
JOUKKOLIIKENNESEKTORIN OSAAMISTARPEET

Opinnäytetyö



Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö

Liikennealan koulutusohjelma

Riihimäki, syksy 2013

Heidi Seppälä



RIIHIMÄKI
Liikennealan ko.
Liikennesuunnittelu

Tekijä	Heidi Seppälä	Vuosi 2013
Työn nimi	Joukkoliikennesektorin osaamistarpeet	

TIIVISTELMÄ

Tämän työn on tilannut Liikenneviraston kokoama Nuoli-työryhmä. Työn tavoitteena on ollut kartoittaa joukkoliikennealan tämänhetkinen koulutus ja koulutustarpeet.

Joukkoliikennesektori on niin laaja käsite, että sen alle mahtuu niin ammatillista peruskoulutusta, oppisopimuskoulutusta, täydennyskoulutusta, aikuiskoulutusta, ammattikorkeakoulutusta kuin yliopistokoulutustakin.

Koulutustarpeita on lähdetty selvittämään järjestämällä työpajoja sekä haastattelemalla alan asiantuntijoita. Työpajojen perusteella koottu toimihenkilöiden osaamiskartta kertoo millaisiin työtehtäviin pitäisi työntekijöitä löytyä ja haastattelut puolestaan kertoo millaisesta osaamisesta tällä hetkellä on pulaa.

Joukkoliikennealan toimihenkilöiden tämänhetkinen koulutustarjonta ei haastattelujen perusteella aivan vastaa tarpeita. Aika paljon kuitenkin tämän hetken koulutustarpeista voisi täyttää täydennyskoulutuksella. Haastattelujen perusteella uudet viranomaistehtävät ja joukkoliikennealan lainsäädäntö kaipaavat monenlaista perehdyttämistä ja kouluttamista. Täydennyskoulutusta ja osaamistason nostoa kaivattaisiin myös paikkatietohjelmistojen tehokkaampaan hyödyntämiseen.

Alalle tarvitaan kuitenkin myös uusia osaajia, joilla on alan lakientuntemusta, joukkoliikenteen kustannusrakenne ja kilpailuttaminen hallussa, hyvät sosiaaliset - ja yhteistyötaidot, hyvät ilmaisutaidot (kirjallinen ja suullinen esiintyminen), kattava tietotekniikan osaaminen ja halu oppia koko ajan lisää.

Avainsanat Joukkoliikenne, koulutus, täydennyskoulutus, koulutustarve

Sivut 17 s. + liitteet 1 s.

Riihimäki
Degree Programme in Traffic and Transport Management
Traffic Planning

Author	Heidi Seppälä	Year 2013
Subject of Bachelor's thesis	Competence needs in the public transport sector	

ABSTRACT

This thesis was commissioned by the Transport Agency compiled by the Nuoli- committee. The aim was to identify the current education and training needs in the public transport sector

The public transport sector is such a broad term that training occurs on many educational levels: vocational, apprenticeships, further education, adult education, as well as universities and universities of applied sciences.

The training needs were initially investigated with workshops and interviews with experts in the field. Based on the workshops with employees a competence map was compiled which showed what kind of tasks the employees do and which skills were currently missing or in need of development.

Based on the interviews the current training of the employees does not meet the current needs. However, quite a lot of the current training needs could be provided by further education. Also based on the interviews, it was found that new official duties and public sector legislation need a variety of orientation and training. The need for further education training and an increase of competences in geographic information systems was also noted.

The sector also needs new experts with competences in legal aspects, public transport costs and competitive tendering with good social and interpersonal skills, good communication skills (written and oral), a comprehensive knowledge of information technology as well as a desire to participate in lifelong learning.

Keywords Public transport, training, continuing education, the need for training

Pages 17 p. + appendices 1 p.

SISÄLLYS

1	JOHDANTO.....	4
2	TYÖN TAVOITTEET	4
2.1	Ongelmakohdat	4
3	TARJOLLA OLEVA KOULUTUS.....	4
3.1	Ammattioppilaitokset.....	5
3.1.1	Logistiikan perustutkinto.....	5
3.1.2	Ajoneuvoasentaja, autoalan perustutkinto.....	6
3.2	Oppisopimuskoulutus.....	6
3.3	Aikuiskoulutus	6
3.3.1	Linja-autonkuljettajan ammattitutkinto.....	7
3.3.2	Liikenne-esimiehen erikoisammattitutkinto.....	7
3.3.3	Linja-autoasentajan koulutus.....	7
3.3.4	Raitiotieliikenteen koulutus.....	7
3.3.5	Rautatieliikenteen koulutus	8
3.4	Ammattikorkeakoulut ja yliopistot.....	8
3.4.1	Ammattikorkeakoulu.....	8
3.4.2	Yliopisto.....	9
4	TOIMINTAKENTÄN KARTOITUS	10
5	TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN	10
5.1	Haastattelut.....	10
5.2	Osaamiskartat	10
6	TULOKSET	11
6.1	Kuljettajakoulutus	11
6.2	Linja-autoasentajien koulutus	12
6.3	Joukkoliikennesektorin toimihenkilöt.....	13
6.4	Täydennyskoulutus.....	14
6.5	Joukkoliikennealan urapolut	14
7	JOHTOPÄÄTÖKSET	15
	LÄHTEET	16

Liite 1 Osaamiskartta, Joukkoliikennealan toimihenkilöt

1 JOHDANTO

Tämän työn on tilannut Liikenneviraston kokoama Nuoli-työryhmä. Työryhmä koostuu nuorista joukkoliikennealan asiantuntijoista ja heidän tehtävänä on mm. miettiä kehittämisideoita joukkoliikennealan koulutukseen. Työn tavoitteena on ollut kartoittaa joukkoliikennealan tämänhetkinen koulutus ja koulutustarpeet. Työn on tarkoitus toimia Nuoli-työryhmän pohjatietona, jonka perusteella kehitystyötä voidaan tehdä.

2 TYÖN TAVOITTEET

Työn tavoitteena oli kartoittaa joukkoliikennesektorin koulutustarpeet, sekä tällä hetkellä tarjolla oleva koulutus. Työssä pyrittiin käsittelemään joukkoliikennesektoria mahdollisimman kattavasti ja huomioimaan eri osaamisalueet ja työskentelyportaat.

2.1 Ongelmakohdat

Ongelmia tämän työn tekemisessä tuotti joukkoliikennesektorin laajuus ja koulutuksen moninainen kirjo. Löytyy nuorisoasteen koulutusta, aikuis-koulutusta, oppisopimuskoulutusta ja täydennyskoulutusta. Kuinka saada näistä kaikista selville niin kattava kokonaisuus, että tulos olisi luotettava? Ja kuinka kartoittaa osaamistarpeet varmasti jokaiselta sektorin osa-alueelta, unohtamatta sen enempää kaluston varikkotyöntekijöitä kuin joh-toporrastakaan.

3 TARJOLLA OLEVA KOULUTUS

Joukkoliikennesektori on niin laaja käsite, että sen alle mahtuu myös monenlaista koulutusta. Alalle on olemassa ammatillista peruskoulutusta, oppisopimuskoulutusta, täydennyskoulutusta, aikuiskoulutusta, ammattikorkeakoulutusta ja yliopistokoulutusta. Kouluttautua voi aina tohtoriksi asti.

3.1 Ammattioppilaitokset

3.1.1 Logistiikan perustutkinto

Logistiikan perustutkinnon voi suorittaa ammattioppilaitoksessa, johon voi hakea peruskoulun jälkeen. Tämän tutkinnon suorittaneet voivat toimia monissa tehtävissä, mukaan lukien linja-auton kuljettajan tehtävät.

Logistiikan tehtävänä on yhteiskunnan, henkilö- ja tavaraliikenteen sekä muiden logististen palvelujen turvaaminen. Toimintaympäristöt kansainvälistyvät ihmisten ja tavaroiden liikkuvuuden lisääntyessä. Logistiikan perustutkinnon suorittanut osaa palvella asiakkaita. Hän osaa toimia valitsemassaan työssä myös kansainvälisessä ympäristössä. (kuljetusala 2013)

Logistiikan perustutkinnon laajuus on 120 opintoviikkoa ja sen suorittaminen vie yleensä 3 vuotta. Tutkinto pitää sisällään 90 opintoviikkoa ammatillisia opintoja ja 20 opintoviikkoa ammattitaitoa täydentäviä opintoja.

Logistiikan perustutkinnossa on kolme koulutusohjelmavaihtoehtoa: kuljetuspalvelut, varastopalvelut ja lentoasemapalvelut. Näistä kuljetuspalvelujen koulutusohjelma on se, josta valmistuu mm. linja-autonkuljettajaksi. Koulutus sisältää kuljettajille pakollisen ammattipätevyyden peruskoulutuksen sekä ajokorttikoulutukset niin, että linja-autonkuljettajaksi valmistuvalla on vähintään BD-ajokortti.

Koulutuksessa opiskellaan muun muassa eri kuljetusmuodoissa vaadittavia taitoja, kuten asiakaspalvelua, tavarakuljetusten hallintaa, työ- ja ympäristöturvallisuutta, ajoneuvotekniikkaa sekä perushuoltotoimia. Kuljetuspalvelujen koulutusohjelman suorittanut osaa kuljettaa tuotteita tai asiakkaita kannattavasti, turvallisesti ja vastuullisesti. (kuljetusala 2013)

Hän tuntee ajoneuvonsa, osaa tarkastaa sen ja tehdä tavallisimmat huolto- toimet. Hän osaa lastata ajoneuvon säädösten ja olosuhteiden sallimaan maksimikuormaan. Hän tuntee kuljetuksiin liittyvät vakuutukset ja työhönsä liittyvät työsuojelusäädökset. Hän on joustava asiakaspalvelija ja osaa kommunikoida ajoneuvojen ja kuljetusalan viestintävälineillä. (kuljetusala 2013)

3.1.2 Ajoneuvoasentaja, autoalan perustutkinto

Ammattioppilaitoksista valmistuu kuljettajien lisäksi myös raskaankaluston asentajia. Koulutus on kolmevuotinen, josta kaksi ensimmäistä vuotta on kaikille asentajille samanlaisia, mutta kolmantena vuonna on mahdollisuus erikoistua joko raskaaseen kalustoon tai kevyeen kalustoon.

Raskaskalusto pitää sisällään kuorma-autot, rekat, linja-autot, hinausautot, nosturit, kaivinkoneet ja muut isot koneet ja työvälineet. Samoin siis myös raskaankaluston asentajakoulutus pitää jossain määrin näitä kaikkia sisällään, eikä perehdy mihinkään yksittäiseen osa-alueeseen toista paremmin. Näin ollen varsinaista linja-autoasentajan koulutusta ei ammattioppilaitoksissa järjestetä.

Koulutus pitää kuitenkin sisällään paljon linja-autoihin soveltuvia kokonaisuuksia, kuten esim. kuorma-auton alustan ja hallintalaitteiden korjausta, moottorin ja voimansiirron huoltoa ja korjausta sekä paineilmajarujen testausta ja korjausta.

3.2 Oppisopimuskoulutus

Sekä logistiikan perustutkinnon että autoalan perustutkinnon voi suorittaa myös oppisopimuskoulutuksena. Oppisopimus on työnantajan ja opiskelijan välinen määräaikainen sopimus, jossa opiskelijaa koulutetaan työpaikalla. Koulutukseen kuuluvat tietopuoliset opinnot suoritetaan ammatillisissa oppilaitoksissa.

3.3 Aikuiskoulutus

Aikuiset voivat opiskella kuljetusalan perustutkintoja, ammattitutkintoja ja erikoisammattitutkintoja näyttötutkintona. Näyttötutkinto on erityisesti aikuisille suunniteltu joustava tutkinnon suoritus tapa. Näyttötutkinnoissa ammattitaito osoitetaan näytöillä riippumatta siitä, onko tutkinnon suorittaja hankkinut tietonsa ja taitonsa työssä, opiskelussa tai harrastuksissa. (kuljetusala 2013)

Perustutkinto antaa valmiudet työskennellä alan perustehtävissä, ammattitutkinnon suorittanut on alansa ammattilainen ja erikoisammattitutkinnon suorittaneella on valmiudet tehdä alan vaativampia työtehtäviä kuten esimiestehtäviä. (kuljetusala 2013)

Näyttötutkintona suoritetuissa autoalan perustutkinnoissa on aivan samat opetushallituksen asettamat tavoitteet kuin muullakin tavoin suoritettussa tutkinnossa. Tästä syystä en enää tässä paneudu kyseisiin tutkintoihin vaan keskityn niihin osa-alueisiin, joita ei muuten kuin aikuiskoulutuksena ole tarjolla. Tällaisia ovat linja-autonkuljettajan ammattitutkinto, liikennesimiehen erikoisammattitutkinto sekä työnjohtokoulutuskokeilu.

3.3.1 Linja-autonkuljettajan ammattitutkinto

Linja-autonkuljettajan ammattitutkinto suoritetaan näyttötutkintona, jota edeltää yleensä valmistava koulutus. Koulutuksen pituus riippuu opiskelijan aiemmasta työkokemuksesta ja opinnoista, mutta kestää yleensä 7 kk. Näyttötutkintoon osallistuvalla pitää olla D-luokan ajokortti, joka yleensä suoritetaan valmistavassa koulutuksessa. Tämän lisäksi koulutukseen sisältyviä aihealueita ovat linja-auton ajoneuvotekniikka, yhteistyö ja asiakaspalvelu, turvallisuus, kuljetusalan perustason ammattipätevyys, kaupunki- ja palveluliikenne, kaukoliikenne ja tilausajoliikenne.

3.3.2 Liikenne-esimiehen erikoisammattitutkinto

Liikenne-esimiehen erikoisammattitutkinto ja siihen valmistava koulutus kestää noin 1,5 - 2 vuotta. Opiskeluun kuuluu sekä lähi- että etäopiskelupäiviä. Tutkinnon suorittanut osaa kehittää omaa työyhteisöä, työmenetelmiä ja työympäristöä. Opintoihin kuuluu muun muassa henkilöstöjohtamista, markkinoinnin ja asiakaspalvelun opintoja sekä talouteen ja kannattavuuteen liittyviä opintoja. Näiden lisäksi koulutus suuntautuu valinnan mukaan joko henkilöliikenteen tai tavaraliikenteen tuotannosuunnitteluun.

3.3.3 Linja-autoasentajan koulutus

Jo ammatissa toimiville linja-autoasentajille on tarjolla oppisopimuskoulutusta, joka tähtää ammattitutkintoon. Koulutus kestää noin 2 vuotta ja keskittyy linja-autoalustojen ja korien sähkö- ja pneumiikkajärjestelmiin, sekä niihin liittyvään vianetsinnän valmiuksien kehittämiseen.

Koulutuksessa on mahdollisuus suuntautua joko sähkötekniikkaan ja elektroniikkaan tai korivarusteisiin ja sähköpneumiikkaan. Koulutus toteutetaan yhteistyössä linja-autovalmistajien ja koritehtaiden kanssa ja siellä tutustutaan auto- ja korikohtaisiin sähköjärjestelmiin ja –laitteisiin.

3.3.4 Raitiotieliikenteen koulutus

Kuljettajat raitiotievaunuun ja metroon HKL kouluttaa yhteistyössä Stadin aikuisopiston kanssa. Yhteistyöllä varmistetaan, että koulutus vastaa työelämän osaamistarpeita. Uusia kuljettajia koulutetaan vuosittain, ja hyvin työnsä hoitavalla kurssilaisella on mahdollisuus saada vakituinen työpaikka. Kuljettajia koulutetaan vain se määrä, mitä on työpaikkoja. Koulutukseen hakevilta vaaditaan 21 vuoden ikä.

3.3.5 Rautatieliikenteen koulutus

Rautatieliikenteen koulutuksen on Suomessa hoitanut perinteisesti VR. Nyt kuitenkin tämän alan koulutus on muutoksen alla siten, että toimihenkilöiden koulutuksen hoitaa edelleen VR, mutta veturinkuljettajien, konduktöörin ja liikenteenohjaajien koulutus siirtyy Kouvolan ammattiopistolle. Rautatieliikenteen avauduttua kilpailulle, haluttiin kilpailun varmistamiseksi koulutus siirtää VR:ltä puolueettomalle maaperälle. Rautatiealan koulutuksiin kuuluu esimerkiksi radan rakentamista ja ylläpitoa sekä liikenneturvallisuutta. Tämän meneillään olevan muutoksen vuoksi en tässä työssä käsittele rautatiealan koulutusta tämän tarkemmin.

3.4 Ammattikorkeakoulut ja yliopistot

3.4.1 Ammattikorkeakoulu

Hämeen ammattikorkeakoulu (Hamk) Riihimäellä tarjoaa liikennealan koulutusta. Koulutus on nelivuotinen ja siitä valmistuu liikennealan AMK-insinöörejä. Liikennealan koulutus on Hamk:ssa aloitettu vuonna 2008 ja sen sisältö on suunniteltu yhdessä alan asiantuntijoiden kanssa. Sisältöä on myös jo jonkin verran muokattu vastaamaan enemmän työelämän kysyntää.

Hamk:ssa järjestettävä koulutus on hyvin laaja-alaista. Perusopinnot pitävät sisällään mm. viestintää, kieliä, matematiikkaa ja fysiikkaa. Ammatilliset perusopinnot puolestaan koostuvat mm. logistiikasta, ajoneuvo- ja kuljetustekniikasta, liikennelainsäädännöstä, liikennetaloudesta, liikennehankkeiden hallinnasta, liikennepsykologiasta, liikennepolitiikasta, liikennesuunnittelun perusteista, liikenneturvallisuudesta, yhdyskuntasuunnittelun perusteista ja liikennesuunnittelun ohjelmistoista.

Pääaineiksi voi Hamk:ssa valita joko älykkäät liikennejärjestelmät tai liikennesuunnittelun. Käytännössä kuitenkin molemmat suuntaukset tulevat tutuiksi, toiset pääaineena ja toiset sivuaineina ainakin jossain määrin. Älykkäät liikennejärjestelmät pitävät sisällään mm. liikennetelematiikkaa, liikenteen ohjausjärjestelmiä ja liikenteen simulointia. Liikennesuunnittelu puolestaan pitää sisällään liikennesuunnittelua, joukkoliikenteensuunnittelua, kuljetustensuunnittelua, yhdyskuntasuunnittelua ja liikennejärjestelmäsunnittelua.

3.4.2 Yliopisto

Aalto Yliopistossa on mahdollisuus opiskella liikennetekniikkaa. Liikennetekniikan opetus- ja tutkimusalaan sisältyy eri liikennemuotojen henkilö- ja tavaraliikenteen järjestelmien tavoitteenasettelun, toimintojen ja niiden seurausvaikutusten tutkiminen, liikennejärjestelmien yleissuunnittelu ja analysointi sekä liikenteen ohjaus ja hoito (aalto 2013).

Helsingin yliopistossa opetetaan suunnittelumaantiedettä. Tämä ei ihan suoranaisesti ole joukkoliikennealan koulutus, mutta täydentämällä sitä muilla opintokokonaisuuksilla, voi se toimia hyvänä pohjana alan töihin. Keskeisiä tutkimusaiheita tässä koulutuksessa ovat ympäristön tilan seuranta, ympäristövaikutusten ja suunnittelun vaikuttavuuden arviointi, yhteiskunnallisten rakennemuutosten seuranta, kestävä kehitys, esimerkiksi ekologisen yhdyskuntasuunnittelun tietotarpeet ja Euroopan unionin pohjoinen ulottuvuus (helsinki 2013). Tämän koulutuksen sopivuutta joukkoliikennealalle voi parantaa valitsemalla sivuaineina geoinformatiikkaa ja/tai liikennetekniikkaa.

Aalto Yliopisto järjestää myös täydennyskoulutusta, joista Yhdyskuntasuunnittelun jatkokoulutus ja Liikennejärjestelmätyön koulutus ovat alalla hyväksi todettuja. Koulutukset ovat pidempi kestoisia ja suunniteltu siten, että ne sopivat hyvin työn ohessa käytäväksi.

Myös Tampereen teknillisessä yliopistossa voi opiskella liikennealaa. Pääaineena opiskeltuna koulutus antaa käsityksen siitä, miten liikennejärjestelmän suunnittelun avulla voidaan varmistaa yhdyskunnan liikenne- ja kuljetuspalvelujen toimivuus sekä kehittää yhdyskuntaa. Pääaineen suoritettuaan opiskelija osaa suunnitella, analysoida ja kehittää liikenne- ja kuljetusjärjestelmiä. Opetusalueita ovat henkilö- ja tavaraliikennejärjestelmät, liikenteen taloudelliset ja yhdyskuntarakenteelliset vuorovaikutukset, liikenteen ympäristövaikutukset, yritysten logistiikka sekä liikenteen telematiikka (tut 2013).

4 TOIMINTAKENTÄN KARTOITUS

Toimintakentästä löytyy paljon eri tehtävänimikkeitä ja tehtäväkokonaisuuksia. Näillä on kuitenkin loppupelissä melko paljon yhteistä. Ajaapa esimerkiksi kuljettaja linja-autoa taikka raitiotievaunua, työtehtäviin kuuluu asiakaspalvelua, rahastusta ja ajoneuvonajoa. Samoin toimihenkilöiden tehtävistä löytyy keskenään paljon samaa.

Tässä työssä on kartoitettu joukkoliikennesektorin toimintakenttää ja työtehtäviä, jotta saataisiin selville kuinka hyvin tämän hetkinen koulutus vastaa näitä tehtäviä. Toimihenkilöiden työtehtävistä on kasattu osaamiskartta (Liite 1.). Kartan vasemmassa reunassa A-H on tehtäväkokonaisuudet, jotka ovat sitten kohtiin 1-9 avattu tarkempiin tehtäviin.

5 TUTKIMUKSEN SUORITTAMINEN

Tämän työn tieto kerättiin pääosin asiantuntijahaastatteluilla. Osaamiskarttaa varten järjestettiin kaksi työpajaa. Tämän hetken koulutuksesta tietoa kerättiin pääasiassa koululaitosten internet-sivuilta sekä opetushallituksen sivuilta.

5.1 Haastattelut

Asiantuntijahaastatteluista suurin osa on suoritettu henkilökohtaisesti ja yksilöhaastatteluina. Osa on kuitenkin vastannut kysymyksiin sähköpostilla ja osa on suoritettu keskustelemaan tyyliin ryhmissä. Näitä ryhmäkeskusteluja järjestettiin mm. työpajojen perään samalle porukalle.

5.2 Osaamiskartat

Osaamiskartan materiaali on kerätty työpajoista, joihin osallistui joukkoliikennealan toimihenkilöitä. Heidän tehtävänään oli kirjoittaa itsenäisesti paperille tehtäviä, joista heidän päivänsä ja viikkonsa koostuvat. Näistä tehtävistä ryhmä yhdessä muodosti tehtäväkokonaisuuksia.

Työpajoista saadun materiaalin perusteella muodostettiin joukkoliikennealan toimihenkilöiden osaamiskartta (liite 1.) työtehtävistä ja –kokonaisuuksista, joita tällä hetkellä alalla työskentelevät tekevät. Tältä pohjalta voisi myös päätellä, mitä alalle tulevien pitäisi osata, hallita tai ymmärtää.

Tärkeimmäksi osa-alueeksi nousi ”Osaa suunnitella liikennejärjestelmiä”. Tämä pitää sisällään aikataulujen ja reittien suunnittelemista, pidemmän tähtäimen joukkoliikennejärjestelmien suunnittelemista, poikkeusjärjeste-

lyjen ja niiden ohjeistuksien suunnittelemista, kalustokierto-suunnitelman laatimista ja kehittämistä, tulevan liikenteen ennustamista lähtötietoja hyödyntäen, uuden kaluston määrän, kapasiteetin ja sisustuksen suunnittelemista, junien henkilö- ja paikkakilometrien laskemista, raidejärjestysten ja vaihtotöiden suunnittelemista ja jokapäiväisen toiminnan seuraamista sekä mahdollisissa ongelmatilanteissa opastamista.

Toisena osa-alueena esille nousi ”Osaa sopimus- ja neuvottelutaidon”. Tässä kokonaisuudessa neuvotellaan sopimuksia asiakkaiden kanssa, neuvotellaan ostoliikennesopimuksia ja seurataan ja kehitetään niitä, neuvotellaan sopimuksia toimittajien kanssa, esitetään projekteja johdolle, tehdään päätöksiä yksin ja yhdessä ja pohditaan asioiden laajempia vaikutuksia.

Muita alakohtaisia kokonaisuuksia ovat ”Osaa ylläpitää ja edistää asiakas- ja sidosryhmäsuhteita”, ”Osaa suunnitella, ohjata, arvioida ja kehittää vastualueensa toimintaa ja taloutta”, ”Osaa suunnitella, ohjata, arvioida ja kehittää vastualueensa henkilöstön toimintaa ja kyvykkyyttä” ja ”Osaa kehittää prosesseja ja järjestelmiä”.

Alakohtaisten kokonaisuuksien lisäksi osaamiskartassa on kaksi yleisiä työelämän valmiuksia ja henkilökohtaisia taitoja käsittelevää osa-aluetta. Nämä pitävät sisällään mm. vuorovaikutustaitoja, raportointitaitoja ja esiintymistaitoja. Myös laadukkaasti ja asiakaslähtöisesti toimiminen, lainsäädännön ja säädösten mukaan toimiminen, kielitaito ja omasta työhyvinvoinnista ja työterveydestä huolehtiminen kuuluvat näihin osa-alueisiin. Tarkemmin osaamiskarttaan voi tutustua liitteessä 1.

6 TULOKSET

Tällä hetkellä näyttää siltä, ettei tämän hetkinen joukkoliikennealan koulutus aivan täysin kohtaa työelämän kanssa. Kuljettaja- ja asentajakoulutuksessa ei suuria puutteita ole, mutta toimihenkilöpuolelle toiveita löytyy sitäkin enemmän.

6.1 Kuljettajakoulutus

Kuljettajakoulutukseen ollaan pääasiassa tyytyväisiä. Sen sisältö on hyvä ja yhteistyö yritysten kanssa on toimivaa ja antoisaa. Koulutusta on myös tarjolla tarpeeksi ja kuljettajien saatavuus on hyvä. Tarvittaessa yritysten on myös helppo järjestää, yhteistyössä oppilaitosten kanssa, omiin tarpeisiin tähtääviä kuljettajakoulutuksia. Koulutuksen pituus on tällä hetkellä sopiva, aikuiskoulutuksessa seitsemän kuukautta.

Kuljettajien tulisi olla hyviä asiakaspalvelijoita ja omata joustavan kuljettaja- asenne, sekä joustavan liikennekäyttäytyjän asenne. Nämä tavoitteet yleensä täytetään tämän hetkellä kuljettajakoulutuksella, jos vain kuljettajalla on halu oppia ja ottaa tietoa vastaan.

Joitain pieniä toiveita tähänkin koulutukseen kuitenkin ilmeni. Tuli julki, että kuljettajilta toivottaisiin edes jonkinlaista kielitaitoa. Esim. lentokenttäkuljetuksissa tulisi osata kuuluttaa englanniksi terminaalit ja niihin saapumisajat. Myös kaukoliikenteessä kohdataan usein tilanteita, etenkin keissäin, joissa ulkomaalaisten kanssa pitäisi pystyä kommunikoimaan. Myös perus ATK-taitoja kaivataan nykypäivän kuljettajilta. Monissa suuremmissa linja-autoyrityksissä tänä päivänä kuljettajat voivat itse tulostaa työvuoronsa, seurata tulevia koulutuksia ja tehdä autojen vika-ilmoitukset ym. Kovin kummoisia taitoja tähän ei tarvita, mutta asenne tietokoneita kohtaan ei saisi olla niitä pelkäävä.

Täydennyskoulutustarpeita töissä oleville kuljettajille ei koeta olevan. Kuljettajien EU-direktiivien mukaiset ammattipätevyyskoulutukset kattavat mahdolliset täydennyskoulutustarpeet. Ammattipätevyyskoulutuksia on käytävä 5 päivää viiden vuoden aikana saadakseen toimia kuljettajana ja näissä koulutuksissa on tarjolla mm. asiakaspalvelukoulutusta joka koetaan alalla hyvin tärkeäksi.

Sen sijaan, siinä vaiheessa kun kuljettaja etenee urallaan, voisi jonkinlainen esimieskoulutus olla tarpeen. Kustannustietoisuus on asia jota kaivataan. Työvoimakustannukset ovat merkittävässä roolissa, joten työntekijällä tulee olla ymmärrystä kuinka ajot saadaan ajettua tehokkaasti ja kuinka työvuorot saadaan laitettua sääntöjen mukaan ja taloudellisesti.

6.2 Linja-autoasentajien koulutus

Ajoneuvoasentajien peruskoulutuksesta saa hyvän lähtökohdan alalle, mutta oppisopimuksella lisäksi käytävä linja-autoasentajakoulutus olisi suotava. Ammattikoulussa ollaan harvoin tekemisissä linja-autojen kanssa ja esim. koritekniikka ja sähkötyöt ovat asioita joita siellä ei käsitellä lainkaan.

Linja-autoasentajien oppisopimuskoulutus paikkaa ammattikoulun puutteet, mutta vastaavaa saisi olla tarjolla enemmänkin. Sen sijaan varsinaista täydennyskoulutusta ei alalle varsinaisesti kaivata, sillä siellä on paljon ns. pakollisia täydennyskoulutuksia, kun esim. ilmastointi-, piirturi- ja jarrutyöt ovat luvanvaraisia.

Osa linja-autoyrityksistä on korjannut tämän puutteen yhteistyöllä ammattikoulujen kanssa, jolloin koulutus räätälöidään nimenomaan bussiasentajille. Tällöin koulutus täyttää myös yrityksen omat vaatimukset, niin ympäristön, laadun kuin turvallisuudenkin näkökulmasta.

6.3 Joukkoliikennesektorin toimihenkilöt

Joukkoliikennealan toimihenkilöpuolella toiveet työntekijän osaamista asioista ovat hyvin pitkälti samanlaisia työtehtävästä tai – paikasta riippumatta. Työntekijöiden toivottaisiin hallitsevan alan lakien tuntemus ja soveltaminen. Kuntien ja valtion hallinnon tuntemisestakaan ei olisi haittaa ja maankäytön suunnittelusta olisi peruskäsitys suotavaa. Heidän toivottaisiin ymmärtävän joukkoliikenteen kustannusrakenne ja kilpailuttaminen. Konkreettinen liikenteen järjestäminen ja suunnitteleminen kuuluu myös asioihin joka pitäisi ymmärtää ja hallita.

Joukkoliikennesuunnittelun puolella ollaan huolissaan linjasto- ja aikataulusuunnittelun puuttumisesta. Aalto yliopisto on jättänyt kyseisen osion kokonaan pois opetussuunnitelmasta ja Hämeen ammattikorkeakoulu Riihimäellä on ainut joka sitä tällä hetkellä opettaa. Joukkoliikennettä suunniteltaessa olisi kuitenkin paikallistuntemus myös hyvin suotavaa, näin ollen yhdessä paikassa opettaminen ei kata koko Suomen tarpeita ja tuottaa rekrytointi ongelmia mm. pääkaupunkiseudulla. Linjasto- ja aikataulusuunnittelun puuttuminen aiheuttaa ongelmaa rekrytoinnissa myös sillä, etteivät hakijat tiedä mihin hakevat, vaan hetken töissä olleena huomaavatkin, ettei työ ollut sitä mitä kuvitella saattoi.

Joukkoliikennesuunnittelussa tärkeitä asioita on useita. Näistä tarjonnan suunnittelu ja hinnoittelu ovat ihan ydinosaamista. Näitä pitää osata, jotta järjestelmän ymmärtää. Näiden lisäksi perusosaamiseen kuuluu kysynnän arviointia ja ymmärrystä joukkoliikenteestä ja maankäytöstä. Liikenneinformaation ja infrastruktuurin hallitseminenkaan ei ole pahasta.

Tietotekniikan parempaan hyödyntämiseen kaivataan päivitystä ja osaamistason nostoa. Myös paikkatieto-ohjelmien tehokkaampaan hyödyntämiseen kaivataan preppausta. Yleisesti ottaen kaivataan hyvää perustietotaitoa tietokoneiden hallintaan, sekä kykyä tuottaa sillä selkeitä ja toimivia raportteja esityksiä. Excelin hyvää hallintaa pidetään myös tärkeänä.

Kaiken kaikkiaan alalla toivottaisiin laajempaa ymmärrystä siitä mitä tehdään ja miksi. Ymmärrystä esim. siitä kuinka jokin virkamiehen päätös vaikuttaa operaattorin toimintaan ja hankintoihin ja sen kautta kuljettajiin ja asiakkaisiin. Pitäisi myös osata katsoa liikennejärjestelmää kokonaisuutena ja ymmärtää ettei se ole pelkkää joukkoliikennettä.

Yleisistä työelämäntaidoista haastatteluissa peräänkuulutetaan taitoa kirjoittaa raportteja, kiteyttää asioita ja esittää saadut tulokset. Hyvää suullista ja kirjallista esitystaitoa kaivataan. Samoin tarvetta on vuorovaikutustaidoille. Normaali julkisenhallinnon tiedottaminen, asukastilaisuudet ja siten erilaiset sähköiset menetelmät tulisi hallita. Pitäisi myös ymmärtää miten niitä käytetään suunnittelun eri vaiheissa ja miten niitä kootaan yhteen ja hyödynnetään.

Kirjallisen ja suullisen ilmaisun tueksi vaaditaan hyvää äidinkielen taitoa. Kielitaito on myös perusasioita ja englannin lisäksi olisi ruotsin taitaminen suotavaa.

6.4 Täydennyskoulutus

Tällä hetkellä on paljon saatavilla erilaista täydennyskoulutusta. Löytyy parin päivän intensiivistä opetusta, parin vuoden mittaisia pidempiä koulutuksia työn ohessa käytäväksi ja kaikkea siltä väliltä. Esimerkiksi yhdyskuntasuunnittelun jatkokoulutus, liikenneturvallisuuden täydennyskoulutus, liikennejärjestelmätyön koulutus sekä erilaiset esimies-, työnjohtaja- ja projektikoulutukset ovat hyväksi havaittuja.

Näiden koulutusten lisäksi kaivattaisiin lainsäädäntöön liittyvää koulutusta, tietokone osaamiseen lisäkoulutusta, erilaisten työvälineiden ja –tekniikoiden kehityksen mukana pysymiseen vaadittavaa koulutusta, sekä yleisesti ottaen alan tietojen päivittämiseen mahdollisuutta. Alalle tarvitaan uusia osaajia lisäksi työssä olevien tiedon päivytystä ja syventämistä. Myös talousasiat, uudet viranomaistehtävät ja joukkoliikennealan lainsäädäntö kaipaavat monenlaista perehdyttämistä ja koulutusta. Paikka-tieto-ohjelmistojen käyttö ja parempi hyödyntäminen kaipaisi myös koulutusta ja tämä tuntuisikin olevan yksi alan eniten kaivatuista taidoista.

Täydennyskoulutuksen tulisi tapahtua työaikana. Tarjolla pitäisi olla sekä laaja-alaisia pidempiä koulutuksia, että lyhyempää erityisosaamiseen kohdistuvaa koulutusta.

6.5 Joukkoliikennealan urapolut

Urapolut tällä alalla vaihtelevat melko paljon. Toimihenkilöiden joukosta löytyy jos jonkin näköisiä urapolkuja, eikä sinne yhtä ja tiettyä voi oikein nimetä. Sen sijaan kuljettajasektorilla uralla eteneminen menee usein yhtä tiettyä polkua pitkin.

Linja-autoyrityksissä urapolku on selkeä ja toistaa itseään lähes poikkeuksetta. Kuljettajakurssilta kuljettajaksi – työnjohtotehtäviin – päällikkötehtäviin, jos vaan halua edetä löytyy ja asenteet ovat kohdallaan. Operaattoripuolella tätä pidetään hyvin tyypillisenä urapolkuna, koska tällä toimialalla tietämys, kokemus ja näkemys asioihin tulee työn kautta. Asentajapuolelta löytyy aivan vastaava polku. Vaikka tämä urapolku on tyypillisin, löytyi myös mielipiteitä, joiden mukaan päällikkötehtäviin vahvan kokemuksen vaihtoehtona voisi olla korkeakoulututkinto.

Toimihenkilöiden suhteen asia ei olekaan sitten yhtä selkeä. Tällä hetkellä alalla työssä olevien taustat vaihtelevat hyvin paljon. Koulutustaustoja ja erilaisia urapolkuja nykyiseen työhön on niin paljon erilaisia, ettei niistä pysty minkäänlaista tyypillistä urapolkua luomaan. Suurimpana joukkona alalle töihin tulevista erottuu kuitenkin insinöörikoulutuksen saaneet ja niistä suurimpana liikennetekniikan opiskelijat.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkittuani tarjolla olevaa koulutusta ja haastatteleamalla alan asiantuntijoita, voin vetää johtopäätöksen, ettei tämän hetken koulutus ja työtehtävät aivan täysin vastaa toisiaan. Aika paljon kuitenkin tämän hetken koulutustarpeista voisi täyttää täydenniskoulutuksella. Näin voisi paneutua erityisosaamiseen ja jokainen voisi pureutua nimenomaan siihen mikä kiinnostaa ja on tarpeellista.

Kuljettajakoulutuksissa ei ole suuria puutteita ja asentajakoulutuksenkin puutteisiin ja tarpeisiin on jo löydetty toimivia vastauksia. Sen sijaan toimihenkilöpuolella työtehtävät ja osaavat työntekijät eivät aivan kohtaa.

Osaamiskartan perusteella olemassa olevat työtehtävät kuulostavat sellaisilta, joihin vastaus löytyisi tämän hetkisistä koulutuksista, mutta haastattelujen perusteella näin ei kuitenkaan ole. Voisiko olla niin, että kouluissa annettava pintaraapaisu monesta osa-alueesta, ei tuo sitä käsitystä hyvästä osaajasta, ilman asioihin paremmin syventymistä? Kuinka tämän asian voisi korjata? Haastatteluissa kuitenkin tuli julki, että työntekijältä toivotaan laaja-alaista näkemystä ja ymmärrystä. Kuitenkin samaan aikaan toivotaan hyvää osaamista monesta yksittäisestä osa-alueesta.

Yhtä mieltä ollaan kuitenkin siitä, että alalle tarvitaan täydenniskoulutusta ja sen lisäksi myös uusia osaajia, joilla on alan lakientuntemusta, joukkoliikenteen kustannusrakenne ja kilpailuttaminen hallussa, hyvät sosiaaliset - ja yhteistyötaidot, hyvät ilmaisutaidot (kirjallinen ja suullinen esiintyminen), kattava tietotekniikan osaaminen ja halu oppia koko ajan lisää.

Ala kaipaa kaiken kaikkiaan laaja-alaisempaa ymmärrystä koko liikennejärjestelmästä, talous asioista ja joukkoliikenteen lainsäädännöstä.

LÄHTEET

www.kuljetusala.com/koulutus-ja-haku

www.autoala.fi

www.salpaus.fi

www.oph.fi

www.ael.fi

www.hamk.fi

www.hel.fi/hki/hkl/fi/hkl-raitioliikenne

www.hel.fi/hki/ammattillinen/fi/Aikuiskoulutus

www.hs.fi/kotimaa/a1383899040697

www.civil.aalto.fi/fi/tutkimus/liikennetekniikka/

www.helsinki.fi/maantiede/suma/

www.tut.fi

HAASTATTELUT

Tommi Taari, VR, haastattelu 9.11.2012.

Sami Hovi, VR, haastattelu 9.11.2012.

Joona Hurmerinta, VR, haastattelu 9.11.2012

Mikko Linderoos, VR, haastattelu 9.11.2012.

Juho Hannukainen, VR, haastattelu 9.11.2012.

Markku Nummelin, Liikennevirasto, haastattelu 13.11.2012.

Kimmo Turunen, Liikennevirasto, haastattelu 13.11.2012.

Matti Holopainen, Liikennevirasto, haastattelu 13.11.2012.

Samuli Kallio, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Sanna Rauhansalo, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Katja Olli, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Sanna Ranki, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Nina Frösén, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Jonne Virtanen, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Tom Heino, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Pietari Pentinsaari, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Erika Karjalainen, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Elisa Ranta, Nuoli-työryhmä, haastattelu 12.12.2012.

Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto, haastattelu 18.2.2013.

Mikko Markkula, Koiviston Auto, haastattelu 11.2.2013.

Tommi Kataja, Koiviston Auto, haastattelu 11.2.2013.

Mika Mäkinen, Koiviston Auto, haastattelu 11.2.2013.

Kari Hillo, Strafica, haastattelu 8.2.2013.

Simo Airaksinen, WSP Finland, haastattelu 18.2.2013.

Tero Anttila, HSL, haastattelu 22.2.2013.

Arttu Kuukankorpi, HSL, haastattelu 22.2.2013.

Seppo Nikkanen, Ely-keskus, haastattelu 22.2.2013.

Seija Pasanen, Kuopio, haastattelu 21.2.2013.

Maarit Kaartokallio, Hämeenlinna, haastattelu 14.3.2013.

Sami Ojamo, Veolia, haastattelu 17.5.2013.

