittyvässä ja menestyvässä organisaatiossa tiedostetaan, että strategiaa täytyy kehittää. Välillä muutokset ovat itsestään ja omasta toiminnastaan riippumattomia tekijöitä, joihin ei voi vaikuttaa. Kuten esimerkiksi toimintaympäristöön liittyvät muutokset. Tällöin on kyettävä reagoimaan oikealla tavalla, jotta organisaation perustehtävä, kuten esimerkiksi opetustyö, ei hankaloidu merkittävästi.

Kaiken kaikkiaan on tärkeää, että organisaatio tiedostaa oman strategisen toimintatapansa, sillä ei ole olemassa yhtä sisällöltään vakiomallista strategiaa jota toteutetaan. Esimerkkinä erilaisista strategisista toimintatavoista voidaan mainita Lindroosin ja Lohivedenkin (2010, 59) mainitsevat tuotantolähtöinen, tuotekehityslähtöinen, asiakaspalvelulähtöinen sekä julkishallinnollinen toimintatapa.

Kuten Lindroos ja Lohivesi (2010,17) kirjassaan toteavat, on julkishallinnon organisaatioiden johdon kyettävä muuntamaan yhteiskunnan niille määrittämät perustehtävät asiakkaiden haluamiksi ja tarvitsemiksi tuotteiksi ja palveluiksi. Esimerkiksi sairaalan tuotos on parantunut potilas. Se on mielestäni hyvä vertaus ja oppilaitoksille vastaava tuotos on työelämän tarpeisiin valmistuva yhteiskuntakelpoinen ihminen. Ja jotta tähän tavoitteeseen päästään on organisaation johdon vastuulla informoida henkilökuntaa strategisista päämääristä, jotta tavoitteisiin päästäisiin.

4.3 Opinnäytetyöhön liittyvä lainsäädäntö

Opinnäytetyön liittyessä ammatilliseen opetukseen ja sitä kautta opiskelijoiden turvallisuuteen, on lopputuloksia haettaessa otettava huomioon myös lainsäädäntöön liittyvät tekijät. Ohessa on otettu suoria lainauksia opiskelijoiden työturvallisuuteen sekä päivittäiseen työaikaan liittyvistä tekijöistä Suomen lainsäädännöstä. Ympäristönsuojeluun liittyvät tekijät vaikuttavat muun muassa harjoittelualan sijaintiin ja näitä asioita käsitellään myös omana lukunaan.

Lainsäädännöt ovat luettavissa kokonaisuudessaan lähdeluettelossa mainituissa [www-osoitteissa](#).

4.3.1 Laki ammatillisesta koulutuksesta

Tässä laissa säädetään nuorille ja aikuisille annettavasta ammatillisesta peruskoulutuksesta ja siinä suoritettavista tutkinnoista. Ammatillisen koulutuksen tarkoituksena on kohottaa väestön ammatillista osaamista, kehittää työelämää ja vastata sen osaamistarpeita sekä edistää työllisyyttä. Koulutuksen tarkoitus ja tavoitteet eivät saa kärsiä vaikka toimintaympäristö muuttuisi. On hyvä muistaa pitää kiinni muutosten keskellä työskentelevien tai opiskelevien työhyvinvoinnista. ([www.finlex.fi](#).)

Työnantaja vastaa työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä järjestettävässä koulutuksessa opiskelijan työturvallisuudesta siten kuin siitä työntekijöiden osalta säädetään ja määrätään myös silloin, kun opiskelija ei ole työsopimussuhteessa taikka virkasuhteessa tai siihen verrattavassa julkisoikeudellisessa palvelussuhteessa työnantajaan. ([www.finlex.fi](#).)

Opiskelijalla on oikeus turvalliseen opiskeluympäristöön. ([www.finlex.fi](#).)

Koulutuksen järjestäjän tulee laatia opetussuunnitelman yhteydessä suunnitelma opiskelijoiden suojaamiseksi väkivallalta, kiusaamiselta ja häirinnältä sekä toimeenpanna suunnitelma ja valvoa sen noudattamista ja toteutumista. Opetushallituksen tulee opetussuunnitelman perusteissa antaa määräykset tämän suunnitelman laatimisesta. ([www.finlex.fi](#).)

Koulutuksen järjestäjän tulee hyväksyä järjestyssäännöt tai antaa muut oppilaitoksessa sovellettavat järjestysmääräykset, joilla edistetään sisäistä järjestystä, opiskelun esteetöntä sujumista sekä oppilaitosyhteisön turvallisuutta ja viihtyisyyttä. Edellä mainitussa järjestyssäännössä ja muissa järjestysmääräyksissä voidaan antaa oppilaitosyhteisön turvallisuuden ja viihtyisyyden kannalta tarpeellisia määräyksiä käytännön järjestelyistä ja asianmukaisesta käytäytymisestä. Lisäksi määräyksiä voidaan antaa oppilaitoksen omaisuuden

käsittelystä sekä oleskelusta ja liikkumisesta oppilaitoksen tiloissa ja sen alueella.(www.finlex.fi.)

4.3.2 Työturvallisuuslaki

Työturvallisuuslain tarkoituksena on parantaa työympäristöä ja työolosuhteita työntekijöiden työkyvyn turvaamiseksi ja ylläpitämiseksi sekä ennalta ehkäistä ja torjua työtapaturmia, ammattitauteja ja muita työstä ja työympäristöstä johtuvia työntekijöiden fyysisen ja henkisen terveyden haittoja. Lakia sovelletaan myös oppilaan ja opiskelijan työhön koulutuksen yhteydessä.(www.finlex.fi.)

Työnantaja on tarpeellisilla toimenpiteillä velvollinen huolehtimaan työntekijöiden turvallisuudesta ja terveydestä työssä. Tässä tarkoituksessa työnantajan on otettava huomioon työhön, työolosuhteisiin ja muuhun työympäristöön samoin kuin työntekijän henkilökohtaisiin edellytyksiin liittyvät seikat. Huolehtimisvelvollisuuden laajuutta rajaavina tekijöinä otetaan huomioon epätavalliset ja ennalta arvaamattomat olosuhteet, joihin työnantaja ei voi vaikuttaa, ja poikkeukselliset tapahtumat, joiden seurauksia ei olisi voitu välttää huolimatta kaikista aiheellisista varotoimista.(www.finlex.fi.)

Työnantajan on suunniteltava, valittava, mitoitettava ja toteutettava työolosuhteiden parantamiseksi tarvittavat toimenpiteet. Tällöin on mahdollisuuksien mukaan noudatettava seuraavia periaatteita:

- 1) vaara- ja haittatekijöiden syntyminen estetään;
- 2) vaara- ja haittatekijät poistetaan tai, jos tämä ei ole mahdollista, ne korvataan vähemmän vaarallisilla tai vähemmän haitallisilla;
- 3) yleisesti vaikuttavat työsuojelutoimenpiteet toteutetaan ennen yksilöllisiä; ja
- 4) tekniikan ja muiden käytettävissä olevien keinojen kehittyminen otetaan huomioon.(www.finlex.fi.)

Työnantajan on jatkuvasti tarkkailtava työympäristöä, työyhteisön tilaa ja työtapojen turvallisuutta. Työnantajan on myös tarkkailtava toteutettujen toimenpiteiden vaikutusta työn turvallisuuteen ja terveellisyteen. Työnantajan on huolehdittava siitä, että turvallisuutta ja terveellisyyttä koskevat toimenpiteet otetaan huomioon tarpeellisella tavalla työnantajan organisaation kaikkien osien toiminnassa. (www.finlex.fi.)

Työnantajan on työn ja toiminnan luonne huomioon ottaen riittävän järjestelmällisesti selvitettävä ja tunnistettava työstä, työajoista, työtilasta, muusta työympäristöstä ja työolosuhteista aiheutuvat haitta- ja vaaratekijät sekä, jos niitä ei voida poistaa, arvioitava niiden merkitys työntekijöiden turvallisuudelle ja terveydelle. Tällöin on otettava huomioon:

- 1) tapaturman ja muu terveyden menettämisen vaara kiinnittäen huomiota erityisesti kyseisessä työssä tai työpaikassa esiintyviin 5 luvussa tarkoitettuihin vaaroihin ja haittoihin;
- 2) esiintyneet tapaturmat, ammattitaudit ja työperäiset sairaudet sekä vaaratilanteet;
- 3) työntekijän ikä, sukupuoli, ammattitaito ja muut hänen henkilökohtaiset edellytyksensä;
- 4) työn kuormitustekijät;
- 5) mahdollinen lisääntymisterveydelle aiheutuva vaara;
- 6) muut vastaavat seikat. (www.finlex.fi.)

Jos työnantajalla ei ole 1 momentissa tarkoitettuun toimintaan tarvittavaa riittävää asiantuntemusta, hänen on käytettävä ulkopuolisia asiantuntijoita. Työnantajan on varmistuttava, että asiantuntijalla on riittävä pätevyys ja muut edellytykset tehtävän asianmukaiseen suorittamiseen. Työterveyshuollon asi-

antuntijoiden ja ammattihenkilöiden käytöstä sekä työpaikkaselvityksestä säädetään työterveyshuoltolaissa (1383/2001).(www.finlex.fi.)

Työympäristön rakenteita, työtiloja, työ- tai tuotantomenetelmiä taikka työssä käytettävien koneiden, työvälineiden ja muiden laitteiden sekä terveydelle vaarallisten aineiden käyttöä suunnitellessaan työnantajan on huolehdittava siitä, että suunnittelussa otetaan huomioon niiden vaikutukset työntekijöiden turvallisuuteen ja terveyteen ja että ne ovat aiottuun tarkoitukseen soveltuvia. Vaarojen ja haittojen selvittämisessä ja arvioinnissa on noudatettava soveltuvin osin 10 §:n 1 momentin säännöksiä. (www.finlex.fi.)

Suunnittelun yhteydessä on varmistettava, että suunniteltavana olevat olosuhteet tulevat vastaamaan tässä laissa asetettuja vaatimuksia. Järjestelyissä on tarvittaessa otettava huomioon vammaiset ja muut työntekijät, joiden työn tekeminen sekä terveyden ja turvallisuuden varmistaminen työssä muutoin edellyttää erityisiä toimenpiteitä. Jos 1 momentissa tarkoitettu suunnittelu annetaan ulkopuolisen suunnittelijan tehtäväksi, työnantajan tulee antaa suunnittelijalle riittävät suunnittelun kohteena olevaa työpaikkaa koskevat tiedot. (www.finlex.fi.)

Työpaikan ajoneuvo- ja jalankulkuliikenne tulee järjestää turvalliseksi. Työnantajan on tarvittaessa laadittava työpaikan sisäisen liikenteen järjestämistä varten tarkoituksenmukaiset liikenneohjeet. Tavarantoimitus, kuljetus, käsittely ja varastointi sekä tavarantoimitus- ja kuormauspaikat on suunniteltava ja järjestettävä siten, että nosto- ja siirtolaitteista tai tavarantoimituksesta tai putoamisesta ei aiheudu haittaa tai vaaraa työntekijöiden turvallisuudelle tai terveydelle. (www.finlex.fi.)

Työpaikalla on huolehdittava turvallisuuden ja terveellisyysedellyttämästä järjestyksestä ja siisteydestä. Siivous on suoritettava siten, että siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa työntekijöiden turvallisuudelle tai terveydelle. (www.finlex.fi.)

4.3.3 Ympäristönsuojelulaki

Ympäristönsuojelulain tavoitteena on:

- 1) ehkäistä ympäristön pilaantumista sekä poistaa ja vähentää pilaantumista aiheuttavia vahinkoja;
- 2) turvata terveellinen ja viihtyisä sekä luonnontaloudellisesti kestävä ja monimuotoinen ympäristö;
- 3) ehkäistä jätteiden syntyä ja haitallisia vaikutuksia;
- 4) tehostaa ympäristöä pilaavan toiminnan vaikutusten arviointia ja huomioon ottamista kokonaisuutena;
- 5) parantaa kansalaisten mahdollisuuksia vaikuttaa ympäristöä koskevaan päätöksentekoon;
- 6) edistää luonnonvarojen kestäväää käyttöä; sekä
- 7) torjua ilmastonmuutosta ja tukea muuten kestäväää kehitystä.
(www.finlex.fi)

Toiminnanharjoittajan on oltava riittävästi selvillä toimintansa ympäristövaikutuksista, ympäristöriskeistä ja haitallisten vaikutusten vähentämismahdollisuuksista (selvilläolovelvollisuus). Jos toiminnasta aiheutuu tai uhkaa välittömästi aiheutua ympäristön pilaantumista, toiminnanharjoittajan on viipymättä ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin pilaantumisen ehkäisemiseksi tai jos pilaantumista on jo aiheutunut, sen rajoittamiseksi mahdollisimman vähäiseksi (pilaantumisen torjuntavelvollisuus).(www.finlex.fi)

Ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavassa toiminnassa on lisäksi noudatettava jätelain (646/2011) 2 luvussa säädettyjä yleisiä velvollisuuksia ja periaatteita.(www.finlex.fi)

Ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttava toiminta on mahdollisuuksien mukaan sijoitettava siten, ettei toiminnasta aiheudu pilaantumista tai sen vaaraa ja että pilaantumista voidaan ehkäistä. (www.finlex.fi.)

Toiminnan sijoituspaikan soveltuvuutta arvioitaessa on otettava huomioon:

- 1) toiminnan luonne ja pilaantumisen todennäköisyys sekä onnettomuusriski;
- 2) alueen ja sen ympäristön nykyinen ja tuleva, oikeusvaikutteisessa kaavassa osoitettu käyttötarkoitus ja aluetta koskevat kaavamääräykset;
- 3) muut mahdolliset sijoituspaikat alueella. (www.finlex.fi.)

Maahan ei saa jättää tai päästää jätettä tai muuta ainetta taikka organismeja tai mikro-organismeja siten, että seurauksena on sellainen maaperän laadun huononeminen, josta voi aiheutua vaaraa tai haittaa terveydelle tai ympäristölle, viihtyisyyden melkoista vähentymistä tai muu niihin verrattava yleisen tai yksityisen edun loukkaus (maaperän pilaamiskielto). Ympäristön pilaantumisen vaaraa aiheuttavaan toimintaan on oltava lupa (ympäristölupa). (www.finlex.fi.)

Tämän lain mukaisen toiminnan yleinen ohjaus, seuranta ja kehittäminen kuuluvat ympäristöministeriölle. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ohjaa ja edistää tässä laissa ja sen nojalla annetuissa säädöksissä tarkoitettujen tehtävien hoitamista alueellaan, valvoo näiden säädösten noudattamista sekä käyttää osaltaan ympäristönsuojelun yleisen edun puhevaltaa tämän lain mukaisessa päätöksenteossa. (www.finlex.fi.)

Kunnalle kuuluvista tämän lain mukaisista lupa- ja valvontatehtävistä huolehtii kuntien ympäristönsuojelun hallinnosta annetun lain (64/1986) mukainen kunnan ympäristönsuojeluviranomainen, joka käyttää osaltaan ympäristönsuojelun yleisen edun puhevaltaa tämän lain mukaisessa päätöksenteossa. Aluehallintovirasto tukee kunnan ympäristönsuojeluviranomaisen toimintaa toimialaansa kuuluvissa asioissa. Tullilaitos ja rajavartiolaitos valvovat tämän lain

ja sen nojalla annettujen säännösten noudattamista toimialallaan.
(www.finlex.fi.)

5 Sampon ulkoharjoittelualueen esittely

Saimaan ammattiopisto Sampon kuljetusalan opiskelijoiden ammattitaidon kehittymisen kannalta tärkeää on tarkoituksenmukaiset opiskelutilat. Luokkatilojen suhteen vaatimuksia tuo ajokorttiopetukseen liittyvien teorioiden opiskelu, jonka takia vähintään yhden luokkatilan täytyy vastata autokoulun opetustiloja. Luokkatiloja tärkeämmät opiskelutilat ovat ulkona, sillä ammatillisen oppimisen kannalta tärkeät käytännön harjoitukset logistiikan alalla suoritetaan yleensä ulkotiloissa.

Toimiva ulkoharjoittelualue luo pohjaa työsalipäivien suunnittelulle, sillä erilaiset raskaan ajokaluston käytännön harjoitteet ja käsittelyharjoitukset vaativat paljon tilaa onnistuakseen. Sampon kuljetusalan käytössä olevat ajoneuvot on esitelty liitteessä yksi. Tilan tarvetta lisää myös useamman luokan yhtäaikaista toimintaa työsalipäivien aikana. Sampon ulkoharjoittelualue oli laadukas ja tilava lähes lukuvuoden 2012–2013 loppuun asti. Uuden toimijan myötä käytössä oleva tila on pienentynyt yli puoleen, tuoden tarpeen harjoittelualueen uudelleen organisoimiselle.

Ulkoharjoittelualuetta työssään apuna käyttävät opettajat ja kouluttajat omaavat monien vuosien, osa jopa vuosikymmenien, kokemuksen kuljetusalalta ja he kaikki ovat yhtä mieltä alueen toimivuudesta. Alue soveltuu hyvin isompien ryhmien yhtäaikaiseen harjoitteluun ja on elintärkeää koulutuksen kannalta myös tulevaisuudessa aikuis- ja nuorisooasteen-opetuksen yhdistyessä.

5.1 Ulkoharjoittelualue ennen 1.8.2013

Sampo aloitti toimintansa 1.8.2013, joten tässä kappaleessa käytän vielä vanhaa nimeä Etelä-Karjalan ammatti- ja aikuisopisto. Etelä-Karjalan ammatti- ja

aikuisopiston harjoittelualueen sijainti oli tehokkaan käytön suhteen ihanteellinen. Laajuutensa ansiosta harjoittelualueella mahtui toimimaan yhtä aikaa useampia opiskelijaryhmiä. Alueen tarkemmat mitat on esitelty liitteessä kaksi.

Parhaimmillaan alueella olivat kolmannen vuosikurssin opiskelijat tekemässä peruutusharjoituksia yhdistelmäajoneuvolla sekä erilaisia lavanvaihtoharjoituksia kuorma-autolla. Samaan aikaan alueen toisessa päädyssä työskentelivät ensimmäisen vuosikurssin opiskelijat, jotka harjoittelivat trukkien ja traktoreiden kanssa erilaisia käytännön harjoitteita. Toisinaan alueella harjoittelivat myös aikuisopiskelijoita, jotka olivat harjoittelemassa linja-autonkuljettajan tai yhdistelmäajoneuvonkuljettajan ammattitutkinnon käsittelykokeita.

Harjoittelualue oli tärkeässä asemassa, kun puhutaan työsalipäivien sisältöjen suunnittelusta. Työsalipäivät sijoituivat ryhmästä riippuen alkuviikkoon tai loppuviikkoon siten, että toimintaa oli klo 8.00 – 16.00 välisenä aikana. Poikkeuksena oli perjantai, jolloin työpäivä loppui klo 14.00. Läheinen sijainti mahdollisti myös nopean siirtymisen harjoitusten pariin. Tilanteen kartoittamisessa lähtötilanteen osalta on käytetty apuna SWOT – nelikenttäanalyysia.

SWOT – nelikenttäanalyysi tilanteesta

Kuten yleisesti tiedossa on, niin lyhenne SWOT tulee englannin kielen sanoista Strengths (vahvuudet), Weaknesses (heikkoudet), Opportunities (mahdollisuudet) ja Threats (uhat). Esimerkiksi Opetushallituksen www-sivuilla (www.oph.fi) mainitaan, että SWOT - analyysi on tärkeä väline analysoitaessa työpaikalla tapahtuvaa oppimista ja sen toimintaympäristöä kokonaisuutena. SWOT - analyysi on suositeltavaa toteuttaa ennen työpaikalla tapahtuvan toimintaympäristön muutosvaihetta, ennen kuin toteuttamis- tai kehittämispäätös on tehty.

Vahvuudet ja heikkoudet ovat sisäisiä tekijöitä. Organisaation vahvuus voi olla esimerkiksi hyvät työelämäsuhteet. Heikkous puolestaan voi olla työpaikalla tapahtuvan oppimisen suunnitteluun varattujen resurssien riittämättömyys. (www.oph.fi)

Mahdollisuudet ja uhat ovat ulkoisia tekijöitä. Mahdollisuus voi olla esimerkiksi Internetin käyttö jakelukanavana, mikä voi lisätä kysyntää ja organisaation vetovoimaa. Uhka voi olla kilpaileva ammatillisen koulutuksen järjestäjä, joka pystyy tarjoamaan parempaa koulutusta, työpaikalla tapahtuvaa oppimista ja työelämäyhteyksiä.(www.oph.fi.)

Oheinen SWOT – analyysi (kuvio neljä) perustuu osastokokouksissa käytyihin keskusteluihin, omiin havaintoihin sekä opiskelijoiden kanssa käytyihin keskusteluihin. Opiskelijoita en ole varsinaisesti haastatellut ennalta suunnitellun kaavion pohjalta vaan keskustelut on käyty pääsääntöisesti harjoittelualueella pidettyjen oppituntien aikana.

+	-
<p>VAHVUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> - sijainti - neliöt - toimivuus - monikäyttöisyys - omavaraisuus kunnossapidon osalta - asiakastyytyväisyys - ajankäyttö - monipuolisten harjoitusten toteuttaminen 	<p>HEIKKOUEDET</p> <ul style="list-style-type: none"> - pysäköinti samalla alueella - ei suljettu alue - ei sadekatosta - pihaliikenne alueen läheisyydessä - ei laajennusmahdollisuutta
<p>MAHDOLLISUUDET</p> <ul style="list-style-type: none"> - markkinoimalla lisävolyymiä lomien ajaksi - yhteistyö kuljetusalan yrittäjien kanssa - kuljetuskaluston lisääminen - koulutuksen lisääminen 	<p>UHAT</p> <ul style="list-style-type: none"> - muut mahdolliset toimijat - omistus Imatran kaupungilla

Kuvio 4. SWOT – analyysi ulkoharjoittelualueesta ennen 1.8.2013

Yhteenvetona mainittakoon, että harjoittelualueen vahvuudet ja mahdollisuudet tukevat toisiaan. Laajat neliöt mahdollistavat markkinointia ja monikäyttöisyyttä muillekin toimijoille esimerkiksi ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä ajatellen. Toki rajoituksena on osaston oma tarve alueelle. Heikkoudet puolestaan kielivät tulevista investoinneista, jotka eivät toki ole pakollisia. Esimerkiksi säänsuoja sateita varten ei ole välttämätön, sillä ilmankin on selvitty toiminnan alusta alkaen. Selkeät uhkatekijät varjostavat toimintaa, sillä kirjallista vuokrasopimusta kuntayhtymällä ei alueesta ole.

5.2 Ulkoharjoittelualue 1.8.2013 jälkeen

Kuten aiemmin on tullut mainittua, niin tilanne ulkoharjoittelualueen käytön suhteen on muuttunut haastavammaksi elokuun alusta lähtien. Uuden toimijan myötä harjoitusalueen käyttöoikeus on pienentynyt huomattavasti. Liitteessä kolme on esitelty uusien tilajärjestelyjen vuoksi muuttuneet harjoitusalueen mitat.

Muuttuneen tilanteen takia harjoitusalueen käytön suunnittelulle on käytettävä enemmän aikaa. Opiskelijamäärät eivät ole vähentyneet, vaan logistiikan perustutkintoa on opiskelemassa 54 opiskelijaa - 18 opiskelijaa jokaista kolmea vuosikurssia kohti. Kaikki opiskelijat eivät toki ole yhtä aikaa työopetuksessa, vaan yleensä kaksi luokkaa joutuu jakamaan käytössä olevat harjoittelutilat.

Nopea siirtyminen harjoitusalueelle mahdollistaa edelleen suhteellisen tehokkaan ajankäytön mitä tulee harjoitusten aloitukseen, sillä siirtymiselle harjoittelualueelle ei kulu juurikaan aikaa. Haasteena on, että samat harjoitteet on tehtävä, mutta tilaa on käytössä aiempaa vähemmän. Ja aikuisopiskelijat käyttävät edelleen aluetta omiin harjoituksiinsa. Lisähaasteena on myös uuden toimijan mukanaan tullut lisääntynyt ajoneuvoliikenne, joka luo omat riskinsä työturvallisuudelle. Uuden tilanteen analysoimisessa olen käyttänyt apuna nykytilan analyysiä.

Nykytilan analyysi tilanteesta

Tämän opinnäytetyön tyypisessä toimintatutkimuksessa lähtökohtana on tiedostaa toimintaympäristön nykytila ja tulevaan tai olemassa olevaan muutokseen vaikuttavat tekijät. Kuuselan (2005, 33–34) mukaan realistisen sosiaalitieteen lähtökohtana on kehittää monitasoinen näkemys ympäröivästä todellisuudesta.

Ihmisillä nähdään olevan voimia muuttaa sosiaalisten järjestelmien toimintaa haluamaansa suuntaan. Toimijoilla ei kuitenkaan välttämättä ole kattavaa tietoa kaikkien toimintojen merkityksestä tai ympäristön olosuhteista. Käytäntöjen ymmärtämiseksi ja niiden kehittämiseksi on oltava näkemys toimintojen luonteesta, toimijoista sekä käytäntöjen rakentumiseen vaikuttavista tekijöistä. (Kuusela 2005, 33–34.)

Opinnäytetyön teon alkuvaiheessa kartoitin kouluttajien ja opettajien käsitykset ulkoarjoittelun alueen sen hetkisestä tilanteesta. Tavoitteena oli tunnistaa keskeiset muutoksesta aiheutuvat toimintaan liittyvät lähtökohdat ja haasteet. Oli tärkeää tiedostaa mikä on toiminut ennen tulevaa muutosta. Vaihtoehtoisten ratkaisujen pohjaksi kartoitettiin henkilöstön hyvinvoinnin, muutoshallinnan sekä yhteistoiminnan kokemuksia ja nykytilaa. Kuten tiedetään, jotta voi suunnitella tulevaa, on ymmärrettävä nykytilanne ja menneisyys.

Tilanneanalyysi käynnistyi opinnäytetyön aihe-ehdotuksen hyväksymisen jälkeen joulukuussa 2012. Alkuvaiheessa suunnittelin tutkimuksen etenemisen tutkimussuunnitelman avulla. Keskustelut viikoittaisissa osastokokouksissa auttoivat ymmärtämään alueella työskentelevien ajatuksia tulevista muutoksista. Varsinaiset tutkimushaastattelut toteutin pääsääntöisesti vuoden 2013 kevään ja syksyn aikana. Yhteydenpito puhelimitse ja sähköpostitse harjoitusalueen käyttäjiin kuluvan syksyn aikana on myös luonut pohjaa nykytilan selvittämisessä. Harjoitusalueella työskenteleville opettajille ja kouluttajille esitetyt kysymykset ovat nähtävissä liitteessä neljä.

Toimintaympäristön muutos on vaikuttanut uuden lukuvuoden aloitukseen käsitteleyharjoitusten toteutuksia ajatellen. Uuden toimijan myötä neliöt ovat pie-

nentyneet ja opettajat sekä kouluttajat joutuvat enemmän käyttämään aikaa suunnitellakseen työsalipäivien kulkua. Heti alusta asti oli selvää, että muutoksia on tapahduttava ja vaihtoehtoisia menetelmiä ongelman ratkaisemiseksi täytyy löytyä.

Työturvallisuuden heikentyminen lisääntyneen ajoneuvoliikenteen myötä on nostattanut suuresti huolta opettajien keskuudessa ja muutama läheltä piti – tilanne on jo myös koettu. Liikenteen kasvua on lisännyt uuden toimijan henkilökunnan mukanaan tullut ajoneuvoliikenne. Kuntayhtymän taloudellinen tilanne rajoittaa hieman ongelman ratkaisua, mutta jättää tilaa luovuudelle. Ratkaisussa on otettava huomioon muun muassa asiakastytyväisyys, työturvallisuus sekä ajankäytön tuomat rajoitteet.

Lähtökohta luovuudelle ei ole välttämättä paras mahdollinen, sillä organisatiouudistuksen myötä on tullut tiettyjä tiukennuksia aiemman organisaation aikana sovittuihin etuisuuksiin. Tarkan talouden myötä henkilökunta on joutunut monien uusien asioiden eteen ja motivaatiota joudutaan hakemaan. On kuitenkin selvästi havaittavissa, että oman työn toimivuuden kannalta eri vaihtoehtojen kartoittaminen on välttämätöntä.

Haastatteluissa kävi myös ilmi, että muitakin ongelmakohtia aiempaan on. Toimivuus on kärsinyt, sillä työn mielekkyys lisääntyneen suunnittelun myötä on hieman kärsinyt. Uuden opettelu on ollut vaivalloista. On myös noussut esille sellainenkin tekijä, että opiskelijoiden opiskelumotivaation kannalta toimiva ratkaisu tulisi löytyä mahdollisimman pikaisesti. Pienentynyt alue on aiheuttanut myös kaluston pysäköintiin omat haasteensa.

Kuten aiemmin on tullut mainittua, niin muutos vaatii sopeutumista ja uudistumista - niin henkilökunnalta kuin itse koko organisaatioltakin. Hyvinvoiva henkilökunta on tuloksellisin myös organisaatiolle. Muutos on työlästä, varsinkin kun itse ei ole muutosta halunnut. Kun on oppinut toimimaan ja työskentelemään tietyllä tavalla jo vuosien ajan, niin alku on hankalaa. Omalla esimerkillään sopeutuminen auttaa myös työkavereita ja miksei opiskelijoitakin sopeutumaan uuteen tilanteeseen.

6 Ulkoharjoittelualueen tutkimusongelman tarkastelu

Tämän tyyppisen tutkimusongelman ratkaisemisessa on otettava huomioon jo aiemmin mainittuja asioita kappaleesta neljä sekä mahdolliset aiemmat tutkimukset, joista voi ammentaa parhaita käytäntöjä omiin ratkaisuvaihtoehtoihin. Nuorten kanssa työskennellessä on myös syytä huomioida tutkimusongelmaan liittyvät lait ja asetukset, jotka määräävät toimintaa, suunnittelua ja toteutusta.

Myös pedagogiset näkökulmat on syytä ottaa huomioon, sillä muuttuva tilanne vaikuttaa asiakastytyvyyteen eli tässä tapauksessa opiskelijoihin. Taloudellista tarkastelua ei voi myöskään ohittaa. Koulutuskuntayhtymän yhtymävaltuusto hyväksyy kuntayhtymän hallituksen laatiman talousarvion, joka antaa raamit investointeja varten käytettävissä oleviin määrärahoihin. Osasto-kohtaisista määrärahoista ammennetaan myös mahdolliset kulut, mitä tilajärjestelyihin tulee.

Brax mainitsee raportissaan (2007, 36) työhyvinvoinnin merkityksestä palvelun laadulle ja ajatukseen on helppo yhtyä, sillä huono ilmapiiri varmasti heijastuu asiakaspalvelutilanteisiin. Kuten Brax (2007, 36) asian ilmaiseen, niin huonoa työilmapiiriä on vaikea peittää asiakkailta. Oppilaitosmaailmassa yhtenä tärkeimpänä asiakasryhmänä ovat opiskelijat. Opettajien henkinen hyvinvointi vaikuttaa varmasti opiskelijoiden työpäivään ja sitä kautta on syytä tarkastella toimivan ulkoharjoittelualueen merkitystä myös työhyvinvoinnin näkökulmasta hieman tarkemmin.

6.1 Pedagoginen katselmus

Työelämä tarvitsee yhdistelmäajoneuvon kuljettajia eläköitymisen ja ajokorttisaännösten muuttumisen vuoksi (Valtioneuvoston asetus 640/2007 kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammatti-pätevyydestä). Sampon kolme logistiikan vuosikurssia käsittää yhteensä 55 – 60 opiskelijaa. Ajo-opetusta voidaan antaa yhdellä ajokerralla yhdelle opiskelijalle, mutta autoon voidaan ottaa kaikkiaan

kolme opiskelijaa. Opetustunteja ei lasketa kuin annettavien ajotuntien mukaan. Ja silloin kun opiskelija ei ole ajo-opetuksessa, suorittaa hän työsalissa opetussuunnitelman mukaisia tehtäviä, varastohallissa materiaalinhallintaan liittyviä harjoituksia tai sitten ulkoharjoittelualueella kuormankäsittelyyn liittyviä käytännönharjoituksia. (Lähde: haastattelut.)

Tilanne muuttuu hieman siinä vaiheessa kun ajokorttiluokkia tulee suoritettua opetuksen edetessä. Opetus C-ajokorttia varten voidaan aloittaa jo samalla kun suorittaa B-ajokorttia. Ei tarvitse odottaa B-ajokortin suorittamista. CE -opetus alkaa vasta kun on veto-auton ajo-oikeus ja tutkintoon pääsee vasta tuon syventävän vaiheen suorittamisen jälkeen. Kuviossa viisi on esitelty ajokorttiluokkien opetusvaatimukset.

Ajokorttiluokka	Teoria – opetus	Ajo -opetus
B (perusvaihe)	19 tuntia	18 tuntia
B (harjoitteluvaihe)	1 tunti	2 tuntia
B (syventävä vaihe)	4 tuntia	4 tuntia
C	12 tuntia	10 tuntia
CE	15 tuntia	30 tuntia

Kuvio 5. Ajokorttiluokkien opetusvaatimukset. (www.ajovarman.fi.)

Yllä olevat tuntimäärät ovat lain edellyttämiä vähimmäismääriä, jotka eivät riitä kaikille opiskelijoille, koska oppiminen on yksilöllistä. Sama koskee yhtä lailla esimerkiksi käytännönharjoitteita, joita ulkoharjoittelualueella suoritetaan. Yllä esitetyissä luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia aiemmin suoritettuja ajokorttiluokkia eikä muitakaan poikkeuksia vaan kuviossa on mainittu pelkästään perusopetusmäärät. Tarkennuksia opetusmääriin on saatavissa esimerkiksi liikenteen turvallisuusviraston tai ajovarman www-sivuilta. Myös autokoulut auttavat poikkeavuuksista kuljettajaopetuksen vähimmäismääriin liittyvissä kysymyksissä.

Aloittavassa ryhmässä on myös heitä, jotka ovat jo B – ajokortin suorittaneet, mutta lukuvuosisuunnitelma ei tue heidän nopeutettua etenemistä C - ajokorttiluokan suorittamiselle. Kuljetusalan ajotehtävät täyttävät osan heidän työsalipäiviä, mutta suurimmilta osin ulkoharjoittelukentällä suoritettavat käsittelyharjoitukset sisältyvät työsalipäivien rutiineihin. Yleensäkin 1. vuosikurssin opiskelijat opiskelevat suurimmilta osin osastolla ja nimenomaan työsalipäivien aikana ulkoharjoittelualueella. Tällöin toimiva toimintaympäristö on tärkeässä asemassa mitä tulee opiskelun mielekkyyteen niiltä osin.

Ulkoharjoittelualueella käsittelyharjoituksia opettavat opettajat ja kouluttajat ovat yhtä siitä, että pienemmän harjoittelualueen myötä pedagogiset haasteet lisääntyvät. Opetuksen järjestäminen hankaloituu, tarkastelee asiaa sitten miltiltä kantilta tahansa. Alue pienentyy, mikä vaikuttaa samanaikaisten harjoitusten pitoon ja valvontaan. Työturvallisuuden takia ei ole turvallisesti tilaa useammille harjoitteille ja sitä kautta isompien ryhmien yhtäaikainen opetus vaikeutuu. Opiskelijoiden odottelu lisääntyy sitä kautta ja vaarana on turhautuminen, joka voi johtaa pahimmillaan jopa alan vaihtoon.

6.2 Taloudelliset näkökulmat

Olkoon ratkaisu sitten mikä tahansa, niin kuntayhtymän talous myös omalta osaltaan sanelee ja ohjailee sitä. Julkisten hankintayksikköjen hankintoja säätelevät laki julkisista hankinnoista (348/2007) eli hankintalaki sekä erityisalojen (vesi- ja energiahuolto, liikenne ja postipalvelut) hankintalaki (347/2007). Julkisia hankintayksikköjä ovat siis muun muassa kuntayhtymät. Hankintalain lisäksi hankinnoissa on noudatettava kuntayhtymän omia hankintaohjeita. (Hankintatoimi kuntayhtymässä 2011.)

Hankintaohjeissa määritetään esimerkiksi eri tasoilla toimivien esimiesten euronääräisistä hankintavaltuuksista, esimerkkinä osastonjohtajien valtuudet maksimissaan 1000 €:n (alv 0 %) hankintoihin. Organisaatiouudistuksen myötä osastonjohtajia ei enää ole, vaan osastoja johtavat koulutuspäälliköt.

Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymän yhtenä hankintojen perustana on jokaiselle vuodelle laadittava Investointien käyttösuunnitelma, jossa yhtymävaltuusto muun muassa myöntää talousarviossa tietyn kokoisen määrärahan käytettäväksi kone-, kalusto- ja aineettomien oikeuksien investointeihin. Esimerkkinä mainittakoon vuoden 2013 talousarvion tunnuslukuja (www.edusampo.fi), jossa toimintatuotot ovat 41,8 M€ ja toimintamenot ovat 39,2 M€.

Kun tulee äkillinen tarve laajentaa toimintaympäristöä, tarvitaan tietysti myös lisärahoitus. Etenkin silloin, kun muutokseen liittyy rahan siirtoa esimerkiksi tonttikauppojen muodossa. Tällaisessa tilanteessa ei yleensä olla osattu varautua kyseisen vuoden talousarviossa näihin investointeihin, mistä syystä investointivarausta esitetään kyseisen vuoden lisätalousarviossa. Kuntayhtymän hallitus esittää, että yhtymävaltuusto päättää hyväksyä tietyn suuruisen euron investointimäärärahan kyseisen vuoden talousarvioon käytettäväksi tonttikauppoihin ja toimintojen siirrosta johtuvaan suunnitteluun.

6.3 Työhyvinvoinnin merkitys

Työympäristön muutos, varsinkin jos et itse voi asiaan vaikuttaa, näkyy työpanoksessa eri tavoilla eri ihmisillä. Monet sopeutuvat tilanteeseen varsin nopeasti, kun taas toisilla menee kauemmin aikaa asian sulattelussa. Koetaan hankalaksi luopua jostain toimivasta, jolloin uuden oppiminen hankaloituu. Simniceanun mukaan (2013, 24) Vesterinen (2006) määrittelee tutkimuksissaan, että työhyvinvointi on kykyä tehdä työtä kokonaisvaltaisesti. Työhyvinvointi koostuu neljästä tekijästä: työ ja ympäristö, työyhteisö, yksilö ja työkyky. Kyseessä on siis kehitettävä, työntekijästä, työstä ja työyhteisöstä koostuva kokonaisuus, jossa tavoitteena on saavuttaa fyysinen, psyykkinen ja sosiaalinen tasapainotila, jollainen luova ja terve ihminenkin on.

Yllä mainitut asiat ovat hyvin tärkeitä tekijöitä kun työskennellään suoraan asiakasrajapinnassa. Pahinta on, jos motivaatio omaan tekemiseen ja innovatiivisuus työssä häviää. Simniceanun (2013, 25) mukaan Ojala (2003) toteaa kirjassaan, että ihminen jolla ei ole arvoja tai ihanteita eikä motivaatiota niiden tavoitteluun on tehoton. Ilman odotuksia ei ole yritystä. Tällainen oman itsensä puute johtaa työyhteisössä nopeasti näköalattomuuteen ja siten innovatiivisuuden ja avoimen keskustelun häviämiseen. Ja tämä toiminta heijastuu suoraan opiskelijoiden kanssa tekemiseen. Ja se heijastuu taas opiskelijoiden tekemiseen ja innokkuuteen.

Opiskelijoiden työhyvinvointiin vaikuttavat monet asiat. Sosiaalinen ympäristö on siinä yksi tärkeä tekijä. Siihen vaikuttavat opettajat sekä luokkakaverit ja muut saman osaston opiskelijat. Tärkeimpänä tekijänä voidaan mainita kuitenkin oman ryhmän opiskelijat, sillä heidän kanssaan koulussa vietetään eniten aikaa. Simniceanun (2013, 26) mukaan Ojala (2003) sivuaa kirjassaan aihetta todeten, että jos yksikin työyhteisön jäsen on jollakin asteella epäsosiaalinen, saattaa se vaikuttaa koko yhteisöön haittaavasti. Viestintä hidastuu ja vaikeutuu, yhteistyö on mahdotonta ja asioista vaikea keskustella.

Myös käytössä olevat opiskeluvälineet vaikuttavat työhyvinvointiin. Esimerkiksi kuljetusalaa opiskelevan opiskelijan on saatava tunne, että käytettävä ajokalu vastaa nykyajan työelämän vaatimuksia. On selvää, että juuri valmistunut opiskelija aloittaessaan työt kuorma-autonkuljettajana ei saa talon kalleinta kuorma-autoa ajettavakseen. Mutta opetuksen järjestäjän on täytettävä vastuu, joka koskee laadukkaan opetuksen antamista. Sama koskee muitakin aloja. Ajoneuvomekaanikoksi opiskelevan on saatava kokemusta alalla käytettävistä testauslaitteista, jotta valmiudet työelämää varten ovat asianmukaiset.

Toimintaympäristön tärkeyttä ei myöskään sovi unohtaa. Saimaan ammattiopisto Sampon kuljetusalan opiskelijat pitävät hyvänä asiana osaston nykyistä sijaintia. Tietylnainen oma rauha koetaan positiiviseksi asiaksi. Ulkoharjoittelualueen pieneneminen on saanut negatiivisen palauteryöpyän aikaiseksi, sillä aiempi käytäntö samanaikaisopetuksena useammalle ryhmälle ei enää onnistu.

7 Menetelmät tutkimusongelman ratkaisemiseksi

Tämän opinnäytetyön keskeisin tavoite on siis löytää vaihtoehtoinen ratkaisu, joka tukee kuntayhtymän strategiaa myös toimintaympäristön muutoksen jälkeenkin. Tiivistetysti kerrattuna kuntayhtymän strategiana on ohjata oppilaitostensa koulutuksen kehittymistä ja suuntaamista opiskelijalähtöisesti sekä kehittää toimintaansa jatkuvasti ennakoiden muutoksia toimintaympäristössään.

Menetelmät pohjautuvat kolmeen tekijään, jotka tämän tyyppisen tutkimusongelman ratkaisemisessa ovat käytännönläheisimmät ja sitä kautta kosketuksessa toisiinsa. Opettajien, kouluttajien sekä opiskelijoiden haastattelut antavat konkreettisia kehitysehdotuksia toiminnan jatkumiselle uusien keinoin. Omien kokemusten hyväksikäyttö on ratkaisuehdotuksia kartoittaessa hyvä työväline, johon muiden mielipide ei pääse vaikuttamaan. Benchmarking on menetelmänä jo kauan sitten hyväksi havaittu tämän tyyppisissä ongelmissa, sillä toisten oppilaitosten toimivat käytänteet kannattaa valjastaa käyttöön mahdollisuuksien mukaan omassa oppilaitoksessa.

7.1 Ulkojarjoittelun alueen käyttäjien haastattelut

Pohtiessani haastatteluissa esittämiäni kysymyksiä, lähtökohtana pidin valtiotieteen maisteri Lari Kareisen blogissaan (www.karreinen.org) mainitsemaa teesiä arvostavasta haastattelusta, jossa keskitytään siihen, mikä toimii ja antaa voimaa elämään. Arvostus tulee siitä, että jokaisessa yhteiskunnassa, organisaatiossa, ryhmässä tai henkilössä jokin toimii hyvin. Luomme todellisuutta ja mahdollisuuksia puheillamme. Ratkaisut ja aiempien hyvien kokemusten hyödyntäminen kantaa meitä pidemmälle kuin ongelmiin keskittyminen.

Kun ongelmanratkaisussa tavallisesti keskitytään ongelmien etsimiseen, niin niitä kyllä löydetään. Arvostavan haastattelun lähtökohtana on ratkaisukeskeisyys. Keskittymällä etsimään ratkaisuja, jotka ovat oman osaamisemme ja voimavarojen sisällä, annamme arvoa kertyneelle kokemukselle ja huomaamme samalla miten voimme onnistua uudestaan. (www.karreinen.org.)

Esitetyt kysymykset löytyvät liitteestä neljä. Kysymysten asettelussa on pyritty ottamaan huomioon rakentava muotoilu, jolloin vastausten perusteella saadaan aikaan mahdollisimman hyvät lähtökohdat kehitysehdotuksille. Tässä on mielestäni onnistuttu hyvin, sillä kehitysehdotukset pohjautuvat osaltaan saattuihin palautteisiin. Myös keskustelut opiskelijoiden kanssa on otettu huomioon ratkaisuehdotuksia suunniteltaessa.

Haastattelut ja keskustelut on suoritettu tutkimusongelman ratkaisua hakien, paikka paikoin jopa erittäinkin tarkasti. Haastatteluita ja keskusteluita on käytetty tutkimusaineiston keräämiseksi ja saatua aineistoa on analysoitu hakien vaihtoehtoisia ratkaisuja. Tutkimuksen käytännölläheisyys mahdollistaa haastattelun aineistonkeruumenetelmäksi.

7.2 Omat havainnot

Kuten Yhteiskuntatieteellisen tietoarkiston [www-sivuilla](http://www.fsd.uta.fi) todetaan, niin havainnoinnin eli observoinnin avulla saadaan tietoa siitä, toimivatko ihmiset todella niin kuin sanovat toimivansa. Esimerkiksi ihmisten arvostuksia selvitettäessä saadaan erilaisia tuloksia riippuen siitä, luotetaanko ihmisten puheisiin vai seurataanko, miten ihmiset todellisuudessa toimivat. Havainnoimme erilaisia asioita päivittäin, mutta tieteellinen havainnointi ei ole vain satunnaista katselemista vaan systemaattista tarkkailua. (www.fsd.uta.fi)

Havainnointia käytetään joko itsenäisesti tai esimerkiksi haastattelun lisänä ja tukena. Havainnoinnin etuna on, että sen avulla saadaan välitöntä ja suoraa informaatiota yksilön, ryhmien ja organisaatioiden toiminnasta ja käyttäytymisestä. Se mahdollistaa pääsyn tapahtumien luonnollisiin ympäristöihin. Havainnointi sopii menetelmänä hyvin laadullisen tutkimuksen menetelmäksi ja erinomaisesti esimerkiksi vuorovaikutuksen tutkimiseen. Havainnoiden voi myös tutkia tilanteita, jotka muuttuvat nopeasti tai ovat vaikeasti ennakoitavissa. (www.fsd.uta.fi)

Tutkittavat havainnot voivat kohdistua tapahtumiin, käyttäytymiseen tai fyysisiin kohteisiin. Havainnointi voidaan jakaa osallistuvaan ja ei-osallistuvaan, suoraan havainnointiin. Ensin mainitussa tutkijalla on aktiivinen rooli havainnoitavassa toiminnassa, kuten useimmiten toimintatutkimuksessa, jälkimmäisessä tutkija taas pitäytyy havainnoijana. Käytettävässä havainnointitekniikassa on myös variaatiota: se voi olla systemaattista ja standardoitua (erittäin pitkälle strukturoitua ja jäsenneiltyä, yksityiskohtaista) tai ei-systemaattista (strukturoimatonta, joustavaa ja väljää). Strukturoitu havainnointi edellyttää, että tutkija jäsentee ongelmansa ennen varsinaista havainnointia ja laatii sitä varten tutkimusongelmasta riippuvia luokitteluja. Tutkittavasta alueesta täytyisi olla jo ennestään sellaista tietoa, että voidaan päättää mitä ja milloin havainnoidaan. (www.fsd.uta.fi)

Tutkimusmenetelmänä havainnointia käytettiin ulkoharjoittelualueella ennen muutosta ja muutoksen jälkeen. Havainnointi tapahtui oppituntien aikana seuraten ja tarkkaillen niin opettajien kuin kouluttajien toimintaa. Havainnoinnissa jouduin hieman soveltamaan aktiivisen roolin mallia, sillä käytössä olevat toimintamallit olivat jo ennestään tiedossa. Sitä kautta käytänteiden esittely koettiin hieman turhaksi, mutta käytiin kuitenkin läpi eri ryhmien kanssa. Sitä kautta saatiin vertailupohjaa mahdollisten eroavuuksien myötä.

Ei aktiivinen – rooli oli selkeämpi toteuttaa, sillä havainnoijana toimiminen oli helpompi toteuttaa. Ulkopuolinen tarkkailija tosin loi hieman paineita käsittelyharjoitusten suorittamiseen, jolloin johtopäätösten tekeminen harhautui. Teoreettisten toimintamallien pohdiskelu oli hieman hankalaa kun puhutaan käytännönläheisestä suorittamisesta. Havaintojen perusteella löytyi kuitenkin hyviä vinkkejä ratkaisujen löytämiseksi.

7.3 Benchmarking -menetelmä

Benchmarking on menetelmä, jolla opitaan hyviltä esikuvilta toimivia käytänteitä toimialasta riippumatta. Viitakangas (2010, 2) toteaa, että Hotanen, Laine & Pietiläinen (2001) määrittelevät asian siten, että tarkoituksena on saada tietoa

ja taitoa, jotka voidaan muuntaa tehokkaiksi oman yrityksen parannuksiksi. Eli benchmarking tarkoittaa oman toiminnan vertaamista saman alan toimijaan, ja vieläpä useimmiten parhaaseen mahdolliseen käytäntöön. Perusideana on toisilta oppiminen ja oppimisen soveltaminen omaan toimintaan.

Tässä opinnäytetyössä benchmarking – menetelmää on käytetty jo kappaleessa kolme, jossa on kartoitettu käsittelyharjoitusten eri käytänteitä lähimaa-kunnissa. Kuten Viitakangaskin (2010, 2) työssään siteeraa Hotasen ym. (2001) teosta osuvasti, niin benchmarking on siis vertailua, arviointia ja oppimista. Se on rakentava tapa kyseenalaistaa omia prosesseja ja menettelyitä.

Tavoitteena on oman organisaation suoritus- ja kilpailukyvyyn jatkuva parantaminen – parempi tehokkuus, turvallisuus ja tuottavuus. Benchmarkingin avulla ei saada valmiita ohjeita, miten parantaa ja kehittää organisaatiota. Se ei ole toisten toiminnan jäljittelyä tai kopioimista. Benchmarkingin tavoitteena on hyödyntää toisen onnistumista ja oman suorituskyvyn parantamista. (Viitakangas 2010, 2.)

Viitakangas (2010, 2) siteeraa myös Tuomisen (1993) teosta, jonka mukaan benchmarking on tehokas kehitystyökalu, joka ohjaa kehitysprosessin liiketoiminnalle keskeisiin asioihin ja auttaa ymmärtämään paremmin omia prosesseja. Lisäksi benchmarking helpottaa tavoitteen määrittelyä ulkopuolisten esimerkkien avulla ja ohjaa itse kehitysprosessia.

Seuraavassa esitellään kaksi erilaista toimintaympäristön muutoksesta johtuvaa prosessia, jotka on viety toteutuksen tasolle. Esimerkkitapaukset kielivät onnistuneesta muutoksesta, jotka pohjautuvat laajentamiseen ja toiminnan siirtämiseen. Molemmat ovat isoja muutoksia, jotka vaikuttavat strategian toimivuuteen tulevaisuudessa. Taustatyöt muutosten taustalla on tehty oikein ja sitä kautta molemmissa tapauksissa koko organisaatio on saatu muutostyöhön mukaan.

7.3.1 Lavangon moottoriurheilu- ja harjoittelualueen laajentaminen

Kun Vantaan Seutulassa olevaa moottorirataa suunniteltiin laajennettavaksi vuonna 2001, kyseessä oli suuremman luokan hanke jonka toteutumiseksi tarvittiin useita eri selvityksiä useista eri näkökulmista. Moottoriradan laajennuksen lisäksi alueelle oli suunniteltu rakennettavaksi pelastuspalvelulle harjoittelualue sekä lähinnä moottoriradan toimintaan liittyen pysäköintialueita. Alueelle laadittiin asemakaava, jossa tuli arvioida moottoriradan ja pelastuspalvelun harjoittelualueen ympäristövaikutukset. Yleiskaavassa alueelle oli osoitettu muun muassa moottorirata.(www.vantaa.fi.)

Kuten Vantaan kaupungin [www](http://www.vantaa.fi)-sivujen kautta käy ilmi, niin tämäntyyppinen toimintaympäristön muutos painii hieman eri kokoluokassa kuin opinnäytetyön toimintaympäristön tuoma muutos. Lavangon hanke oli alkanut vakavasti nostamaan päätään vuonna 2001, jolloin oli tehty tekninen raportti asfalttiradan melun vaikutuksista.(www.vantaa.fi.)

Useamman eri raportin, selvityksen ja valitusten jälkeen Vantaan kaupungin hallitus hyväksyi asemakaavan Vantaan Vauhtikeskukselle ja Etelä-Suomen pelastuslaitoksen harjoitusalueelle arkkitehtitoimisto Forma-Futura Oy:n laatimien suunnitelmien mukaisesti 19.5.2008. Kaava astui voimaan 18.11.2009. Eli kahdeksan vuotta sen jälkeen, kun ensimmäinen meluselvitys tehtiin. Hankkeen tarkemmat vaiheet ovat nähtävillä Vantaan kaupungin [www](http://www.vantaa.fi)-sivujen kautta. Linkki [www](http://www.vantaa.fi)-sivuille löytyy opinnäytetyön lähdeluettelosta, kohdasta Vantaan kaupunki – kaavoitus ja maankäyttö.

Yhtäläisyydet Lavangon ja opinnäytetyön välillä löytyvät strategiasta, jonka tarkoituksena on tukea laadittua visiota toteutumaan. Olkoon kyseessä sitten moottoriurheiluseura tai ammatillinen oppilaitos, niin toiminta saa huomattavasti enemmän uskottavuutta kun on visio johon uskotaan. Vantaan moottorikerhon visio on saada ammattimaisesti hoidetun urheiluseuran avulla kaikille lajeista kiinnostuneille ohjattua toimintaa, ylläpitämällä suorituspaikkoja sekä järjestämällä tapahtumia.(www.vantaanmoottorikerho.fi.)

7.3.2 VR Koulutuskeskuksen toiminnan siirtäminen Kouvolan seudun ammattiopistolle

Tämä on hyvä esimerkki strategisesta muutoksesta, jonka on laittanut alulle säästötoimien vuoksi tarvittavat toimet. Koulutuksen ulkoistamisessa on aina yleensä kyse säästöistä, mutta tässä tapauksessa vaikuttavana tekijänä on myös lainsäädäntö. Tarkemmin sanottuna EU:n myötä on syntynyt laki, joka rajoittaa monopoli-asemassa toimivan yhtiön mahdollisuuksia kouluttaa omalle alalle työvoimaa.

Kouvolan kaupunki ja VR Yhtymä Oy solmivat aiesopimuksen siitä, että selvitetään edellytykset siirtää VR Koulutuskeskuksen (VRKK) toiminta Kouvolan seudun ammattiopistolle (KSAO). Aiesopimus perustuu Liikenne- ja viestintäministeriön (LVM) ja valtioneuvoston kanslian omistajaohjausyksikön tahtotilaan.(www.ksao.fi.)

VR Koulutuskeskus vastaa rautatiealan ammatillisesta perus- ja täydennyskoulutuksesta Suomessa. VR Koulutuskeskuksessa työskentelee 22 henkilöä päätoimisesti. Lisäksi kouluttajina työskentelee oman työn ohella lukuisia eri alojen asiantuntijoita. VR Koulutuskeskuksessa oli vuonna 2011 noin 200 koulutusta, joihin osallistui reilut 2000 opiskelijaa.(www.ksao.fi.)

Aiesopimuksen tarkoituksena on osoittaa osapuolten yhteinen tahtotila siirron edellytyksenä olevien selvitysten tekemiseksi mm. kustannuksiin, vuokrasopimuksiin, tietojärjestelmiin ja henkilöstön siirtoon liittyen. VRKK:n siirto voi tapahtua vasta, kun on varmistettu koulutusten häiriötön jatkuminen, jotta Suomen rautatieliikenteen toimivuus, laatu ja turvallisuus taataan.
(www.ksao.fi.)

Marraskuun 8.päivä uutisoitiin sopimuksen syntymisestä osapuolten välillä. Eli aiesopimuksen mukaiset jatkotoimet on tehty ja koulutus voidaan siirtää sopimuksen mukaisesti. Tämä on valtava askel Kouvolan seudun oppilaitokselle sekä myös Kouvolan kaupungille ja sen tarjoamille palveluille. Kuten Kouvolan kaupunginjohtaja Lauri Lamminmäki VR Groupin [www-sivuilla](http://www.sivuilla) toteaa, niin

Kouvolan kaupungille rautatiealan koulutuksen siirtyminen paikkakunnalle on erittäin merkityksellistä. Sillä on Kouvolalle elinkeinopoliittista hyötyä, kun rautatiealaan liittyvät alihankkijat ja alan muut toimijat mahdollisesti lisäävät toimintaansa täällä.

Eli tässä toisessa esimerkissä ei puhuta pelkästään Kouvolan seudun ammattiopistolaitoksen toiminnan strategisesta muutoksesta vaan myös VR:n koulustoiminnan strategisesta muutoksesta. Eikä sovi unohtaa Kouvolan kaupungin roolia, sillä kaupungin on vastattava lisääntyvän opiskelijamäärän tuomiin haasteisiin mitä tarjottaviin peruspalveluihin tulee.

8 Vaihtoehtoiset ratkaisut ja niiden analysointi

Ratkaisuehdotukset pohjautuvat erään tieteellisen artikkelin (Chan 2002) määritelmiin strategiasta. Chanin (2002) mukaan strategia koostuu kahdesta toisiinsa liittyvästä prosessista: oivallusten hankinnoista organisaation ja sen toimintaympäristön hyväksi sekä pysyvän kilpailuedun hankkimisesta organisaation kilpailijoihin nähden.

Chanin (2002) mielestä on tärkeää, että strategisia muutoksia tehtäessä on tärkeä tietää niin yrityksestä jossa työskentelee kuin ulkoisista tekijöistä joita vastaan organisaatio taistelee. Oppilaistomaailmassa näitä ulkoisia tekijöitä ovat esimerkiksi vetovoimaisuus ja kiinnostavuus vaikkapa käytössä olevien ajoneuvojen avulla. Ja sitä kautta saatava etu muihin oppilaitoksiin nähden.

Jotta strategia voisi kehittyä, Chan (2002) mainitsee artikkelissaan päätöksentekijöiden avarakatseisuuden. Ei tuijoteta liikaa vanhoihin toimintatapoihin, koska näin on aina tehty jne. Toimintaan vaikuttavat muutokset, kuten toimintaympäristön muutokset, on syytä ottaa haasteena ja selviytymisenä vastaan. Jotta voi kehittyä, on luovuttava vanhasta.

8.1 Vaihtoehtoisten ratkaisujen esittely

A. Muun piha-alueen käyttömahdollisuudet

Kuten liitteestä viisi on nähtävissä, niin Sampon kanssa samassa rakennuksessa on useita eri toimijoita vuokralla. Vanhalla ulkoharjoittelualueella on suhteellisen turvallista tehdä käsittelyharjoituksia, mutta muun piha-alueen käyttö on työturvallisuuden kannalta rajoitettua. Pihaliikenne on suhteellisen vilkasta ja kehotuksista huolimatta käytetyt ajonopeudet eivät vastaa piha-alueelle määrättyä nopeusrajoitusta.

Vaihtoehtoinen alue, jossa käsittelyharjoituksia voi suorittaa, sijaitsee Tainionkosken VPK:n varaston vastapäätä Piikadun puoleisella sivulla. Kyseiselle alueelle saa lippusiimoilla ja huomiokartioilla aidattua alueen, jossa yhdistelmäajoneuvon peruutusharjoitukset onnistuvat. Ratkaisu on tilapäinen, sillä osastolla on vastuu ja velvoite opiskelijoiden työturvallisuudesta. Kaikki henkilöautolla ajavat eivät yksinkertaisesti osaa hahmottaa aidattua aluetta ja kulureittiä. Tällöin onnettomuusriskit lisääntyvät.

Osaston edessä ovien välittömässä läheisyydessä onnistuvat vastapainotrukkien käsittelyharjoitukset. Silloinkin on alue aidattava, jotta sivullisten pääsy käsittelyalueelle estetään. Toiminta vaatii valppautta niin opettajilta kuin opiskelijoiltakin, sillä kaikki eivät kielloista piittaa ja sitä kautta saattaa vaaratilanteita syntyä. Vastapainotrukki kääntyy helposti ja ketterästi, sillä kääntyvät pyörät sijaitsevat taka-akselilla. Jos tätä ei tiedä, niin riskit ovat ilmeiset.

Kaiken kaikkiaan kuntayhtymän strategian mukaista ratkaisua pihapiiristä ei löydy. Yhtenä strategisena suuntaviittana (www.ekky.fi) mainitaan tavoite olla hyvä työnantaja sekä haluttujen työpaikkojen tarjoaja. Jotta voidaan vaatia työntekijöiden sitoutumista, täytyy tarjota sellaiset toimintaolosuhteet että laadullinen opetus on mahdollista. Kuljetusalalla pelkkä nykyaikainen kuljetuskalusto ei sitä takaa, vaan toiminnallisten käsittelyharjoitusten toteuttamiseen vaadittava työturvallinen ympäristö on vähintään yhtä tärkeässä asemassa.

B. Opetus kahteen vuoroon

Yhtenä ratkaisuvaihtoehtona on esitetty päivittäisen opiskeluajan siirtämistä kahteen vuoroon. Vaihtoehto tulisi kyseeseen silloin, kun kyseisen jakson opinnot sisältäisivät ainoastaan ammatillisia aineita. Yhteisten aineiden sekoittaminen kahteen vuoroon ei onnistuisi vahvan muutosvastarinnan takia. Myös lukujärjestystekniset asiat menisivät turhan hankaliksi toteuttaa, jopa lähes mahdottomiksi.

Mitä tulee lainsäädäntöön, niin kieltoa kahteen vuoroon siirtymiselle ei ole.

Lausunto perustuu lakiin nuorista työntekijöistä 19.11.1993/998

(www.finlex.fi), jota sovellan tässä yhteydessä. Suora lainaus lakitekstistä kertoo, että 15 -vuotta täyttäneen henkilön työaika on sijoitettava kello 6:n ja 22:n väliseen aikaan. 15 -vuotta täyttänyt työntekijä, joka tekee julkisen viranomaisen hyväksymää ja valvomaa työtä ammattikoulutuksen saamiseksi, saa kaksivuorotyössä kuitenkin olla enintään kello 24:ään asti. Eli käytännössä opiskeluaika voi sijoittua kello 6:n ja kello 24:n väliselle ajalle. Kunhan päivittäinen ja tietysti samalla viikoittainen tuntimäärä ei ylity. Sampon opiskelijoiden viikotuntimäärä on 30 tuntia, joka jakaantuu viidelle päivälle.

Koulupäivien sijoittelussa ajan suhteen on huomioitava lakitekstissäkin mainittu (www.finlex.fi) asia, jonka mukaan 15 -vuotta täyttäneelle henkilölle on annettava vähintään 12 tuntia kestävä keskeytymätön lepoaika vuorokaudessa. Eli jos esimerkiksi työpäivä loppuu vaikkapa illalla kello 20, seuraavana päivänä koulu voi alkaa aikaisintaan kello 8. Käytännössä kuitenkin jopa vieläkin myöhemmin.

Kellonaikojen sijoittelussa toteutetaan vuorottelu periaatetta viikkotasolla siten, että vaihdot aamu- ja iltavuorojen välillä tapahtuu viikonloppuna. Vuoro päättyy perjantaina ja uusi vuoro alkaa seuraavan viikon maanantaina. Kellonajat siten, että aamuvuorolaiset aloittavat joka päivä kello 8 ja lopettavat kello 14. Iltavuorolaiset aloittavat vuorostaan klo 12 ja lopettavat klo 18. Näin tuntimäärät jakaantuvat tasaisesti viidelle työpäivälle.

C. Opiskelijamäärien supistaminen

Koska harjoituksiin käytettävä alue on pienentynyt ja opiskeltavien asioiden määrä ei ole vähentynyt samassa suhteessa, niin ratkaisua muuttuvaan tilanteeseen voi hakea myös opiskelijamäärien vähentämisestä. Kolmen vuoden aikana tulee suorittaa kuljetusalan perustason ammattipätevyys (laki 273/2007 ja asetus 640/2007), joka on laajuudeltaan 280 tuntia. Jos opiskelija täyttää ennen valmistumispäivää 21 -vuotta, ammattipätevyys on mahdollista suorittaa nopeutetussa aikataulussa. Nopeutetun koulutuksen laajuus on 140 tuntia.

Perustason ammattipätevyyden hankkimiseen sisältyy opetusta kaikissa yhdistelmäajoneuvonkuljettajan koulutukseen liittyvissä opintokokonaisuuksissa tai tutkinnon osissa luetelluissa oppi-aineissa. Kunkin opiskelijan tai tutkinnon suorittajan on saatava vähintään 20 tuntia henkilökohtaista ajo-opetusta asianomaisen luokan ajoneuvolla, joka täyttää vähintään direktiivissä 91/439/ETY vahvistetut kouluajoneuvojen vaatimukset.(www.oph.fi.)

Teoria- ja ajo-opetuksen lisäksi ammattipätevyyden kokonaistuntimäärään sisältyy alaan liittyviä käytännönharjoitteita. Tällöin toimiva ulkojarjoittelualue mahdollistaa laadukkaan ja tehokkaan opetuksen toteutumisen. Omaan neljän vuoden kuljetusalan opettajakokemukseen perustuen ammattipätevyyden kokonaismäärästä käytännönharjoitteita on noin 60 %. Eli se tarkoittaa lukuina noin 160 tuntia. Loput tunnit koostuvat teoriaopinnoista sekä aiemmin mainitusta ajo-opetuksesta. Nopeutetussa koulutuksessa tunnit ovat puolet vähemmän edellä mainitusta.

Ammattipätevyys – tuntien lisäksi työpäivien aikana tehdään paljon muitakin käytännönharjoitteita, toistoja opittuihin asioihin yms., joita ei voida laskea kokonaismäärään mukaan. Eli aikaa ei ole hukattavissa, jotta opetus suunnitelman mukaiset asiat tulee opittua kolmen vuoden aikana. Opiskelijamäärien väheneminen tapahtuu joka tapauksessa luonnostaan, sillä Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaiseman kirjeen (www.minedu.fi) mukaan, 16–18 vuotiaiden keskimääräinen ikäluokka pienenee vuoteen 2016 mennessä noin 8000 nuorella. Tämä tarkoittaa sitä, että ammatillisen peruskoulutuksen tarjontaan kohdistuu 2300 aloittajan vähennystarve.

D. Uuden tontin vuokraus

Taloudellisesti merkittävin satsaus kuntayhtymältä opinnäytetyön ratkaisumalleista kohdistuu kokonaan uuden tontin vuokraamiseen. Piikadun läheisyydestä löytyy yksi Imatran kaupungin omistuksessa oleva tontti, joka on esitelty liitteessä kuusi. Lähes kuljetusosaston vastapäätä sijaitseva tontti on asema-kaava-alueella.

Imatran kaupungin kiinteistösihteeriltä (Kurki 2013) saadun selvityksen perusteella Piikadun alue kuuluu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeseen. Alueelle saa sijoittaa myös huolto- ja kuljetustiloja sekä tukkukauppaa palvelevia rakennuksia. Alueelle sijoittuva toiminta ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa ympäristölle eikä siitä kaavan mukaiselle asutukselle aiheutuva melutaso saa ylittää 55 dB A.

Sijainniltaan tontti olisi ihanteellinen, mutta Imatran kaupungin kiinteistöpäällikön kanssa käyty puhelinkeskustelu (Kanervo 2013) toi uusia näkökulmia asiaan. Ilmeni, että tontille määrätty tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan on 0,4. Mikä tarkoittaa käytännössä sitä, että tontille on myönnetty rakennusoikeutta 40 % kokonaispinta-alasta.

Jotta Imatran kaupunki olisi halukas vuokraamaan tontin kuntayhtymän käyttöön, tulisi rakennusvelvoitteen tontille täyttyä. Rakennusvelvoite tässä tapauksessa tarkoittaa sitä, että rakennusoikeudesta tulisi käyttää puolet esimerkiksi hallin rakentamiseen. Eli tontille pitäisi rakentaa noin 750 m²:n suuruinen halli vaikkapa kuljetuskaluston säilytystarkoitukseen. Näin ehto täyttyy ja Imatran kaupunki on valmis sopimaan lyhytaikaisen vuokrasopimuksen alueesta.

Tontin reunojen korkeusero on neljä metriä, mikä tarkoittaa useiden tonnien suuruisia maansiirtotöitä. Tontti on routivalla maaperällä, jolloin on varmistettava, ettei maaperä jäädy. Pinnoitteen paksuudessa on otettava huomioon suuret painoluokat, jotka yhdistelmäajoneuvoluokkaan liittyvät. Maansiirtotyöt ratkaistaan urakkatarjousmenettelyn kautta, halvimman tarjouksen eduksi.

E. Yhteistyö lähialueen toimijan kanssa

Etelä-Karjalan suunnalla on useita kuljetusliikkeitä ja sitä kautta isot alueet, missä käsittelyharjoituksia pystyy toteuttamaan. Idea tähän symbioosityyppisen ratkaisuun löytyi Pohjois-Karjalan suunnalta, missä idea on toteutunut ihan käytäntöön asti. Palaute toimivuudesta on ollut pelkästään positiivista ja syntynyt win win – tilanne on rohkaissut monia samantapaiseen järjestykseen.

Kuljetusosaston läheisyydestä löytyy esimerkiksi Muukon teollisuusalue ja sieltä Terästornin terminaali, jonka pihapiirissä pystyy käsittelyharjoituksia toteuttamaan. Matkaa koululta harjoittelupaikalle tulee noin 28 km:ä. Ja kun kyseessä on raskas ajoneuvokalusto, niin matkaan kuluu aikaa noin 30 minuuttia. Harjoittelupaikan sijainti on nähtävissä liitteessä seitsemän.

Myös Puntalan teollisuusalue on hyödynnettävissä, sillä entisen Imatran Koivukeskuksen teollisuushallin ympärillä oleva piha-alue on käyttämätöntä tilaa tällä hetkellä. Alue sijaitsee noin 17 km:n päässä koululta ja matka-aika on noin vajaat 15 minuuttia. Harjoittelupaikan sijainti on ihanteellinen, silloin kun lisätilaa tarvitaan.

Lappeenrannan suunnalla on useampia kuljetusliikkeitä, mutta oman kaluston säilytystarpeet sekä lähes jatkuva liikenne piha-alueilla rajoittavat vaihtoehtojen mahdollisuuksia. Myös matka-aika lisääntyy huomattavasti, sillä välimatkaa esimerkiksi Mustolan teollisuusalueelle on 32 km:ä. Aikaa siirtymiselle suuntaansa tulee noin 40 minuuttia. Näin ollen Lappeenranta mahdollisena vaihtoehtona on rajattu pois jo tässä tarkasteluvaiheessa.

Tämä vaihtoehto sulkee pois suuret investoinnit, jotka esimerkiksi edellisessä vaihtoehdossa olisivat välttämättömiä. Valmiiseen pihapiiriin siirtyminen ei tuo lisäkustannuksia, sillä siirtymiset harjoittelualueelle voidaan sisällyttää esimerkiksi opetusajoksi tai ammattipätevyysajoksi. Mahdolliset polttoainekulujen lisäykset ovat niin minimaalisia, että niitä ei tässä tarkastelussa oteta edes huomioon.

8.2 Vaihtoehtoisten ratkaisujen analysointi

Esitettyjen vaihtoehtojen avulla pyritään löytämään käytännöllisin ratkaisu tutkimusongelman selvittämiseksi. Muuttunut tilanne on tehnyt toiminnan hankalammaksi ja esitettyjen vaihtoehtojen avulla toiminta on mahdollista palauttaa lähes samalle tasolle kuin ennen toimintaympäristön muutosta. Analysointi tapahtuu pisteytysmenetelmällä, joka on hyväksi havaittu käytäntö oppilaitosmaailmassa.

Isompien investointien, esimerkiksi käy kuorma-auto, kohdalla tarjoukset pisteytetään tiettyjen kriteereiden ja painotusten pohjalta. Eniten pisteitä saanut tarjous esitetään hankintasihteerille, joka valmisteleo hankintaesityksen eteenpäin käsiteltäväksi. Esitetty hankintaprosessi pohjautuu Valtion hankintakäsikirjaan vuodelta 2010.(www.vm.fi.)

Oheinen kuvio kuusi havainnollistaa vaihtoehtojen pisteytyksen. Pisteytyskriteereissä on painotus strategisessa toimivuudessa. Asiakaslähtöisyys ja toimivuus ovat tärkeitä arvoja joiden pohjalle valinta painottuu. Kriteerit pisteytetään siten, että toimivin vaihtoehto saa kolme plussaa ja huonoin saa yhden plussan.

Vaihtoehto	Toimivuus	Tehokkuus	Strategian tukeminen	Työturvallisuus	Työhyvinvointi	Asiakas-tyytyväisyys	Yht.
A	+	+++	++	+	+	+	9
B	++	++	++	+++	+	+	11
C	+	++	+	+++	++	+	10
D	++	++	+++	++	++	++	13
E	+++	++	+++	+++	+++	+++	17

Kuvio 6. Vaihtoehtoisten ratkaisujen pisteytyskaavio.

Taulukossa esitetyt pisteytykset perustuvat kokonaiskuvaan toiminnasta ennen ja jälkeen toimintaympäristön muutoksen. Oppilaitoksen vetovoimaisuus on varmistettava myös tulevaisuudessa, sillä aiemmin mainittu ammatillisen koulutuksen vähennystarve lisää kilpailua peruskoulun päättävistä opiskelijoista. Toimintaympäristön toimivuus on tärkeässä asemassa nuorten keskuudessa unohtamatta kalustoa jolla harjoitteita suoritetaan. Olkoon lopputulos mikä tahansa, niin sen täytyy tukea oppilaitoksen visiota.

Toimivuuden kannalta parhaat pisteet sai Puntalan teollisuusalueella sijaitseva laaja kenttäalue. Uuden tontin käyttö ei ole niin toimiva ratkaisu, sillä alueelle rakennettava halli vie neliöitä harjoitusalueelta. Ja kun alueella on autokatokset työturvallisuus heikkenee huomattavasti ja toimivuus sitä kautta myös. Toimivuuden pisteitä laski myös talouden sanelu päätöksissä, sillä kokonaan uuden alueen hankkiminen tuo kuluja lisää. Vuokratulot lisääntyvät sekä maansiirtotyöt ja pinnoite lisäävät rasitetta tulevaan talousarvioon.

Asiakastyytyväisyyden maksimoiminen on tärkeää ja keskustelut opiskelijoiden kanssa vahvistavat Puntalan osakkeita. Toimintaympäristön muutos on osaltaan myös piristävä asia, sillä jatkuva työskentely samassa pihapiirissä on motivaatiota heikentävä asia. Sama koskee myös opettajien ja kouluttajien työhyvinvointia. Kun käsittelyharjoitusten ohessa ei tarvitse koko ajan puuttua työturvallisuutta vaarantaviin tekijöihin, niin työn jaksaminen paranee.

Strateginen toimivuus on heikoimmillaan jos opiskelijamääriä ruvetaan supistamaan. Työelämän tarpeiden täyttäminen ammattitaitoisilla kuskeilla ei onnistu samassa suhteessa eläkkeelle siirtyvien ammattikuljettajien määrän kanssa. Yhtenä strategisena kulmakivenä (www.edusampo.fi) mainitaan jatkuva toiminnan kehittäminen. Supistaminen on ristiriitainen signaali niin työelämälle kuin mahdollisille tuleville opiskelijoillekin.

Kokonaisuudessaan valitut pisteytyskriteerit antavat hyvän kokonaiskuvan tarpeesta johon ratkaisulla pyritään. Asiakaslähtöinen, strategista ajattelua tukeva toimintamalli on se mitä Sampo nyt tarvitsee. Analysoinnin ja pisteytyksen perusteella toimivin vaihtoehto on selkeästi löydettävissä.

9 Loppupäätelmät ja toimenpide-ehdotus

Useamman eri vaihtoehdon mahdollisuus on hyvä asia jatkoa ajatellen. Toimenpide-ehdotuksen toimivuuden testaus käytännössä ja vaihtoehtojen reservi antaa mahdollisuuden muutoksille tulevaisuudessa jos tarvetta on. Mahdolliset strategian muutokset ohjaavat koko organisaation toimintaa ja tällöin on hyvä tiedostaa useampien eri vaihtoehtojen olemassaolo tutkimusongelmaan liittyvissä vaiheissa.

Toiminnan hajauttaminen ei sinänsä ole uusi asia, mutta siihen sisältyvän toiminnan muuttaminen toimivaksi voimavaraksi on hieman työläämpää. Esi-merkkejä onnistuneista ratkaisuista on, tosin hieman erilaisissa ympäristöissä. Valmentajan ratkaisut jääkiekkopelin sisällä vaikuttavat pelin lopputulokseen ja onnistuessaan pelikirjaa tukien voitokkaasti. Häiriköivän opiskelijan istumapaikan siirtäminen eturiviin takaa työrauhan ryhmälle loppupäivän ajaksi.

Hajauttaminen on teollisuudessa hyvinkin yleistä, ja haluttua lopputulosta ei välttämättä aina saavuteta. Tavoitteena saattaa olla vaikkapa suuren yrityksen toiminnan hajauttamisen kautta haettavat säästöt ja riskien pienentämiset. Mutta lopputuloksena voikin olla pelkästään kulujen kasvaminen kasvavien etäisyyksien myötä. Oppilaitosmaailmassa toimintamallit yleensä perustuvat myös säästöihin ja tämän opinnäytetyön ratkaisumalleja vertailtaessa tämä tekijä otettiin huomioon.

Toimintaympäristön muutosten myötä pohdinta on laajentunut myös kuljetta-jakoulutuksen muun toimivuuden suuntaan. Onko muuta kehitettävää kuin ulkoharjoittelualue? Tämä onkin yksi positiivinen lisäelementti joka esiintyi työn edetessä, mutta nämä pohdinnat on jätetty tämän työn ulkopuolelle. Keskustelun lisääminen on aina hyvä asia. Organisaatiouudistuksen myötä keskustelua on syntynyt joidenkin tahojen mukaan liikaakin ja itse raaka työ on jäänyt joiltain osin taka-alalle. Muutos kehittää, on vain avoimesti oltava sopivan kriittisesti kehityksessä mukana ja muututtava kehityksen mukana.

Ajankohta opinnäytetyölle oli sopiva, sillä toimivasta käytännöstä luopuminen ravistelee sopivasti irti vanhoista toimintatavoista. Kuten jääkiekkjoukkueen valmentaja, myös opetuslalla toimiva henkilö saattaa urautua samoihin toimintatapoihin. Siksi olisikin suotavaa, että työpaikan sijainnin myötä toimintaympäristön muutos ajaa saman asian. On muututtava ja tarkasteltava omaa toimintaa muutoksen myötä.

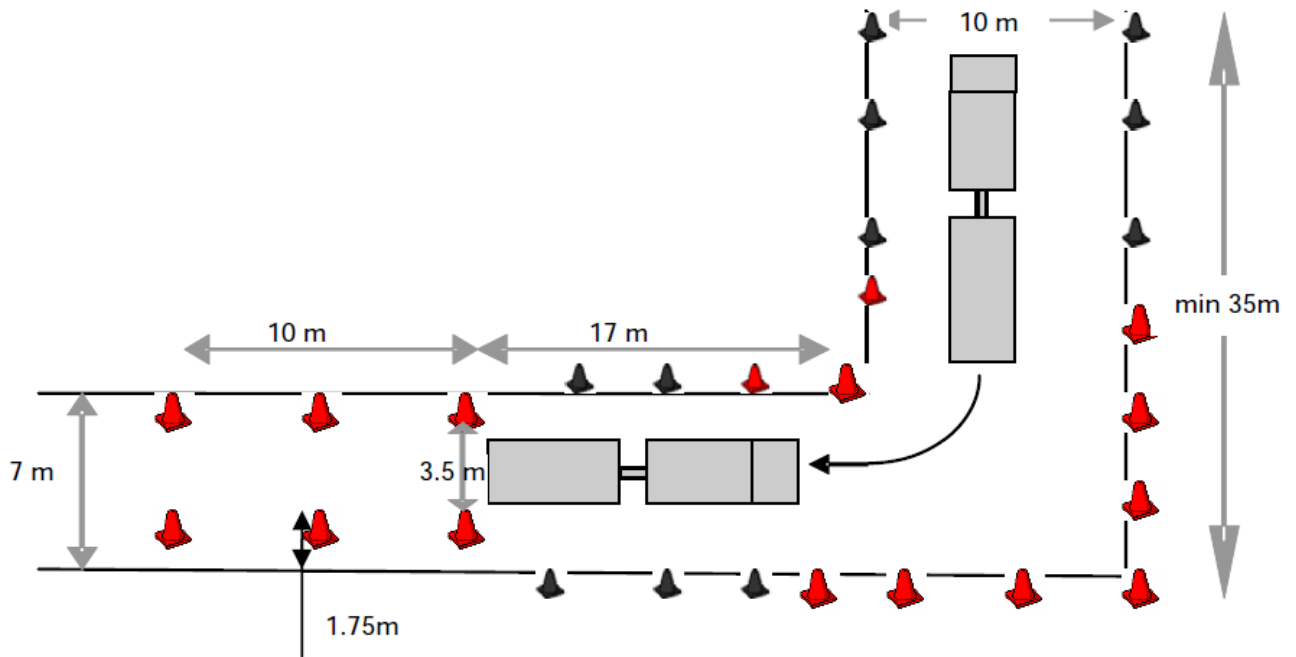
Opinnäytetyön suorittamisen ohessa tiedonhankintataidot ovat lisääntyneet, mikä helpottaa muun muassa oman työn suorittamista. Verkostoitumisen vahvuudet tuli myös todistettua, sillä kartoittaessa käsittelyharjoitusten toteutusta lähimaakunnissa benchmarking – menetelmällä tietojen saaminen kurssikave-reilta helpotti aineiston keräämistä.

Tutkimusmenetelmiin pohjautuen ja vaihtoehtoisten tarkastelujen ja analyysin pohjalta toimenpide-ehdotukseksi on valittu yhteistyön kehittäminen lähialueella olevan toimijan kanssa. Kriteereinä toiminnalle on alueen sijainti sekä alueen laajuus. Myös työturvallisuus on iso tekijä, joka heijastuu myös työntekijöiden hyvinvointiin.

Opinnäytetyön teon aikana Saimaan ammattiopisto Sampon opiskelijoiden yhdistelmäajoneuvojen tutkintotilaisuuteen liittyvät käsittelyharjoitukset on keskitetty Puntalan teollisuusalueelle. Tarkemmin sanottuna harjoittelualaue sijaitsee joitain vuosia sitten lopettaneen Imatran Koivukeskuksen terminaalin piha-alueella.

Alueella pystyy harjoittelemaan kaksi yhdistelmäajoneuvoa (Max pituus 25,25m) ilman, että työturvallisuuden vaarantamisesta on merkkiäkään. Toki opettajilla ja kouluttajilla säilyy valvontavastuu, mitä tulee työturvalliseen toimintaan. Käsittelyharjoitukset on toteutettu Puntalan teollisuusalueella muutamana kuukauden ajan ja palaute on ollut kautta linjan pelkästään positiivista. Välimatka koulun ja harjoittelualaueen välillä ei ole koettu olevan ongelma, sillä siirtymäajo voidaan toteuttaa esimerkiksi ajo-opetuksena.

Oheinen kuvio seitsemän antaa käsityksen kuinka paljon yhdistelmäajoneuvon käsittelyharjoitukset tarvitsevat tilaa. Tutkintotilaisuudessa kokelas suorittaa kuvion mukaisesti peruutuksen kulman ympäri sekä perävaunun irrottamisen ja kytkemisen vaaditulla tavalla.(www.trafi.fi.)



Kuvio 7. CE – luokan kuljettajatutkinnon kulmaperuutus. (www.trafi.fi.)

Käsittelykoe on suoritettava muulta liikenteeltä suljetulla ja tarkoitukseen soveltuvalla alueella. Tehtävät suoritetaan kovalla alustalla, mieluiten kestopäällysteellä. Peruutustehtävien suorituspaikka merkitään selvästi riittävän monella esim. muovikartioilla.(www.trafi.fi.). Puntalan harjoittelualue soveltuu myös tutkinnon vastaanotto paikaksi, sillä alue saadaan suljettua muulta liikenteeltä valmiin aitauksen avulla.

Pienentynyt harjoittelualue tarjoaa edelleen soveltuvien osin toimivan harjoittelualueen lavaharjoituksille sekä nosturiharjoituksille. Myös osastolla käytössä olevien työkonoiden erilaiset harjoitteet onnistuvat entisissä tiloissa. CE- luokan kuljettajatutkinnon käsittelykokeita ei voi enää alueella suorittaa työturvallisuuden heikentymisen vuoksi.

Nykyisen toimintamallin mahdolliset uhat liittyvät lähinnä siihen, että Koivukeskuksen entisiin toimitiloihin tulee uusi toimija joka vuokraa tai ostaa itselleen rakennuksen tontteineen. Toiminnan laajuudesta riippuen tällöin käsitteilyharjoituspaikkaa jouduttaisiin etsimään uudestaan lähiseudulta. Myös alueella sijaitsevat muut toimijat voivat aiheuttaa toiminnalle esteitä, jos Sampon toiminta alkaa häiritä.

Toiminnan mahdollisuudet piilevät laajentamisen mahdollisuudessa eli kuntayhtymä ostaa piha-alueen kiinteistöineen itselleen, jolloin ratkeavat myös kaikki kaluston säilyttämiseen liittyvät ongelmat samalla. Yhteistyö teollisuusalueella toimivien yritysten kanssa on myös asia, jota kannattaa miettiä jos toiminta alueella jatkuu.

Jatkuvuutta ajatellen, kuntayhtymän on ehkä syytä miettiä logistiikan koulutuksen siirtämistä Lappeenrantaan. Lappeenrannan auto-osaston yhteydessä on myös raskaan kaluston huoltokorjaamo, jolloin kaluston kunnossapidon suhteen oltaisiin omavaraisia. Ja tämä toki mahdollisuuksien mukaan. Imatralla toimii muutenkin vähän raskaan kaluston korjaamoita, jolloin apua tarvittaessa kuorma-autot on toimitettava aina Lappeenrantaan. Muuton myötä tämä ongelma poistuisi.

Mielestäni opinnäytetyön tavoite on täytynyt hienosti, sillä kerättyyn aineistoon pohjautuen esitetty toimenpide-ehdotus tukee strategisia päämääriä luontevasti. Tämän tyyppisten tutkimusongelmien ratkaisut yleensäkin ovat hyvin maanläheisiä ja käytännöllisiä. On hyvä, että vaihtoehtoisia ratkaisuja kuitenkin mietitään, sillä ihmiset vaihtavat toimenkuvaansa ja sitä kautta tiedon siirto muuttaa muotoaan. Hiljainen tieto muuttuu kuuluvaksi, varsinkin jos oikeat ihmiset valitaan oikeisiin työtehtäviin oikeilla perusteilla.

Kukaan ei tiedä tulevasta, mutta Sampon tämänhetkiset strategiset suuntaviivat toteutuvat mielestäni hyvin ehdotetulla toimenpiteellä. Ulkoharjoittelualueen toimivuutta tulee painottaa myös jatkossa, sillä oppilaitoksen vetovoimaisuus lisääntyy monipuolisuuden ja toiminnan kehittämisen kautta.

LÄHTEET

Ajovarma. Ajokortit ja tutkinnot. Viitattu 21.11.2013.

<http://www.ajovarma.fi/ajokortit-ja-tutkinnot/ajokorttiluokat/Sivut/ce-ajokortti.aspx>

Brax, S. A. 2007. Palvelut ja tuottavuus. TEKES.

Chan, S. 2002. The Importance of Strategy for the Evolving Field of Radiology. From the Department of Radiology, Columbia University. Vol. 224, No. 3:639 –648; doi:10.1148/radiol.2243011390.

Finlex. Ajantasainen lainsäädäntö. Laki ammatillisesta koulutuksesta 21.8.1998/630. Viitattu 4.11.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1998/19980630>

Finlex. Ajantasainen lainsäädäntö. Laki nuorista työntekijöistä 19.11.1993/998. Viitattu 26.11.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1993/19930998>

Finlex. Ajantasainen lainsäädäntö. Työturvallisuuslaki 23.8.2002/738. Viitattu 5.11.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2002/20020738>

Finlex. Ajantasainen lainsäädäntö. Ympäristönsuojelulaki 4.2.2000/86. Viitattu 6.11.2013.

<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2000/20000086>

Fonecta. Reittihaku. Viitattu 26.11.2013.

http://www.fonecta.fi/kartat#kartat/?routeFrom=&routeTo=&_suid=138559074591807406615209036764

Harju, H. & Kauppinen, M. 2010. Muutosjohtamisen monet kasvot. Opinnäytetyö. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Sosiaali- ja terveysala, Hoitotyön koulutusohjelma. Viitattu 28.10.2013.

<http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2010102613959>

Helsingin kaupunki – opetusvirasto: kehittämishankkeet 2007. Viitattu 28.10.2013.

<http://www.hel.fi/hki/Opev/fi/Mediakeskus/Kehittamishankkeet>

Juuti, P. 2012. Kontaktipäivä 8.9.2012. Johtaminen ja johtajuus ihmisten johtamisessa. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, MIF.

Kallio, O. 1995. Ympäristön vaikutus kuntaorganisaation toimintaan: kunnan toimintaympäristön tilannetekijöiden merkitys etsittäessä selityksiä kuntien toimintamallien ja rakenteen muuttumiseen 1980-luvun alusta 90-luvun alkuun. Tampereen yliopisto. A: 457. Tampere.

Kanervo, P. 2013. Kiinteistöpäällikkö. Imatran kaupunki. Puhelinkeskustelu 25.11.2013.

Karreinen, L. 2002. Blogi 13.9.2012. Entä jos ratkaisut olisivat jo käsissä? Arvostava haastattelu yhdistystoiminnan kehittämisessä. Viitattu 24.11.2013.

<http://www.karreinen.org/2012/09/arvostava-haastattelu-ratkaisuja.html>

Koski, A. & Vakkala, H. 2007. Oikealla polulla? Muutosjohtaminen ja tuloksellisuuden arviointi seutuyhteistyössä. Helsinki: Kuntatalon paino.

Kouvolan seudun ammattioppilaitos – Ajankohtaista – Uutisarkisto. Viitattu 26.11.2013.

<http://www.ksao.fi/ajankohtaista/uutisarkisto.html?d=7801>

Kurki, M. 2013. Asemakaavakartta määräyksineen. Sähköpostiviesti 22.11.2013. Vastaanottaja J. Malinen. Selvitys Piikadulla Imatran kaupungin omistuksessa olevista tonteista määräyksineen.

Kuusela, P. 2005. Realistinen toimintatutkimus? Toimintatutkimus, työorganisaatiot ja realismi. Työturvallisuuskeskus. Edita Prima Oy, Helsinki.

Liikenteen turvallisuusvirasto. Tieliikenne. Opetussuunnitelmat. Viitattu 27.11.2013.

<http://www.trafi.fi/filebank/a/1322484033/f1e3b3ae127cecd604aaa12efa36711/2970-Ajokoeohjeraskaat2009lopullinenhyvaksymisversio22122009.pdf>

Lindroos, J-E. & Lohivesi, K. 2010. Onnistu strategiassa. Viitattu 27.10.2013.

<http://www.jamk.fi/kirjasto>, JaNet -tietokanta, WSOYpro Oy.

Luomala, A. 2008. Muutosjohtamisen ABC - Ajatuksia muutoksen johtamisesta ja ihmisten johtamisesta muutoksessa. Tampereen yliopiston kauppakorkeakoulu. Viitattu 28.10.2013.

<http://www.uta.fi/jkk/synergos/tyohyvinvointi/oppaat/muutoskirja.pdf>

Mirola, P. 2013. Asemakaava sekä palo-opastekartta. Sähköpostiviesti 4.11.2013. Vastaanottaja J. Malinen. Selvitys kuljetusosaston harjoittelukentän pinta-alasta sekä Kerta-talon muista toimijoista.

Ohmae, K. & Liukkonen, S. 1983. Strateginen ajattelu, osa japanilaista liikkeenjohtoa. Helsinki: Rastor.

Opetushallitus: Sädökset ja ohjeet. Viitattu 14.11.2013.

http://www.oph.fi/saadokset_ja_ohjeet/laadunhallinnan_tuki/wbl-toi/menetelmia_ja_tyovalineita/swot-analyysi

Opetushallitus: Sädökset ja ohjeet. Viitattu 26.11.2013

http://www.oph.fi/download/110511_Logistiikan_perustutkinto_2009.pdf

Opetus- ja kulttuuriministeriö: Koulutus. Viitattu 26.11.2013.

http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Koulutus/amatillinen_koulutus/lomakkeet_ja_paeaetokset/asiakirjat/Ammatillisen_koulutuksen_opiskelijam_aarien_uudelleen_suuntaaminen2012.pdf

Ponteva, K. 2010. Onnistu muutoksessa. WSOYpro Oy.

Räihä, K. 2012. Hankintatoimi kuntayhtymässä. Toimintaohje. Etelä-Karjalan koulutuskuntayhtymä.

Saimaan ammattiopisto Sampo: esittely 2013. Viitattu 27.10.2013.

<http://www.edusampo.fi/nuoret/ammattiopisto-lyhyesti/organisaatio>

Saimaan ammattiopisto Sampo. Kouluttajat. Haastattelut ja keskustelut. 2013.

Saimaan ammattiopisto Sampo: kehittäminen. Viitattu 27.10.2013

<http://www.edusampo.fi/kehittaminen/20>

Saimaan ammattiopisto Sampo: tunnuslukuja vuodelle 2013. Viitattu 22.11.2013.

<http://edusampo.fi/toimielimet/tunnuslukuja>

Simniceanu, M. 2013. Ilmapiiirikysely johtamisen työkaluna. Opinnäytetyö. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, Tekniikan ja liikenteen ala, Logistiikan koulutusohjelma. Viitattu 5.11.2013.

<http://urn.fi/URN:NBN:fi:amk-2013061213914>

Suvitie, J. 2013. Kontaktipäivä 16.11.2013. Strateginen kehittäminen ja tulosjohtaminen. Jyväskylän ammattikorkeakoulu, MIF.

Tampereen yliopisto: kirjasto. 31.8.2011. Tietoa kirjastosta: toimintalinjaus. Viitattu 10.11.2013.

www.uta.fi/kirjasto/tietoa/strategia/toimintaymparisto.html

Tauriainen, A. 2013. Saimaan ammattiopisto Sampon kuljetusalan käytössä olevat ajoneuvot. Sähköpostiviesti 14.11.2013. Vastaanottaja J. Malinen. Selvitys kuljetusalan ajoneuvoista.

Valpola, A. 2004. Organisaatiot yhteen. Viitattu 28.10.2013.

<http://www.jamk.fi/kirjasto>. JaNet –tietokanta. WSOY.

Valtiovarainministeriö. Valtion hankintakäsikirja. Valtiovarainministeriön julkaisuja 48/2010. Viitattu 27.11.2013.

http://www.vm.fi/vm/fi/04_julkaisut_ja_asiakirjat/01_julkaisut/08_muut_julkaisut/20110110Valtio/Hankintakaesikirja.pdf

Vantaan kaupunki – kaavoitus ja maankäyttö: Vantaan Vauhtikeskukselle ja Etelä-Suomen pelastuslaitokselle harjoitusalue Lavankoon (nro 340400) 2008. Viitattu 3.11.2013.

http://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus_ja_maankaytto/asemakaavoitus/lansi-vantaan_asebakaavayksikko/kiila/vantaan_vauhtikeskukselle_ja_etela-suomen_pelastuslaitokselle_harjoitusalue_lavankoon_nro_340400

Vantaan moottorikerho – toiminta. Viitattu 26.11.2013.

<http://vantaanmoottorikerho.fi/kerho/toiminta/toiminta/>

Viitakangas, J. 2010. Benchmarkingin soveltuvuus konepaja-automaation kehittämiseen. Kandidaatintyö. Lappeenrannan teknillinen yliopisto, Teknillinen tiedekunta, Konetekniikan koulutusohjelma. Viitattu 25.11.2013.

<http://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/63875/nbnfife201009172454.pdf?sequence=3>

VR Group – Medialle - Tiedottaa. Viitattu 26.11.2013.

http://www.vrgroup.fi/fi/vakiolinkit/VR-konsernitiedottaa/news_20131108132146.html

Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto. Menetelmäopetuksen tietovaranto. Viitattu 25.11.2013.

http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/kvali/L6_4.html

LIITTEET

Liite 1

Saimaan ammattiopisto Sampon kuljetusalan käytössä olevat ajoneuvot.

Rekisterinro	Ajoneuvotyyppi / varustus	Merkki
AKF-723	Kuorma-auto / koukkulaite	Volvo
JBZ-790	Kuorma-auto / vaijerilaite, nosturi	Volvo
UHI-195	Kuorma-auto / vaijerilaite, nosturi, tpv vetoauto	Scania
ULG-473	Henkilöauto, henkilökuljetus	Fiat
JEO-711	Kuorma-auto / jalkalavalaitteet, tpv vetoauto	Mercedes-Benz
BOI-998	Kuorma-auto / jalkalavalaitteet, tpv vetoauto	Man
	Trukki	Still
411-BAA	Trukki	Toyota
KYE-415	Pakettiauto	Mitsubishi
OA-875	Henkilöauto, henkilökuljetus	Ford
AZB-685	Henkilöauto	Skoda
PZF-879	Täysperävaunu, umpikori	Ntm
675-RAA	Traktori	Valmet
334-AAI	Trukki	Hyster
930-XAK	Traktori	Valmet
	Simu-laitteisto	Thales
WNI-397	Simuperävaunu, ppv	Toutenkamion
BOC-902	Kuorma-auto / koukkulaite, tpv-vetoauto	Scania
XIB-609	Linja-auto	Scania
PIX-239	Täysperävaunu, umpikori	Närko
API-691	Kuorma-auto, ppv-vetoauto	Man
FKX-518	Kuorma-auto, umpikori, tpv-vetoauto	Volvo
WIJ-814	Puoliperävaunu, nousukapelli	Toplift
CYE-321	Linja-auto	Volvo
WTK-340	Puoliperävaunu, kapelli	Krone
WNN-291	Täysperävaunu, vaihtolava-alusta	Toplift
NCV-309	Linja-auto	Scania
WZN-706	Dolly, apuvaunu ppv:lle	Närko
31-VAG	Pyöräkuormaaja	JCB
LUZ-625	Kuorma-auto, umpikori	Daf

Lista päivitetty 23.10.2013.

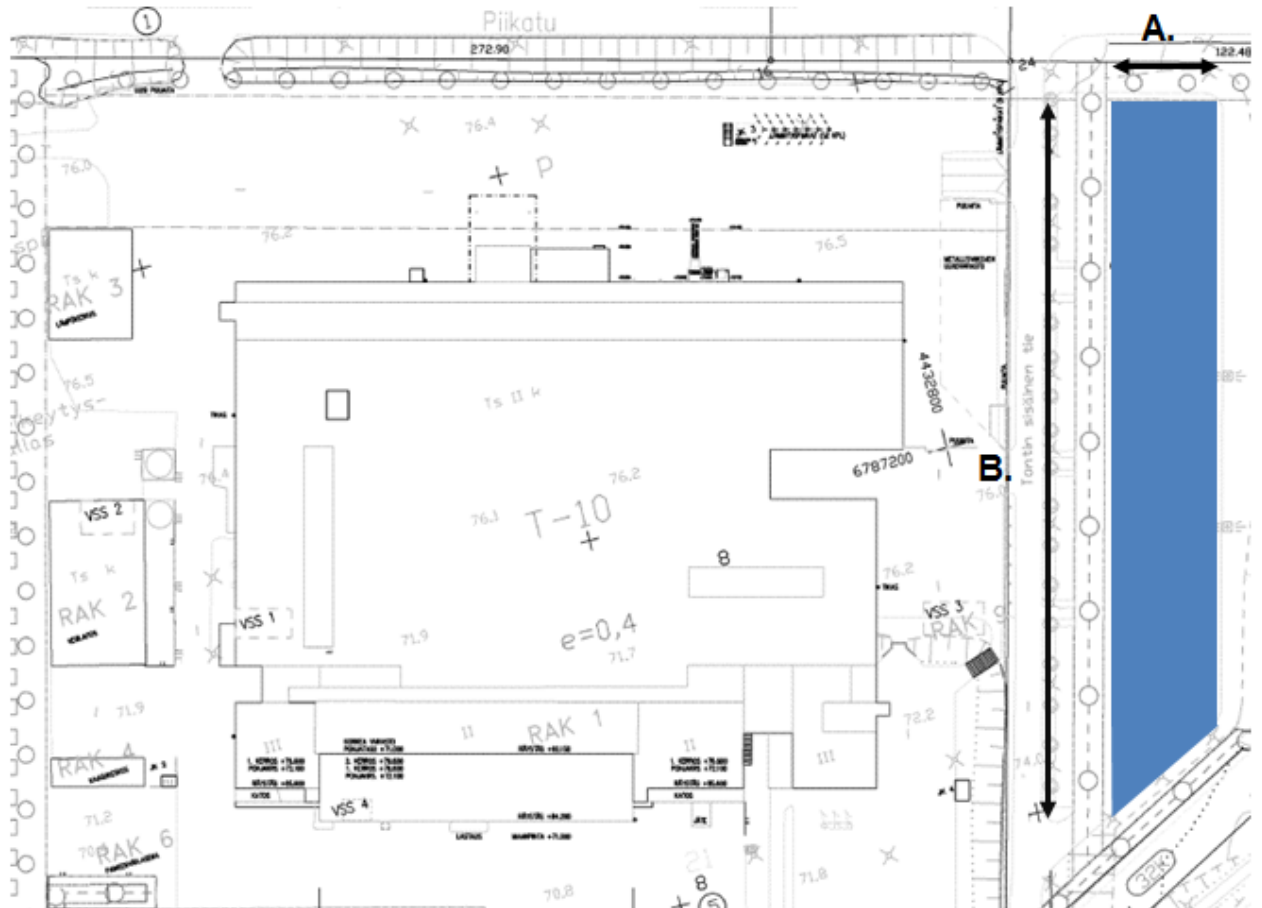
Lähde: Tauriainen, A. 2013

Lyhenteiden selitykset:

tpv = täysperävaunu

ppv = puoliperävaunu

Etelä-Karjalan ammatti- ja aikuisopiston ulkoharjoittelualue ennen 1.8.2013.



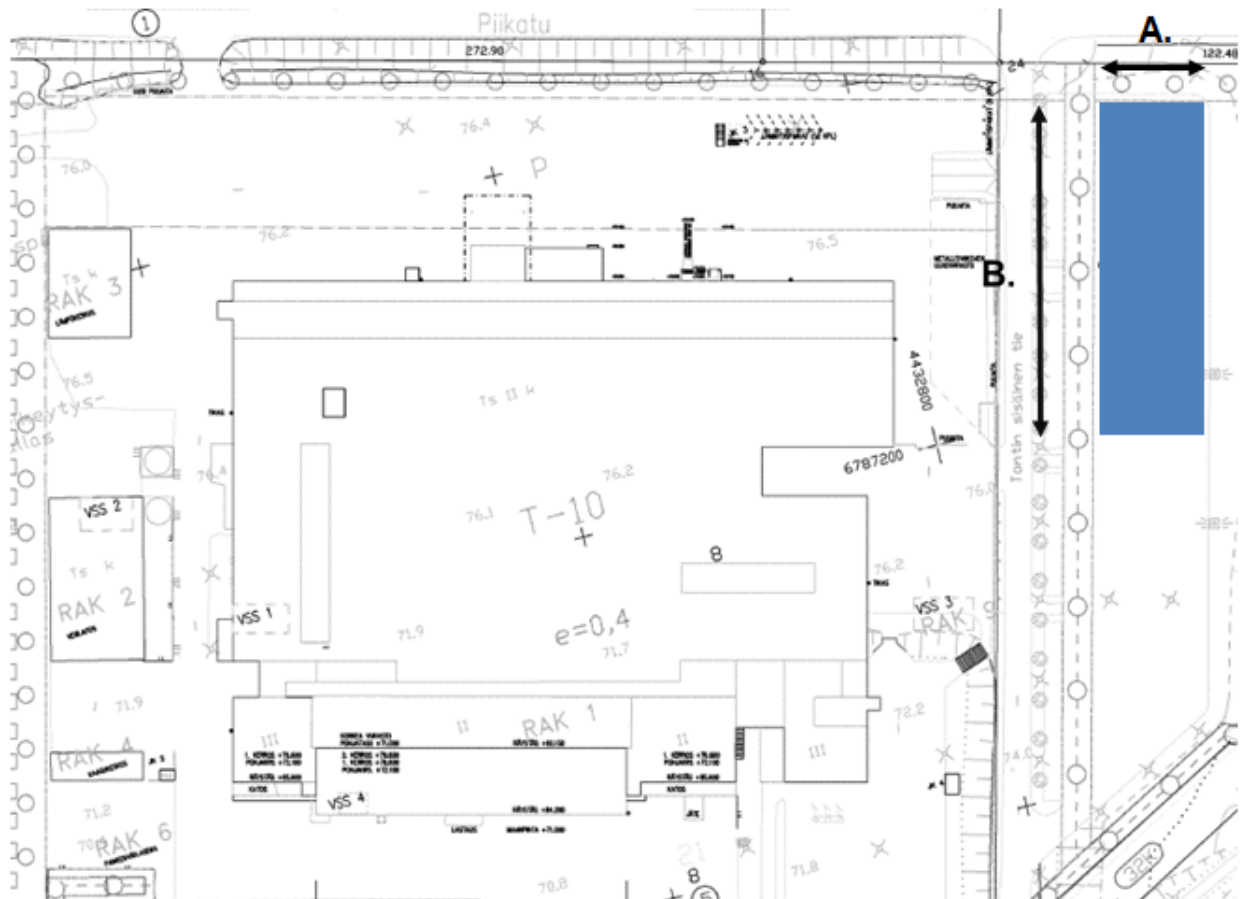
Merkkien selitykset:

A. Leveys 45m

B. Pituus 190m

Lähde: Mirola, P. 2013.

Saimaan ammattiopisto Sampon ulkojarjoittelualue 1.8.2013 jälkeen.



Merkkien selitykset:

A. Leveys 45m

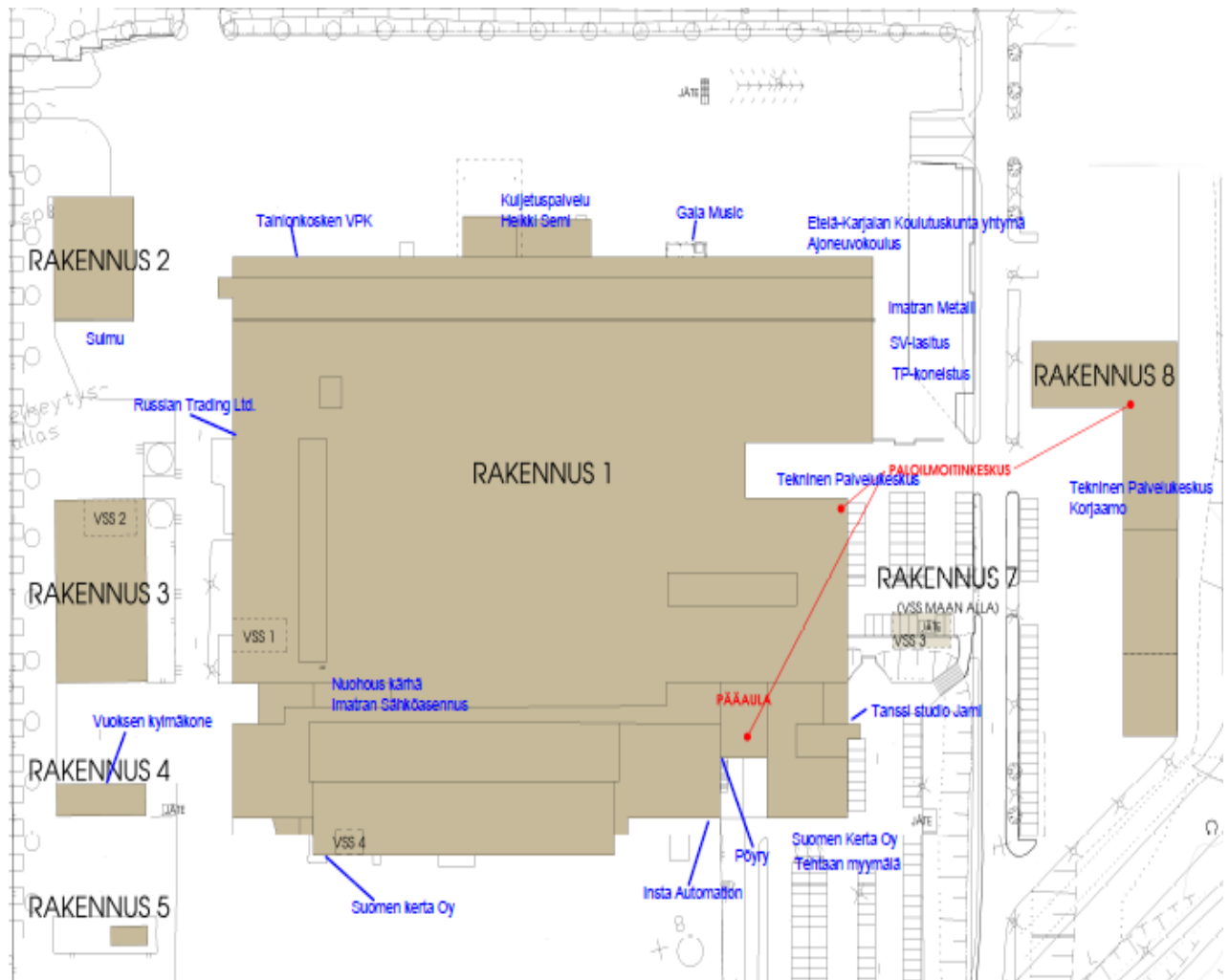
B. Pituus 70m

Lähde: Mirola, P. 2013

Opettajille ja kouluttajille esitetyt kysymykset haastattelujen yhteydessä.

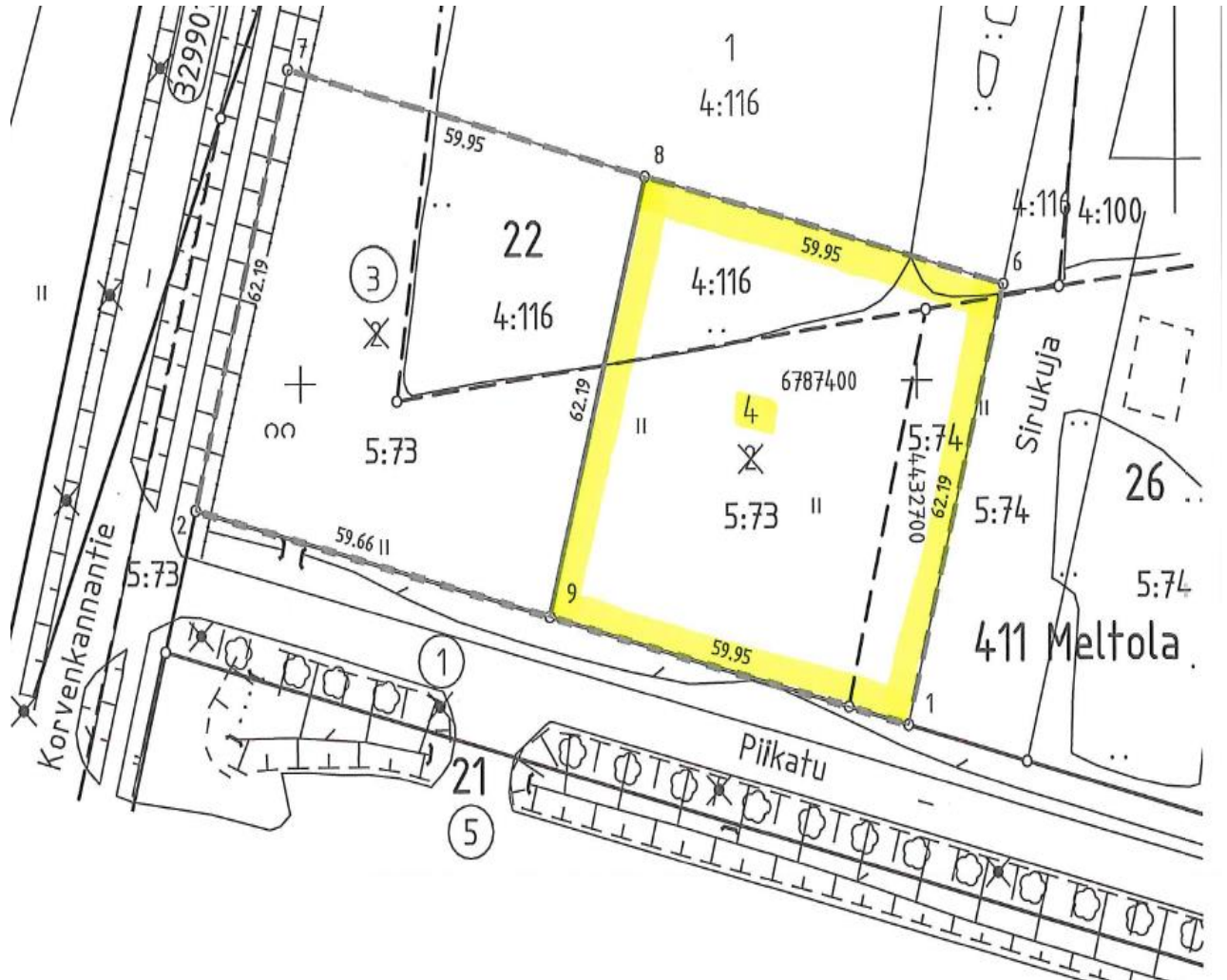
1. Kuinka kauan olet toiminut nykyisessä työtehtävässäsi?
2. Kuvaile ulkoharjoittelun merkitystä työskentelysi kannalta?
3. Kuinka yhteistyö eri käyttäjäryhmien kanssa on mielestäsi toiminut?
4. Mainitse nykyisen toimintamallin vahvuuksia.
5. Ongelmakohdat joihin olet mahdollisesti törmännyt nykyisellään.
6. Millaisiin työturvallisuus – puutteisiin olet mahdollisesti törmännyt ulkoharjoittelun alueella?
7. Millainen on mielestäsi nykytilanne kuljettajaopetuksen toteutuksessa käsittelyharjoitusten suhteen?
8. Entäpä tulevaisuuden näkymät?
9. Onko nykyisessä työpaikassasi tapahtunut vastaavanlaisia toimintaympäristön muutoksia aikaisemmin?
10. Oletko saanut johdolta tarpeeksi tietoa tulevasta muutoksesta?
11. Oma näkemyksesi tulevan tilaongelman ratkaisemiseksi.

Kerta – talon vuokralaiset (päivitetty 4.11.2013)



Lähde: Mirola, P. 2013

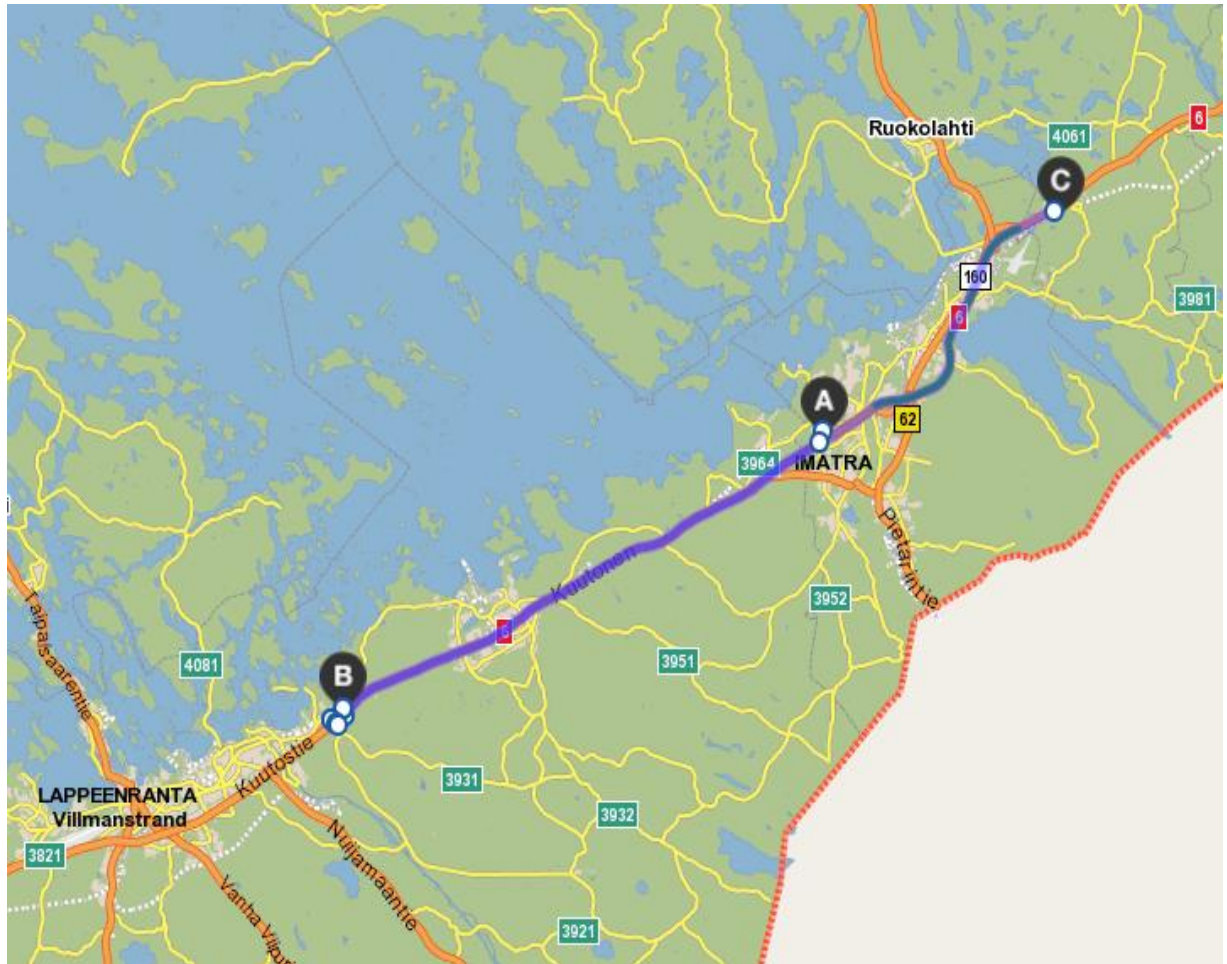
Vaihtoehtoinen ratkaisu – tontin vuokraaminen



Tontin kokonaispinta-ala: 3728 m²

Lähde: Kurki, M. 2013

Ulkoharjoittelupaikkojen sijaintivaihtoehdot



Merkkien selitykset:

A: Piikatu 1 (Nykyinen sijainti)

B: Muukon teollisuusalue

C: Puntalan teollisuusalue

Lähde: www.fonecta.fi/reittihaku