



HUMANISTINEN
AMMATTIKORKEAKOULU

OPINNÄYTETYÖ

**Toiminnallista liikenneturvallisuustapahtuman
konseptia tekemässä**

Case: Kun ajat, aja.

Meeri Sorjonen

Kansalaistoiminnan ja nuorisotyön koulutusohjelma (210 op)

Arvioitavaksi jättämisaika 05 / 2016

HUMANISTINEN AMMATTIKORKEAKOULU

Nuoriso- ja kansalaistoiminnan koulutusohjelma

TIIVISTELMÄ

Työn tekijä Meeri Sorjonen	Sivumäärä 37 ja 9 liitesivua
Työn nimi Toiminnallista liikenneturvallisuustapahtuman konseptia tekemässä. Case: Kun ajat, aja	
Ohjaava opettaja Kimmo Lind	
Työn tilaaja ja/tai työelämäohjaaja Liikenneturva	
Tiivistelmä <p>Opinnäytetyöni on työelämälähtöinen toiminnallinen opinnäytetyö, joka koostuu kahdesta osasta, toiminnallisesta osuudesta eli produktista ja raportista, jossa on teoreettinen viitekehys. Produktiosassa osallistun toiminnallisen liikenneturvallisuustapahtuman konseptin suunnitteluun, sekä laadin oppaan sen toteuttamiseksi. Tavoitteeni produktin laatimisessa on tehdä tiivis, informatiivinen ja selkeä työkalu, opas tapahtuman järjestämiseen. Raporttiosuuden tavoitteena on esitellä tietoperustaa ja sen pohjalta tekemiäni valintoja kattavasti sekä kirjoittaa selkeä selvitys oppaan teko prosessista.</p> <p>Opinnäytetyöni tilaaja on Liikenneturva. Liikenneturva on valtakunnallinen, vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö, jolla on 57 jäsenyhteisöä. Liikenneturvan toiminta levittyy ympäri maan 12 aluetoimipisteen kautta. Varsinaisten työntekijöiden lisäksi Liikenneturvan toimintaa mahdollistavat OTO, eli oman toimen ohella toimivat vapaaehtoiset kouluttajat, joita varten tapahtuman järjestämisen opas on laadittu. Opinnäytetyöni liittyy Kun ajat, aja.- kampanjaan, joka on yksi Liikenneturvan toiminnan painopisteistä vuonna 2016. Kampanjan tapahtumia järjestetään kymmeniä ja siitä syystä yhtenäiset toimintamallit oppaineen ovat tarpeellisia ja tulevat jokaisen aluetoimipisteen käyttöön. Henkilökohmainen ammatillinen kokemus Liikenneturvan kouluttajana on toiminut inspiraationani opinnäytetyön aiheen ja näkökulman valintaan.</p> <p>Kun ajat, aja. – kampanjan pohjalla on tilaajan selvitys tarkkaamattomuudesta liikenteessä. Työelämä lähtöisyyden vuoksi edellä mainittu selvitys yhdessä tilaajan Toiminta- ja taloussuunnitelman ja Strategian kanssa toimivat teoreettisen tietoperustani lähtökohtana. Työn osiot perehdyttämisestä, vapaaehtoistyöstä ja vapaaehtoistyön johtamisesta puolestaan sitovat teoreettisen viitekehysesni toimialaan.</p> <p>Opinnäytetyössäni käytin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää ja aineiston keräämiseen yksilöhaastattelua. Haastattelut olivat puolistrukturoituja ja tehtiin haastateltavan työpaikalla. Kaikki haastattelut nauhoitettiin ja myöhemmin litteroitiin. Analyysi alkoi jo haastatteluvaiheessa, jossa keräsin lisää aineistoa kehittelemäni alkuideaa opasta varten.</p>	
Asiasanat Liikenneturvallisuus, perehdyttäminen, vapaaehtoistyö, opas	

HUMAK UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES
Degree Programme in Youth Work and Civic Activities

ABSTRACT

Author Meeri Sorjonen	Number of Pages 46
Title Planning a new functional road safety concept. Case: Kun ajat,aja.	
Supervisor Kimmo Lind	
Subscriber and/or Mentor Liikenneturva	
Abstract <p>This thesis consist two parts, production and report. In production part I participated planning new functional road safety concept and planned guide how to implement that. My goal was to make an easy to read guide for trainers. In report part my aim was to introduce the process of planning and making the guide.</p> <p>This thesis is ordered by an association called Liikenneturva. Liikenneturva is nationwide confederation which has 57 member communities. Liikenneturva's acts via 12 regional offices. In addition to workers Liikenneturva has volunteer trainers who enable various events and schooling. The guide is directed to them. This thesis is associated with distracted driving campaign called Kun ajat, aja. Campaign is one of the key act in Liikenneturva's activities in 2016. Due this coherent concept is needed. My personal experience as voluntary trainer is inspiration when choosing the topic and perspective of thesis.</p> <p>The background data of thesis consist the Liikenneturva's statement about distracted driving. Because of working life orientation of this thesis plan of action and strategy are important background data. Parts of initiation, voluntary work and voluntary management attaches thesis to industry.</p> <p>The data is collected using qualitative research method and by interviewing. All the interviews were recorded and transcribed later. The analysis of the data started already in the phase of interview. In the interviews I collected more information to support my basic idea about the guide.</p>	
Keywords Road safety, voluntary work, guide	

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	5
2 LIIKENNETURVA TURVALLISEN LIIKENNEKULTTUURIN EDISTÄJÄNÄ	6
2.1 Liikenneturva liikenneturvallisuustyön keskusjärjestönä	7
2.2 Kouluttaja Liikenneturvassa	8
3 TARKKAAMATTOMUUS TIELIINKENTEEN TURVALLISUUSONGELMANA	10
3.1 Tarkkaamattomuus liikenteessä	10
3.2 Kun ajat, aja. – kampanja	13
4 PEREHDYTTÄMINEN, VAPAAEHTOISTYÖ JA VAPAAEHTOISTYÖN JOHTAMINEN	18
4.1 Perehdyttäminen	18
4.2 Vapaaehtoistyö ja vapaaehtoistyön johtaminen	19
5 HAASTATELUISTA LISÄÄ TIETOA	22
5.1 Haastattelu tutkimusmenetelmänä	23
5.2 Haastattelun suunnittelu ja haastattelukysymykset	25
5.3 Haastattelun vastauksia ja johtopäätökset	26
6 OPAASTA AVUKSI	29
6.1 Opas Liikenneturvan tapahtuman järjestämiseen. Kun ajat, aja.	29
7 OPAASTA AVUKSI?	31
7.1 Oma arvio	31
7.2 Tilaajan arvio	34
LÄHTEET	36
LIITTEET	38

1 JOHDANTO



Opinnäytetyössäni osallistun liikenneturvallisuus aiheisen kampanjan toiminnallisen konseptin kehittämiseen, sekä laadin oppaan sen toteuttamiseksi. Työn tilaaja on Liikenneturva, jonka kouluttajana olen toiminut useita vuosia. Ammatillinen kokemus ja tilaajan tarve ohjaavat työn kulkua. Opinnäytetyö on vahvasti sidoksissa Kun ajat, aja.-kampanjaan, joka käsittelee kuljettajan tarkkaamattomuutta liikenteessä.

Tässä raportissa pääpaino on toiminnallisen konseptin toteuttamisen tueksi tehdyn oppaan laatimisessa, sekä siihen liittyvässä tietoperustassa. Kuvailen lyhyesti myös kampanjan toiminnallisten toimintamallien kehittämisprosessia. Prosessi oli mielenkiintoinen ja opettava ja ansaitsisi oman raporttinsa. Mutta koska opinnäytetyöhön käytettävä aika ja resurssit ovat rajalliset, päätin keskittyä oppaan kehittämisen kuvaukseen sen vahvemman toimialasidonnaisuuden vuoksi.

Opinnäytetyöni on toiminnallinen. Toiminnallinen opinnäytetyö on ammattikorkeakouluopiskelijan näyte ammattitaidostaan. Työn tulisi olla työelämälähtöinen ja käytännönläheinen. Toiminnallinen opinnäytetyö on ammatilliselle kentälle suunnattu käytännön ohjeistus, opastus tai toiminnan järjestäminen ja järjeistämisen. Se voi olla esimerkiksi ohje, ohjeistus tai opastus, kuten perehdyttämisosas. Toteutustapa voi olla esimerkiksi kirja, kansio, vihko tai opas. Toiminnallinen opinnäytetyö koostuu kahdesta osasta, raportista ja tuotoksesta, eli produktista. Raportista käy ilmi, mitä, miksi ja miten on tehty. Raportissa arvioidaan prosessia, tuloksia sekä johtopäätöksiä. Opinnäytetyön varsinainen tuotos, produkti, on käytännön toteutus ja puhuttelee suoraan kohderyhmää ja eroaa siten raporttiosasta. (Vilka & Airaksinen 2003, 9,10,65.)

2 LIIKENNETURVA TURVALLISEN LIIKENNEKULTTUURIN EDISTÄJÄNÄ

Liikenneturva on valtakunnallinen, vapaaehtoisen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö, jolla on 57 jäsenyhteisöä. Liikenneturvasta annetun lain (No 278/2003) mukaan tämän julkisoikeudellisen yhdistyksen tarkoitus on edistää tieliikenteen turvallisuutta. Keinoina tiedotus, valistus ja koulutus sekä omaa toimintaa palvelevalla tutkimus. Liikenneturva opastaa ja yhteen sovittaa jäsenyhteisöjensä liikenneturvallisuustyötä, tekee aloitteita ja toimii muutoinkin liikenneturvallisuuden hyväksi. Liikenneturvan toimintaa ohjaa liikenne- ja viestintäministeriö. (Liikenneturva 2016.)

Liikenneturvan arvot ovat turvallisuus ensin, asiantuntijuus ja yhteistyö. Suomessa yhteisesti hyväksytyn liikenteen turvallisuusvision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava sellaiseksi, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Vuosittaisen rahoituksen päättää sosiaali- ja terveysministeriö. Rahoitus koostuu liikennevakuutusmaksuihin sisältyvästä liikenneturvallisuusmaksusta. (Liikenneturvan toiminta- ja taloussuunnitelma 2016, Liikenneturvan Strategia 2016-2018)

2.1 Liikenneturva liikenneturvallisuuustyön keskusjärjestönä

Liikenneturvan toiminta levittyy ympäri Suomen 12 aluetoimipisteen kautta. Alueelliset toimipisteet ovat läheisessä yhteistyössä oman alueensa eri viranomaisten, järjestöjen ja tiedotusvälineiden kanssa. Paikallinen läsnäolo auttaa Liikenneturvaa koordinoimaan liikenneturvallisuuustyötä valtakunnallisesti ja viemään toimintaa ruohonjuuritasolle lähelle suomalaisia tielläliikkuja. (Liikenneturvan toiminta- ja taloussuunnitelma 2016,3.) Jäsenyhteisöjen muodostama keskusjärjestön kokous on Liikenneturvan tärkein päättävä toimielin. Toinen päättävä toimielin on Liikenneturvan hallitus. Hallitus koostuu puheenjohtajan lisäksi 11 jäsenestä, joista seitsemän edustaa eri jäsenyhteisöjä ja neljä puolestaan eri ministeriöitä. Valtioneuvosto määrää puheenjohtajan ja ministeriöiden edustajat kahdeksi kalenterivuodeksi kerrallaan.

Edellä mainittujen päättävien elimien alaisuudessa toimii toimitusjohtaja, jonka neuvoo antavana elimenä toimii johtoryhmä. Johtoryhmä koostuu yksiköiden päälliköistä. Yksiköitä ovat: liikennekasvatus-, tieto ja viestintä-, hallinto- ja alueyksikkö. Lisäksi johtoryhmään kuuluvat järjestöpäällikkö, tutkimuspäällikkö ja kehittämispäällikkö.

Liikenneturva tekee pitkäjänteistä työtä vapaaehtoisen liikenneturvallisuuustyön eteen. Liikenneturva kannustaa ja tarjoaa tukea erilaisilla toimilla. Työ on luonteeltaan ennaltaehkäisevää ja suostuttelevaa. Esittelen seuraavaksi lyhyesti organisaation yksiköt, joita ovat: Tieto- ja viestintä-, Liikennekasvatus-, Alueyksikkö, sekä Hallinto.

Kaikki Liikenneturvan toiminta perustuu tutkittuun tietoon, jota tieto- ja viestintäyksikkö tuottaa. Yksikkö hoitaa sekä sisäisen, että ulkoisen viestinnän tehtävät. Yleisesti tunnetun ja median käyttämän tilastotiedon lisäksi yksikkö kerää vuosittain laajan laadullisen tietämyksen eri tielläliikkujiin koetusta turvallisuudesta, kokemuksista ja liikennekäyttäytymisestä. Tämä tietämys auttaa turvallisuuskehityksen seuraamista ja ohjaa Liikenneturvan muiden yksiköiden toimenpiteitä. Tieto- ja viestintäyksikkö suunnittelee ja toteuttaa kampanjointia, ajankohtaisviestintää ja tapahtumia. Kampanjoiden teemat vaihtuvat ajoittain. Osa kampanjoista kestää useamman vuoden.

Liikennekasvatusyksikön päätehtävä on tuottaa materiaalia, tietoa ja edellä mainittuja toimenpiteitä elinikäiseen liikennekasvatukseen. Tarkoitus on tarjota tietoa ja opas-

tusta kaikenikäisille tienkäyttäjille. Liikennekasvatuksen keskeiset keinot vaikuttaa tienkäyttäjiin ovat liikennekasvatus ja kuljettajien jatkokoulutus.

Tieto ja viestintä-, sekä liikennekasvatuksen yksiköiden tuottaman tiedon ja materiaalin valtakunnallisesti levittää alueyksikkö, jolla on 12 aluetoimipistettä ympäri Suomen. Aluetoimipisteet jalkauttavat kampanjat ruohonjuuritasolle paikallisesti. Aluetoimipisteet järjestävät myös koulutuksia eri ammattiryhmille, esimerkiksi terveydenhoitajille, varhaiskasvattajille ja ikäihmisten kanssa työskenteleville. Paikallisten toimipisteiden tukena on Liikenneturvan valmentama oma kouluttajaverkosto. (Liikenneturva 2016).

Hallinto nimensä mukaisesti hoitaa koko organisaation talouteen ja hallintoon liittyvät tehtävät.

Aluetoimipisteiden lukuisat tapahtumat mahdollistuvat vapaaehtoisten OTO-kouluttajien, eli ”Oman Toimen Ohella” toimivien kouluttajien avulla. Opinnäytetyöni pureutuu kampanjointiin ja tapahtumajärjestämiseen nimenomaisesti aluetoimipisteissä OTO-kouluttajien kanssa. Olen itse toiminut vuosia Liikenneturvan OTO-kouluttajana ja kuvailen seuraavaksi sitä työtehtävää, sekä valitsemani työelämän kehittämiskohdetta opinnäytetyössäni.

2.2 Kouluttaja Liikenneturvassa

Oma ammatillinen kokemukseni on vahva vaikuttaja tämän työelämän kehittämistyön tunnistamisessa ja rajaamisessa. Toimin Liikenneturvan OTO-kouluttajana vuosina 2009–2015. Mutta kuka on Liikenneturvan kouluttaja ja mitä hän tekee? Vuonna 2016 päivitetystä kouluttajapolitiikasta kuvaillaan kouluttajan tehtävät seuraavasti:

Kouluttajien tehtävät ovat monimuotoisia ja usein kyseisen kouluttajan ammattitaitoon ja tietämykseen liittyviä. Kouluttajat toimivat Liikenneturvan edustajina messuilla ja tapahtumissa sekä kampanjoihin liittyvissä tilaisuuksissa. Koulut ja yritykset pyytävät Liikenneturvasta edustajia vanhempainiltoihin tai apua liikenneturvallisuusviikolle tai -päivään. Kouluttajia voidaan käyttää apuna kun aluetoimiston resurssit eivät muuten riitä osallistumaan moniin tapahtumiin. Kouluttajat vetävät mm. pelivarakursseja työpaikoilla ja ikäkuljettajien ajosyynejä vanhemmalle väestölle.

Usein vahvan kokemuksen ja tietomäärän omaavat kouluttajat toimivat asiantuntijoina haastatteluissa ja tilaisuuksissa ja heiltä saadaan apua uusien aineistojen tuotantovaiheessa. Keskustoimiston kouluttajat ovat tärkeä henkilöstöisiä vuosittaisten EAK-kouluttajakurssien vetäjinä. Kouluttajat osallistuvat myös liikennekäyttäjymisen seuranta-datan keräämiseen. (Liikenneturvan kouluttajapolitiikka 2016, 3.)

Lisäksi kouluttajapolitiikassa kouluttajien käyttämistä perustellaan muun muassa sen tuomalla paikallistuntemuksella, asiantuntijuudella ja kustannustehokkuudella. (Liikenneturvan kouluttajapolitiikka 2016, 2.) Esimerkiksi erilaiset yleisötapahtumat, messut ja tempaukset vaativat paikalle kouluttajia toteutuakseen.

Keikkaluonteisesti tehtävässä työssä on monia seikkoja, joita tulee ottaa huomioon. Kouluttaja voi työskennellä yhdessä toimipisteiden varsinaisen työntekijän tai toisen kouluttajan kanssa tai aivan omatoimisesti. Kouluttajat toimivat toimipisteiden työntekijöiden ohjeistamana. Ohjeistus on kouluttajan työssä tärkeää ja vaikuttaa sen onnistumiseen oleellisesti. Ammatillisen kokemukseni kautta tämä kouluttajien saama ohjeistus on sekä määrältään, että laadultaan vaihtelevaa. Vaihtelevuus tuo epätaisaista kouluttajien valmiuksiin ja vaikuttaa tilaisuuksien onnistumiseen oleellisesti. Tätä asiaa pyrin kehittämään parempaan opinnäytetyössäni. Siitä lisää myöhemmin. Ensin kuvailen lisää nimenomaan Liikenneturvan kouluttajan työn erityispiirteitä, jotta sen moninaisuus tulee esille.

Tieliikenteen turvallisuuden edistämistyössä on pysyviä teemoja, kuten kävely, pyöräily, autoilu, moottoripyöräily ja mopoilu. Nämä teemat ovat esillä vuodesta toiseen ja niitä nostetaan esiin erilaisten kampanjoiden avulla. Kouluttajalla tulee olla hyvä tietämys näistä liikenteen aiheisällöistä. Lisäksi vaihtuvien kampanjoiden avulla pyritään monipuolisin keinoin tuomaan liikenneturvallisuusasiaa esiin. Kampanjoiden toimintamallit vaihtelevat ja kouluttajan tulee olla niistä hyvin perillä. Tapahtumat voivat olla lyhyitäkin tempauksia, jolloin kouluttajilla ei ole paikanpäällä aikaa perehtyä tai harjoitella, vaan se käytetään itse toimintaan.

Paitsi aiheisällöistä ja vaihtuvista kampanjoista, Liikenneturvan kouluttajan tulee osata kohdata eri ihmisryhmiä asiantuntevasti ja luontevasti. Kouluttajana toimiessani esiinnyin koulutustilaisuuksissa ja yleisötapahtumissa tavaten kansalaisten koko kirjon. Kohtasin ihmisiä pienistä lapsista ikäihmisiin ja liikenteen ammattilaisista arkisiin

tienkäyttäjiin. Liikenneturvan tavoite onkin elinikäisen liikennekasvatuksen myötä tavoittaa kaikenikäiset ihmiset ja tämä näkyy myös kouluttajan työssä.

Koska Liikenneturvan toiminta levittyy maanlaajuisesti 12 toimipisteen avulla, kyseessä on hajautettu organisaatio. Mallin etu on, että toiminnassa otetaan huomioon liikenteen paikalliset erityispiirteet. Haasteena puolestaan on taata yhtäläinen tarjonta paikkakunnasta riippumatta. Strategiassaan Liikenneturva on linjannut vapaaehtoistyön tukemisen ja aluetoiminnan palvelut kehittämiskohteikseen. (Liikenneturvan Strategia 2016–2018, 3.) Juuri näitä myös minun opinnäytetyöni pyrkii osaltaan kehittämään.

3 TARKKAAMATTOMUUS TIELIINKENTEN TURVALLISUUSONGELMANA

Tarkkaamattomuus ilmiönä liikenneturvallisuuden edistämistyössä on uusi jos sitä verrataan esimerkiksi turvavyön käyttöön tai liikenneraittiuteen. Liikenneturvan selvitys tarkkaamattomuudesta liikenteessä ja siitä seurannut kampanja nimeltään Kun ajat, aja. on tiiviisti kytköksissä opinnäytetyöhöni, joten esittelen tiiviisti ilmiön ja kampanjan alkuvaiheet.

3.1 Tarkkaamattomuus liikenteessä

Kuljettajan tarkkaamattomuus tarkoittaa huomion kiinnittymistä muuhun kuin ajotehtävän turvallisen suorittamisen vaatimiin toimintoihin. Esimerkiksi matkapuhelimen tai navigaattorin käyttö ajon aikana aiheuttaa tarkkaamattomuutta. Lisäksi kuljettajan tarkkaamattomuutta (engl. ”Driver Distraction and Inattention”) aiheuttaa myös esimerkiksi syöminen, juominen, meikkaaminen tai radion säätäminen. Tarkkaamattomuutta aiheuttavat häiriötekijät jaetaan kolmeen ryhmään:

- Visuaalinen häiriö, jossa katse kiinnittyy pois liikennetilanteesta
- Manuaalinen häiriö, jossa käsi irroitetaan pois hallintalaitteista muun toiminnon vuoksi

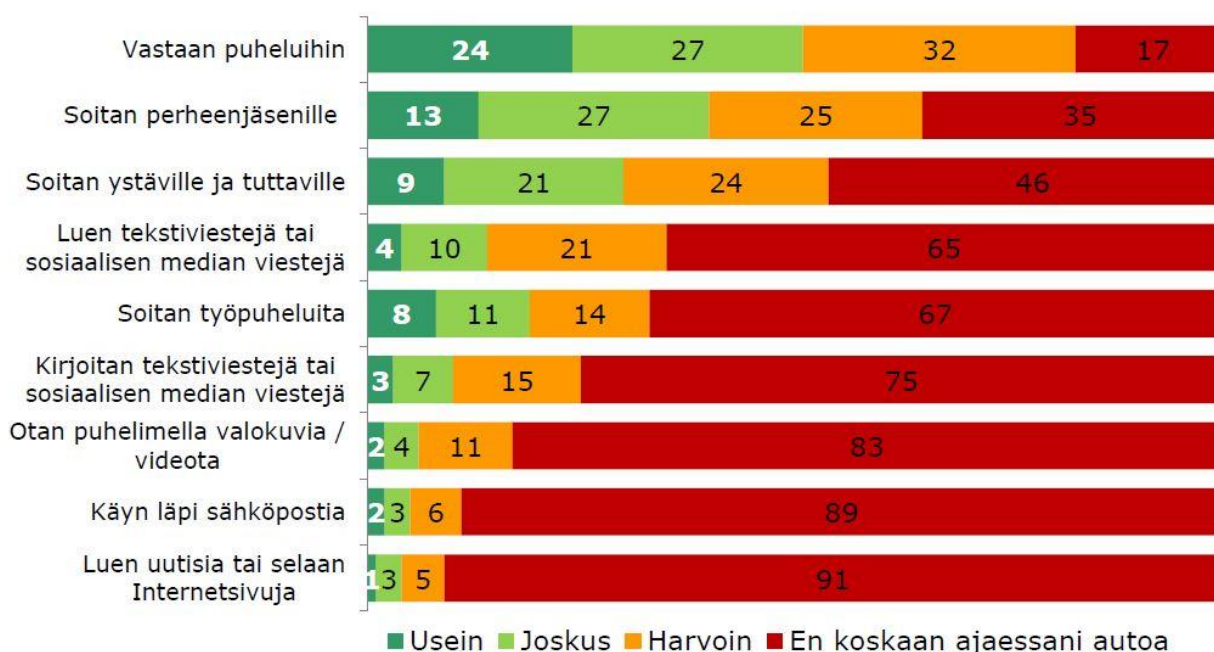
- Kognitiivinen häiriö, jossa tiedolliset ajatustoiminnot kiinnittyvät pois ajotehtäväs-
tä.

(Jääskeläinen & Pöysti 2014, 2.)

Kuinka yleistä tämä tarkkaamattomuus liikenteessä Suomessa on? Seuraavassa diagrammissa näkyy tunnuslukuja.

Miten käyttää matkapuhelinta autoa ajaessaan?

Käyttää matkapuhelinta ja ajaa autoa n=1173, %



Kys. Miten käytät puhelinta ajaessasi autoa?

(Jääskeläinen & Pöysti, 2014)

Voidaan siis todeta, että ajaessaan kuljettajat vastaavat enemmän saapuviin puheluihin kuin itse soittavat niitä. Suurin osa, eli neljä viidestä vastaa ajon aikana puheluihin. Kaksi kolmesta soittaa perheenjäsenille, yli puolet ystäville ja tutuille ja kolmannes soittaa työpuheluja. Joka kolmas vastasi kaikkiin kysytyihin soittotahoihin ”en koskaan”. (Jääskeläinen & Pöysti 2014, 6).

Kun neljä viidestä kyselyyn vastaajista kertoo vastaavansa ajon aikana puheluihin on perusteltua todeta, että tarkkaamattomuus ilmiönä on yleinen. Esimerkiksi puheli-

meen vastatessa täytyvät nuo kolme edellä mainittua tarkkaamattomuuteen johtavaa häiriötekijää. Visuaalinen häiriö tulee, kun kuljettaja etsii katseellaan puhelimen. Manuaalinen häiriö syntyy, kun kuljettaja vastatakseen puhelun irroittaa käden ratista ja mahdollisesti pitää kädellään puhelinta korvallaan puhelun ajan. Kognitiivinen häiriö ajotehtävään voi tulla puhelinkeskustelun sisällöstä.

Minkälainen riski matkapuhelimen käytöstä ajon aikana syntyy? Jääskeläisen ja Pöystin (2014, 3) selvityksen mukaan onnettomuusriskistä on ristiriitaisia tutkimustuloksia. Maailman terveysjärjestö (WHO) on tehnyt arvion, jonka mukaan matkapuhelinta ajon aikana käytävillä kuljettajilla on nelinkertainen riski joutua liikenneonnettomuuteen. WHO:n arvion mukaan riski on saman suuruinen sekä kädessään matkapuhelinta pitävällä, että hands free- laitetta käytävällä. Tähän syynä on aikaisemmin mainittu kognitiivinen häiriö. Joidenkin tutkimustulosten mukaan puhuminen itsessään ei aiheuta riskiä, mutta puhelimen käsittely ja en katsominen kyllä.

Tieliikenneonnettomuudet aiheutuvat riskien kasautumisesta. Tarkkaamattomuus on tutkimusten mukaan yhtenä riskitekijänä joka kolmannessa onnettomuudessa Euroopassa. Suomessa osuutta ei tarkkaan tiedetä, koska olemassa olevan tilastoaineiston perusteella sitä ei voida arvioida. Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien mukaan matkapuhelin on ollut käytössä noin kolmessa kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa vuosittain. (Jääskeläinen & Pöysti 2014, 18).

Jääskeläisen ja Pöystin (2014, 18.) selvityksessä neljä kymmenestä matkapuhelinta ajon aikana käyttäneestä autoilijasta kertoi joutuneensa vaaratilanteeseen viimeisen kahden vuoden aikana puhelimen käytön seurauksena. Vaaratilanteita olivat muun muassa muun liikenteen seuraamisen herpaantuminen, ajoneuvon nopeuden aleneminen, ajautuminen omalta kaistalta, merkkien tai tienkäyttäjien havaitsematta jääminen ja äkkijarrutus peräänajon välttämiseksi. Onnettomuuksiin oli joutunut alle prosentti vastaajista.

Selvityksen mukaan matkapuhelimen käytön aiheuttamat riskit ovat suomalaisilla hyvin tiedossa ja sitä pidetään yhtä vakavana rikkomuksena, kuin ajokortilla ajoa tai punaista päin ajoa. Yli puolet autoilijoista haluaisi poliisin sakottavan yleisemmin lainvastaisen matkapuhelimen käytöstä. Tästä huolimatta sosiaalinen paine vaikuttaa siihen, että riskeistä tietoisinakin ihmisen tekee mieli vastata puhelimeen. Osa kyse-

lyyn vastanneista kertoivat häiriintyneensä jo pelkästä puhelimen soittoäänestä ja osa kertoi jääneensä miettimään puhelua vaikka jättää siihen vastaamatta. (Jääskeläinen & Pöysti 2014, 19).

Esitelyjen tietojen perusteella voidaan todeta, että tarkkaamattomuus liikenteessä on yleinen ja vaarallinen ilmiö. Tämän selvityksen tietojen pohjalta syntyi Liikenneturvan kampanja: Kun ajat, aja. Kerron seuraavaksi kampanjan lähtöasetelmasta, tavoitteista, sekä alkuvaiheista.

3.2 Kun ajat, aja. – kampanja

Liikenneturvan kampanjat perustuvat faktatietoon. Edellä esitellyssä selvityksessä otettiin selvää, mitä muuta kaikkea kuljettavat ajaessaan tekevät. Moni suomalainen myönsi tekevänsä monenlaista ajamisen ohella. Juuri puhelimen käyttö valikoitui kampanjan kärjeksi, sillä puhelinta käyttävän kuljettajan riskikertymä oli selvästi suurin. (Anteroinen 2014.) Kun kampanjan kärki on valittu, myös kohderyhmä tulee olla suunniteltu ja perusteltu.

Tutkimusten mukaan kampanjat onnistuvat todennäköisemmin silloin, kun niissä käsitellään vain yhtä tarkkaan määritellyä aihetta ja valitaan tietty kohdeyleisö. Valitsimme kohderyhmäksi 25–54-vuotiaat suomalaiset autoilijat, sillä ryhmä on turvallisuusmyönteinen, paljon liikkuva ja otollinen kampanjaviesteille. Turvallisuusmyönteisiä asenteita on myös helpompi vahvistaa kuin kielteisiä muuttaa. (Anteroinen 2014).

Lopullisena tavoitteena kampanjoinnissa on käyttäytymisen muutoksen syntyminen. Ensimmäinen askel siihen suuntaan on saavuttaa riittävä tietotaso. Näin ollen kampanjan tavoitteiksi asetettiin seuraavat neljä kohtaa:

- Kampanja tuo esiin tarkkaamattomuuden riskejä liikenteessä. Kampanja lisää tietoa.
- Kampanja tukee olemassa olevia turvallisuusmyönteisiä asenteita.
- Kampanja vahvistaa ja luo sosiaalista normia, joka ennaltaehkäisee tarkkaamatonta liikennekäyttäytymistä.
- Kampanja tarjoaa selkeitä käyttäytymistapoja, joilla välttää turvatonta käyttäytymistä.

Tavoitteiden jälkeen valittiin kampanjan pääviestit:

- Keskity ajamiseen – älä käytä älypuhelimiasi ajon aikana.
- Pidä katse, keskittyminen ja kädet liikenteessä.
- Tarkkaamattomuus lisää onnettomuusriskiä.
- Nauti ajamisesta, se on laatuaikaa.

(Anteroinen 2014.)

Kun kohderyhmä, tavoitteet ja pääviestit oli valittu, tuli aika luoda kampanjalle sopiva ilme, ääni ja kuva. Ensimmäinen kampanjatuote oli mainoselokuva televisioon. Mainoselokuvassa haluttiin yhdistää tieto ja tunne, sillä tunne vahvistaa elokuvan viestin muistamista.

Tunteiden käyttöä kampanjoinnissa on tutkittu paljon. Eri tutkimuksissa on kiistelty millainen valistusviestin tulisi olla. Pelkoa herättävän viesteissä on huomattu ongelmia kohdennuksen ja heikon vaikuttavuuden osalta. Toisaalta halusimme herättävän viestin. Lähdimme etsimään ratkaisua tarinan, ja vaaran tunteen yhdistelmästä. (Anteroinen 2014.)

Kampanjaelokuva sai ensi-esityksensä 6.10.2014 ja linkin siihen löytää tämän työn liitteistä. Elokuvan lisäksi kampanjalla on oma radiomainos.

Kun kampanjoinnin tavoitteena on asenteisiin ja käyttäytymiseen vaikuttaminen on tulosten mittaaminen haastavaa. Mainoselokuvan näyttökerrat, klikkausten määrät ja kampanjan verkkosivujen vierailut ovat tapoja arvioida viestin tavoitavuutta. Oleellinen indikaattori on huomioarvotutkimus. Sen mukaan Kun ajat aja.-kampanjaelokuva muistettiin hyvin. Ikäryhmästä riippumatta vähintään kuusi kymmenestä kertoi kuulleensa viestin. Lisäksi kampanjan tuoma aihe koettiin tärkeänä. (Saarinen 2014.) Vastaanotto mainosfilmiin oli siis myönteinen, mutta vaikuttaako se käyttäytymiseen?

Kun vastaajien aikeita tiedusteltiin, neljä kymmenestä jälkimittaukseen vastanneesta kertoi kiinnittävänsä jatkossa huomiota kännykän käyttöön ajon aikana ja välttävänsä ajamista häiritsevää älypuhelimien käyttöä. Se on hyvä alkua, sillä yhdeltä kampanjalta ei voida odottaa suurta ja kauan kestävästä käyttäytymisen muutosta. (Saarinen 2014.)

Ensimmäiset askeleet kampanjassa oli otettu. Kampanjalla on tavoitteet, pääviestit, elokuva, radiospotti, nettisivut ja visuaalinen ilme. Oli aika alkaa jalkauttaa kampanjaa tekemisen tasolle. Tässä vaiheessa minä tulin mukaan työryhmään. Ensimmäisenä osallistuin Liikenneturvan ja European Transport Safety Council (ETSC) järjestämään PIN Talk-tilaisuuteen Helsingissä 7.10.2014. Liikenneturvallisuuksseminaarin aiheena oli tarkkaamattomuus. Tässä seminaarissa sain syvemmän käsityksen ilmiöstä. Seuraava tavoitteemme oli kehittää kampanjalle toimintamalli tapahtumiin.

Liikenneturvan tapahtumia järjestetään hyvin erilaisissa olosuhteissa. Tapahtumia järjestetään sekä sisällä, että ulkona. Esimerkiksi toreilla, luokkatiloissa, auditorioissa ja messuosastoilla. Siksi päätimme jo alkuvaiheessa, että toimintamalleja tulisi olla kaksi. Näin olisi mahdollisuus valita tilaisuuteen paremmin sopivan malli. Molempien tulisi olla osallistavia ja toiminnallisia. Ammatillisen kokemuksen perusteella tarvetta toimintamallille on sekä suurempiin, että pienempiin tapahtumiin. Tavoitteena oli käytännön osallistumisen kautta osoittaa, ettei kahden asian tekeminen yhtä aikaa menestyksekkäästi ole mahdollista. Liikenteessä se on vaarallista.

Jo alusta saakka oli tarkoitus, että suunnittelen ja toteutan oppaan näiden toimintamallien toteuttamiseksi. Aloitin suunnittelutyön jo toimintamalleja suunnitellessa. Oppaasta kerron lisää pitkin tätä raporttia, yksityiskohtaisimmin luvussa 6.

Kehitimme toimintamalleja rinta rinnan. Kerron lyhyesti molempien vaiheet. Aloitan suurempaan tilaisuuteen suunnittelusta mallista. Etsimme tietoa jo toteutetuista toimintamalleista esimerkeiksi, mutta ilmiön ollessa melko uusi, ei niitä muutamaa videota lukuun ottamatta juurikaan löytynyt. Pohdimme tulisiko toimintamallin toteuttamisympäristön olla mahdollisimman autenttinen ja muistuttaa autoa. Selvitimme mahdollisuutta tarkkaamattomuusajosimulaattorin kehittämiseen, mutta sen kustannukset ja toisaalta epäkäytännöllisyys kuljettamisessa muodostuivat esteeksi. Edellä mainittujen esteiden lisäksi tavoitteemme oli, että osallistujat todella tekisivät jotain konkreettisempaa, kuin ajaisivat ajosimulaattoria. Eräässä YouTube-videossa yhdysvaltalaiset yliopisto-opiskelijat olivat tehneet kampuksen pihalle radan, jossa he tekivät ja kävelivät rataa samanaikaisesti. Tehtävässä oli jotain, josta innostuimme. Halusimme kuitenkin visuaalisesti näyttävän, laadukkaan ja kohtuulliseen kokoon mahtuvan toimintamallin, joten ideaa piti jalostaa edelleen. Syntyi ajatus ratamatosta, jossa messuosastollekin mahtuvassa tilassa voisi toteuttaa liikenteenomaisen tilan-

teen. Mittailimme ja teimme koeratoja, sekä viilasimme tehtävää useaan otteeseen. Lopputuloksena syntyi Toimintamalli 1. Ratamatto.

Osallistuja kävelee mattoon merkityn radan kahteen kertaan. Molempien kertojen suoritus aika mitataan sekuntikellolla ja lopuksi vertaillaan aikoja keskenään. Ensimmäisellä kerralla osallistuja vain kävelee radan läpi. Liikenneturvalainen ottaa aikaa ja merkitsee sen ylös paperille. Toisella kierroksella osallistujaa pyydetään ottamaan puhelimensa esiin ja laittamaan sen valmiiksi viestinkirjoitusvalmiuteen. Osallistujan tehtävänä on kirjoittaa viestikenttään viesti "Kun ajat, aja." valmiiksi, kunnes rata on kävelty loppuun saakka. Lopuksi verrataan aikoja ja keskustellaan osallistujan kanssa tehtävästä ja sen haastavuudesta. Osallistuja palkitaan kampanjan mikrokuikutuspyyhkimellä. Kouluttaja opastaa mikrokuikutuspyyhkimen käyttöön osallistujan puhelimen avulla. Ratamatossa on kaksi risteilevää rataa, joten sen voi suorittaa kaksi osallistujaa samanaikaisesti.

Ratamaton oheen suunniteltiin seinäkankaat, pop-up- seinä, sekä roll-up kampanjan visuaalisella ilmeellä, tukemaan näkyvyyttä.

Kuten aikaisemmin mainittu, suunnittelin opasta jo toimintamallien kehittämissä vaiheissa. Sekä Ratamatto, että sen ohjeet pilotoitiin IF:in pääkonttorissa Helsingissä toukokuussa 2015. Pilotointi tapahtui ikään kuin kahdella tasolla. Kouluttajat pilotoivat sekä Ratamattomallia, että sen opasta Ratamattomallin osalta. Sain palautetta ja hyviä vinkkejä jatkoon. Jännitti, miten toimintamalli otetaan vastaan ja saako se vastakäikua. Olin positiivisesti yllätynyt, sekä kouluttajien, että osallistujien innokkuudesta ja myönteisestä suhtautumisesta. Seuraava kuva on otettu pilotointi tapahtumasta.



Toiseksi toimintamalliksi kehittyi paperilla toteutettava Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko-testi. Tavoite on sama, kuin Ratamattomallissa, mutta toteutus ei vaadi kuin tämän testin, kynän ja sekuntikellon. Tehtäväksi hahmoteltiin yksinkertaisesti kirjoittaa tekstiä ja numeroita vuoron perään. Ensimmäinen tekstiehdotus oli kampanjaelokuvan alkuteksti ”Puhelin on läsnä arjessa”. Kokeiltuamme tätä tekstiä, se tuntui liian pitkältä. Testin idea tuli selväksi lyhyemmälläkin tekstillä. Niinpä tekstiksi valikoitui kampanjan nimi, mikä olikin hyvä valinta.

Testin ensimmäisessä kohdassa tehtävänä on kirjoittaa ylemmälle riville lause Kun ajat, aja ja alemmalle riville järjestyksessä numerot 1-11. Liikenneturvalainen ottaa suorituksesta aikaa ja aika merkitään oikeassa yläkulmassa olevaan alalaatikkoon. Toisessa kohdassa tehtävänä on toistaa lause ja numerosarja, mutta vuorotellen omille riveilleen. Eli ensin K, sitten 1 ja niin edelleen. Liikenneturvalainen ottaa jälleen aikaa suorituksesta. Lopuksi verrataan aikoja ja keskustellaan tehtävän haasteista osallistujan kanssa.

Testi löytyy tämän työn liitteenä olevasta oppaasta.

4 PEREHDYTTÄMINEN, VAPAAEHTOISTYÖ JA VAPAAEHTOISTYÖN JOHTAMINEN

Perehdyttämiseen, vapaaehtoistyöhön ja sen johtamiseen liittyvät lähteet toimivat tietoperustana oppaan laatimiselle. Tutustuin myös joihinkin jo olemassa oleviin perehdyttämiseen tai sen järjestämiseen liittyviin oppaisiin. Seuraavaksi tärkeimpien käsitteiden määrittelyä, sekä niiden tuomia ajatuksia opasta silmällä pitäen.

4.1 Perehdyttäminen

Perehdyttämisellä tarkoitetaan kaikkia niitä toimenpiteitä, joiden avulla uusi työntekijä oppii tuntemaan työpaikkansa, sen tavat, ihmiset ja työnsä sekä siihen liittyvät odotukset. Työnopastus koskee tarvittaessa kaikkia, myös jo pitempään työssä olleita työntekijöitä. Työsuojelulainsäädännössä on useita työnantajaa velvoittavia määräyksiä työhön perehdyttämisen järjestämiseksi. Käytännössä lähin esimies vastaa perehdyttämisen ja opastuksen suunnittelusta, toteuttamisesta ja valvonnasta. (Penttinen & Mäntynen 2009, 2.)

Työntekijä perehdytetään riittävästi työhön, työpaikan työolosuhteisiin, työ- ja tuotantomenetelmiin, työssä käytettäviin työvälineisiin ja niiden oikeaan käyttöön sekä turvallisiin työtapoihin erityisesti ennen uuden työn tai tehtävän aloittamista tai työtehtävien muuttuessa sekä ennen uusien työvälineiden ja työ- tai tuotantomenetelmien käyttöön ottamista. (Työturvallisuuslaki No 738/2002.)

Paitsi, että perehdyttäminen on laissa määrätty, sen hyvästä järjestämisestä on paljon hyötyä.

Onnistuessaan perehdyttäminen tuottaa myönteistä suhtautumista työhön ja työyhteisöön ja lisää työhön sitoutumista. Perehdyttävälle ja asiakkaille syntyy myönteinen yrityskuva. Lisäksi virheet ja niiden korjaamiseen kuluva aika vähenevät. (Penttinen & Mäntynen 2009, 3,4)

Tämän päivän työelämälle on tyypillistä pätkittäisyys. Kun työntekijät ovat lyhytaikaisia ja vaihtuvat tiuhaan, on perehdytys hyvin tärkeässä roolissa. (Vilhunen 2015, 5-6.) Tämä sama työelämän pätkittäisyys samalla jarruttaa sinänsä järkeenkäypää perehdyttämistä.

Monet kokevat aikansa ja energiansa menevän hukkaan joutuessaan opettamaan aina uuden ihmisen samoihin tehtäviin, kun taas jonkin ajan kuluttua sama on tehtävä uudelleen. Myös epävarmuus työpaikkojen jatkuvuudesta tuo oman osansa tilanteeseen, kun työnantajat pyörittävät vakansseja ja sijaisia otetaan tehtäviin, joihin alun perin palkatut henkilöt hoitavat samaan aikaan jotain aivan eri tehtävää. (Vilhunen 2015, 5-6.)

Ja vaikka työyhteisössä tunnustettaisiin perehdyttämisen tärkeys, voi jonkun työntekijän työnkuva tai persoonalliset tekijät vaikuttaa siihen, että perehdytys osuu poikkeuksetta samoille henkilöille. Tämä voi kuormittaa työntekijää ja tuoda mukanaan epätasapainoa työn ydinsisältöjen ja perehdyttämisen välille.

Kuten aikaisemmin kuvailin, Liikenneturvan kouluttajan työ on moninaista. Sisältöjen lisäksi on hallittava monia eri menetelmiä. Ammatillisen kokemukseni myötä olen huomannut, että keikkaluontoisen työn onnistumiseksi perehdyttäminen on keskeistä. Sivutoimisen kouluttajan on tärkeitä tietää mitä, missä ja miksi tekee. Kuitenkin syystä tai toisesta perehdyttäminen jää usein vajaaksi tai puuttuu kokonaan. Syitä voivat olla esimerkiksi kiire tai ajatus siitä, että kyllä kouluttaja pärjää tehtävässään, niin kuin on pärjännyt aina tähänkin asti. Luottamus ja luotto kouluttajan osaamiseen on tärkeää ja ilman sitä on lähes mahdotonta toimia. Kuitenkin työn, eritoten vapaaehtoisen työn tulisi olla tekijälleen mielekästä. Sekä työn mielekkyyden, että onnistumisen kannalta on tärkeitä kehittää ja ylläpitää perehdyttämisen käytäntöjä. Opinnäyte-työni produktiossa on osa tätä prosessia.

4.2 Vapaaehtoistyö ja vapaaehtoistyön johtaminen

Vapaaehtoistyö tarkoittaa kaikkea vapaaehtoista toimintaa, joka voi olla virallista, vapaamuotoista tai epävirallista ja jota toteutetaan henkilön omasta vapaasta tahdosta ja harkinnasta, oman motivaation perusteella ja ilman ansaitsemis tarkoitusta.” (Laimio, Välimäki 2011, 10).

Vapaaehtoistyötä järjestöissä resurssina ja toisaalta työhyvinvoinnin näkökulmasta pohtivat Kaunismaa ja Rajalin seuraavasti:

Järjestöjen resurssien erityispiirre on vapaaehtoistoiminnan suuri määrä, mutta sen merkitys tosin vaihtelee järjestöittäin vähäisestä todella merkittävään. Vapaaehtoistointaa ei voi suoraan rinnastaa palkattuun työvoimaan. Yhtäläistä on osaamisen hyödyntäminen ja päämääriä tavoitteleva toimintalogiikka, mutta eroja löytyy motivaation perusteista ja vapaaehtoisuuteen sisältyvästä intressipohjaisuudesta. Vapaaehtoista voi ohjata, kannustaa, vastuuttaa ja voimaannuttaa (kuten palkattua työvoimakin), mutta käskemällä ja velvoittamalla ei vapaaehtoisten resursseja saada liikkeelle. (Kaunismaa & Rajalin 2015, 63.)

Vapaaehtoistoiminnan suuri määrä ei automaattisesti tarkoita hyvää laatua. Siksi tärkeä näkökulma on myös laatu, joka kulkee kahteen suuntaan. Sekä vapaaehtoiselta järjestöllä että järjestöltä vapaaehtoiselle.

Vapaaehtoistoiminnassa laatu nähdään toisaalta vapaaehtoisen tekemän palvelun laatuna ja toisaalta taustaorganisaation tarjoamana palvelun laatuna vapaaehtoiselle. Laatu liittyy oleellisesti hyvään johtamiseen, johon kuuluu strateginen suunnittelu ja tavoitteiden asettaminen sekä vastuu suunnitelmien toteutumisesta. Vapaaehtoistoiminnan johtamisessa tarvitaan sekä ihmisten että asioiden johtamista. Ihmisten johtaminen vaatii hyviä sosiaalisia taitoja sekä taitoa innostaa ja motivoida. Asioiden johtaminen vaatii toiminnan suunnittelua ja toteuttamista suunnitellulla tavalla. Toiminnan arviointi ja vapaaehtoisten johtamiseen liittyvä koulutus kuuluvat kehittyvään vapaaehtoistyön johtamiseen. (Laimio & Välimäki 2011, 23).

Kuten jo totesin, olen ammatillisen kokemukseni myötä huomannut perehdyttämisen tarpeellisuuden ja uskon sen olevan yksi keskeinen osa vapaaehtoisjohtamista. Lisäksi vapaaehtoistyössä ja sen johtamisessa tärkeäksi, ellei tärkeimmäksi yksittäiseksi tekijäksi nousee vapaaehtoisen oma motivaatio työhön. Mikä sitten vapaaehtoista motivoi ja sitouttaa vapaaehtoistyöhön ja miten siihen voi vapaaehtoisjohtamisella vaikuttaa?

Laimio & Välimäki (2011, 22) jakavat motivaation sisäisiin ja ulkoisiin tekijöihin. Vapaaehtoistyöntekijät vaikuttavat olevan sisäisesti motivoituneita. Tyytyväisyys syntyy itse tekemisestä ja sen ilosta. Sisäisesti motivoitunut haluaa oppia uutta, kehittyä, sekä saada aikaiseksi jotain merkittävää. Sisäiset motivaatiot ovat tehokkaita ja kestäviä. Ulkoisia tekijöitä ovat palkka, kannustus, palaute, tuki ja osallistumismahdollisuudet. Ulkoisten motivaatiotekijöiden vaikutus on lyhytkestoisempaa, kuin sisäisten.

Kuinka sitten johtaa näitä erilaisten motivaatiotekijöiden pohjalta työskenteleviä vapaaehtoisia? Kuuluvainen (2014) pohti omassa opinnäytetyössään laajasti vapaaehtoistyötä ja sen johtamista. Hänen hypoteesinsa vapaaehtoistyön johtamisen suhteen oli, että vapaaehtoinen sitoutuu organisaatiossa valtaan ja vastuuseen. (Kuuluvainen 2014, 26). Hän huomasi tutkimuksessaan, että vaikka vapaaehtoistyön johtaminen koettiin osittain erilaisena ammatillistuneissa kuin kansalaisjärjestömaisissä järjestöissä. Kuitenkin yhtäläisyyksiäkin löytyi. Kaikki järjestöt kokivat vapaaehtoistyön koordinoinnissa ihmissuhdetaidot tärkeämmäksi. Esimerkiksi vapaaehtoisen kohtaaminen, huomiointi ja arvostus korostuivat. Vapaaehtoisten innostamista ja motivointia ei koettu niin keskeisiksi johtamisen osa-alueiksi. (Kuuluvainen 2014, 70).

Vapaaehtoisten tukemisessa Kuuluvainen nostaa tärkeäksi seikaksi perehdyttämisen. Järjestöt, jotka valitsevat vapaaehtoisensa, järjestetään tavallisesti jokaisella jonkinlainen perehdytys tai koulutus vapaaehtoistyöhön. Kansalaisjärjestöisemmät järjestöjen käytännöt ovat vaihtelevampia. Esimerkiksi ne eivät ole edellytyksenä vapaaehtoisena toimimiselle, eikä niitä järjestetä säännöllisesti. Järjestetyn perehdyttämisen lisäksi perehdytetään toiminnan lomassa. Pidempään toiminnassa mukana olleet ohjaavat uudempia. (Kuuluvainen 2014, 51). Ammatillistuneissa järjestöissä on tavallisesti vapaaehtoisten koordinaattori tai nimetty henkilö, joka vastaa vapaaehtoisista. (Kuuluvainen 2014, 55).

Kansalaisyhteiskunnassa ja järjestöissä tapahtuu jatkuvasti muutoksia. Järjestökentällä on tapahtunut paljon muutoksia viimeisen kymmenen vuoden sisällä. Ajattelussa muutoksen ovat kohdistuneet vapaaehtoisiin, vapaaehtoistehtäviin ja toiminnan organisointiin. (Laimio & Välimäki 2011, 16). Viimeisimmässä Järjestöbarometrissa 68% järjestöjen johtajista arvioi muutostilanteen voimakkaaksi. (Järjestöbarometri 2014, 57). Tämä vaatii myös järjestön ja sen johtamiselta tietynlaisia taitoja. Kallio (2010) tutki opinnäytetyössään järjestöjohtamista muutoksessa. Vaikka Kallion työn keskiössä on johtaminen nimenomaan muutoksessa, sopii tulokset mielestäni vapaaehtoisten johtamiseen myös jokaiselle kehittymään pyrkivälle järjestölle nykypäivänä.

Koska järjestöjen toiminta-ajatukseen kuuluu yhdessä tekemisen periaate, se ulottuu myös johtopäätösten tekemiseen järjestöstä tai järjestön

toimintaympäristön analysoinnista kerätystä tai saadusta tiedosta. Toimijoiden aktiivisuuden lisäämiseksi ja yhteisen suunnan pitämiseksi täytyy ”vetovastuussa” olevien jatkuvasti varmistaa riittävä tiedotus, muistuttaa muutoksen merkityksestä järjestön aatteen edistäjänä (henkilökohtaisella ja yhteiskunnallisella tasolla), tuoda esiin onnistumiset ja pysyä vahvasti muutoksen kärjessä. Innostaminen perustuu innostumiseen ja innostuneena pysymiseen. (Kallio 2010, 29–30).

Liikenneturvassa vapaaehtoisten koordinaattoria tai vastuuhenkilöä ei ole. Jokainen aluetoimipiste vastaa oman alueensa kouluttajista ja perehdyttämisestä. Poikkeuksen tähän tekee joka toinen vuosi järjestettävät valtakunnalliset kouluttajapäivät. Kouluttajapäivillä esitellään menneen toiminnan tuloksia, käynnissä olevaa, sekä tulevaa toimintaa.

Liikenneturvan kouluttajat ovat oman kokemukseni mukaan hyvin sitoutuneita järjestöön ja sen toimintaan. Sisäinen motivaatio tuntuu olevan vahva. Kouluttajan työ on kuitenkin lyhytkestoista ja siksi Laimion ja Välimäen ajatus laadusta sopii Liikenneturvan vapaaehtoistoiminnan johtamisen kehittämiseen oivallisesti. Kun motivoituneet, sitoutuneet ja ammattimaiset kouluttajat takaavat toiminnan laatua omalla työllään, on Liikenneturvan taustaorganisaationa tarjottava riittävää palvelua kouluttajille. Tällaisena palveluna näen vapaaehtoisten entistä suunnitelmallisemman kouluttamisen ja perehdyttämisen valtakunnallisella tasolla. Näin tuetaan sisäistä motivaatiota ulkoisella motivaatiolla. Mielestäni tätä tehtävää tekemään olisi hyvä nimetä vastuuhenkilö.

5 HAASTATTELUISTA LISÄÄ TIETOA

Kuten todettu Liikenneturvan kouluttajalta vaaditaan monipuolista osaamista. Kouluttaja toimii tehtävissään varsinaisen henkilökunnan antamien tietojen ja materiaalin varassa. Ammatillisen kokemukseni perusteella huomasin, että toisinaan ohjeet kouluttajalle olivat vajavaiset tai jopa puuttuivat kokonaan. Jos ohjeet olivat, ne olivat lähinnä tarralappu materiaaleissa tai yksi A4. Tähän halusin parannuksen.

Sain idean tiiviistä oppaasta, joka koostuu kahdesta osasta. Ensimmäinen, yleinen osa käsittelee Liikenneturvan tapahtumajärjestämisen yleisiä hyviä käytäntöjä. Toinen kampanjasidonnainen osa käsittelee ajankohtaista, vaihtuvaa Liikenneturvan kampanjaa. Tarvittaessa, esimerkiksi hyvin kokeneen kouluttajan kohdalla, oppaan voisi taittaa kahtia ja käyttää pelkkää kampanjasidonnaista osaa.

Yleisen osan suunnittelussa ajatukseni on, että uusi kouluttaja saisi pähkinän kuorissa tiedon Liikenneturvasta. Myös harvakseltaan keikkaileva kouluttaja voisi kerrata helposti perusasiat. Myös kokenut kouluttaja oman kokemukseni mukaan tarvitsee muun muassa muistilistoja avukseen, koska tapahtumia on niin monenlaisia.

Oppaan kampanjakohtainen osa koskee Kun ajat, aja.-kampanjaa. Tarkoitus kuitenkin on, että tämän osan voi jatkossa päivittää aina koskemaan uutta ajankohtaista kampanjaa. Tavoitteena on siis kehittää mahdollisimman eritaustaisten kouluttajien tarpeita vastaava työkalu, joka päivittämällä kestää ajan hampaan osumat.

Tätä alkuideaa lähdin haastatellen testaamaan ja keräämään lisätietoa, mitä oppaan tulisi sisältää.

5.1 Haastattelu tutkimusmenetelmänä

Selvityksen tekeminen on osa opinnäytetyön toteuttamistapaa. Koska toiminnallisen opinnäytetyön tuotoksena on aina jokin konkreettinen tuote, tulee myös raportoinnissa käsitellä sen saavuttamiseksi käytettyjä keinoja. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 51, 59.)

Toiminnallisissa opinnäytetyöissä voi käyttää sekä määrällistä, kvantitatiivista, että laadullista, kvalitatiivista tutkimusmenetelmää. Kvantitatiivista tutkimusmenetelmää käytetään silloin, kun halutaan mitattavaa tietoa. Aineisto kerätään strukturoidulla lomakkeella paikanpäällä, sähköpostitse, postitse tai puhelimitse. Kvalitatiivista tutkimusmenetelmää käytetään, kun tavoitteena on saada tietoa niin, että voidaan ymmärtää kokonaisvaltainen ilmiö. Kvalitatiivista menetelmää käytettäessä aineistoa

kerätään joko yksilö- tai ryhmähaastatteluja käyttäen. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 58-63.)

Haastattelu on yksi tiedonhankinnan paljon käytetty perusmuoto. Haastattelu on keskustelu, jolla on tarkoitus. Yksi henkilö puhuu ja toinen kuuntelee. Metodina haastattelu koetaan yleensä miellyttäväksi ja helposti lähestyttäväksi. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 11.)

Menetelmänä haastattelulla on etuja ja haittoja. Eduiksi voidaan nostaa se, että haastateltava ihminen on tutkimustilanteessa subjekti, jolle annetaan mahdollisuus käsitellä itseään koskevia asioita. Ihminen on haastattelussa aktiivinen ja merkityksiä luova osapuoli. Haittoina voidaan nähdä se, että haastattelijalla tulisi olla taitoa ja kokemusta haastattelun toteuttamiseksi. Se voi vaatia kouluttautumista ja harjoittelua. Lisäksi haastattelun katsotaan sisältävän virhelähteitä. Esimerkiksi haastateltavan taipumus antaa sosiaalisesti suotavia vastauksia heikentää haastattelun luotettavuutta. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 34–35.)

Haastateltavien kohdejoukon voi valita useilla eri menetelmillä. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa puhutaan otoksen sijasta harkinnanvarainen näytteestä, sillä tilastojen sijaan tavoitteena on ymmärtää syvemmin tutkittavaa asiaa. Jo muutamaa henkilöä haastattelemalla voi saada paljon tietoa, jolloin aineisto on myös kvantitatiivisesti runsas. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 58–59.)

Ennen haastattelun varsinaista toteuttamista on syytä suunnitella haastattelun sisältö. Yksilöhaastattelussa suositeltavia aineiston keräämisen tapoja ovat lomake- tai teemahaastattelu. Lomake on strukturoitu haastattelulomake, jossa kysymykset esitetään samassa muodossa ja järjestyksessä avoimet kysymykset. Teemahaastattelu on puolestaan vapaampi tiedonkeruumenetelmä, sillä se on puolistrukturoitu. Teemahaastattelu sopii käytettäväksi kun halutaan tietoa tietystä teemasta tai konsultoidaan asiantuntijoita. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 68.)

Haastattelun avulla kerätyn aineiston perusteella tulisi voida tehdä tutkittavana olevasta ilmiöstä päätelmiä. Kuitenkin jo suunnitteluvaiheessa on tehtävä päätös millai-

sia päätelmiä aineistosta on aikomus tehdä. Lisäksi on suunniteltava ja sovittava haastattelun aika, paikka, likimääräinen kesto ja välineistö. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 66,73–75.)

Haastatteluaineistoa voi analysoida useilla eri tavoilla ja kvalitatiivisessa tutkimuksessa on vain vähän standardoituja tekniikoita. Tutkijoiden toimintatavat ovat erilaisia suhteessa siihen, kuinka erillisinä toimintoina he pitävät aineiston luokittelua, analyysiä ja tulkintaa. Analyysi voi alkaa jo haastattelun aikana. Kun tutkija itse tekee haastattelun hän voi jo haastattellessaan tehdä havaintoja ja huomioita tutkittavasta ilmiöstä. (Hirsjärvi & Hurme 2004, 136.)

Opinnäytetyössäni käytin kvalitatiivista tutkimusmenetelmää ja aineiston keräämiseen yksilohaastattelua. Haastattelut olivat puolistrukturoitu ja tehtiin haastateltavan työpaikalla. Kaikki haastattelut nauhoitettiin ja myöhemmin litteroitiin. Analyysi alkoi jo haastatteluvaiheessa, jossa keräsin lisää aineistoa varmistaakseni ja täydentääkseni tietoa kehittämäni oppaan tueksi.

5.2 Haastattelun suunnittelu ja haastattelukysymykset

Haastateltavat valitsin yhdessä opinnäytetyöni tilaajan kanssa. Valinta tehtiin harkinnanvaraisesti ja rajaten. Koska kouluttajia käyttävät ja ohjeistavat lähinnä aluetoimipisteiden työntekijät (vrt. keskustoimisto), oli perusteltua valita haastateltaviksi alue-työntekijöitä. Toinen raja on maantieteellinen. Toisaalta oman asuinpaikkani, toisaalta asukastiheyden vuoksi Etelä-Suomen alue valittiin yhdeksi rajaavaksi tekijäksi.

Päätimme valita kolme haastateltavaa, joilla on erilainen tausta paitsi pohjakoulutukseltaan, myös työhistorialtaan Liikenneturvassa. Haastateltavista lyhimmän aikaa Liikenneturvassa työskennellyt ihminen haastatteluhetkellä oli ollut työsuhteessa reilun vuoden ja pisimpään 25 vuotta.

Valitsimme haastateltavaksi työntekijöitä, eikä lainkaan vapaaehtoisia kouluttajia. Perusteluna oli luottamus siihen, että omalla vuosien ammatillisella kouluttajan kokemuksellani ja havainnoillani saan kouluttajan näkökulman esiin. Seuraavaksi esit-

telen haastattelukysymysten aiheet. Kokonaisuudessaan kysymykset löytyvät tämän työn liitteistä.

Ensimmäiseksi pyrin selvittämään ihanteellista aikataulua valtakunnallisten kampanjoiden toteuttamiseen aluetoimipisteen näkökulmasta. Tämän jälkeen tiedustelin kouluttajien perehdyttämisen nykytilasta ja mahdollisista vakiintuneista käytännöistä. Tahdoin myös tietää haastateltavien ajatuksia siitä, mitä kouluttajille suunnatun oppaan tulisi sisältää. Esittelin oman ideani oppaan sisällöstä ja pyysin siihen kommentteja. Halusin myös tietää, kokivatko työntekijät kuvan auttavan osastoa rakennettaessa. Pyysin haastateltavia vertailemaan menneitä kampanjoita keskenään, sekä arvioimaan miksi jokin kampanjoista onnistui toista paremmin. Lopuksi halusin tietää, onko vaarana, että oppaassa on liikaa tietoa tai niin sanotusti itsestään selvää tietoa.

5.3 Haastattelun vastauksia ja johtopäätökset

Olin tavannut kaikki haastateltavat aikaisemmin ollessani kouluttajan roolissa ja se auttoi haastattelun aloittamisessa. Haastattelut sujuivat hyvässä hengessä ja koin, että haastateltavat vastasivat rehellisesti ja suoraan esittämiini kysymyksiin. Haastateltavat myös osoittivat aitoa kiinnostusta esittämäni ideaa kohtaan. Litteroin haastattelut sanasta sanaan ja analysoin niitä. Seuraavaksi esittelen haastattelun tuloksia.

Kaiken kaikkiaan ideaani oppaasta ja sen sisällöstä suhtauduttiin myönteisesti. Se koettiin hyväksi lisäksi kouluttajien perehdyttämiseen yleisesti. Kaksi kolmesta arvioi käyttävänsä opasta sen valmistuttua. Valtakunnallisten, yhtenäisten kampanjoiden aikatauluun kaikki haastateltavat toivoivat muutosta. He kokivat, että tieto tulisi olla aluetoimipisteillä nykyistä aikaisemmin. Eräs haastateltavista kiteytti tilanteen seuraavasti:

Toivoisin että mentäis niinkun muotimaailmassa, että me näin keväällä 2015 mietittäis jo ensi syksyä ja talvea. Monet yhteistyökumppanit elävät jo sellaisessa rytmissä. Olisi helpompi saada yhteistyökumppaneita mukaan, kun tietäisi suurin piirtein mitä on tulossa. (H 2/3)

Aikataulun aikaistaminen auttaisi paitsi toisten toimijoiden kanssa tehtävän yhteistyön toteutumista, myös kouluttajien kontaktointia ja perehdyttämistä. Mielestäni kun kouluttaja toimii oman toimensa ohessa, on perehtymiselle, keinosta riippumatta, annettava aikaa. Vapaaehtoinen työ ei kiireellisyydessä ole aina etusijalla.

Selvittäessäni miten aluetyöntekijät perehdyttävät kouluttajia, olivat keinot moninaiset. Haastateltavat viittasivat yhtenä perehdytyksen muotona kouluttajapäiviin. Liikenneturva järjestää joka toinen vuosi valtakunnalliset kouluttajapäivät kaikille kouluttajille. Lisäksi aluetoimipisteet järjestävät omia alueellisia koulutuksia harkintansa mukaan. Näillä kouluttajapäivillä kouluttajat saavat ajantasaista tietoa toiminnan painopisteistä ja perustiedon käynnissä olevista ja tulevista kampanjoista.

Valtakunnallisilla kouluttajapäivillä syksyllä oli hyvä esittely tarkkaamattomuus aiheesta. Lisäksi muokkaan viestinnältä saamani tiedot kouluttajille sopiviksi ja lähetän sähköisesti. Joskus ihan ennen tapahtumaakin vielä käydään läpi. (H 1/3)

Kävi myös ilmi, että joitain kouluttajia käytetään oman erikoisosaamisensa takia vain tietyissä tilaisuuksissa. Toiset kouluttajat taipuvat lähes tilaisuuteen, kuin tilaisuuteen. Kouluttajana toimiessani lukeuduin jälkimmäiseen ryhmään. Väitän kuitenkin, että kokenutkin kouluttaja tarvitsee perehdytystä uusiin toimintamalleihin ja materiaaleihin. On turhaa kehittää uusia toiminnallisia ja osallistavia menetelmiä, jos niitä käyttävät eivät ole niistä perillä tai asiat tehdään samalla tavalla, koska ”aina ennenkin on näin tehty”.

Haastateltavat myös nostivat esiin kouluttajille tarkoitetun sivuston, Kouluttajien Extranetin. Sivusto on olemassa, mutta sen käyttö on vähäistä. Tähän toivottiin kehitystä. Aikaisemmin on ollut käytössä kouluttajan muistitikku, mutta sen päivittäminen ja ajantasaisena pitäminen ontui.

Oppaan sisältöön sain ehdotuksia, joista poimin tarkoitukseen sopivimmat mukaan. Kaksi seikkaa toistuivat kaikkien haastateltavien ehdotuksissa. Nämä ovat tilantarve ja sen muunneltavuus, sekä muistilista tarvittavista tarvikkeista.

Paljonko tilaa tarvitaan on olennainen juttu, kun mennään minne satuu.. ja sitten että on mietitty että jos sitä tilaa ei olekaan niin paljon kun on mietitty, että onko siinä jotain muuntamisen varaa... (H 2/3)

Lista tarvittavista asioista.. niin mitä tarkempi kuvaus siitä (tapahtumasta) on niin sen parempi. (H 1/3)

Muistilistat ovat myös omasta mielestäni tärkeitä. Kuitenkaan pelkän tarvikelistan varaan ei voi vapaaehtoisten perehdytystä jättää. Myös kuva osastosta tai tapahtumapaikasta koettiin tärkeänä osana opasta. Siitä ensikertalainenkin näkee nopeasti millaiseksi visuaalinen kokonaisuus on suunniteltu.

Jotta onnistumisia tapahtumajärjestämisessä ja kampanjoinnissa voidaan toisintaa, ne pitää ensin tunnistaa. Siksi pyysinkin haastateltavia vertailemaan, benchmarkkaamaan, Liikenneturvan valtakunnallisia kampanjoita. Mikä kampanja onnistui ja miksi?

Musta Vyö. Ja sellaset , joissa on selvästi ollut muutama vaihtoehto kuinka sen voi toteuttaa , kun tapahtumia ja tilaisuuksia on niin erilaisia. Se muokattavuus ja ne ohjeet ovat hyviä.(1/3)

Musta vyö on ollut semmonen siisti kokonaisuus joka on ollut valmis silloin kun sitä on alettu toteuttaa...että tiedettiin just mitä sanotaan ja oli taustapaperia ja sitten oli se perusanoma opetettu kuitenkin...(H 2/3)

Siis selkeä suunnitelma, perehdytys ja ohjeistus näyttävät olevan hyvän kampanjan rakennuspalikoita. Haastattelujen valossa näyttää siltä, että olen kehittämiskohdetta valitessani osunut oikeaan. Vastaukset eivät sinänsä tulleet yllätyksenä. Ainoastaan se, ettei kampanjoiden sisältöön tai toimintamallien toimivuuteen kiinnitetty huomiota lainkaan. Toki siihen voi vaikuttaa myös haastattelun teema.

Tahdoin saada haastateltavilta tietoa siitä, miten he kokevat ikään kuin ulkopuolelta tulevan ohjeistuksen. Koko oppaan kehitysprosessissa minua mietitytti, miten siihen suhtaudutaan. Astuisinko ammattilaisen varpaille? Kysyin siis suoraan: Voiko oppaassa tietoa olla liikaa? Tuleeko olo, että lukijaa aliarvioidaan?

Ei, päinvastoin. Me tarvitaan rautalankamalleja. (H 3/3)

Ei minun mielestä. Jos on jotain minkä tiedän tai olen jo ottanut huomioon, niin jätän sen väliin. En koe ärsyttävänä jos ohjeessa on jotain minulle tuttua. Käytän siitä itselleni tarpeellisen osan. (H 1/3)

Sain rohkaisua jatkaa alustavaa, ennalta valitsemaani suuntaan oppaan tyyliä. Perusteellinen, mutta tiivis kokonaisuus palvelee tarkoitusta molempien osioiden kohdalla. Tiivis tietopaketti on toimiva myös kouluttajan tekemän keikkaluontoisen työn vuoksi.

6 OPPIAUSTA AVUKSI

Tässä luvussa esittelen oppaan sisällön pääpiirteittäin. Nostan muutamia mielestäni keskeisiä aihealueita esimerkeiksi. Kokonaisuudessaan oppaaseen voi tutustua tämän työn lopussa olevassa liitteessä.

6.1 Opas Liikenneturvan tapahtuman järjestämiseen. Kun ajat, aja.

Oppaan ensimmäisessä, yleisessä osassa kuvailen aluksi lyhyesti Liikenneturvan arvot ja vision. Nämä ovat kaiken toiminnan perusta ja siksi hyvä aloitus. Seuraavaksi esittelen Liikenneturvan tapahtumajärjestämisen hyvät käytännöt. Jaan ne kolmeen osaan kronologisesti: ennen tapahtumaa, tapahtuman aikana ja tapahtuman jälkeen. Ennen tapahtumaa on erityisesti otettava huomioon muut tapahtumat alueella. Varsinkin pienemmällä paikkakunnilla ihmisiä ei riitä moneen tapahtumaan samanaikaisesti. Lisäksi yhteystiedot tapahtumapaikalla olevaan henkilöön on tärkeä olla tiedossa. Usein tapahtumia suunnitellaan erilaisissa työryhmissä ja niiden jäsenet eivät välttämättä vastaa käytännön järjestelyistä. Siksi on tärkeä etukäteen selvittää keneen voi tarvittaessa ottaa yhteyttä. Työvoimaresurssin suunnittelussa on hyvä ottaa huomioon, että henkilö, tavallisesti Liikenneturvan työntekijä, joka vastaa median yhteydenotoista, ei välttämättä ehdi osallistua tapahtuman perustoimintaan. Kouluttajien perehdyttäminen tapahtumaan jo ennen varsinaista tapahtumaa on tärkeää tapahtuman onnistumisen kannalta.

Itse tapahtuma kannattaa aloittaa ottamalla yhteys järjestäjään ja tarkistaa tapahtuman tilat. Valmistautumista tapahtumaan on hyvä jatkaa pikapalaverilla kaikkien osastolla työskentelevien kanssa. Pikapalaverissa käydään yhdessä läpi tapahtuman kulku ja selvitetään mahdolliset epäselvyydet. Lisäksi jokaisen on hyvä harjoitella omaa rooliaan osastolla. Se voi tuntua ensin hieman huvittavalta, mutta ammatillisen kokemuksen kautta olen huomannut, että se auttaa omaksumaan oman tehtävän helposti. Tämä nostaa myös tapahtuman laatua, sillä harjoittelun ansiosta varsinaisen tapahtuma sujuu suunnitellusti, eikä silloin enää mietitä mitä kenenkin tulisi tehdä. Osaston siisteyttä ja järjestystä kannattaa pitää yllä. Erityisesti usean päivän tapahtumissa siisteyteen tulee kiinnittää huomiota. Osasto tulee pitää toiminnassa sovittun ajan ja on kohteliasta käydä kiittämässä järjestäjää ja ilmoittamassa lähdöstä.

Tapahtuman jälkeen on aika lunastaa mahdolliset lupaukset, kuten arvonnat, materiaalien lähetys ja yhteydenotot kannattaa tehdä mahdollisimman pian tapahtuman jälkeen. Suurimmissa tapahtumissa järjestävä taho tavallisesti kerää palautteen. Vaikka palautekyselyä ei olisikaan, kannattaa vähintään omaa osastoa arvioida ja antaa palautetta eri osapuolille. Näin toiminta voi kehittyä.

Oppaan ensimmäisen osan loppuun lisäsin vinkkejä sekä suuren, että pienen yleisön varalle. Lisäksi listasin selviytymispaketin, jonka avulla voi reagoida yllättäviin tilanteisiin.

Kampanjasidonnaisen osan aluksi kerron tiivisti mitä tarkoittaa tarkkaamattomuus liikenteessä. Lisäksi esittelen kampanjan pääviestit, kohderyhmän ja toiminnallisen tapahtuman tavoitteet.

Seuraavaksi oppaassa esittelen kampanjan kaksi toiminnallista tapahtumamallia ja niiden järjestämiseksi tarvittavat tarvikkeet. Ensimmäisenä esittelyssä on Ratamatto malli. Mallin esittelyn jälkeen on lista tapahtuman järjestämiseen tarvittavista tarvikkeista.

Toinen toimintamalli on Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko?-testi. Edellisen tapaan mallin esittelyn jälkeen on lista tapahtuman järjestämiseen tarvittavista tarvikkeista.

Oppaan lopussa on esitelty kampanjan lisämateriaali, eli postikortit, roll-up, sekä visa. Myös visan oikeat vastaukset perusteluineen löytyvät oppaasta. Takakannessa on tässäkin raportissa esitelty infografiikka tarkkaamattomuuden tunnusluvuista keskustelun avuksi.

7 OPPIAUSTA AVUKSI?

Oman arvion lisäksi pyysin opinnäytetyön tilaajalta arvion työn onnistumisesta ja jatkokäytettävyydestä. Liitän tilaajan arvion työhöni sellaisenaan, sillä koen, että avaa työn taustoja tilaajan näkökulmasta.

7.1 Oma arvio

Tekemiäni haastattelujen, lukemani kirjallisuuden, työpajaan osallistumisen ja oman ammatillisen kokemukseni pohjalta tein oppaan sisällön hahmottelua. Eri vaiheissa kävimme sisältöä läpi yhdessä tilaajan kanssa ja kehitin sitä eteenpäin palautteen avulla. Oli tärkeää saada palautetta työtä tehdessä, eikä ainoastaan lopuksi, jolloin pystyin parantamaan työtäni matkan varrella. Oppaasta valmistui työn edetessä kaksi esiversiota, sekä kolmas ja samalla viimeinen versio.

Tavoitteena oli koota tiivis, mutta tarpeeksi kattava kokonaisuus. Oma ammatillinen kokemus oli oppaan ensimmäinen lähtökohta. Oppaan sisältö sai täydennystä ja näkökulmaa erityisesti haastattelujen avulla ja olen siitä erittäin tyytyväinen. Näin kehittämistyöni on juuri tilaajalleen tehty.

Opinnäytetyötä tehdessä on otettava huomioon tilaajan typografinen ohjeistus, värimaailma ja logon näkyvyys. (Vilkkä & Airaksinen 2003, 53.) Viestintä- ja tietoyksikön työntekijät auttoivat tekstin muokkaamisessa, sekä graafisen ilmeen toteuttamisessa. Oppaan graafinen ilme noudattaa Liikenneturvan graafista ohjeistusta, värimaailmaa

sekä Kun ajat, aja.-kampanjan ilmettä. Opas on mielestäni selkeä, helppo lukuinen ja tyylikäs.

Kuten olin suunnitellut, oppaasta tuli kaksiosainen. Ensimmäinen, yleinen osa käsittelee Liikenneturvan tapahtumajärjestämisen hyviä käytäntöjä. Toinen kampanjasidonnainen osa käsittelee ajankohtaista, vaihtuvaa Liikenneturvan kampanjaa. Tarvittaessa, esimerkiksi hyvin kokeneen kouluttajan kohdalla, oppaan voisi taittaa kah-tia ja käyttää pelkkää kampanjasidonnaista osaa.

Yleisen osan suunnittelussa ajatukseni on, että uusi kouluttaja saisi pähkinän kuor-ressa tiedon Liikenneturvasta. Myös harvakseltaan keikkaileva kouluttaja voisi kerra-ta helposti perusseikat. Myös kokenut kouluttaja oman kokemukseni mukaan tarvit-see muun muassa muistilistoja avukseen, koska tapahtumia on niin monenlaisia. Siksi myös kampanjasidonnaisessa osassa kaikkien kolmen tapahtumamallin yhtey-dessä on lista tarvittavista tarvikkeista. Myös haastattelujen perusteella tarvikelista koettiin tärkeäksi.

Oppaan kampanjakohtainen osa koskee Kun ajat, aja.-kampanjaa. Tarkoitus kuiten-kin on, että tämän osan voi jatkossa päivittää aina koskemaan uutta ajankohtaista kampanjaa.

Kampanjakohtaisessa osassa on esitelty kaksi eri toimintamallia Kun ajat, aja.-kampanjan tapahtuman järjestämiseksi. Molemmat toimintamallit ovat toiminnallisia ja osallistavia. Se olikin lähtökohtamme niiden suunnittelussa. Toimintamalleille yh-teistä on, että ne pyrkivät toiminnan kautta osoittamaan ihmisille, ettei kahden asian tekeminen yhtä aikaa menestyksekkäästi ole mahdollista. Lisäksi liikenteessä se on erittäin vaarallista.

Kampanjan tähän saakka käytetyin toimintamalli on Ratamatto. Kaikille 12 aluetoimi-pisteille tilattiin omat Ratamatot loppuvuodesta 2015. Tämä siksi, että keväällä 2016 Kun ajat, aja. – kampanjaviikolla jokainen aluetoimipiste järjestää Ratamattoa hyö-dyntäviä tapahtumia vähintään kolme. (Liikenneturvan toiminta- ja taloussuunnitelma 2016, 6.) Voi siis todeta, että tältä osin kehittämistyön jalkauttaminen ja jatkohyödyn-täminen onnistui hyvin. Toivon, että oppaat ovat myös kovassa käytössä tapahtumia

järjestettäessä. Olisi ollut mielenkiintoista ja opettavaista kerätä oppaasta palautetta näiden kevään tapahtumien tiimoilta. Valitettavasti kuitenkin opintojeni aikataulu ei anna siihen enää mahdollisuutta. Odotan kuitenkin innolla tulevia tapahtumia ja siitä seuraavaa keskustelua. Laadituissa ohjeissa ja tässä tekemässäni oppaassa on riski, että se jää vähälle käytölle. Siihen voivat vaikuttaa esimerkiksi puutteellinen tiedotus oppaan olemassaolosta tai työntekijöiden kokemus siitä, etteivät kokeneet kouluttajat tarvitse erillisiä ohjeita. Työntekijät ovat siis avainasemassa oppaan käytön suhteen. Olen pyrkinyt edistämään oppaan käyttöä levittämällä siitä tietoa sisäisessä viestinnässä. Loppuen lopuksi voin vain toivoa, että tätä avuksi tarkoitettua työvälinettä käytetään, sillä mitään velvoitetta siihen ei ole.

Tähän mennessä saadusta palautteesta Ratamatto-tehtävästä mieleenpainuvin oli erään pilotointivaiheessa tapahtumaan osallistujan kommentti "...siis ei tämän voi olla totta, vaikka mä olen nainen ja luulin, että osaan multitaskaa, niin en näköjään osaa. Lupaan, etten enää tekstaa ratin takana". Juuri tätä tunnetta ja päätöstä muuttaa käyttäytymistään näillä toimintamalleilla tavoittelemme.

Ratamatto-toimintamalli on herättänyt kiinnostusta myös Liikenneturvan jäsenyhteisöissä ja sidosryhmissä. On tullut ehdotus tehdä toimintamallista ohjevideo paitsi toteuttamisen, myös markkinoinnin tueksi. Videolla on tarkoitus näyttää, miten helppo, hauska ja toimiva Ratamatto toimintamalli on. Liikenneturvan Järjestöpäällikkö pyysi minua yhdessä graafisen suunnittelijan kanssa toteuttamaan videon mahdollisimman nopealla aikataululla. On hienoa, että tapahtumia tullaan järjestämään aina vain lisää. Näin tärkeä viesti tavoittaa aina uusia kohderyhmiä.

Painotuotteessa on pohdittava tuotteen kokoa, sillä se vaikuttaa typografiaan ja siten myös luettavuuteen. (Vilkka & Airaksinen 2003, 51.) Alun perin oppaan fyysiseksi kooksi olin suunnitellut postikortin kokoa, jotta se mahtuisi taskuun ja olisi mahdollisimman helposti käytettävissä. Työn edetessä huomasimme graafisen suunnittelijan kanssa, että koko on liian pieni. Jotta kaikki suunniteltu sisältö mahtuisi mukaan, piti kirjasinkoko olla niin pieni, että tekstin luettavuus kärsi. Päätimme siis vähän kasvattaa oppaan kokoa, kuitenkin niin, että sen käytettävyys olisi mahdollisimman helppoa. Mielestäni oppaan koko ei ole vielä liian suuri tapahtumissa kätevästi käytettäväksi, vaikka kokoa täytyikin hieman suurentaa. Opas taitettiin kahteen muotoon, se-

kä sähköiseen, että tulostettavaan. Näin tavoitteeni oppaan monipuolisista käyttömahdollisuuksista täyttyi. Oppaan molemmat versiot löytyvät Liikenneturvan tietokannasta ja ovat kaikkien työntekijöiden saatavilla.

Opasta tehdessä tavoitteenani oli kehittää mahdollisimman eritaustaisten kouluttajien tarpeita vastaava työkalu, joka päivittämällä pysyy ajankohtaisena. Koen onnistuneeni ja saavuttaneeni tavoitteeni. Toivottavasti opas löytää tiensä mahdollisimman moniin käsiin.

Haluan kiittää Liikenneturvan työntekijöitä ja kouluttajia hyvästä yhteistyöstä, sekä kaikesta avusta ja tuesta, jota olen opinnäytetyötä tehdessäni saanut.

7.2 Tilaajan arvio

Tilaajatahon kirjallinen arvio

Meeri Sorjosen ”Tapahtuman järjestäjän opas, Kun ajat, aja -kampanja”, on toimiva, helppokäyttöinen ja oivaltava. Oppaan merkitys on osoittautunut Liikenneturvalle käyttötarkoitustaan laajemmaksi. Oppaan kehitys- ja kirjoitustyön ja näihin liittyvien keskustelujen kautta Liikenneturva on ryhtynyt aktiivisesti kehittämään kouluttajatoimintaansa.

Sorjosen opas osuu erinomaiseen aikaan, jossa Liikenneturva pohtii kouluttajiemme nykyroolia ja pyrkii uudelleen määrittämään, mikä on modernin kouluttajan ammattitaidon keskiössä. Sorjonen on omalla työllään nostanut esiin ihmisten kohtaamisen ja vuorovaikutuksen merkityksen liikenneturvallisuuksissa sekä toisaalta ne kehitysalueet ja konkreettiset toimet joihin Liikenneturvan tulisi ryhtyä.

Itse opas on käytössä koko maassa ja sen toimintamallit ovat kiinnostaneet sekä yhteistyökumppaneitamme että kuntien liikenneturvallisuuksista vastaavia konsultteja. Sorjosen oma käytännön kokemus asiakasrajapinnassa on auttanut häntä luomaan tuotteen, jonka käyttöikä ei ole kuukausia vaan vuosia.

Kuitenkin merkittävimmän vaikutuksen työntilajaan, on tehnyt Sorjosen rohkeus uskoa ja puolustaa opasta ja sen taustalla olleita toimintamalleja uusina toimivina työkaluina liikenneturvallisuuksissa. Tämä on tapahtunut vaativassa aikataulussa ja uuden kampanjan rakentamisvaiheeseen liittyvässä turbulenssissa, jossa vaaditaan kylmiä hermoja sekä vuorovaikutustaitoja.

Liikenneturva kiittää Meeri Sorjosta erinomaisesta oppaasta.

Pasi Anteroinen

Järjestöpäällikkö

Liikenneturva

LÄHTEET

- Anteroinen Pasi 2014. Blogi: Näin syntyi Kun ajat, aja –kampanja. Viitattu 20.3.2016
<https://www.liikenneturva.fi/fi/ajankohtaista/blogi/blogi-nain-syntyi-kun-ajat-aja-kampanja>.
- Hirsjärvi Sirkka & Hurme Helena 2004. Tutkimushaastattelu- Teemahaastattelun teoria ja käytäntö. Helsinki: Yliopistopaino.
- Humanistinen ammattikorkeakoulu 2014. Opinnäytetyöopas – Perustutkinto. Helsinki
- Järjestöbarometri 2014. Ajankohtaiskuva sosiaali- ja terveysjärjestöistä. SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry. Vaasa: Fram Oy.
- Jääskeläinen Petri & Pöysti Leena 2014. Tarkkaamattomuus tieliikenteen turvallisuusongelmana-suomalaisten käsityksiä. Liikenneturva. Helsinki.
- Kallio, Maria 2010. Järjestöjohtaminen muutoksessa: Yhdistykset yhteistoiminnan näyttämöinä, Humanistinen ammattikorkeakoulu.
- Kaunistmaa Pekka & Rajalin Minna 2015. Nyman Tarja & Riikonen, Satu (toim.). Moninainen ja kehittyvä järjestötoiminta, Elinvoimaisuutta ja uudistavaa ajattelua toimintaympäristön muutoksessa, Humanistinen ammattikorkeakoulu julkaisuja, 10, Helsinki.
- Kuuluvainen, Salla 2014. Vapaaehtoistyön johtamisen hyvät käytännöt : Vapaaehtoistyön johtaminen ammatillistuneissa ja kansalaisjärjestöissä yhdistyksissä. Mikkelin ammattikorkeakoulu.
- Laimio, Anne & Välimäki, Sari 2011. Vapaaehtoistoiminta kehittyy. Jyväskylä: Keski-Suomen Sosiaaliturvayhdistys. Viitattu 12.2.2016
http://www.kssotu.fi/verso/media/Vapehttoim_KEHITTY.pdf.
- Laki Liikenneturvasta (No 278/2003)
- Liikenneturvan kouluttajapolitiikka
- Liikenneturvan Toiminta- ja taloussuunnitelma 2016
- Liikenneturvan Strategia 2016–2018
- Ojasalo, Katri & Moilanen, Teemu & Ritalahti, Jarmo 2009. Kehittämistyön menetelmät, Uudenlaista osaamista liiketoimintaan. Porvoo. WSOYpro.
- Saarinen Minna 2014. Tarkkaamattomuuskampanjat purevat- tutkitusti. Liikennevilkku. Helsinki: Lönnberg Print & Promo
- Työturvallisuuskeskus TKK, Aulikki Penttinen ja Jukka Mäntynen 2009. Työhön perehdyttäminen ja opastus- ennakoivaa työsuojelua. Viitattu 14.4.2016
http://www.tyoturva.fi/files/800/Tyohon_perehdyttaminen2009.pdf.
- Työturvallisuuslaki (No 738/2002)
- Vilka, Hanna & Airaksinen, Tiina 2003. Toiminnallinen opinnäytetyö. Helsinki: Tammi.
- Vilhunen, Päivi 2015. NÄKÖKULMIA PEREHDYTTÄMISEEN – Perehdytysmateriaalin valmistaminen Raahen nuorisotoimelle. Humanistinen ammattikorkeakoulu.

Julkaisemattomat ja suulliset lähteet

Anteroinen Pasi, Projektisuunnitelma, Liikenneturva, 2014

Haastattelut 2015 Liikenneturvan työntekijät. Haastattelija Meeri Sorjonen.

Liikenneturvan ja European Transport Safety Council (ETSC) järjestämä PIN Talk-tilaisuus. Helsinki. 7.10.2014.

Tarvainen Anna-Liisa 2015. Organisaatiouudistus- haluamme kehittää toimintaamme. Esitys 27.2.2015. Helsinki.

LIITTEET

LIITE 1

Kun ajat, aja.- kampanjan sivut ja kampanjaelokuva

<http://www.liikenneturva.fi/fi/kampanja/tarkkaamattomuuskampanja/kun-ajat-aja>

LIITE 2

Haastattelukysymykset

1. Mikä olisi ihanteellinen aikataulu viestinnän suunnittelemien, valtakunnallisten kampanjoiden toteuttamiseen? Kuinka kauan ennen suunniteltua tapahtumaa tiedot tulisi olla aluetoimistoilla?
2. Kun valtakunnallinen kampanja tulee viestinnältä aluetoimistoille. Mitä sen jälkeen tapahtuu? Kuinka viesti lähtee kouluttajille? Mikä on ollut käytäntönä, minkälaista ohjeistusta lähtee kouluttajille?
3. Mitä kouluttajille suunnatussa oppaassa tulisi olla että sillä pärjäisi mahdollisimman pitkälle? Mitä se voisi sisältää?
4. Entä kuva tai piirroskuva osastosta/tapahtumapaikasta, voisiko siitä olla hyötyä?
5. Vertailu eli benchmark. Mikä Liikenneturvan mennyt kampanja on onnistunut ja miksi?
6. Voiko oppaassa olla tietoa liikaa? Voiko tulla tunne että lukijan ammattitaitoa aliarvioidaan?

LIITE 3

Opas Liikenneturvan tapahtuman järjestämiseen. Kun ajat, aja.

OPAS LIIKENNETURVAN tapahtuman järjestämiseen



Kun ajat, aja.

Tämä opas on tarkoitettu työvälineeksi kaikille, jotka osallistuvat Liikenneturvan tapahtumien järjestämiseen. Ensimmäinen osa sisältää yleisiä hyviä käytäntöjä. Toinen osa käsittelee Kun ajat, aja. -kampanjaa. **Menestyksekkäitä tapahtumia!**

OSA 1

Sisällysluettelo

Liikenneturva pähkinäkuoressa.....	4
Tapahtumajärjestämisen hyvät käytännöt	
1. Ennen tapahtumaa.....	5
2. Tapahtuman aikana.....	6
3. Tapahtuman jälkeen.....	7
Mitä jos? -vinkejä tapahtuman onnistumiseksi.....	8
Tapahtumajärjestäjän perustarvikkeet.....	8
Mistä lisätietoja.....	8



Kun ajat, aja.

OSA 2

Sisällysluettelo

Kun ajat, aja. -kampanja	9
Toiminnallinen tapahtuma: Malli 1. Ratamatto	10
Malli 1. Ratamatto. Kuva osastosta ja tarvikelista	11
Toiminnallinen tapahtuma: Malli 2. Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko? -testi	12
Malli 2. Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko? -testi. Kuva osastosta ja tarvikelista.....	13
Kampanjan lisämateriaalit	14
Kun ajat, aja. -visan oikeat vastaukset.....	15
Keskustelun tueksi: tutkittua tietoa tarkkaamattomuudesta.....	16



Liikenneturva pähkinäkuoressa

Liikenneturva edistää tieliikenneturvallisuutta vaikuttamalla ihmisten liikennekäyttäytymiseen ja liikennekulttuuriin. Liikenneturva on valtakunnallinen liikenneturvallisuustyön keskusjärjestö, jolla on 58 jäsenyhteisöä. Liikenneturvalla on 12 aluetoimipistettä ympäri Suomen. Toiminnan perustana on tutkittu tieto.

Arvot ja Visio

Liikenneturvan arvot ovat turvallisuus ensin, asiantuntijuus ja yhteistyö. Suomessa yhteisesti hyväksytyyn liikenteen turvallisuusvision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava sellaiseksi, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Rahoitus

Liikenneturva saa toiminnan rahoittamiseksi varoja liikennevakuutusmaksuihin sisältyvästä liikenneturvallisuusmaksuosuudesta. Vuosittaisen rahoituksen päättää sosiaali- ja terveysministeriö. Summa on noin 2 euroa jokaista vakuutettua ajoneuvoa kohti.

Tapahtumajärjestämisen hyvät käytännöt

1.

Ennen tapahtumaa

Tapahtumaa suunniteltaessa on hyvä ottaa huomioon

- **Ajankohtaisuus.** Ota huomioon vuodenaika ja valtakunnalliset kampanjat.
- **Muut tapahtumat alueella.** Ota selvää muista tapahtumista lähialueilla.
- **Osaston koko.** Varmista, että käytössä on toiminnan toteuttamiseksi sopivan kokoinen tila.
- **Ulkotapahtumat.** Varaudu suojaamaan osasto säältä.
- **Yhteystiedot.** Kokoa tapahtumaan osallistujien yhteystiedot. Huomioi, että kutsuja/yhteyshenkilö ei aina ole paikalla. Varmista, että saat ajoissa yhteystiedot johonkuhun tapahtumapaikalla olevaan.
- **Media ja sosiaalinen media.** Lähde ajoissa ja aktiivisesti liikkeelle. Kutsut lähetetään 3-7 päivää ennen tapahtumaa. Sosiaalisessa mediassa kannattaa myös nostaa esiin tunnelmia paikan päältä. Käytä tapahtuma-/kampanjatunnistetta #.

- **Työvoimaresurssien suunnittelu.** On tärkeää, että kouluttajia on riittävästi tapahtuman onnistumiseksi. Lisäksi tapahtumaa suunniteltaessa tulee sopia vastuuhenkilö median yhteydenottoja varten. Huomioitavaa on, ettei vastuuhenkilö välttämättä ehdi osallistua tapahtuman perustoimintaan.
- **Aikataulun suunnittelu.** Varaa aikaa osaston pystytykseen, jotta se on valmis tapahtuman alkaessa.
- **Kouluttajien perehdyttäminen tapahtumaan.** Missä, milloin, mitä, miksi ja mikä asustus. Yhtenäinen pukeutuminen vahvistaa osaston positiivista näkyvyyttä ja tunnistettavuutta.
- **Liikkuminen ja sosiaaliset tilat.** Liikenneturvan vastuuhenkilö tilaa mahdolliset kahvi- ja lounasliput sekä rakentaja- ja näytteilleasettajakortit. Lisäksi on hyvä selvittää käytössä olevat wc, pukuhuoneet ja taukotila.
- **Materiaalien ja tarvikkeiden hankkiminen.** Tarkista materiaalit ja pakkaa huolellisesti. Muista kiinnitys.
- **Tapahtuman purku.** Suunnittele ketkä purkavat osaston ja minne materiaalit toimitetaan.

2.

Tapahtuman aikana

Tapahtuman aikana on hyvä ottaa huomioon

- **Yhteys järjestäjään.** On hyvä tervehtiä ja tarkistaa tilat, sekä varmistaa, että yhteystiedot ovat ajan tasalla mahdollisia kysymyksiä varten.
- **Pikapalaveri.** Käytä muutama minuutti yhteiseen hetkeen, jossa käydään läpi tapahtuman kulku ja selvennetään mahdolliset epäselvyydet. Harjoittele omaa rooliasi osastolla.
- **Aikataulu.** Liikenneturvan osasto on toiminnassa tapahtuman alusta loppuun saakka.
- **Yhteys järjestäjään.** On hyvä tervehtiä ja tarkistaa tilat, sekä varmistaa, että yhteystiedot ovat ajan tasalla mahdollisia kysymyksiä varten.
- **Näkyvyys.** Varmista vielä paikan päällä, että Liikenneturvan nimi ja logo näkyvät.
- **Henkilökunnan sijoittuminen.** Työntekijät sijoittuvat tapahtumapaikalle niin, että näköyhteys toisiin säilyy. Näin pystyy viestimään tapahtuman aikana ja pyytää tarvittaessa apua.
- **Media.** Haastattelujen antaminen on pääsääntöisesti Liikenneturvan henkilökunnan tehtävä, se tulee huomioida jo tapahtuman työvoimaa suunniteltaessa.
- **Osaston ylläpito,** siisti ja järjestelty osasto houkuttelee. Erityisesti usean päivän tapahtumassa osaston siisteyden ylläpito on tärkeää. Varaa roska-astioita.
- **Yhteys järjestäjään.** Käy kiittämässä ja ilmoittamassa lähdöstä.

3.

Tapahtuman jälkeen

Tapahtuman jälkeen on hyvä ottaa huomioon

- **Lupausten lunastus.** Materiaalien lähetys, mahdolliset arvonnat ja yhteydenotot kannattaa tehdä mahdollisimman pian tapahtuman jälkeen.
- **Arvioi** onnistumisia ja parannuskohteita ja kirjaa ylös palautteen antoa varten. Arviointi kannattaa tehdä toiminnan kehittämisen takaamiseksi.
- **Palaute.** Anna palautetta järjestäjille, kouluttajille ja Liikenneturvan vastuuhenkilölle. Kerää palaute osallistujilta. Käytä tarvittaessa palautelomakkeita.

Mitä jos? -vinkkejä tapahtuman onnistumiseksi

Jos on paljon yleisöä:

- Yksi henkilö ohjaa yleisöä ystävällisesti ja napakasti kertoen mistä on kysymys ja milloin on kunkin oma vuoro.

Jos on vähän yleisöä:

- Eläväisyys, osastolla kannattaa pitää toimintaa yllä vaikka itse tekemällä, sillä se houkuttelee yleisöä osallistumaan.

Tapahtumajärjestäjän selviytymispaketti

Näillä tarvikkeilla voit hoitaa helposti yllättävät tai muuttuvat tilanteet eduksesi:

- sakset
- teippi
- tussi
- naru
- sinitarra
- kumilenkit
- ompelusetti
- laastarit.

Mistä lisätietoja

- Kollegat
- Mahdolliset kampanjasivut
- Liikenneturvan nettisivut www.liikenneturva.fi

Kun ajat, aja. - kampanja



Mitä tarkoittaa tarkkaamattomuus liikenteessä?

Tarkkaamattomuus liikenteessä tarkoittaa ajonaikaisen huomion kiinnittymistä muuhun, kuin ajotehtävän turvalliseen suorittamiseen. Toisin sanoen kuljettaja tekee ratin takana jotain aivan muuta kuin keskittyä ajamiseen.

Kampanjan pääviestit:

- Keskity ajamiseen, älä käytä älypuhelimiasi ajon aikana.
- Pidä katse, keskittyminen ja kädet liikenteessä.
- Tarkkaamattomuus lisää onnettomuusriskiä.
- Nauti ajamisesta, se on laatuaikaa.

Kampanjan kohderyhmä:

Pääkohderyhmä on suomalaiset autoilijat.

Toiminnallisten tapahtumien tavoite:

Tavoitteena on saada ihmiset ymmärtämään oman kokemuksen kautta, ettei kahden asian tekeminen yhtä aikaa liikenteessä ole mahdollista eikä turvallista. Lisäksi aktivoidaan ihmisiä jakamaan omia kokemuksia tarkkaamattomuudesta liikenteessä.

Toiminnallinen tapahtuma: Malli 1. **Ratamatto**

Osallistuja kävelee mattoon merkityn radan kahteen kertaan. Molempien kertojen suoritus aika mitataan sekuntikellolla ja lopuksi vertaillaan aikoja keskenään.

Ensimmäisellä kerralla osallistuja vain kävelee radan läpi. Liikenneturvalainen ottaa aikaa ja merkitsee sen ylös paperille. Toisella kierroksella osallistujaa pyydetään ottamaan puhelimensa esiin ja laittamaan sen valmiiksi viestikirjoitusvalmiuteen. Osallistujan tehtävänä on kirjoittaa viestikenttään viesti "Kun ajat, aja." valmiiksi, kunnes rata on kävelty loppuun saakka.

Lopuksi verrataan aikoja ja keskustellaan osallistujan kanssa tehtävästä ja sen haastavuudesta. Osallistuja palkitaan kampanjan mikrokuitupyyhkimellä. Kouluttaja opastaa mikrokuitupyyhkimen käyttöön osallistujan puhelimen avulla.

Ratamatossa on kaksi risteilevää rataa, joten sen voi suorittaa kaksi osallistujaa samanaikaisesti.

Huomioitavaa: Ensisijaisesti osallistujat käyttävät omia puhelimiaan, mutta jos jollain puhelin ei ole mukana, niin Liikenneturvan varapuhelimet ovat käytettävissä.

Malli 1. Ratamatto

Tapahtuman toteuttamiseen tarvitaan:

- 3x3 metrin alue
 - tarvittaessa teltta kokoa joko 3x3 tai 4x4 metriä *
 - ratamattopalat A ja B, yhteiskoko 3x3 metriä
 - seinäkankaat "Kun ajat, aja." 3kpl tai "Kun ajat, aja." pop-up seinämä *
 - kiinnitystarvikkeet
- 2 kpl sekuntikelloja
 - varapuhelin
 - kansio, kyniä ja paperia ajan merkkäämistä varten
 - mikrokuitupyhkiä osallistujille
 - siivousliina maton puhtaana pitämiseksi
- * tilan mukaan



Toiminnallinen tapahtuma:

Malli 2. **Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko? -testi**

Osallistuja saa pyöreän Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko? -testin täytettäväkseen. Ensimmäisessä kohdassa tehtävänä on kirjoittaa ylemmälle riville lause Kun ajat, aja ja alemmalle riville järjestyksessä numerot 1-11. Liikenneturvalainen ottaa suorituksesta aikaa ja aika merkitään oikeassa yläkulmassa olevaan laatikkoon.

Toisessa kohdassa tehtävänä on toistaa lause ja numerosarja, mutta vuorotellen omille riveilleen. Eli ensin K, sitten 1 ja niin edelleen. Liikenneturvalainen ottaa jälleen aikaa suorituksesta. Lopuksi verrataan aikoja ja keskustellaan tehtävän haasteista osallistujan kanssa.

Huomioitavaa: Ratamaton ja Kaksi asiaa yhtä aikaa, Osaatko? -testin käyttäminen samassa tapahtumassa ei ole kannattavaa, sillä tavoiteltu kokemus osallistujalle on molemmissa samanlainen.

Malli 2. **Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko? -testi**

Tapahtuman toteuttamiseksi tarvitaan:

- kampanjan roll-up/ seinäkangas
- Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko?- testejä
- kansio alustaksi ja kyniä testin täyttämiseen
- 2 kpl sekuntikelloja
- mikrokuitupyhkimiä osallistujille.



Kaksi asiaa yhtä aikaa. Osaatko?

1. Kirjoita ylemmälle riville lause *Kun ajat, aja* ja alemmalle riville järjestyksessä numerot **1-11**. Merkitse aikasi.

kirjaimet

numerot

2. Kirjoita seuraavaksi lause ja numerot vuorotellen molemmille riveille. Eli ensin K, jonka jälkeen 1 ja niin edelleen. Muista merkitä myös pilkku. Merkitse aikasi.

kirjaimet

numerot

Lue lisää kääntöpuolelta. →

 Väliä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

ROLL-UP

Kampanjan lisämateriaalit

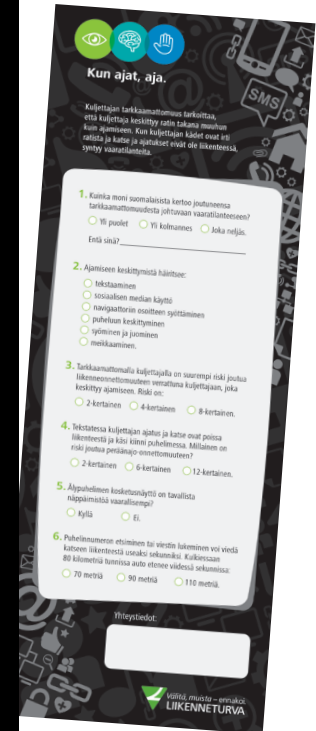
- seinäkankaat
- roll-up
- pop-up -seinävuodot
- postikortit, kolme erilaista kuvaa
- tietovisa (visan oikeat vastaukset sivulla 14)
- nettisivut: www.liikenneturva.fi/kunajataja



POSTIKORTIT



VISA



Kun ajat, aja. -visan oikeat vastaukset

1. Joka kolmas suomalainen kertoo joutuneensa tarkkaamattomuudesta johtuvaan vaaratilanteeseen.
2. Tekstaaminen ja sosiaalisen median käyttö häiritsee ajamiseen keskittymistä. Kaikki muut vaihtoehdot häiritsevät myös, mutta tekstaaminen ja sosiaalisen median käyttö erityisesti.
3. Tarkkaamattomalla kuljettajalla on 4-kertainen riski joutua liikenneonnettomuuteen ajamiseen keskittyvään kuljettajaan verrattuna.
4. Tekstatessa kuljettajan ajatus ja katse ovat poissa liikenteestä ja käsi kiinni puhelimessa. Tekstatessa kuljettajan riski joutua peräänajo-onnettomuuteen on 6-kertainen. Tekstatessa kaistalla pysyminen hankaloituu, reaktiokyky heikkenee ja turvallisen etäisyyden pitäminen häiriintyy.
5. Älypuhelimien kosketusnäyttö on tavallista näppäimistöä vaarallisempi.
6. Puhelinnumeron etsiminen tai viestin lukeminen voi viedä katseen liikenteestä useaksi sekunniksi. Kulkiessaan 80km/t auto etenee viidessä sekunnissa 111 metriä. Matka on jalkapallokentän pituinen!

Keskustelun tueksi: tutkittua tietoa tarkkaamattomuudesta



Liikenteessä autoilijoista...

83%

vastaa puheluihin

65%

soittaa perheenjäsenille

54%

soittaa ystäville ja tuttaville

33%

soittaa työpuheluja

35%

lukee tekstiviestejä tai
sosiaalisen median viestejä

25%

kirjoittaa tekstiviestejä tai
sosiaalisen median viestejä

Lähde: Tarkkaamattomuus tieliikenteen turvallisuusongelmana, Liikenneturva 2014