

LINJA- AUTONKULJETTAJAKOULUTUKSEN KEHITTÄMINEN VANTAAN AMMATTIOPISTOSSA

Sami Pulkka

Opinnäytetyö
Tammikuu 2014

Logistiikan koulutusohjelma
Tekniikan ja liikenteen ala





Tekijä Pulkka, Sami	Julkaisun laji Opinnäytetyö YAMK	Päivämäärä 26.01.2014
	Sivumäärä 52	Julkaisun kieli Suomi
		Verkojulkaisulupa myönnetty (X)
Työn nimi LINJA-AUTONKULJETTAJAKOULUTUKSEN KEHITTÄMINEN VANTAAN AMMATTIOPISTOSSA		
Koulutusohjelma Logistiikan koulutusohjelma		
Työn ohjaaja(t) LEHTOLA, Pasi		
Toimeksiantaja(t) Vantaan ammattiopisto, Varia MARKKANEN, Antti & HÄMÄLÄINEN Ismo		
Tiivistelmä <p>Pääkaupunkiseudun linja-autonkuljettajien koulutustarve on kasvussa lähitulevaisuudessa. Kasvuun vaikuttavat alueen väestön nopea kasvu, kuljettajien korkeasta keski-ikästä johtuva eläköityminen, sekä ammattipätevyysdirektiivin mukainen koulutus.</p> <p>Vantaan ammattiopisto, Varia, on laajentanut logistiikan koulutusta nuorten 3-vuotisessa perustutkintokoulutuksessa linja-auton- ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajakoulutukseen. Vuoden 2013 syksystä alkaen opiskelijoiden aloituspaikkoja liikenteen alalla on myös huomattavasti lisätty.</p> <p>Vuonna 2012 laaditun liikenteen alan kehittämissuunnitelman mukaan oppilaitoksella on pyrkimys laajentaa myös aikuiskoulutukseen. Koulutuksen aloittaminen, muoto ja laajuus ovat vielä arvioinnin asteella.</p> <p>Tässä opinnäytetyössä pyritään tuomaan esiin näkökulmia omien havaintojen, liikennöitsijöille tehdyn kyselyn ja nykyisten koulutusresurssien perusteella. Havaintojen tukena on mm. vuoden 2012 Mielikuva- ja vaikuttavuustutkimus, sekä keskustelut liikennöitsijöiden edustajien ja muiden alan toimijoiden kanssa.</p> <p>Koulutuksen laajentaminen edellyttää kokemusta kasvaneen nuorten koulutuksen läpi viemisestä, sekä siinä esiintyvien ongelmien tarkempaa kartoitusta ainakin keskeyttämisten osalta. Myös markkinointipanostusta tulisi lisätä oppilaitoksen tunnettavuuden, sekä liikenteen alan opintojen tunnettavuuden lisäämiseksi.</p>		
Avainsanat (asiasanat) linja-autonkuljettajakoulutus		
Muut tiedot		



Author(s) Pulkka, Sami	Type of publication Bachelor's Thesis	Date 26.01.2014
	Pages 52	Language Finnish
		Permission for web publication (X)
Title Development of bus driver education in Vantaa Vocational College		
Degree Programme Logistics		
Tutor(s) LEHTOLA, Pasi		
Assigned by Vantaa Vocational Collage, Varia MARKKANEN Antti & HÄMÄLÄINEN Ismo		
Abstract <p>The educational needs of bus drivers in the capital city area are going to increase in near future. The increase is due to the quickly growing amount of population in the area and the steadily growing median age of working bus drivers, which leads to the growing number of retirees and education demanded in the directive of professional drivers.</p> <p>Vantaa Vocational College Varia, has expanded the 3-year Basic Logistics Studies by adding Bus and Truck Driver degrees in its syllabus. In addition, the number of students grew significantly during the autumn semester in 2013. According to the 2012 Varia development strategy, the education goals aim to expand for adult education. However, the educational goals and practices still need to be set and defined before their implementation.</p> <p>The purpose of this thesis is to provide points of view to expand and develop the education in question. The thesis was carried out by making own observations, conducting a survey among bus operators and by estimating the educational resources at the moment of this thesis. The results of the survey as well as information gathered from informal conversations with bus operators and from interviews with other representatives of bus traffic organizations were used to support the observations.</p>		
Keywords bus driver education		
Miscellaneous		

SISÄLLYS

1. VANTAAN AMMATTIOPISTO JA LINJA-AUTONKULJETTAJIEN KOULUTUS OPPILAITOKSESSA.....	5
2. KULJETTAJAKOULUTUKSEN TARVE ON KASVAMASSA.....	9
2.1 Koulutusmääräykset ovat muuttuneet ja ikärajat ovat nousseet	9
2.2 Kuljettajien korkeat keski-iat yrityksissä ja pääkaupunkiseudun väestönkasvu lisäävät kuljettajatarvetta tulevaisuudessa.....	13
3. AJO-OPETUSMÄÄRISSÄ SUURIA EROJA.....	14
4. TUTKIMUS LINJA-AUTOLIIKENNÖITSIJÖIDEN KULJETTAJA- JA KULJETTAJAKOULUTUSTARPEESTA	17
3.1 Työsuhteet ja rekrytointi	18
3.2 Kiinnostus oppilaitosyhteistyöhön ja jatkokoulutukseen	20
3.3 Ammattipätevyyden jatkokoulutustilanne ja liikennöitsijöiden toiveet koulutuspäivien sisällöistä	20
3.4 D1- ja D-ajo-oikeusluokkien tarve yrityksissä	22
5. VAHVUUDET JA MAHDOLLISUUDET VASTAAN HEIKKOUEDET JA UHKAT	22
5.1 Vahvuudet kouluttajana	23
5.2 Mahdollisuuksia kouluttajana	25
5.3 Heikkouksia	26
5.4 Uhkia	28
6. LINJA-AUTONKULJETTAJAKOULUTUKSEN VAIHTOEHTOJA	30
6.1 Oppisopimuskoulutus	31
6.2 Oppilaitosmuotoinen ammatillinen lisäkoulutus	32
6.3 Työvoimapoliittinen aikuiskoulutus.....	33
6.5 Ammattipätevyyden jatkokoulutus	34

7. LINJA-AUTONKULJETAJAN KOULUTUKSEN JA AMMATIN KIINNOSTUKSEN LISÄÄMINEN.....	34
8. KOULUTUKSEN MARKKINOINTI KOHDERYHMILLE	39
9. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA KEHITYSIDEOITA	41
LÄHTEET	45
LIITTEET	47

1. VANTAAN AMMATTIOPISTO JA LINJA-AUTONKULJETTAJIEN KOULUTUS OPPILAITOKSESSA

Vantaan ammattiopisto on Vantaan kaupungin alainen koulutusorganisaatio. Oppilaitoksessa opiskeli vuoden 2013 alussa 2679 opiskelijaa ammatillisessa peruskoulutuksessa. Logistiikan koulutuksessa opiskelijamäärä oli yhteensä 159 opiskelijaa, joilla oli suuntautumisvaihtoehtoina autonkuljettajan, lentoasemanhuoltajan ja varastoalan perustutkintokoulutus. Vuoden 2013 syksyllä liikenteen alan opiskelijoita aloitti 5 uutta ryhmää ja vuoden 2014 alusta yksi ryhmä lisää, joten opiskelijamäärä oppilaitoksen liikenteen alalla yli kaksinkertaistuu jatkossa verrattuna vuoden 2012 - 2013 lukuvuoden tilanteeseen.

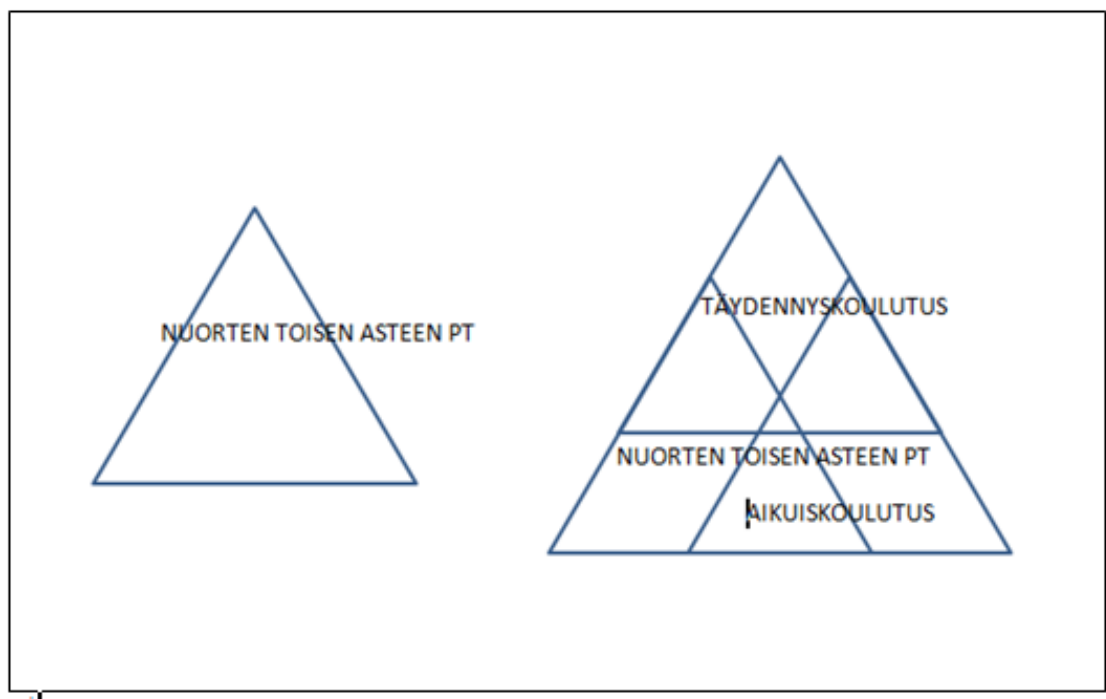
Ennen vuotta 2012 aloittaneet autonkuljettajan- ja lentoasemanhuoltajan perustutkintoon tähtäävät opiskelijat suorittavat opetussuunnitelmaan sisältyvän B- ja C-luokan ajo-oikeuden ja kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen. Varastoalan koulutukseen ei sisälly autokouluopetusta.

Perustutkinnon vuonna 2012 aloittaneet logistiikan perustutkintokoulutukseen valitut opiskelijat suuntautuvat opinnoissaan linja-autonkuljettajiksi, yhdistelmäajoneuvonkuljettajiksi, lentoasemanhuoltajiksi tai varastohoitajiksi. Opintoihin sisältyy mahdollisuus suorittaa B-, BE-, C-, CE- ja D-luokan ajo-oikeudet valitun opintosuuntauksen ja opintojen etenemisen mukaan. Kaikkiin suuntautumisvaihtoehtoihin sisältyy kuljetusalan ammattipätevyyskoulutus 280- tuntisena koulutuksena, jonka laki ammattipätevyydestä määrittelee alle 21-vuotiaille opiskelijoille.

Vantaan ammattiopisto, Varia pyrkii nimensä mukaisesti lisäämään erilaisia oppimispolkuja eri ammatteihin. Nuorten osalta tämä tarkoittaa esimerkiksi valinnaisaineiden määrän lisäämistä, mutta muutoin opiskelu on perustutkintoihin liittyvää opintosuunnitelmapohjaista koulutusta, johon sisältyy alakohtaisesti erilaisia määriä ammattitaitoa täydentäviä aineita, käytännön harjoittelua, työssäoppimista ja ammatillisia aineita. Myös lukio-opinnot ovat mahdollisia niille, jotka haluavat suorittaa kaksoistutkinnon.

Logistiikan osalta oppilaitoksen on tavoitteena lisätä lähitulevaisuudessa myös aikuiskoulutuksen määrää. Koulutusmuotojen valinta ja rahoituksen järjestäminen voi olla myös poliittinen kysymys, koska oppilaitos on osa Vantaan kaupunkia ja logistiikan koulutus kuljettajien osalta mielletään kalliina koulutuksena tarvittavan kaluston, tilojen ja koulutukseen erityisesti liittyvän yksilöllisen opetuksen vuoksi. Yksilöllisellä opetuksella tarkoitetaan tässä mm. liikenneopetusta liikenteessä ja ammattipätevyysajoa, joissa jokaisen opiskelijan on ajettava ohjatusti vähintään ajo-oikeuksiin liittyvä minimiopetusmäärä, sekä ammattipätevyysdirektiivin mukainen määrä ajokoulutusta.

Kaaviossa 1 on esitetty tavoite, johon koulutuksen laajuuden ja rahoituksen osalta voitaisiin päästä, jos kuljettajakoulutusta laajennetaan nykyisestä nuorille suunnatun perustutkintokoulutuksen lisäksi aikuiskoulutukseen. Vasemmanpuoleinen kolmio kuvaa nykytilannetta ja oikeanpuoleinen tavoitteen mukaista tilaa, jonka pohjan edelleen muodostaisi nuorten perustutkinnoista saatava rahoitus, mutta sitä täydentäisi aikuisten koulutus ja ammatillinen lisäkoulutus. Kaavio on luotu Varian liikenteen alan, vuoden 2012 kehittämissuunnitelman mukaan, joka selvittää seikkaperäisemmin logistiikan koulutuksen kehittämistä Variassa, josta kaavio liitteessä 2.



Kaavio 1. Rahoituksen muutos laajennettaessa koulutusta aikuiskoulutukseen. Vasemmalla nykytilanne, oikealla tilanne laajentumisen myötä.

Koulutuksen laajentamisella tavoitellaan rahoituspohjan laajentumista, jonka myötä voitaisiin tarjota oppilaitoksen alueen potentiaalisille opiskelijoiksi hakeutuville mahdollisimman monipuoliset mahdollisuudet opiskella linja-autonkuljettajaksi iästä tai aiemmasta koulutustaustasta riippumatta.

Aikuiskoulutuksen osalta aloitusta on alustavasti kaavailtu aloitettavaksi vuosien 2016 - 2017 aikana, mutta koulutuksen muodon ja laajuuden arviointi on vielä tekemättä. Koulutuksen laajuuteen vaikuttavat jo olemassa olevat tila-, kalusto- ja henkilöstöresurssit, mutta myös arviot yritysten koulutus- ja rekryointitarpeesta, sekä halukkuudesta osallistua oppilaitoksen tarjoamaan koulutukseen, esimerkiksi ammattipätevyyden jatkokoulutuksen kurssipäiviin. Vaikka väestöennuste ja kuljettajien korkea keski-ikä viittaavatkin tulevaan kuljettajatarpeeseen, on oma vaikutuksensa kuljettajien tarpeeseen joukkoliikenteen uudelleenjärjestelyilläkin, kuten valmistuvalla rautatieyhteydellä lentoasemalle.

Valtionosuuksissa autonkuljettajien varsin kalliin koulutuksen rahoitus on otettu huomioon niin, että logistiikan perustutkinto-opiskelijoiden yksikköhinta laskeaan kertoimella 1,35 niiden osalta, jotka opiskelevat kuorma-auton kuljettajiksi ja kertoimella 1,7 niiden opiskelijoiden osalta, jotka kouluttautuvat linja-auton tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajiksi. Rahoitus ei näy oppilaitoksen talouslaskelmissa logistiikan koulutuksessa suoraan kertoimien mukaisena ja alakohtaisena, vaan valtionosuudet maksetaan Vantaan kaupungille, jossa rahoituslaskelmat tehdään saatujen yksikköhintojen kokonaissumman mukaan, joka jaetaan koko oppilaitoksen opiskelijamäärällä.

Rahoituslaskelmissa vuoden 2013 veroton yksikköhinta opiskelijaa kohden kaikkien opiskelijoiden keskiarvona on Opetushallituksen opetus- ja kulttuuritoimen rahoitusjärjestelmän raportin mukaan ollut 10 333,58 euroa. Logistiikan opiskelijoiden kokonaismäärä nostaa opiskelijoiden keskimääräistä yksikköhintaa oppilaitoksessa, jos se suhteessa koko opiskelijamäärään kasvaa.

Aikuiskoulutuksen aloittaminen myös liikenteen alan koulutuksessa nykyisen varastonhoitajakoulutuksen rinnalla voisi olla hyvä keino vastata kuljettajien kysyntään työmarkkinoilla, sekä alan kasvaneisiin koulutustarpeisiin. Koulutuksen aloittaminen on kuitenkin varsin hankalaa sellaisilla koulutusmuodoilla, joissa tarvitaan valtionosuusrahoitusta. Rahoitus on harkinnanvaraista ja Varia on

saanut vuodelle 2013 aikuisten ammatilliseen lisäkoulutukseen 29 opintovuoden rahoituksen, joka tulee käytetyksi jo nykyisillä aikuiskoulutuksen määrillä. Ennen päätöstä valtiosuuksista annettu ammatillinen lisäkoulutus ei siis täydellä varmuudella ole oppilaitokselle taloudellisesti kannattavaa, koska se voidaan joutua tekemään ilman valtiolta saatua rahoitusta.

Vuoden 2013 talousarvioon on kirjattu aikuisopintoja 1031 opintovuoden verran, johon sisältyvät aikuisten ammatillinen lisäkoulutus (29), oppisopimuskoulutus (930) ja perusopetuksen lisäopetus (72). Ennen koulutuksen aloittamista on tehtävä arvioita, minkälaista koulutusta reaalisesti tarvitaan mm. linja-autoliikennöitsijöiden toiveiden mukaan sekä minkälaista koulutusta oppilaitoksen kannalta on järkevää antaa, jotta koulutus on tehokasta ja myös taloudellisesti kannattavaa. Tätä arviointia varten tämän opinnäytetyön taustaksi tehtiin kysely pääkaupunkiseudun liikennöitsijöille.

Hyvän työllistymisen ansiosta oppilaitoksella on myös taloudellisia intressejä mm. tuloksellisuusrahan muodossa, jota Vantaan ammattiopistolle on myönnetty vuonna 2013 peräti 1079214 €. Tuloksellisuusrahan saamiseen vaikuttaa valtakunnallinen arviointi, jossa mitataan opiskelijoiden sijoittumista työelämään ja jatko-opintoihin. Edelleen rahan saamiseen vaikuttaa opintojen vähäinen keskeytysmäärä, opintojen suorittaminen määräajassa sekä opetushenkilöstön kelpoisuus ja henkilöstön kehittämiseen suunnatut resurssit. Näiden kriteerien kannalta katsottuna logistiikan opiskelijamäärien kasvattaminen näyttää erityisesti työllistymisen näkökulmasta hyvälle, koska Suomen taloudellisesta tilanteesta huolimatta kuljettajille on edelleen kysyntää työmarkkinoilla.

Tässä opinnäytetyössä pyritään arvioimaan Vantaan ammattiopiston mahdollisuuksia laajentaa nuorille suunnattua kuljettajakoulutusta, laajentua linja-autonkuljettajien aikuiskouluttajaksi, linja-autoyhtiöiden rekrytointitarvetta ja näkemyksiä tulevaisuuden koulutus- ja kuljettajatarpeesta myös muiden alan toimijoiden näkökulmia tarkastellen. Koulutusmuotojen valintaa pyritään opinnäytetyössä alustavasti arvioimaan linja-autoalan toimijoiden toiveita selvittämällä ja vertaamalla niitä oppilaitoksen kannalta mahdollisiin koulutusmuotoihin.

Arvioita kuljettajatarpeesta ja koulutuksen lisäämisestä myös nuorten perustutkintokoulutuksessa on kysytty työtä tehdessä mm. linja-autoliitosta, autoliikenteen työnantajaliitto ry:stä (ALT), Taloudellisesta tiedotustoimistosta (TAT) sekä pääkaupunkiseudun linja-autoliikennöitsijöistä Veolia Transport Oy:ltä ja Helsingin Bussiliikenne Oy:ltä. Nuorten kuljettajien koulutuksesta on oltu ALT:n toimitusjohtaja Mari Vasarainen taholta yhteydessä aiemmin myös Vantaan ammattiopistoon, kuten muihinkin alan oppilaitoksiin pääkaupunkiseudulla.

Onko koulutuksen laajentaminen ja tehostaminen nuorille suunnatussa koulutuksessa parempi vaihtoehto kuin laajentuminen aikuiskoulutukseen vai onko tällaista vastakkainasettelua syytä tehdä ja laajentaa koulutustarjontaa rinnakkain tehostamalla tilojen ja kaluston käyttöä ja laajentaa opetusta normaalin virka-ajan ulkopuolelle? Minkälaista koulutusta ja kuljettajapotentiaalia liikennöitsijät ja alan järjestöt toivovat?

2. KULJETTAJAKOULUTUKSEN TARVE ON KASVAMASSA

Linja-autonkuljettajien koulutusvaatimukset ovat ammattipätevyysdirektiivin voimaantulon myötä muuttuneet tiukemmiksi samaan aikaan, kun kuljettajatarve on pääkaupunkiseudun väestön lisääntymisen ja nykyisen kuljettajakunnan ikääntymisen ja eläköitymisen myötä kasvussa. Direktiivin voimaantulosta johtuen ilman ammattipätevyyttä voi kuljettaa linja-autoa, jossa on kyydissä vain oman perheen jäseniä.

2.1 Koulutusmääräykset ovat muuttuneet ja ikärajat ovat nousseet

Ammattipätevyyden voimaan saattamiseksi tai ammattipätevyyden säilyttämiseksi 9.9.2013 jälkeen aiemmin D-ajo-oikeuden hankkineille riittää 5 lisäkoulutuspäivää, mutta kyseisen päivämäärän jälkeen kaikkien D1- ja D-ajo-oikeuden suorittajien tulee suorittaa vähintään 140 tunnin mittainen ammattipätevyyskoulutus voidakseen toimia ammattikuljettajina. Ne ennen 10.9.2012 ajo-oikeuden saaneet, joilta jatkokoulutuspäivät ovat jääneet kokonaan tai osin suorittamatta, voivat saattaa ammattipätevyyden voimaan edelleen jatkokoulutusvaatimuksen täytyttyä.

Jatkokoulutusvaatimus on jo itsessään lisännyt kuljettajien koulutustarvetta ammatissa toimivien kuljettajien keskuudessa. Linja-autoliikennöitsijät ovat onnistuneet jatkokoulutuksessa hyvin, eikä suuria ongelmia jatkokoulutuksen antamisessa ennen 9.9.2013 ole julkisuudessa ilmennyt. Myös vastaukset tätä opinnäytetyötä varten tehdyssä kyselyssä antoivat olettaa näin, eikä kuljettajien ammattipätevyiden jatkokoulutusta näin ollen voitane pitää alalla toimiville yrityksille ylivoimaisena haasteena jatkossakaan.

Direktiivin myötä myös ajo-oikeuden ikärajoja on nostettu. Linja-autonkuljettajaksi pääseminen alle 21-vuotiaana on mahdollista 3-vuotisen perustutkintokoulutuksen kautta, jolloin paikallisliikenteen kuljettajaksi pääsee teoriassa jopa 18-vuotias ajamaan linjoja, joissa ajettu matka ei ylitä 50 kilometriä, kunnes ajo-oikeuden haltija täyttää 20 vuotta. Jos kuljettajakoulutus käydään esimerkiksi aikuiskoulutuksessa ja ammattipätevyyskoulutus annetaan 280-tuntisena, on ikäraja 21 vuotta. 140 tuntisen ammattipätevyyskoulutuksen jälkeen on ikäraja 23 -vuotta.

Mikäli koulutukseen hakeutuvilla henkilöillä ei ole aiempaa ammattipätevyyttä esimerkiksi C-luokan ajoneuvoille ja koulutuksen alussa koulutettavalla on vain B-luokan ajo-oikeus, on ikäraja 24 vuotta, joka käytännössä on ehtona lähes kaikissa aikuisille suunnatuissa linja-autonkuljettajakoulutuksissa. Lisäksi ajokorttilaki asettaa vaatimuksia mm. ajo-oikeuteen liittyvien terveystietojen osalta, sekä sora-laiksi kutsuttu uusi lainsäädäntö voi evätä opiskelijaksi pääsyn, mikäli hakija todetaan alalle soveltumattomaksi. Liikenteen alalla tällaisia syitä voivat olla terveydelliset syyt.

Linja-autonkuljettajaksi voidaan siis kouluttaa useita reittejä, riippuen mm. koulutettavien iästä ja aikaisemmasta osaamisesta. Aiempi ajo-oikeus eri ajokorttiluokissa vaikuttaa suoritettavien luokkien opetusmääriin. Taulukossa 1 on esitetty teoria- ja ajo-opetusmäärät opetusmäärät ajokorttiluokittain.

21 vuoden ikä määrittelee ammattipätevyyskoulutuksessa tuntimääriä. Aikuis-
koulutukseen hakeutuvilta edellytetään yleensä aina 21 vuoden ikää, koska
tällöin ammattipätevyyskoulutus voidaan antaa nopeutetusti 140 tunnin koulu-
tuksena. Nuoremmat hakeutuvat koulutukseen yleensä yhteishaun kautta am-
matillisiin oppilaitoksiin.

Ajokorttiluokan korotukseen tarvittava opetus					
opetettava ajokorttiluokka		D1		D	
opetuksen muoto		teoria	ajo- opetus	teoria	ajo- opetus
tuntimäärät koulutettavan voimassaolevien ajo- oikeuksien mukaan	B	15	15	27	40
	C	9	10	15	30
	C1	9	10	15	30
	D1			6	15

Taulukko 1. Teoria ja ajo-opetusmäärät (Ajokorttilaki)

Osalla nuorista opiskelijoista on ollut se kuva, että linja-auton ajo-oikeuden voi suorittaa Puolustusvoimissa. Puolustusvoimat kouluttaa kuitenkin varsin vähän varusmieskuljettajia linja-autonkuljettajiksi, koska organisaation tarve on insinöörikomentajakapteeni Ilmo Suurnäkin mukaan varsin vähäinen ja puhutaan korkeintaan muutamasta kymmenestä kuljettajasta vuositasolla.

Puolustusvoimissa linja-auton ajo-oikeuden suorittavilta jää ammattipätevyys-
dessä saamatta henkilöliikenteen osuus ammattipätevyyskoulutuksesta, jolloin
he tarvitsevat lisäkoulutusta 35 tai 70 tuntia iästä riippuen. Lisäkoulutus on
mahdollista suorittaa sitä antavissa oppilaitoksissa aikuiskoulutuksena.

Voimassaoleva ajo-oikeus koulutuksen alkaessa	B	C	D
Ammattipätevyyskoulutus vähintään (tunteina)	140 tuntia yli 21v /280 alle 21v		
Ajokorttiluokan ajo-oikeus on alkanut 10.9.2009 tai myöhemmin.		140 21v / 280 alle 21 v	
Ajokorttiluokan ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2009		35 (5 pv)	
Ajokorttiluokka ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2008 (D ja DE)			35 (5 pv)
Ajokorttiluokan ajo-oikeus on alkanut 10.9.2008 jälkeen			alle 21 v 140 / 280
C- ja CE- luokan ammattipätevyuden laajentaminen henkilöliikenteeseen			
	70 tuntia alle 21-vuotiailta / 35 tuntia yli 21-vuotiailta		

Taulukko 2. Ammattipätevyyskoulutuksen tuntimäärät iän, ajo-oikeuden alkamisajan ja voimassaolevan ajo-oikeuden mukaan koulutuksen alkaessa (Laki kuorma-auton ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä)

Lain määräämä opetusmäärä ja opetukseen käytettävä kalusto vaihtelee aiemmin saavutettujen ajokorttiluokkien mukaan. Kuten edellä esitettiin, ovat opetusmäärät C-ajo-oikeuden omaavilla henkilöillä pienemmät kuin pelkän henkilöauton ajo-oikeuden omaavilla. Kaluston suhteen pelkkä B-ajo-oikeus on haasteellinen, koska tällaisen henkilön suorittaessa suoraan D-ajo-oikeutta, tulee myös opetusajoneuvona käytettävässä D-luokan ajoneuvossa olla opetuspolkimet opettajalle. Opetusta annattaessa on ajo-opettaja vastuullisen kuljettajana asemassa. C-ajo-oikeuden omaava henkilö voi saada ajo-opetuksen ilman opetuspolkimia ja hän on myös ajo-opetuksen aikana ajoneuvon vastuullinen kuljettaja.

Kuljettajapulaa on esiintynyt jo ennen direktiivin voimaantuloa erityisesti pääkaupunkiseudulla. Pääkaupunkiseudulla toimivien ammatillisten oppilaitosten nuorille suunnattu perustutkintoon tähtäävä kuljettajakoulutus on varsin vähäistä, eikä riitä kattamaan kuljettajakysyntää, varsinkin, kun alueella linja-autonkuljettajakoulutusta nuorille tarkoitettussa perustutkintokoulutuksessa antaa vain Stadin ammattiopisto Helsingissä. Aikuiskoulutusta alueella antaa merkittävässä mittakaavassa vain yksi oppilaitos, Työtehoseura. Tästä näkökulmasta Vantaan ammattiopistolla olisi hyvät mahdollisuudet laajentaa koulutustarjontaa linja-autonkuljettajakoulutukseen myös aikuiskoulutuksen puolella.

2.2 Kuljettajien korkeat keski-ikäet yrityksissä ja pääkaupunkiseudun väestönkasvu lisäävät kuljettajatarvetta tulevaisuudessa

Tulevaa kuljettajatarvetta lisää myös kuljettajien varsin korkea keski-ikä. Mm. pääkaupunkiseudulla toimivalla suurella kansainvälisellä linja-autoliikennöitsijällä, Veolialla, keski-ikä on Vantaan Tuupakan toimipisteen johtajan, Juha Nykäsen mukaan noin 47 vuotta. Autoliikenteen työnantajaliitto ry:n (ALT) toimitusjohtajan, Mari Vasaraisen mukaan valtakunnallinen kuljettajien keski-ikä on noin 48 vuotta ja kaikista kuljettajista yli 55-vuotiaitten osuus on peräti 29 %. ALT ry:n tieto perustuu tilastokeskuksen tietoihin. Alalla on siis odotettavissa suuri määrä eläköityviä kuljettajia, joiden tilalle on koulutettava uusia. Pääkaupunkiseudulla kuljettajatarvetta lisää myös jatkuvasti kasvava väestö, jonka tarpeisiin tullaan tarvitsemaan lisää joukkoliikennetarkeitä.

Tulevaisuudessa joukkoliikenteen käyttöön voi vaikuttaa lisäävästi suunniteltu tieliikenteen kilometrimaksu ja Veolian Juha Nykänen arvioi, että talouden mahdollinen kääntyminen nousujohteiseksi saattaa nostaa polttoaineen hintoja ja suunnata osaltaan työmatkaliikennettä joukkoliikenteen käyttöön. Veolia on varautunut suuntaukseen mm. kokeilemalla vaihtoehtoisin polttoaineisiin suunniteltua linja-autokalustoa.

Hänen näkemyksensä mukaan on mahdollista, että on linja-autonkuljettajia, jotka saattavat vaihtaa työpaikkaa kuljetusyrityksiin, jos niissä alkaa löytyä vapaita työpaikkoja taloustilanteen kääntyessä nousuun, mikä lisää rekrytointitarvetta linja-autoliikennöitsijöillä.

Vantaan ammattioppilaitos, Varia pyrkii laajentamaan nykyistä kuljettajakoulutusta yhdistelmäajoneuvon- ja linja-autonkuljettajakoulutukseen, jolla voitaisiin vastata kuljettajapulaan ja ammattipätevyysvaatimusten mukaiseen koulutustarjontaan pääkaupunkiseudulla. Koulutuksen aloittaminen ja muoto aikuiskoulutuksena ovat vielä suunnitteluasteella. Nuorten koulutus on jo aloitettu ja siitä toivotaan valmistuvan alueen yrityksille jatkossa lisääntyvässä määrin nuoria kuljettajia ammattiliikenteeseen.

Pääkaupunkiseudun väestön määrä on jatkuvassa kasvussa. Helsingin seudun väestöennusteen mukaan väestön kasvuvauhti vuoteen 2020 asti on noin 15 000 henkilöä vuodessa ja tämän jälkeenkin kasvu ylittää 10 000 henkilöä jopa vuoteen 2037 saakka. Alueella on siis edessään haasteita joukkoliikenteen järjestämisessä ja linja-autonkuljettajatarpeen kasvu on ilmeistä.

3. AJO-OPETUSMÄÄRISSÄ SUURIA EROJA

Ajo-oikeuteen tähtäävässä opetuksessa voidaan helposti tehdä laskelmia ajo-oikeuksiin liittyvien opetustuntien osalta. Taulukossa 4 on esitetty laskelma ja vertailu nuorille suunnatussa opetuksessa, kun ryhmäkoko on keskimäärin 20 opiskelijaa ja aikuisten koulutuksessa, kun ryhmäkoko on keskimäärin 10 opiskelijaa.

Variassa jo toimivan logistiikan perustutkinto-opetuksen opiskelijamäärä on keskimäärin lähellä taulukon 20 oppilaan esimerkkiä. Vuoden 2013 syksyllä Variassa siis aloitti 5 ryhmää, joista osa on valitettavasti keskeyttänyt opintonsa syksyn aikana. Oppilaitoksen näkökulmasta opintojen keskeyttäminen hankaloittaa huomattavasti resurssitarpeiden arviointia. Vuoden 2014 alussa aloitti yksi ryhmä lisää. Nykyisellä opiskelijamäärällä laskettuna linja-autonkuljettajakoulutusta ei saada vietyä läpi ilman liikenne- ja ammattipätevyysopettajien lisärekrytointia ja kalustohankintoja. Aikuiskoulutukseen resurssi ei riitä tänäänkään opettajalisäyksen jälkeen.

Opiskelijat saivat opintojen alkaessa valita toivomansa ajo-korttiluokan mukaisen opintosuunnan. Toiveena linja-autonkuljettajakoulutuksen valitsi 40 oppilasta, mikä tarkoittaisi opintojen toteutuessa ilman keskeytyksiä yksilöllistä teo-

ria ja ajo-opetusta vähintään 1300 tuntia 20 opiskelijan ryhmää kohti eli kahdelle ryhmälle yhteensä 2600 tuntia. Opetuksen lisäksi siis tulevat tutkintoihin kuluva aika, sekä mahdollinen lisäopetus silloin, kun opiskelija ei saa ajo-oikeutta ensimmäisellä kerralla luokkakohtaisissa ajo-kokeissa. Useassa tapauksessa B- luokan ajotutkintoon ei voida opiskelijaa viedä ilman lisäopetusta.

Vaikka Veolia yhteistyökumppanina antaakin yhden käytetyn linja-auton oppilaitokselle opetuskäyttöön, ei sillä ehditä opettamaan kaikkia halukkaita linja-autonkuljettajiksi, vaan myös lisäkalustoa täytyy joko ostaa tai vuokrata oppilaitoksen käyttöön. Koska oppilaitoksessa on aloitettu myös yhdistelmäajoneuvonkuljettajakoulutus, jossa opetusmäärät ovat samat, on selvää, että opettajien rekrytointitarve kasvaa jatkossa kalustohankintojen lisäksi.

Ajo-oikeuteen tähtäävä opetus				Yksilöllinen opetus min.	
	ajo-opetus	yksilöllinen teoriaopetus	teoria- ja ajo-opetus ryhmässä	Ryhmäkoko	
		harj. vaihe 1t+ syventävä vaihe 1 t		Nuoret	Aikuiset
B *	21	2	24 **	460	
C	10		12	240	120
CE	30		15	600	300
D	30		15	600	300
* sisältää 17 tuntia perusvaiheen, 2 tuntia harjoitteluvaiheen ja 2 tuntia syventävän vaiheen ajo-opetusta					
** sisältää perusvaiheen syventävän vaiheen teoria- ja ajo- opetuksen ryhmässä					
Yksilöllinen opetus nuorten koulutuksessa CE- ja D- luokissa vähintään				1300	
Yksilöllinen opetus aikuisten koulutuksessa CE- ja D- luokissa vähintään, kun aloitetaan B- ajo-oikeudesta					420
Teoria- ja ajo-opetusmäärä minimimäärin yhteensä				nuoret	1351
				aikuiset	447

Taulukko 4. Teoria- ja ajo-opetusmäärät ajo-oikeuksiin tähtäävässä opetuksessa.

Taulukossa 4 on siis esitetty vain ajo-opetuksen vähimmäismäärät eri ajokorttiluokissa, eikä huomioon ole otettu mahdollisia hylkäyksiä ajokokeessa ja määrättyjä lisäopetustunteja, eikä ajokokeisiin käytettyjä aikoja. Ajokoeajat löytyvät taulukosta 5, jossa on myös jaettu ajokokeeseen kuluva aika ajokokeen sisällön mukaan. Näistä vuosittain kertyvä työtuntimäärä on kuitenkin varsin

huomattava ja koulutusta laajennettaessa on arvioitava keskimääräinen tutkintoihin ja lisäajo-opetukseen kuluva työaika. Vaikka ajotutkinnossa ei tarvita kouluttajaa mukana vie se pois kalustoresursseja ajo-opetuksesta.

Ajokoeluokka	Alkukeskustelu	Käsittelykoe	Liikenteessä ajaminen	Loppukeskustelu	Kokonaisaika
AM/120	*	10 min	-	*	15 min
A1, A2 ja A	**	15 min	25 min	**	50 min
AM/121 ja B	5 min	-	30 min	10 min	45 min
T ja LT	*	10 min	-	*	15 min
B/96 ja BE	5 min	15 min	30 min	10 min	60 min
C1, C, D1 ja D	5 min	-	45 min	10 min	60 min
C1E, CE, D1E ja DE	5 min	15 min	45 min	10 min	75 min

*) Alku- ja loppukeskustelu yhteensä 5 min.
 **) Alku- ja loppukeskustelu yhteensä 10 min.

Taulukko 5. Ajokokeiden vähimmäisajat. Lähde Trafi

Lyhyt laskelma herättää kysymyksen, onko B- ajo-oikeuteen tähtäävä opetus tarkoituksenmukaista, jos käytettävissä oleva henkilöstö on tarpeen muussa koulutuksessa. B- luokan ajo-opetusta Varia on vuonna 2012 ostanut tarjouskilpailun jälkeen ja samaa käytäntöä olisi mahdollisuus jatkaa myös tulevaisuudessa, jolloin oppilaitoksen oma henkilöstö voisi keskittyä raskaampien ajoneuvojen ajokorttiluokkien ja ammattiaineiden ja -osaamisen opettamiseen. Samalla voisi resursseja vapautua myös aikuiskoulutuksen aloittamiseen.

Kaluston osalta muutos ei toisi merkittäviä kustannussäästöjä, koska oppilaitoksen käytössä on vain yksi varsinainen henkilöauto muiden B- luokan ajoneuvojen ollessa 1+8 hengen autoja, jotka soveltuvat pienryhmien henkilökuljetuksiin, toki ajo-opetukseenkin tarvittaessa ja niitä tullaan tarvitsemaan opetusryhmien siirtämiseen esimerkiksi yritysvierailuille tulevaisuudessakin.

Kuorma-autokaluston ja tulevan linja-autokalustonkin osalta käyttöaste opetusikäikäytössä varmasti nousisi B-opetuksesta vapautuvien opettajien ansiosta. Ammattipätevyysajat ja C-, CE- ja D- luokkien ajo-opetus tehostuisi.

Aikuiskoulutuksessa oman suuren kokonaisuutensa muodostavat ammattitutkintojen näytöt. Oppilaitoksella, jolla ei ole järjestämissopimusta, on mahdollista järjestää valmistavaa koulutusta, myös oppisopimuskoulutusta ilman järjestämissopimuksiakin, mutta näyttöjen vuoksi yhteistyökumppanina on oltava

esimerkiksi toinen oppilaitos, jonka järjestämissopimuksen turvin näyttötilaisuudet voidaan järjestää.

Tällaisia yhteistyösuhteita on olemassa. AO Jyväskylästä on ollut yhteistyössä Etelä-Savon ammattiopiston, Esedun kanssa aiemmin, ja tekee yhteistyötä tälläkin hetkellä Lahden Salpauksen kanssa. Varialla olisi siis mahdollisuus aloittaa ammattitutkintoon tähtäävää aikuiskoulutusta ennen järjestämissopimusten saamista tekemällä vastaavaa yhteistyötä.

4. TUTKIMUS LINJA-AUTOLIKENNÖITSIJÖIDEN KULJETTAJA- JA KULJETTAJAKOULUTUSTARPEESTA

Varian linja-autonkuljettajien koulutussuunnittelun pohjaksi toteutettiin tässä opinnäytetyössä kyselytutkimus pääkaupunkiseudulla toimiville linja-autoliikennöitsijöille. Tutkimuksen tavoitteena oli mm. selvittää liikennöitsijöiden kyselyhetkellä vallinnutta kuljettajatarvetta, halukkuutta ammatilliseen lisäkoulutukseen osallistumiselle ja ammatissa toimivien kuljettajien ammattipätevyiden jatkokoulutustarvetta.

Samalla pyrittiin herättämään liikennöitsijöiden kiinnostusta Variassa alkaneeseen perustutkintoon tähtäävään linja-autonkuljettajien koulutukseen, sekä lähitulevaisuudessa mahdollisesti alkavaan aikuiskoulutukseen, johon toivotaan myös yhteistyöyrityksiä liikennöitsijöistä. Erityisen tärkeää on aloittaa aikuiskoulutus sellaisella koulutusmuodolla, johon liikennöitsijät yhteistyössä oppilaitoksen kanssa mielellään osallistuvat.

Kuljettajapula on aika-ajoin ollut esillä mediassa ja kyselyllä haluttiin myös selvittää liikennöitsijöiden näkemystä miten ne helpoimmin löytävät tarvitsemansa työvoiman. Vantaan ammattiopiston kannalta olisi ihanteellista löytää yhteistyökumppaneita nuorten koulutuksen kautta ja arvioida näiden yhteistyöyritysten kanssa, onko aikuiskoulutuksen aloittaminen järkevä ja toivottu hanke, jota voitaisiin tulevaisuudessa laajentaa työmarkkinoiden tarpeita vastaavaksi. Samalla saataisiin yritysten näkökulmia koulutusmuodon valinnassa, koska niillä on jo entuudestaan arvokasta kokemusta erilaisista kuljettajakoulutuksista.

Kysely lähetettiin 15 liikennöitsijälle, joista 7 vastasi siihen. Yritysten kuljettajien lukumäärä oli kyselyn ajankohtana 3045 kuljettajaa, joista osa-aikaisia 117 ja kokoaikaisia 2928. Yritysten kuljettajien lukumäärät kyselyn ajankohtana vaihtelivat 30:stä 1110:een. Vastanneista yrityksistä yhdessä kuljettajien määrä oli alle 50. Kahdessa kuljettajien määrä oli 50 ja 150 välillä ja lopuissa neljässä kuljettajamäärä oli yli 150.

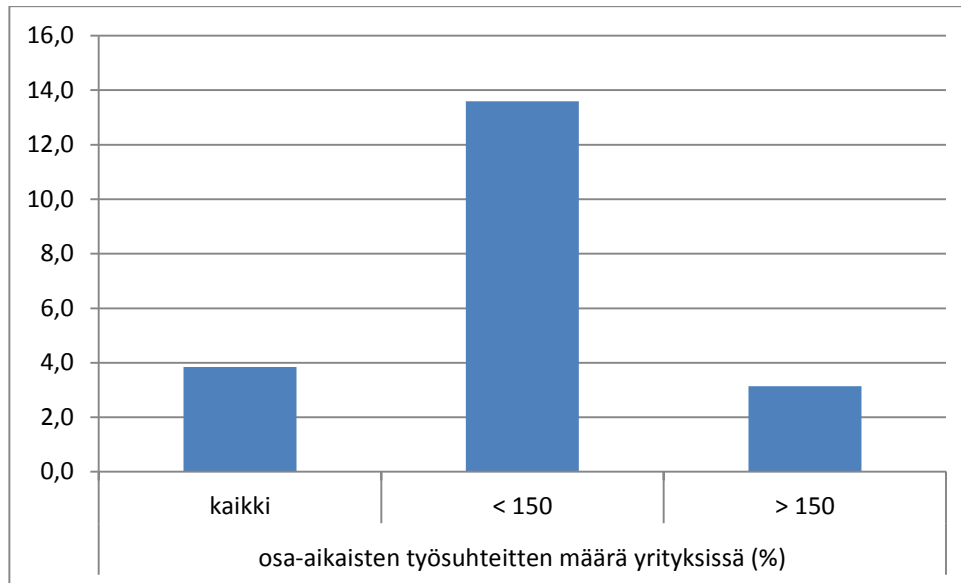
3.1 Työsuhteet ja rekrytointi

Vuotuinen rekrytointitarve kaikissa yrityksissä yhteensä oli 277 – 467 täysaikaista kuljettajaa. Suuri vaihtelu johtuu pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kilpailutuksen tuloksista. Lukumäärä ei siis ole alalle tarvittavien uusien kuljettajien vuotuinen tarve, koska kilpailutuksen myötä kuljettajia siirtyy liikennöitsijöiden välillä tarjouskilpailussa voitettujen ja hävittyjen paikallislinjojen mukaan. Luku on kuitenkin suuntaa antava ja siitä voidaan hyvin päätellä, että ammatillisista oppilaitoksista valmistuvilla nuorilla on hyvät mahdollisuudet työllistyä linja-autoliikenteen yrityksiin.

Osa-aikaisia ja kausityöntekijöitä yrityksen rekrytoivat kyselyn mukaan 123 – 127. Kyselyssä ei varsinaisesti haluttu selvittää työsuhteiden laatua syvemmin vaan kysymyksen takana oli ajatus, voisiko oppilaitoksessa opiskeleva toimia yrityksissä esimerkiksi osa-aikaisena kuljettajana opintojen ohella. Kaikki yhtiöt olivat kyselyn perusteella valmiita tarjoamaan harjoittelu- ja työssäoppimispaikkoja opiskelijoille, joskin D- luokan ajo-oikeutta toivottiin. Nuorten koulutuksessa harjoittelu tulisi lähinnä kysymykseen viimeisen opiskeluvuoden lopulla, kun D –luokan ajo-oikeus ja ammattipätevyyskoulutus on suoritettu ja pakollinen työssäoppiminen ennen valmistumista on jäljellä.

Kyselyn tuloksista kävi ilmi, että pääkaupunkiseudun liikennöitsijöiden tarve osa-aikaisiin kuljettajiin on varsin pieni. Kaikista vastanneiden yritysten kuljettajista vain 5% on osa-aikaisia. Kaikkiaan kuljettajia oli vastanneiden yritysten palveluksessa kyselyhetkellä 3045, joista osa-aikaisia 117. Kyselyn ajankohtana edellä mainittuja kausityöntekijöitä ei ole tässä luvussa mukana. Alle 150 kuljettajaa työllistävissä yrityksissä osa-aikaisten määrä oli suurempi, noin 13,5%.

Syitä voi olla monia, esimerkiksi yritystoiminnan kohderyhmät tai taksiliiketoiminta.



Kaavio 2. Osa-aikaisten työsuhhteiden määrä

Vastaajayritysten kokemukset kuljettajien saatavuudessa työmarkkinoilta olivat varsin vaihtelevia. Suurista, yli 150 kuljettajan yrityksistä vain yksi koki tilanteen hyväksi. Kaksi suurta yritystä koki tilanteen huonoksi ja yksi erittäin huonoksi. Tilanteen erittäin huonoksi kokenut yritys vastasi myös, että avoimiin työpaikkoihin hakeneiden määrä oli suuri, mutta hakijoista se koki harvan olevan ammattitaitoinen. Pienemmistä yrityksistä kaksi vastasi kuljettajien saatavuuden hyväksi ja yksi vastasi tilanteen olevan jotain hyvän ja huonon väliltä. Ilmeisesti suuri kuljettajamäärä ja rekrytointitarve hankaloittavat rekrytointia pienempiin yrityksiin verrattuna.

Kuljettajien rekrytoinnissa jokainen vastaaja ilmoitti tekevänsä yhteistyötä oppilaitosten kanssa. Omien internetsivujen kautta rekrytointia hoiti neljä yritystä ja kolme vastasi ilmoittavansa työpaikkoja työvoimatoimiston työntekijähaussa. Vain yksi yritys vastasi hakevansa työntekijöitä lehti-ilmoituksilla, tosin kyseessä oli vastaajayrityksistä ylivoimaisesti suurin, yli tuhannen kuljettajan yritys, joka myös vastasi kuljettajien saatavuuden työmarkkinoilta huonoksi.

3.2 Kiinnostus oppilaitosyhteistyöhön ja jatkokoulutukseen

Kiinnostusta oppilaitosyhteistyöhön osoitti useampikin suuri liikennöitsijä ja moni liikennöitsijä tekee jo kyselyn ajankohtana yhteistyötä oppilaitosten kanssa, joista pääkaupunkiseudulla selkeästi merkittävin on Työtehoseura (TTS). Pääkaupunkiseudun ongelmana voi nähdä varsin vähäisen nuorten valmistuvien linja-autonkuljettajien määrän, josta mm. Veolian edustaja oli huolissaan yhteisessä palaverissa. Tämä on mm. johtanut siihen, että linja-autonkuljettajien keski-ikä on varsin korkea ja nuorten kuljettajien vähäisyys voi myös osaltaan vaikuttaa ammatin kiinnostavuuteen nuorten keskuudessa.

Oppilaitosyhteistyö näkyy mm. te- keskusten kuljettajakursseissa, sekä lehti-ilmoituksissa, joissa haetaan osallistujia oppilaitosten ja linja-autoliikennöitsijöiden yhteistyössä järjestämille kuljettajakursseille.

Henkilöstön lisäkoulutushalukkuutta kysyttiin logistiikan perustutkinnon, kuljetusesimiehen erikoisammattitutkinnon ja linja-autonkuljettajan ammattitutkinnon osalta. Näihin yrityksistä vastasi olevansa kiinnostunut seuraavasti:

- logistiikan perustutkinto oppisopimuskoulutuksena: 2 yritystä, joissa on yhteensä 1206 kuljettajaa
- kuljetusesimiehen erikoisammattitutkinto: 1 yritys, jossa 980 kuljettajaa
- linja-autonkuljettajan ammattitutkinto: 4 yritystä, joissa yhteensä 1825 kuljettajaa

Kyselyssä tarkoitettiin liikenne-esimiehen erikoisammattitutkintoa ja valitettavasti kysymyslomakkeeseen jäi väärä koulutuksen nimi. Vastajat ovat tuskin kuitenkaan ymmärtäneet väärin ja kyselyn tulosta voi pitää luotettavana tältä osin. Kyselyn perusteella voi tehdä sen johtopäätöksen, että logistiikan perustutkinnon kouluttamiselle oppisopimuskoulutuksena ja erityisesti linja-autonkuljettajan ammattitutkintojen järjestämisellä näyttötutkintoina olisi kysyntää.

3.3 Ammattipätevyiden jatkokoulutustilanne ja liikennöitsijöiden toiveet koulutuspäivien sisällöistä

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen osalta liikennöitsijöiden tilanne oli kohtuullisen hyvä. Kyselyn ajankohtana käymättä oli keskimäärin 1 jatkokoulutuspäivä/kuljettaja. Tämän perusteella yrityksillä ei näyttäisi olevan ongelmia jatkokoulutusta järjestettyä kaikille kuljettajille.

Jatkokoulutus on järjestetty yrityksissä seuraavasti:

- 2 suurinta yritystä kouluttaa itse, joista toinen käyttää lisäksi ulkopuolisten kouluttajien palveluita
- 4 yrityksellä koulutus ostetaan usealta eri kouluttajalta
- 2 yrityksellä on yksi pääasiallinen kouluttaja.

Kiinnostusta jatkokoulutuspäivien sisällöstä kysyttiin adr-, tieturva-, työturva- ja ensiapukoulutusten osalta. Adr-koulutusta yksikään liikennöitsijä ei kokenut tarpeelliseksi linja-autonkuljettajille. Tieturvakoulutuksesta kiinnostuneita yrityksiä oli 3, joissa työskenteli 1729 kuljettajaa. Työturvakoulutuksesta kiinnostuneita oli myös kolme yritystä, joissa oli yhteensä 2420 kuljettajaa. Ensiapukoulutukseen kiinnostus oli yritysten määrässä suurin, 6 yritystä, joissa oli yhteensä 2065 kuljettajaa. Edellä mainittujen koulutusten lisäksi vastaajat toivoivat jatkokoulutuspäivien sisällöiksi taloudellisuutta, asiakaspalvelua ja kalustosta huolehtimisen koulutusta.

Kyselyn tämän osan perusteella voidaan todeta, että oppilaitosten järjestämille jatkokoulutuspäiville on kysyntää myös tulevaisuudessa. Hyvän ammattipätevyyden jatkokoulutusohjelman avulla olisi varmasti saatavissa hyviä yhteistyösuhteita. Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiville on kysyntää sekä linja-autoliikennöitsijöiden että kuljetusyritysten parissa, joten tältä osin kuljettajakoulutusta kannattaa kehittää yhteistyösuhteina liikennöitsijöille, jolloin osallistujamäärät riittävät kannattavaan koulutustoimintaan ja ovat parhaimmillaan win - win- toimintaa, jonka avulla liikennöitsijät saavat kuljettajilleen kohtuuhintaisen, tehokkaan koulutuksen ja oppilaitos mahdollisuuden kehittää kannattavaa koulutusta vastaamaan yritysten tarpeita.

3.4 D1- ja D-ajo-oikeusluokkien tarve yrityksissä

Kyselyssä kysyttiin D1- luokan ajo-oikeuteen tähtäävän koulutuksen tarvetta, sekä D1- ajo-oikeuden korotustarvetta D- luokkaan. Oppilaitoksella on käytössä D1- luokan ajoneuvo, joka olisi varsin helposti muutettavissa opetusajoneuvoksi, jos kyselyssä ilmenisi tarvetta D1- luokan koulutukseen. Vastanneiden yritysten joukossa oli kuitenkin vain yksi n. 100 kuljettajaa työllistävä yritys, jolla on tarvetta D1- luokan ajo-oikeuden haltijoille.

Toisaalta yritys voi yhtä hyvin palkata palvelukseensa D- luokan ajo-oikeuden omaavia kuljettajia. Yksikään yritys ei nähnyt olevan tarvetta ajokorttiluokan korotukseen D1- luokasta D- luokkaan. Tämän perusteella voidaan todeta, että mitään erityistä tarvetta D1- ajo-oikeuden koulutukseen ei ole, ja tällaisten kuljettajien työllistymismahdollisuudetkin ovat varsin heikot verrattuna D- luokan ajo-oikeuden haltijoihin.

5. VAHVUUDET JA MAHDOLLISUUDET VASTAAN HEIKKOUEDET JA UHKAT

Vantaan ammattioppilaitos on sijainniltaan erittäin hyvässä asemassa Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyydessä. Alueen väestö kasvaa ja kuljettajakunta yrityksissä ikääntyy. Myös ajo-oikeuden saaminen ammattiliikenteeseen on vaikeutunut, mikä tukee koulutuksen lisäämistä Variassa. Lisäämispäätökseen vaikuttaa kuitenkin suuri määrä asioita ja alueella on muitakin kouluttajia kilpailemassa kouluttajista, opiskelijoista ja valtion rahoituksesta.

Tässä luvussa käsitellään Vantaan ammattiopiston vahvuuksia ja heikkouksia, sekä mahdollisuuksia ja uhkia SWOT- analyysinä, joka pohjautuu omiin arvioihin ja havaintoihin, sekä Innolink Research Oy:n tekemään mielikuva ja vaikutavuuskyselyyn.

<p>VAHVUUKSIA</p> <p>PITKÄ KOKEMUS PERUSTUTKINTOKOULUTUKSISTA</p> <p>HYVÄ RAHOITUSPOHJA NUORTEN PT-KOULUTUKSESTA</p> <p>OPISKELIJOIDEN HYVÄ TYÖLLISTYMINEN KOULUTUKSEN JÄLKEEN</p> <p>HYVÄT TILAT JA KALUSTO JA KALUSTON LISÄÄMISMAHDOLLISUUDET</p> <p>AMMATTITAITOA TÄYDENTÄVIEN AINEIDEN KOULUTUKSESSA PITKÄ KOKEMUS</p> <p>TUNNETTU OPPILAITOS NUORTEN KESKUUDESSA VANTAALLA</p> <p>LAAJENTUMINEN HELPPOA TYÖAIKAJÄRJESTELYN</p>	<p>HEIKKOUKSIA</p> <p>VÄHÄN KOKEMUSTA LOGISTIIKAN AIKUISKOULUTUKSESSA, EI ESIM. YA- JA LA-KULJETTAJAKOULUTUSTA AIEMMIN NUORILLE TAI AIKUISILLE</p> <p>HENKILÖKUNNAN MAHDOLLINEN VAIHTUVUUS</p> <p>TILAT OSIN PUUTTEELLISET, MM. HARJOITUSKENTTÄ</p> <p>PUUTTUVAT AIKUISKOULUTUKSEN OPETUSSUUNNITELMAT HIDASTAVAT ALOITUSTA</p> <p>OPPILAITOS EI YKSIN VOI PÄÄTTÄÄ ALOITETTAVISTA KOULUTUKSISTA, KOSKA ON OSA VANTAAN KAUPUNKIA.</p>
<p>MAHDOLLISUUKSIA</p> <p>PALJON KOULUTUSTARPEITA YMPÄRÖIVILLÄ LIIKENNÖITSIJÖILLÄ JA MUILLA SIDOSRYHMILLÄ</p> <p>VÄHÄN KILPAILJOITA</p> <p>PALJON MAHDOLLISIA YHTEISTYÖYRITYKSIÄ LOGISTIIKKA-ALALLA</p> <p>MUUTTOLIIKE PÄÄKAUPUNKISEUDULLE LISÄÄ LINJA-AUTONKULJETTAJIEN TARVETTA</p> <p>ENNUSTETUT RUUHKAT JA POLTTOAINEEN HINNAN NOUSU LISÄÄVÄT TULEVAISUUDESSA JOUKKOLIIKENTEEN KÄYTTÖÄ => KULJETTAJAPULA</p>	<p>UHKIA</p> <p>NUORET EIVÄT KIINNOSTU LA-KULJETTAJAN KOULUTUKSESTA</p> <p>KILPAILU OPISKELIJOISTA KIRISTYY</p> <p>KOULUTUSPOLITIIKAN MUUTOKSET RAHOITUKSEEN</p> <p>AMMATTITAITOISTEN KOULUTTAJIEN PUUTE</p> <p>HINTAKILPAILU AMMATTIPÄTEVYYDEN JATKOKOULUTUKSESSA JA TYÖVOIMAPOLIITTISSA KILPAILUSSA KIRISTYY</p>

Kaavio 3. Suppea swot- analyysi

5.1 Vahvuudet kouluttajana

Oppilaitoksella on perustutkintokoulutuksen kautta vahva rahoituspohja ja logistiikan koulutuksen tilat ja opetuskalusto mahdollistavat koulutuksen laajentamisen aikuiskoulutukseen. Varsinkin opetuksen siirtäminen osin ilta-aikoihin mahdollistaisi tilojen ja kaluston tehokkaamman käytön, jota on jo henkilöstön keskuudessa ryhdytty alakohtaisesti arvioimaan.

Vuoden 2012 mielikuva ja vaikuttavuustutkimuksen perusteella valmistuneet opiskelijat ovat kokeneet oppilaitoksen toiminnan hyvänä ja yhteistyökumppanit näkevät yhteistyön positiivisena. Tutkimuksen tuloksista löytyy paljon positiivisia asioita Variassa opiskelleiden ja Varian kanssa yhteistyötä tehneiden yritysten vastauksista.

Opiskelijat:

- töissä alalla johon opiskellut 70,4 %

- ensimmäinen työpaikka vastasi koulutusta: erittäin hyvin 50,5 %, melko hyvin 25,8 %
- nykyisen työnkuvan vastaaminen saatuun koulutukseen: 69,1 %
- opettajien antama koulutus tasokasta: 94,6 %
- oppilaitoksen tunnettuus hakeutumisvaiheen opiskelijoiden keskuudessa: erittäin hyvin 11,5 %, melko hyvin 60,8 %
- oppilaitoksen suosittelu muille: kyllä suosittelen lämpimästi 71,5 %.

Yhteistyökumppanit:

- yhteistyö oppilaitoksen kanssa sujunut erittäin hyvin 39 %, melko hyvin 58,5 %
- tyytyväisyys Varian toimintaan: erittäin tyytyväinen 13,6 %, melko tyytyväinen 36,4 %, kohtalaisen tyytyväinen 47,7%
- oppilaitoksen suosittelu muille: kyllä, suosittelen lämpimästi 71,1 %.

Vaikuttavuustutkimuksessa esiin tulleista asioista edellä mainittuja kannattaa edelleen kehittää, jolloin oppilaitoksen profiili yritysten ja oppilaitoksen potentiaalisten opiskelijoiksi hakevien keskuudessa nousee houkuttelevaksi.

Varian laaja kokemus perustutkintoon tähtäävässä koulutuksessa luo vahvan pohjan myös muiden koulutusmuotojen lisäämiseen logistiikassa. Oppilaitoksella on kokonsa ja laajan opintotarjonnan ansiosta mahdollista luoda monipuolisia opintokokonaisuuksia linja-autonkuljettajakoulutuksessa. Mm. opintoihin voidaan liittää matkailualan opintoja. Yhtenä esimerkkinä syksyn 2013 kokeilu, jossa logistiikan opiskelija kuljetti autoa sightseeing-tyylistä reittiä, jonka matkailualan opiskelijat olivat yhteistyössä suunnitelleet ja jotka harjoittelivat reitin opastamista matkailijoille. Vastaavanlaisia mahdollisuuksia on varmasti monia muitakin, jolloin opiskelusta voidaan tehdä monipuolista niin nuorten kuin aikuistenkin koulutuksessa. Oppilaitoksen suurta kokoa ja laajaa opintotarjontaa kannattaakin käyttää hyväksi, koska se on oppilaitokselle selkeä vahvuus.

Aikuiskoulutuksessa on tähän asti ollut tarjolla varastonhoitajan perustutkintoon tähtäävää koulutusta, jonka kautta saatu kokemus voi osaltaan tukea laajentumista myös linja-autonkuljettajien koulutukseen. Aikuisille suunnatussa yhdistelmä- ja linja-autonkuljettajakoulutuksessa näyttötutkintoihin liittyvät järjestämissopimukset ovat käytännössä välttämättömiä, koska aikuisten koulutuksessa useat tutkinnon osat voidaan suorittaa näyttöinä ja opintoihin myös sisältyy tutkinnon osia, joiden suorittamiseen näytöt olennaisina osina kuuluvat. Varastonhoitajakoulutuksen järjestämissopimuksen ansiosta oppilaitokselta löytyy järjestämissopimus, jonka pohjalta on kohtuullisella työllä luotavissa sopimus tutkintotoimikunnalle, jonka hyväksymisen jälkeen linja-autonkuljettajakoulutus voitaisiin aloittaa.

5.2 Mahdollisuuksia kouluttajana

Oppilaitos sijaitsee liikenteellisesti hyvässä paikassa ja lähellä monia logistiikka-alan suuria yrityksiä. Kehä III:n ympäristöön on viime vuosien aikana keskittynyt suuri määrä niin kuljetus-, varasto-, kuin linja-autoliikenteen yrityksiä ja lähitulevaisuudessa alueelle on edelleen muuttamassa Suomen mittakaavassa huomattavia logistiikan alan yrityksiä mm. Schenker. Sijaintia voidaan pitää Varialle vahvuutena ja mahdollisuutena. Sijainnin ansiosta myös tiivis yhteistyö yritysten kanssa on helpompaa, kuin pitkien välimatkojen takaa.

Toistaiseksi kilpailutilanne koulutuksen tarjoajien välillä on maltillinen. Nuorten koulutuksessa Varian on ollut helppo saada yhteishaussa opetusryhmät täyteen. Aikuiskoulutuksessa kilpailua on enemmän, mutta Varian mahdollisuudet kilpailla koulutuksista ovat varsin hyvät jo toimivan perustutkintokoulutuksen ansiosta, joka tukee myös aikuiskoulutuksen aloittamista, koska tilat ja kalusto ovat jo olemassa. Lisäksi Varialla on nuorten koulutukseen tarkoitettuja aloituspaikkoja vielä käyttämättä, joiden kautta rahoitus valtiosuuksina on taattu ja joita voidaan harkinnan mukaan käyttää myös aikuiskoulutuksessa, mikäli kaikkia paikkoja ei muutoin saada täytettyä. Tämä mahdollistaa esimerkiksi pilottikurssien järjestämisen aikuisten linja-autonkuljettajakoulutuksessa.

Mahdollisuuksia kouluttajalle luovat myös ennusteet väestönkasvusta, pelot polttoaineen hinnan noususta talouden kääntyessä kasvuun ja mahdollinen tuleva kilometrimaksu liikenteelle, jotka kaikki ohjannevat työmatkaliikennettä

joukkoliikenteen käyttöön ja lisäävät näin myös kuljettajakoulutustarvetta tulevaisuudessa.

Oppilaitoksen tilat ja kalusto ovat nyt käytössä pääsääntöisesti vain klo 8- 16. Koulutuksen järjestäminen muina aikoina samoissa tiloissa ja samalla kalustolla toisi oppilaitokselle lisää tehokkuutta. Tiloja voitaisiin käyttää tehokkaammin, kun koulutusta sijoitettaisiin myös iltoihin ja viikonloppuihin. Mm. ammattipätevyiden jatkokoulutus on monelle kuljetusyritykselle tervetullut vaihtoehto viikonloppuina, jolloin kuljetuskalusto pääosin on muutoinkin käyttämättömänä.

Mielikuva ja vaikuttavuustutkimuksen perusteella mahdollisuuksiksi voidaan nostaa Varian koulutuspalvelujen tunnettuus. Koulutuksia aloitettaessa markkinoinnilla yrityksiin lisätään mahdollisuuksia yhteistyöhön, koska jopa 50 % nykyisistä yhteistyökumppaneista ja 46,9 % potentiaalisista yhteistyökumppaneista tuntee huonosti Varian tarjoamat koulutuspalvelut.

Tunnettavuuden lisäämisellä voidaan luoda erinomaiset mahdollisuudet logistiikan koulutusten markkinoinnille alan yrityksille, jotka tarvitsevat esimerkiksi ammattipätevyiden jatkokoulutusta, tie- ja työturvakoulutusta, adr-koulutusta ja tilityökorttikoulutusta. Yhtäläillä markkinoinnilla voidaan herättää linja-autoalasta kiinnostuneiden potentiaalisten hakijoiden mielenkiintoa linja-autonkuljettajakoulutukseen ja liikennöitsijöiden kiinnostusta osallistua mahdollisesti alkavaan aikuiskoulutukseen omaa henkilöstöä kehittäen.

5.3 Heikkouksia

Oppilaitoksen yksi heikkous on aikuiskoulutuksen puuttuminen yhdistelmäajoneuvon- ja linja-autonkuljettajakoulutuksessa. Koulutus täytyy näin ollen aloittaa lähes nolatilanteesta, mikä vaatii resurssien kohdentamista uudelleen mm. tilojen ja kaluston osalta ja uuden henkilöstön rekrytointia.

Aikuiskoulutuksessa näyttötutkinnoilla on suuri merkitys, mutta oppilaitoksella ei ole järjestämissopimusta, eikä järjestämissuunnitelmia koulutuksille lukuun ottamatta varastoalaa. Järjestämissopimukset- ja suunnitelmat olisikin mahdollisimman nopeasti saatava tehtyä ja hyväksytettyä tutkintotoimikunnalla, mikäli

linja-auton- ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajakoulutus aikuisille toteutetaan oppilaitoksen omana koulutuksena. Koulutus voidaan kyllä aloittaa aiemminkin yhteistyössä sellaisen kouluttajan kanssa, jolla järjestämissopimus on.

Nuorten koulutuksessa opintojen keskeyttäminen on varsinkin ensimmäisellä luokalla valitettavan suuri. Tätä kuvaa hyvin logistiikan osalta se, että syksyllä 2013 aloittaneista viidestä logistiikan opiskelijaryhmästä jouduttaneen keskeytysten osalta yhdistämään opiskelijat neljäksi ryhmäksi vuoden 2014 alusta. Keskeytykset vaikeuttavat tila-, opettaja- ja kalustoresurssien suunnittelua, mikä vaikuttaa myös aikuiskoulutukseen, jos käytössä on samat tilat, kalusto ja kouluttajaresurssit nuorten koulutuksen kanssa.

Keskeyttämisen syitä on tutkittu kysymällä keskeyttäjiä keskeyttämisen syytä. Vuosien 2008 - 2013 tilastoissa keskeytyneiden opintojen määrä liikenteen alalla on 100. Suurimpana syynä keskeytyksiin (35) on väärä opintoala. Toiseksi yleisimpänä on opiskelijan poistaminen oppilaitoksen kirjoilta (33) ja kolmantena töihin meno (12). On huomattava, että vuoden 2013 syksystä alkaen oppilaspaikkojen määrä on huomattavasti suurempi kuin aiemmin ja näin ollen on myös rikinä, että keskeyttämiset kappalemääräisesti kasvavat, vaikka keskeytysprosentti pysyisikin edellisvuosien tasolla. Keskeytyksien syihin olisi varmasti syytä pureutua tarkemmin ja tutkia voitaisiinko erityisesti vaikuttaa oppilaitoksen esittelyllä ja markkinoinnilla siihen, että väärän opintoalan valitsisi harvempi. Hakumenettelyn kautta eri opintoaloille tulee varmasti aina opiskelijoita, jotka eivät ole päässeet ykkössijalla hakemalleen linjalle ja päättävät opintonsa, koska muille sijoille haussa asetettu ala ei ole osoittautunut kiinnostavaksi.

Koska aiempaa kokemusta linja-autonkuljettajakoulutuksesta ei ole, olisi varmasti järkevää tehdä ensimmäiset aikuisille suunnatut koulutukset pilottikursseina, joissa toimisivat siihen erikseen nimetyt kouluttajat, kunnes oppilaitoksessa toteutetuista koulutuksista saadaan riittävästi kokemusta pysyvän koulutuksen suunnittelua varten. Heikkoutena voi olla rahoituksen riittävyys, jolloin ensimmäisissä koulutuksissa voi olla riskinä jopa rahoituksellisia tappioita, mutta toisaalta kokemus voi olla pieniä tappioita arvokkaampaa koulutuksen kehittämisessä aloitusvaiheessa.

Aikuiskoulutukseen laajentaminen logistiikassa vaatisi paljon panostusta myös markkinointiin. Pelkästään ajoneuvokaluston maalaus tai tarroittaminen oppilaitoksen väreihin tuo mainosta ja markkinointiarvoa näkyvinä liikkuvina mainoksina, mutta erilaisten koulutusten markkinointi verkossa ja näkyvissä medioissa olisi logistiikan osalta varmasti tarpeen. Kyseeseen voisi aikuiskoulutuksen osalta tulla näkyvä mainonta autoissa, lehti-ilmoituksen, facebook ja työvoimaviranomaisten koulutustarjonnassa mukana oleminen.

5.4 Uhkia

Koulutuksen laajentamisessa on otettava huomioon myös opiskelijoiden halukkuus hakeutua tarjolla oleviin koulutuksiin. On pyrittävä arvioimaan kuinka suuri kilpailu opiskelijoista on lähitulevaisuudessa eri koulutusalojen ja oppilaitosten kesken. Esimerkiksi Työtehosteuran Vantaalla aloittama logistiikan perustutkintokoulutus nuorille voi vähentää hakijamäärää logistiikan koulutukseen Variassa. Tulevaisuudessa joudutaan varmasti myös tilanteeseen, jossa logistiikka-alan kiinnostus muiden alojen joukossa voi vähentyä ja hakijoiden määrä sen myötä.

Aikuiskoulutuksessa hintakilpailu voi olla kovaa eri toimijoiden tarjotessa koulutuspalveluitaan esimerkiksi työvoimapolitiittisten kurssien järjestäjinä. Hintakilpailu on ollut kovaa myös ammattipätevyiden jatkokoulutuksen järjestämisessä, koska kouluttajia on varsin paljon. Tämä on painanut kurssipäiviä noin 100 € hintaluokkaan, jolloin jatkokoulutuspäivien osallistujamäärän pitää olla riittävän suuri taloudellisen kannattavuuden saavuttamiseksi.

Aikuiskoulutuksessa hakijoiden joukossa voi olla myös paljon puutteellisen kielitaidon omaavia henkilöitä. Koulutusta aloitettaessa on pystyttävä selvittämään mahdollisuudet antaa myös suomen kielen koulutusta, jos hakijoiden kielitaito on puutteellista. Hakuehtoihin voidaan toki listä maininta riittävästä kielitaidosta, mutta keskusteluissa mm. linja-autoyritysten johtohenkilöiden kanssa on tullut ilmi, että suuri osa aikuiskoulutukseen osallistuvista on jo vuosia ollut ulkomaalaistaustaisia ja riittävän kielitaidon määrittäminen voi olla hankalaa. Tämä nostaa kouluttajan kustannuksia ja opetusta suunniteltaessa on otettava huomioon mahdolliset tarpeen kieliopinnoille ja niiden rahoituksen saaminen oppilaitokselle.

Oppilaitoksen tämänhetkinen resurssi henkilöstön osalta on mitoitettu nuorten perustutkintoon tähtäävän koulutuksen mukaan. Koulutuksia lisätessä tarvitaan myös lisää kouluttajaresursseja. On arvioitava kuinka helposti työmarkkinoilta on rekrytoitavissa muodollisesti päteviä ja riittävän ammattitaitoisia henkilöitä kouluttajiksi. Joulukuussa täytettäviin kahteen opettajan virkaan hakijoita oli kaikkiaan kuusi. Opettajien liikkuvuutta eri koulutuslaitosten välissä helpottaa muodollinen pätevyys, jolla hakijajoukossa pääsee helpommin haettavaan virkaan, mikä myös voi lisätä vaihtuvuutta, jos uusi työyhteisö ja työpaikka ei tunnukaan mielekkäälle. Näin vaihtuvuus voi lisääntyä ja opetuksen laatu ja tehokkuus kärsiä. Työilmapiiriin on siis opetusta laajentaessa myös kiinnitettävä huomiota.

Koulutuksen muodosta riippuu, kuinka paljon voidaan kouluttaa eri koulutusmuotoja käyviä esimerkiksi samoilla teorialunneilla. Perustutkinnon ja vaikkapa ammatillista lisäkoulutusta käyvät voivat osin käydä samoilla ammattipätevyystunneilla ja erilaisilla kursseilla, kuten tie- ja työturvakurssit, sekä esimerkiksi samoilla C-, CE- ja D – ajo-oikeuksiin liittyvillä oppitunneilla, jolloin on mahdollista käyttää osin samoja kouluttajaresursseja, jotka jo ovat olemassa. Riippumatta koulutuksen muodosta on yksi uhkatekijä kaikilla kouluttajilla, myös Varialla, löytyykö koulutukseen riittävä määrä motivoituneita koulutettavia. Erilaisilla hakuehdoilla pyritään löytämään kursseille sopivimmat opiskelijat mahdollisten hakijoiden joukosta

Opiskelemaan hakevista pyritään seulomaan pois sellaiset riskikuljettajat, joilla on jo entuudestaan vakavia liikennerikkomuksia, jotka näkyvät Liikenteen turvallisuusvirastosta tilatulla ajokorttiotteessa. Myös hakijoiden asiakaspalveluhenkisyyttä selvitetään pääsykokeessa ja haastattelussa. Asiakaspalveluammatin luonteen vuoksi riittävä suomen kielen taso varmistetaan jo hakuvaiheessa.

Mahdollisuudet koulutuksen järjestämiseen pääkaupunkiseudulla ovat otolliset. Jatkuvasti kasvava väestö vaatii myös tulevaisuudessa lisää joukkoliikennekapasiteettia. Linja-autonkuljettajakoulutuksen osalta kilpailevia oppilaitoksia on pääkaupunkiseudulla määrällisesti vähän. Toisaalta mahdollisia yhteistyökumppaneita löytyy linja-autoliikennöitsijöistä paljon. Jatkuva koulutustarve

mm. ammattipätevyiden jatkokoulutuksen osalta on myös kasvussa samassa suhteessa työllisten kuljettajien kanssa.

Myös selkeitä uhkia koulutuksen järjestämisessä on. Korkeat kustannukset vaativat riittävän opiskelijamäärän. Pääkaupunkiseudun liikennöitsijöiden koko on suuri ja yhteistyö niiden kanssa varmasti myös vaatii riittävän määrän valmistuvia kuljettajia, jotta yhteistyö olisi kannattavaa myös liikennöitsijöille. Ammattipätevyiden jatkokoulutuksesta kilpailee suuri ja kirjava määrä koulutuksen tarjoajia, joiden joukosta Vantaan ammattiopiston täytyy näyttäytyä houkuttelevana vaihtoehtona. Koulutusmäärien kasvaessa ammattitaitoisia kouluttajia tarvitaan lisää ja heistä kilpailee useita koulutuksen järjestäjiä. Kilpailutilanteessa koulutuksen hinta yleensä laskee.

6. LINJA-AUTONKULJETTAJAKOULUTUKSEN VAIHTOEHTOJA

Linja-autonkuljettajaksi voi kouluttautua useita eri reittejä. Nuoret, alle 21-vuotiaat hakevat koulutukseen yhteishaussa peruskoulun päättyessä. Aikuiset hakeutuvat koulutukseen elämäntilanteensa mukaan. Mahdollisuuksia ovat oppilaitoksissa järjestettävät omaehtoiset kurssit, oppisopimuskoulutus, rekrytointikoulutukset, joita eri oppilaitokset tekevät työvoimahallinnon ja linja-autoliikennöitsijöiden kanssa yhteistyössä sekä työvoimapolitiittiset koulutukset.

”Aikuiskoulutuksella tarkoitetaan aikuisia varten suunniteltua, organisoitua ja järjestettyä koulutusta. Aikuiskoulutukseen osallistujia ovat kaikki aikuisia varten suunniteltuun koulutukseen osallistuvat, iästä riippumatta. Muu kuin aikuiskoulutus on etupäässä nuorille tarkoitettua koulutusta.” (Aikuiskoulutuksen vuosikirja, 13)

Taulukossa 3 on esitetty opetushallituksen rahoitusjulkaisun mukaiset keskimääräiset yksikköhinnat ammatillisessa koulutuksessa. Tekniikan ja liikenteen ala on koulutuksen kalleuden vuoksi porrastettu kertoimin, jotka takaavat koulutuksen järjestäjille riittävän rahoituksen kulujen kattamiseksi. Linja-autonkuljettajien koulutuksen kerroin on aikuiskoulutuksessa 1,8.

ammattillinen peruskoulutus (teniikan ja liikenteen ala)	11 315,38
ammattillinen peruskoulutus oppisopimuksella	7030,91
ammattitutkintoon tähtäävä lisäkoulutus oppisopimuksella	3 268,70
muu ammattillinen lisäkoulutus oppisopimuksella, ei tutkintotavoitteinen	2 360,73
oppilaitosmuotoinen ammattillinen lisäkoulutus	11 131,17

Taulukko 3. Yksikköhinnat eri koulutusmuodoissa. (Rahoitusjulkaisu 2012,31-37)

Aikuisille suunnatussa koulutuksessa opetus on vaihtelevampaa, eikä ole välttämättä opetussuunnitelmaperusteista, vaan esimerkiksi erilaisille opiskelijaryhmille suunnattua kurssimuotoista opiskelua. Kyseeseen voivat tulla mm. erilaiset oppisopimuskoulutukset, omaehtoiset kuljettajakoulutukset ja työvoimapolitiittiset koulutukset.

Useimmiten opiskelijoille pyritään kouluttamaan ammattipätevyyden ja ajo-oikeuden lisäksi linja-autonkuljettajan ammattitutkintoon valmistava koulutus, jolloin koulutukseen osallistuvat voivat suorittaa koulutukseen sisältyvien tutkinnon osien näytöt näyttökokeissa ja suorittaa näin linja-autonkuljettajan ammattitutkinnon.

Sellaisissa koulutuksissa, joissa Vantaan ammattiopisto joutuu kilpailutilanteeseen rahoituksessa, tarvitaan osaamista hinnoittelussa, esimerkkinä työvoimapolitiittinen koulutus. Osaamista voi saada esimerkiksi rekrytoimalla oppilaitokseen kouluttajia tai muuta henkilökuntaa, jotka ovat olleet jo aiemmin tekemisissä työvoimahallinnon kanssa ja pystyvät määrittelemään oppilaitokselle järkevän hinnan koulutuksen järjestämiseksi.

6.1 Oppisopimuskoulutus

”Oppisopimuskoulutus on ammatillista peruskoulutusta tai ammatillista lisäkoulutusta, joka järjestetään pääosin työpaikalla perustuen kirjalliseen määräaikaan työsopimukseen eli oppisopimukseen. Oppisopimuksen tekemisen edellytyksenä on, että työnantaja ja koulutuksen järjestäjä ovat sopineet oppisopimuskoulutuksen järjestämisestä säädetyllä tavalla (811/1998).

Oppisopimuskoulutusta voivat toteuttaa kaikki ne koulutuksen järjestäjät, joille opetus- ja kulttuuriministeriö on antanut luvan sen järjestämiseksi.”(Opetus- ja kulttuuritoimen rahoitus, 31).

Oppisopimuskoulutuksena voidaan toteuttaa logistiikan perustutkintokoulutusta ammatissa toimiville kuljettajille ja alalle hakautuville uusille kuljettajille. Logistiikan perustutkintokoulutus oppisopimuskoulutuksena sopii hyvin jo ammatissa toimiville kuljettajille, joilta puuttuu ammatillinen peruskoulutus. Perustutkinto antaa kelpoisuuden hakea mm. ammattikorkeakouluun ja helpottaa näin linja-autonkuljettajien jatkokouluttautumista.

Oppisopimuskoulutus on hyvä vaihtoehto koulutustason lisäämiseen, kun oppilaitoksella on jo toimiva linja-autonkuljettajakoulutus, jonka yhteyteen oppisopimuskoulutus voidaan integroida. Liikennöitsijöille maksetaan koulutukseen lähtevien kuljettajien mukaan koulutusrahaa. Maksettu korvaus määräytyy tapauskohtaisesti.

Oppisopimuskoulutuksessa opiskelijoille tehdään koulutuksen alussa henkilökohtainen opintosuunnitelma, jossa kartoitetaan aiempi työkokemus ja koulutus ja määritellään se kokonaisuus, joka kunkin opiskelijan tulisi suorittaa ohjatusti oppilaitoksessa. Mm. perustutkintoon sisältyvät näytöt voidaan suorittaa työn ohessa työpaikalla normaaleissa työtehtävissä. Mahdolliset muut ammattitaitoon liittyvät osaamiskokonaisuudet, joita ei voida todeta em näytöissä, voidaan suorittaa näyttöinä oppilaitoksen järjestämässä tilaisuudessa.

6.2 Oppilaitosmuotoinen ammatillinen lisäkoulutus

”Ammatillisen lisäkoulutuksen valtionosuusrahoitusta myönnetään ammattitutkintojen ja erikoisammattitutkintojen ja niihin valmistavan koulutuksen sekä muun kuin näyttötutkintoon valmistavan ammatillisen lisäkoulutuksen toteuttamiseen. Lisäkoulutuksen valtionosuusrahoitusta myönnetään myös ilman valmistavaa koulutusta, näyttötutkintoina suoritettavien ammatillisten perustutkintojen toteuttamiseen.

Opetus- ja kulttuuriministeriö voi myöntää kunnalle, kuntayhtymälle, rekisteröidylle yhteisölle, säätiölle tai valtion liikelaitokselle luvan lisäkoulutuksen järjestämiseen. Vuonna 2013 ammatillisen lisäkoulutuksen valtionosuusrahoitusta saaneita koulutuksen järjestäjiä on 145.” (Opetus- ja kulttuuritoimen rahoitus, 34)

Aikuiskoulutukseen laajentumisen myötä tulee myös ajankohtaiseksi ammattitutkintoon valmistavan koulutuksen aloittaminen, sekä ammattitutkintoon liittyvien näyttöjen järjestäminen oppilaitoksessa.

6.3 Työvoimapolitiittinen aikuiskoulutus

Työvoimapolitiittisen aikuiskoulutuksen ensisijainen kohderyhmä ovat työttömät ja työttömyysuhan alaiset. Työvoimapolitiittisen koulutuksen rahoituksesta vastaa työhallinto ja sen paikallisesta hankinnasta pääsääntöisesti TE-keskukset. Opiskelupäättökseen tekee useimmiten koulutukseen hakeutuva henkilö, joka saa koulutukseen hakeutumisessaan tukea työvoimaneuvojilta.

TE-keskukset järjestävät kursseja tarpeen mukaan ja kurssien järjestäminen on kilpailutuksen alaista, jolloin kouluttajat ovat kilpailutilanteessa kurssien järjestäjinä. Ilman kokemusta aikuisille suunnatuista kursseista Vantaan ammatitopiston voi olla hankala määrittellä kursseille sopivaa hintaa tarjouskilpailussa.

6.4 Nuorten aikuisten osaamisohjelma

”Nuorten aikuisten osaamisohjelmassa 20–29-vuotiaiden, pelkän peruskoulun varassa olevien nuorten on mahdollisuus suorittaa ammatti- tai erikoisammattitutkinto tai ammatillinen perustutkinto. Ammatti- ja erikoisammattitutkinnot suoritetaan näyttötutkintona. Näyttötutkintoihin valmistavaa koulutusta järjestetään oppilaitoksissa ja oppisopimuskoulutuksena. Yhteensä ohjelmalla tavoitellaan 36 000 aloittajaa vuosina 2013 - 2016.” (Lähde Opetus- ja kulttuuriministeriö)

Osaamisohjelman tavoitteena on 36000 koulutuksen aloittajaa vuosien 2012 - 2016 aikana. Koulutuksen laajentamista ajatellen vuosi 2016 voi olla liian aikainen Vantaan ammattiopistolle, mutta on kuitenkin yksi mahdollinen tapa toteuttaa linja-autonkuljettajakoulutusta.

6.5 Ammattipätevyyden jatkokoulutus

Laki linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä velvoittaa kuljettajat käymään 5 jatkokoulutuspäivää 5 vuoden jaksoissa, jotta ammattipätevyys kuljettajan ammattiin pysyy voimassa.

Ammattipätevyyden jatkokoulutuspäiviä Variassa on jo pienessä määrin järjestetty, joskin syksyn 2013 kouluttajaresurssit eivät ole mahdollistaneet jatkokoulutuksen järjestämistä oppilaitoksen ulkopuolisille tahoille. Jatkokoulutuspäivien osalta Vantaan ammattiopisto on kilpailutilanteessa pääkaupunkiseudun muiden koulutuksen järjestäjien kanssa.

Yhteistyökumppanuus koulutuksessa suurten liikennöitsijöiden ja kuljetusliikkeiden kanssa mahdollistaisi kurssien pitämisen riittävän suurelle osallistujamäärälle, jolloin koulutus olisi järkevä ja kannattava vaihtoehto sekä koulutuksen ostajalle, että kouluttajalle.

7. LINJA-AUTONKULJETTAJAN KOULUTUKSEN JA AMMATIN KIINNOSTUKSEN LISÄÄMINEN

Kuten jo aiemmin on todettu, keskustelut suurten linja-autoliikennöitsijöiden edustajien ja alan muiden toimijoiden kanssa ovat tuoneet esiin huolen linja-autonkuljettajien saatavuudesta työmarkkinoilla jo lähitulevaisuudessa.

Kuljettajakunta ikääntyy nopeasti ja alalle tullaan pääosin aikuiskoulutuksen kautta, jolloin alalle tulevien keski-ikä on jo valmiiksi varsin korkea. Taloudellinen tilanne on lievittänyt pulaa, koska linja-auton ajo-oikeuden omaavia on ha- keutunut töihin muilta aloilta, joissa työtilanne on ollut heikompi. On kuitenkin

pelkona, että taloudellisen toimeliaisuuden kasvaessa osa linja-autonkuljettajista saattaa hakeutua esimerkiksi yhdistelmäajoneuvon kuljettajiksi, jos paikkoja työmarkkinoilla avautuu.

Toukokuussa 2013 puhelinkeskustelussa Helsingin Bussiliikenteen henkilöstöjohtaja Jussi Mertanen koki Vantaan ammattiopiston pyrkimyksen kouluttaa alalle nuoria positiivisena. Toisaalta hän myös kokemuksen perusteella on voinut todeta, että nuoret eivät välttämättä pysy paikallisliikenteen kuljettajina, vaan vaihtavat helposti alaa. Syynä voi olla nuoren iän takia sopeutuminen asiakaspalvelutehtäviin, joissa on osattava asennoitua toimimaan hyvin vaihtelevan asiakaskunnan kanssa.

Esimerkkinä hän mainitsi Helsingin tekniikan alan oppilaitoksesta saadut kokemukset, jonka kanssa Helsingin bussiliikenne on tehnyt ja tekee yhteistyötä. Nuorten koulutusmääriä lisäämällä saadaan alalle kuitenkin lisää potentiaalisia kuljettajia, jotka voivat työuransa myöhemmässä vaiheessa kiinnostua uudelleen linja-autonkuljettajan ammatista, vaikka olisivatkin työuransa alussa sijoittuneet töihin muille ammattialoille.

Keväällä 2013 lounaskeskustelussa Veolian Vantaan toimipisteen johtaja Juha Nykänen toi esiin huolen kuljettajien siirtymisestä tavaraliikenteen palvelukseen taloudellisen toimeliaisuuden kasvaessa. Tällaista siirtyvyyttä on toki toisinkin päin. Hän koki nuorten koulutuksen tuovan lisää potentiaalisia kuljettajia ja näki etuna nuorissa mm. hyvän kielitaidon, joka monelta aikuiskoulutukseen osallistavalta maahanmuuttajataustaiselta koulutettavalta puuttuu.

Positiivisena kehityksenä Nykänen piti kaluston kunnan kohentumista. Toisaalta keväällä esiintyi myös työtaistelu, koska kuljettajien työaikoja haluttiin muuttaa toiminnan tehostamiseksi, joka voi osaltaan vaikuttaa kielteisesti alalle hakeutumiseen.

Linja-autoliikenteen ongelmana ovat linjojen jatkuvat kilpailutukset, jolloin linja-autoyhtiöt usein joutuvat yt-neuvotteluiden kautta luopumaan ylimääräisiksi jäävistä kuljettajista. Kuljettajat kyllä työllistyvät hyvin yrityksiin, jotka voittavat kilpailutuksissa, koska siirtymistä tukee Pääkaupunkiseudun Lonka-sopimus, joka on osa linja-autohenkilöstön työehtosopimusta ja jonka perusteella henkilöstön

asema ja työehdot määräytyvät kilpailutuksista johtuvissa tilanteissa. Ulkoapäin katsottuna tämä voi kuitenkin vaikuttaa työnhakijoiden halukkuuteen hakeutua linja-autoliikennöitsijöiden palvelukseen. Mahdollisuus työpaikkojen jatkuvaan vaihtumiseen ei varmasti ole kaikille työnhakijoille positiivinen asia töitä haettaessa.

Pääkaupunkiseudulla toimii tällä hetkellä vain yksi suuri logistiikan aikuiskouluttaja Työtehoseura, joka kouluttaa pääasiassa aikuisia logistiikka-alan tarpeisiin. Koulutuslaitoksella on jatkuvasti alkavia ryhmiä ja esimerkiksi vuonna 2011 yritys koulutti työvoimapolitiisessa linja-autonkuljettajakoulutuksessa 173 henkilöä Vantaalla. (lähde Te- toimisto, Kati Riihelä).

Muita liikenteen alan koulutusta antavia oppilaitoksia ovat Vantaan ammattiopisto Varia, Keski-Uudenmaan koulutuskuntayhtymä Keuda, Länsi-Uudenmaan kuntakoulutusyhtymä Luksia, Hyvinkäällä toimiva ammatillinen oppilaitos Hyria ja Helsingissä Stadin ammattiopisto. Näistä vain Stadin ammattiopistosta valmistuu tällä hetkellä linja-autonkuljettajia. Varian tavoitteena ovat ensimmäiset valmistuvat linja-autonkuljettajat keväällä 2015.

Nuorten koulutuksessa kilpailu uusista opiskelijoista saattaa tulevaisuudessa kiristyä Vantaalla. Työtehoseura on ollut mukana tänä vuonna (2013) yhteishaussa tarjoamassa logistiikan perustutkintokoulutusta myös nuorten kolmivuotisena koulutuksena.

Aikuiskoulutuksen osalta tilanne on aivan toinen. Työvoimapolitiisesta koulutuksesta kilpailee jo nyt monta eri toimijaa, mikä laskee koulutuksen hintaa. Koska uuden koulutuksen alkaessa aloitus on kalleinta, ei Varian kannattane edes osallistua kilpailuun ennen linja-autonkuljettajakoulutuksen aloittamista jossakin muussa muodossa, jossa rahoituksen saaminen ja riittävä taso on tiedossa jo ennen koulutuksen aloitusta.

Puolustusvoimien merkitys linja-autonkuljettajien koulutus on huomattavasti pienempi kuin kuorma- ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajien kouluttajana. Vuosittain Puolustusvoimat kouluttaa n. 3500 B-, C- ja CE- luokan kuljettajaa, mutta vain varsin vähäisen määrän linja-autonkuljettajia. Esimerkiksi vuonna 2012

koulutettuja koko Suomen varuskunnissa oli 38. (lähde: Puolustusvoimat, Pääesikunta, logistiikkaosasto insinööri komentajakapteeni Ilmo Suurnäkki).

Puolustusvoimat ei tarvitse suurta määrää D-luokan ajo-oikeuden omaavia kuljettajia, joten sieltä ei myöskään valmistu merkittävää määrää kuljettajia siviilielämän tarpeisiin. Linja-autonkuljettajien tarve tulevaisuudenkin osalta on siis eri oppilaitosten harteilla.

Linja-autonkuljettajan ammattiin hakeutumista tulisi lisätä markkinoimalla alaa hyvin työllistävänä ja vähintään kohtuullisesti palkattuna. Aiempina vuosina esiintyneet väkivaltatilanteet, suhdannevaihtelut ja kaluston taso ovat vaikuttaneet koulutukseen ja töihin pyrkivien määrään. Suhdannevaihteluissa erityisesti sellaiset kuljettajat, joiden työt vähenevät kuljetusyrityksissä, ovat voineet hakeutua linja-autonkuljettajan työhön.

Aiemmin alanvaihto on ollut helpompaa, koska D-luokan ajo-oikeuden pystyi suorittamaan raskaan liikenteen ajoneuvon ajokokemuksen perusteella teoria- ja ajokokeet hyväksytysti suorittamalla. Ammattipätevyysdirektiivin myötä tämä ei ole enää mahdollista, vaan D-luokan ajo-oikeutta varten on suoritettava direktiivin mukainen lisäkoulutus.

Linja-autonkuljettajan työ on palkattu kohtuullisen hyvin koulutuksen määrään nähden. Keskiansiot koko maassa ovat vuoden 2012 alussa olleet noin 2800 € ja pääkaupunkiseudulla 3180€ (lähde: Kuljetusala.com). Työolosuhteisiin on panostettu jatkuvasti mm. kalustoa uusimalla, työaikajärjestelyin ja esimerkiksi kilpailutuksen myötä vaihtuvien työpaikkojen siirtyminen on sovittu yritysten kesken. Ammatin houkuttelevuutta voivat kuitenkin heikentää poikkeaviksi mielletty työaika ja juuri kilpailutuksen myötä vaihtuva työpaikka. Linjasta riippuen työaika voi alkaa aikaisin aamulla ja sisältää pitkän tauon keskellä päivää, jatkuen jälleen iltapäivällä ruuhka-aikaan.

Nuorten koulutukseen hakeville ammattia pitäisi markkinoida jo peruskoulussa ennen yhteishakua toisen asteen koulutukseen. Nuorten on todettu, että ajokortin hankintaa lykätään erityisesti pääkaupunkiseudulla sen kalleuden, ympäristöarvojen ja toimivan joukkoliikenteen vuoksi. Ajokortin suorittaminen logistiikan

koulutuksessa, varsin helppo työllistyminen alalle ja jatkotutkintojen rahoitus esimerkiksi osa-aikaisilla kuljettajan töillä ovat kolmivuotisen perustutkinnon valtteja, joita kannattaa markkinoida jo yläasteikäisille.

Aikuisikäisille suunnattu koulutus on houkutelut erityisesti maahanmuuttaja-taustaisia henkilöitä pääkaupunkiseudulla. Haastattelun perusteella mm. Helsingin bussiliikenteen

Autoliikenne, kuljettajien ikäjakauma 2001-2011

ikä	Vuosi 2001			Vuosi 2011			Muutos 2001-2011		
	kuorma-autoala	linja-autoala	yhteensä	kuorma-autoala	linja-autoala	yhteensä	kuorma-autoala	linja-autoala	yhteensä
alle 20	1	0	0	1	0	0	0	0	0
20-24	10	3	5	9	1	5	-1	-2	-1
25-29	11	7	8	14	4	8	3	-3	0
30-34	13	9	10	12	7	9	-1	-2	-1
35-39	15	13	14	11	9	10	-4	-4	-4
40-44	16	14	15	13	13	13	-2	-2	-2
45-49	13	15	15	14	18	16	1	3	2
50-54	13	18	16	12	19	16	-1	1	0
55-59	6	13	11	8	16	13	2	3	2
60-64	2	6	5	5	13	9	3	7	4
kaikki	100	100	100	100	100	100	0	0	0

Taulukko 6. Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ikäjakaumat 2001-2011. Lähde Autoliikenteen työnantajaliitto ry.

Autoliikenteen työnantajaliitto Ry:n (ALT) toimitusjohtaja Mari Vasarainen tähdensi puhelinkeskustelussa erityisesti viime vuosina tapahtunutta nuorten kuljettajien katoa. Viimeisen kymmenen vuoden aikana alle 30-vuotiaiden määrä on laskenut 5%, kun yli 55-vuotiaiden osuus on samassa ajassa kivunnut 10% suuremmaksi, kuin taulukossa vertailuvuotena olevana vuonna 2001. ALT onkin vuosien varrella lähestynyt ammatillisia oppilaitoksia myös kirjeitse, vedotakseen linja-autonkuljettajien koulutuksen lisäämiseksi alan oppilaitoksissa.

Linja-autonkuljettajan ammattiin hakeutuneille ajokortin suorittaminen on taloudellisesti halpaa. Ajo-oikeudet ja ammattipätevyyskoulutus maksaisivat kaupallisissa autokouluissa suoritettuna tuhansia euroja. Ammattiopistossa opiskeleva maksaa ajokortista vain viranomais- ja tutkinto maksut sekä liukasratamaksut. Ajokortin suorittamisen kalleus saattaa jatkossa vähentää 18-vuotiaiden määrää autokouluissa. Yleisradio uutisoi 19.4. nuorten ajokortittomuuden yleistymisestä. Tukholma- ilmiöksi uutisessa nimetyn trendin mukaisesti yhä useampi nuori jättää ajokortin hankinnan myöhemmälle iälle. Syiksi on mainittu mm. ajokortin hinta, mutta myös ympäristökysymykset.

Uutisessa tutkimuspäällikkö Hanna Kalenoja Tampereen teknillisen yliopiston liikenteen tutkimuskeskuksesta uskoo, että osa nuorista jättää ajokortin hankkimatta kokonaan. Syinä hän mainitsee mm. taloudelliset syyt ja suurten kaupunkien hyvin toimivan joukkoliikenteen. Samassa uutisessa Liikenteen turvallisuusviraston osastonjohtaja Sami Mynttinen lisää syihin vihreiden arvojen lisääntymisen.

Tämä ei välttämättä suoranaisesti vaikuta linja-autonkuljettajien saatavuuteen, mutta voi vähentää kiinnostusta kouluttautua ammattiin, jos ajokortin hankinta ei muutoinkaan kiinnosta.

Vantaan ammattiopisto esittäytyi useissa Vantaan kaupungin peruskoulun yläasteen koulussa syksyllä 2012 ”roadshow”- kiertueella. Tavoitteena oli tehdä logistiikka alaa tunnetuksi opiskelijoiden keskuudessa ennen yhteishakua toisen asteen koulutukseen. Markkinoinnin tuloksia ei ole mitattu mitenkään, joten ei ole tehtävissä pitäviä johtopäätöksiä edes hakijamäärien perusteella.

Koulukäyntien perusteella voitiin kuitenkin todeta, että peruskoulun opinto-ohjaajien tietämys logistiikasta oli usein varsin vähäinen. Syksyllä 2013 Taloudellisen Tiedotustoimiston (TAT) projektipäällikkö Marika Mertala järjesti yhdessä Puolustusvoimien, useiden oppilaitosten ja kuorma-automaahantuojaan, Volvo Trucks Suomen kanssa pääkaupunkiseudun peruskoulujen opinto-ohjaajille tutustumistilaisuuden logistiikka-alaan Santahaminassa 20.9.

Tilaisuuden tavoitteena oli tutustuttaa opinto-ohjaajat ensin alaan, jonka jälkeen olisi helpompi järjestää vuoden 2012 kaltainen roadshow yläasteille.

8. KOULUTUKSEN MARKKINOINTI KOHDERYHMILLE

3-vuotista perustutkintokoulutusta on markkinoitu peruskouluille, erityisesti 9-luokkalaisille road show-kiertuein. Kiertue on kiertänyt oppilaitoksen lähialueiden kouluja, lähinnä Vantaalla. Tarkoituksena on ollut herättää 9-luokkalaisten

kiinnostus kuljetusalan opintoja kohtaan hyvissä ajoin ennen kevään yhteishakua.

Liitteessä 3 on Varian markkinoinnin vuosikello, jonka mukaan markkinointia koko Varian osalta pyritään toteuttamaan mahdollisille 2. asteen koulutukseen hakeutuville. Syksyn 2013 road show- kiertuetta ei vuosikellossa ole, koska se on järjestetty logistiikan opettajien ja opiskelijoiden toimesta suunnitelmasta erillisenä markkinointikiertueena. Road show ideointi on alun perin ollut Taloudellisen tiedotustoimiston (TAT) projektipäällikkö Marika Mertalan ideoima. Seuraavaan vuosikelloon road show- toiminta toivottavasti on merkitty.

Syksyn 2013 alussa, järjestettiin Loginfo- tilaisuus Santahaminassa, jossa logistiikka-alan koulutusta markkinoitiin ja alasta kerrottiin pääkaupunkiseudun opinto-ohjaajille. Tilaisuuteen osallistui Puolustusvoimat, koulutusta antavia organisaatioita, kuten Varia ja Työtehoseura sekä Volvo Trucks Oy kuorma-autojen maahantuoja esittelemässä nykyaikaista kuorma-autokalustoa. Tilaisuudessa ilmeni, ettei logistiikka-ala ollut suinkaan erityisen tuttu ala opinto-ohjaajille ja osallistuneille opinto-ohjaajille pyrittiinkin antamaan kuljettajien koulutuksesta lisätietoa. Opinto-ohjaajilta saatu palaute tilaisuudesta oli erittäin myönteinen. Opinto-ohjaajien toivotaan puolestaan markkinoivan logistiikka-alan opintoja yhteishakuun osallistuville yhdeksäsluokkalaisille yhtenä vaihtoehtona. Tilaisuuden taustavoimana oli TAT:n Marika Mertala.

Log-info tilaisuus osoitti, että yhteismarkkinoinnissa on voimaa, jos koulutusta halutaan merkittävästi markkinoida. Puolustusvoimat järjesti opinto-ohjaajille ajeluita panssariajoneuvossa, Varia ja Volvo Trucks tarjosivat mahdollisuuden tutustua ja ajaa nykyaikaisilla kuorma-autoilla, Varian opetuskuorma-autolla myös niille, joilla ei ollut tarvittavaa ajo-oikeutta. Työtehoseuran linja-autolla järjestettiin opinto-ohjaajien kuljetus Santahaminaan ja sieltä pois.

Koska logistiikka-ala kilpailee kaikkien muiden alojen joukossa yhdeksäsluokkalaisten mielenkiinnosta hakeutua koulutukseen, voisi ajatella, että myös linja-autoliikennöitsijät osallistuisivat jatkossa osaltaan ammatin markkinointiin, joka

yhdessä oppilaitosten esittäytymisen kanssa voisi tuoda alalla haluavia hakijoita yhteishaussa.

Eräs markkinoinnin keino on myös näkyvyys liikenteessä. Variassa lähes kaikki logistiikan käyttämät opetusajoneuvot ovat valkoisia, ilman oppilaitoksen logoja. Kalusto on erittäin uudenaikaista, mikä jo olisi yksistään markkinoiva ominaisuus liikenteessä, jota näkyvä ja houkutteleva teippaus tai maalaus korostaisi ja antaisi oppilaitokselle mainosarvoa. Ajoneuvojen ulkoasun suunnittelu on aloitettu syksyllä 2013 oppilaitoksen kulttuurialan opiskelijoiden opintoihin liittyvänä projektina.

Kuten markkinoinnin vuosikellossa on esitettykin, on markkinointia suunniteltu pääosin internetiin. Nuorille suunnattu markkinointi esimerkiksi lehdissä tavoittaa varsin marginaalisen joukon, koska nuoret yhä kasvavassa määrin tavoitetaan parhaiten sosiaalisen median kautta. Oppilaitoksen internetsivusto on kyllä asiallisen selkeä, muttei kovin houkutteleva nuorille suunnatun koulutuksen markkinointimielessä.

9. JOHTOPÄÄTÖKSIÄ JA KEHITYSIDEOITA

Linja-autonkuljettajakoulutukselle ja sen laajentamiselle pääkaupunkiseudulla on selvä tarve, johon Varia voi koulutustaan kehittämällä ja laajentamalla vastata. Linja-autonkuljettajakoulutuksesta saadaan ensimmäiset kokemukset, kun oppilaitoksesta valmistuvat keväällä 2015 ensimmäiset linja-autonkuljettajat nuorille suunnatusta 3-vuotisesta perustutkintokoulutuksesta.

Tulevaisuudessa kuljettajien eläköityminen ja pääkaupunkiseudun väestön kasvu lisäävät kuljettajatarvetta, jonka tyydyttämiseksi alueella tullaan tarvitsemaan lisää ammatillista peruskoulutusta, ammatillista lisäkoulutusta ja ammatin pätevyyden jatkokoulutusta kuljettajatarpeen tyydyttämiseksi. Varialla on tästä näkökulmasta ollut hyvät mahdollisuudet aloittaa linja-autonkuljettajakoulutus ja kehittää sitä muun perustutkintokoulutuksen yhteydessä vastaamaan myös aikuiskoulutuksen ja kuljettajien jatkokoulutuksen tarpeita.

Linja-autonkuljettajien korkean keski-ikänsä vuoksi ala tarvitsee erityisesti nuoria osaajia, joten oppilaitoksen linja lisätä nuorten opiskelijoiden ryhmiä logistiikassa näyttää järkevälle ja valmistuville autonkuljettajille löytyy hyvin töitä linja-autoliikennöitsijöiden ja kuljetusliikkeitten palveluksessa.

Vantaan ammattiopistolla on tilojen, kaluston ja sijainnin ansiosta hyvät mahdollisuudet laajentaa ja monipuolistaa linja-autonkuljettajakoulutusta. Oppilaitoksella ei ole vielä kokemusta linja-autonkuljettajien aikuiskoulutuksesta, mutta nuorille suunnatun toisen asteen koulutuksesta saatuja kokemuksia tulee hyödyntää, jotta oppilaitokselle sopivimmat aikuiskoulutuksen muodot voitaisiin löytää ja koulutus vaiheittain aloittaa.

Oppilaitoksen tilat ja kalusto ovat käytössä lähinnä arkisin totuttuun virka-aikaan, mikä laskee niiden käyttöastetta. Lomakausina logistiikan tilat ja kalusto ovat pitkälti käyttämättöminä. Koulutuksen laajentaminen ilta-aikoihin, ammattipätevyyden jatkokoulutuksen järjestäminen viikonloppuisin ja nykymuotoisen koulutuksen lomakausina, sekä aikuiskoulutuksen aloittaminen ja ulottaminen iltoihin ja nykyisiin loma-aikoihin, esimerkiksi kesäkuulle toisivat huomattavasti tila ja kalustoresursseja koulutuksen järjestämiselle.

Koulutuksen kehittäminen vaatii kuitenkin lisäponnisteluja myös nykyisen, nuorille suunnatun koulutuksen kehittämisessä:

- oppilaitoksen tunnettavuutta pitää edelleen lisätä markkinoinnin avulla potentiaalisille koulutukseen hakijoille, peruskoulun 8.- ja 9.-luokkalaisille, koska Mielikuva ja vaikuttavuuskyselyssä hakeutumisvaiheen opiskelijoiden keskuudessa oppilaitos ei ole niin tunnettu kuin olisi toivottavaa
- markkinointiin pitäisi saada mukaan myös alan toimijoita, kuten linja-autoliikennöitsijät, sekä esimerkiksi Autoliikenteen Työnantajaliitto ry ja Linja-autoliitto, jolloin näkyvyys markkinoinnissa houkuttelisi alasta kiinnostuneita hakemaan koulutukseen ensisijaisena vaihtoehtona ja koulutusalan houkuttelevuus mahdollisesti kasvaisi
- markkinoinnin lisäpanostus mm. Facebookissa ja oppilaitoksen internet-sivuilla auttaisi varmasti oppilaitokseen hakevia löytämään paremmin oman

alansa. Alojen esittelyvideot ja niissä esiintyvät oppilaitoksen opiskelijat voisivat olla hyvä keino markkinoida aloja ja antaa niistä tietoa hakijoille

- oppilasvalintaa tulee kehittää edelleen niin, että mahdollisimman moni koulutuksen aloittava jatkaisi koulutuksen loppuun saakka
- keskeyttämiset ovat ensimmäisen vuosiluokan aikana yleisimpiä. Niiden syytä pitäisi selvittää tarkemmin ja pyrkiä ohjata hallitusti alan vaihtoon ja markkinoida ja täyttää vapautuvia paikkoja oppilaitoksen sisällä, jos kiinnostuneita löytyy.
- eräänlaisena vaihtoehtona aikuisten ja nuorten koulutuksen välillä voisi toimia nuorten aikuisten osaamisohjelma, joka voitaisiin toteuttaa yksilöllisesti ja esimerkiksi järjestämissopimuksen omaavan oppilaitoksen kanssa.

Aikuiskoulutuksen aloittamisessa on tärkeää arvioida oppilaitoksen resurssit niin, että jo olemassa oleva koulutus ei kärsi. Koulutusta aloitettaessa olisi tärkeää arvioida ainakin seuraavia asioita:

- koulutusmuoto, rahoitus ja koulutukseen tarvittava kouluttaja-, tila- ja kalustoresurssit
- koulutus kannattaisi aloittaa rajatusti, esimerkiksi yhteistyössä jonkin linja-autoliikennöitsijän kanssa. Pääkaupunkiseudun liikennöitsijöillä on paljon kokemusta erilaisista aikuiskoulutuskursseista, joten yhteistyö voisi helpottaa koulutuksen suunnittelua ja luoda mahdollisuuksia pitempiäaikaisille kumppanuuksille
- Varialle on mahdollisimman pian saatava järjestämissopimus linja-autonkuljettajakoulutukseen ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajakoulutukseen, jotta itsenäinen kurssien järjestäminen onnistuu monipuolisesti
- yhteistyö sellaisen oppilaitoksen kanssa, jolla on jo pitkä kokemus aikuiskoulutuksesta tuo synergiaetuja koulutussuunnittelulle ja mahdollisia pilottikursseja voisi aloittaa ennen kuin järjestämissopimuksia on oppilaitokselle saatu, jolloin näyttöjen suorittaminen olisi mahdollista yhteistyössä
- tutkimuksen mukaan liikennöitsijöistä suuri osa oli kiinnostunut ammattitutkintoon valmistavaan koulutukseen osallistumiseen, joten koulutus voisi olla yksi hyvä vaihtoehto aikuiskoulutuksen aloitusvaiheessa

Kummankin koulutuksen kehittämisen kannalta on tärkeä keskittyä olennaisiin asioihin. Esimerkiksi B- ajo-oikeuteen liittyvän koulutuksen ulkoistamista voi harkita, jos työmarkkinoilta ei ole saatavissa päteviä liikenneopettajan pätevyyden omaavia kouluttajia. Näin oppilaitos voisi keskittyä C-, CE- ja D-ajaoikeuksien kouluttamiseen, ammatillisiin aineisiin, sekä ammattipätevyyskoulutukseen. Kilpailutuksen avulla autokouluista voi löytyä kohtuuhintaisia kumppaneita B-luokan opetukseen. Vuodelta 2012 Varialla on jo kokemusta autokouluopetuksen ostamisesta ja kokemusta voidaan helposti hyödyntää jatkossa, jos ostopalveluihin päädytään.

Henkilökunnan rekrytoinnissa tulisi keskittyä hakemaan jatkossa sellaista henkilöstöä, joka tuo osaamista myös aikuiskoulutukseen ja nimetä vastuuhenkilöt aloittamaan aikuiskoulutus yhteistyössä nykyisen aikuiskoulutusta tekevän henkilökunnan kanssa esimerkiksi pilottikursseina, joille pyritään löytämään kulutpeittävä rahoitus eri rahoituskanavien kautta.

Henkilöstöresursseja yksi kymmenen hengen kuljettajakurssi vie noin kahden kouluttajan työpanoksen verran, joten aikuiskoulutuksen asteittainen aloittaminen ei vaatisi vielä suurta rekrytointitarvetta. Linja-autokalustoa koululla ei vielä ole riittävästi, joten sen suhteen tarvitaan lisähankintoja tai vuokrakalustoa. Yhdellä linja-autolla, joka on saatu oppilaitokselle lahjoituksena, ei pystytä kouluttamaan edes kaikkia nykyisiä nuoria, jotka ovat jo aloittaneet opiskelun oppilaitoksessa.

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta Vantaan ammattiopistossa voidaan lisätä kohtuullisen helposti ja pienin kustannuksin. Jatkokoulutuksessa on tärkeä luoda kumppanuussuhteita linja-autoliikennöitsijöiden kanssa, jolloin voidaan varmistaa riittävä osallistujamäärä jatkokoulutuspäiviin. Yleisille markkinoille tarjottavat jatkokoulutuspäivät vaativat näkyvää markkinointia vastaavaan tulokseen pääsemiseksi, mikä pienentää katetta ja kannattavuutta.

LÄHTEET

Laki kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä. Viitattu 6.1.2014
<http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2007/20070273>

Ajokorttilaki, Finlex, Edita Publishing. Viitattu 6.1.2014. [Http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386?search\[type\]=pika&search\[pika\]=ajokorttilaki](http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2011/20110386?search[type]=pika&search[pika]=ajokorttilaki)

Helsingin seudun väestöennuste 2013 – 2050. Helsingin kaupungin tietokeskus. Edita Prima Oy, Helsinki 2012. Viitattu 6.1.2014. [Http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/12_10_16_Tilasto_31_Vuori.pdf](http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/12_10_16_Tilasto_31_Vuori.pdf)

Koulutuksen järjestäjille keinoja puuttua opiskeluun soveltumattomuuteen. Opas SORA- säännösten ja –määräysten toimeenpanoon ammattikoulutuksessa. Oppaat ja käsikirjat 2013:1. Opetushallitus. Edita Prima 2013. Viitattu 6.1.2014.

http://www.oph.fi/download/148884_Koulutuksen_jarjestajille_keinoja_puuttua_opiskeluun_soveltumattomuuteen.pdf

Aikuiskoulutuksen vuosikirja, Tilastotietoja aikuisten opiskelusta 2007. Opetusministeriön julkaisuja 2009:42. Toim.Timo Kumpulainen. Opetusministeriö, koulutus- ja tiedepolitiikan osasto. Yliopistopaino, 2009. Viitattu 6.1.2014.
<http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2009/liitteet/opm42.pdf>

Rahoitusjulkaisu. Yksikköhintojen ja rahoituksen määräytyminen vuonna 2013. Oppaat ja käsikirjat 2013:2. Opetushallitus. Helsinki 2013.

<http://www.minedu.fi/export/sites/default/OPM/Julkaisut/2009/liitteet/opm42.pdf?lang=fi>

Liikenteen turvallisuusvirasto, Trafi, opetussuunnitelmat D-luokka. Viitattu

6.1.2014 http://www.trafi.fi/kumppanit/tieliikenteen_kumppanisivusto/tutkintojen_vastaanottajat/tutkinnon_vastaanottajan_kasikirja/opetussuunnitelmat

Linja-autoliikenteen työehtosopimus. Pääkaupunkiseudun Lonka-sopimus. Autoliikenteen työnantajaliitto ry. Viitattu 6.1.2014. <http://www.altnet.fi/fin/tyoehtosopimukset/linja-autoala/>

Mielikuva ja vaikuttavuustutkimus 2012, Innolink Research Oy, 2012. Viitattu 6.1.2014 [http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/em-beds/vantaawwwstructure/85698_Varia - Mielikuva ja vaikuttavuusky-sely_2012.pdf](http://www.vantaa.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/vantaa/em-beds/vantaawwwstructure/85698_Varia_-_Mielikuva_ja_vaikuttavuusky-sely_2012.pdf)

Nuorten aikuisten osaamisohjelma. Opetus- ja kulttuuriministeriö. Viitattu 22.1.2014. <http://www.minedu.fi/OPM/Koulutus/koulutuspolitiikka/Hankkeet/osaamisohjelma/index.html>

LIITTEET

Liite 1

Kysymyslomake linja-autoliikennöitsijöille

Koulutustarvekartoitus linja-autoliikennöitsijöille

Kuinka paljon yrityksessänne on linja-autonkuljettajia?

1-20

21-50

50 - 150

yli 150

joista

kokoaikaisia kuljettajaa

osa-aikaisia kuljettajaa

Kuljettajatarve

Kuinka monta kuljettajaa yrityksenne rekrytoi vuosittain?

osa-aikaisia _____

kokoaikaisia _____

Onko tarvetta D1- luokan kuljettajille?

kyllä

ei

Onko tarvetta kuljettajien ajo-oikeuden korottamiseen D1:stä D- luokkaan ?

kyllä

ei

Ammattikuljettajien saatavuus työmarkkinoilla

hyvä

huono

erittäin huono

Miten pääosin saatte rekrytoitua kuljettajia?

työpaikkailmoituksella lehdissä

ilmoituksilla työvoimatoimistojen kautta

suoraan koulutuksesta esim.

yhteistyössä oppilaitosten kanssa

muu, mikä? _____

Olisiko yrityksellänne halukkuutta olla mukana järjestämässä jotain seuraavista koulutuksista työntekijöille

logistiikan perustutkinnon koulutus oppisopimuskoulutuksena

kuljetusesimiehen erikoisammattitutkinto

linja-autonkuljettajan ammattitutkinnon suorittaminen

Voisiko yrityksenne järjestää työssäoppimispaikkoja oppilaitosten opiskelijoille?

Kyllä

Ei

Kuljettajien jatkokoulutustilanne

Ovatko yrityksenne kuljettajat jo käyneet 5 pakollista jatkokoulutuspäivää (9.9.2013 takaraja ammattipätevyuden säilymiseksi)

Kyllä

Ei

Puuttuu arviolta _____ koulutuspäivää _____ kuljettajalta

Miten ammattipätevyuden jatkokoulutus on järjestetty yrityksessänne?

Koulutetaan itse

Useita ulkopuolisia kouluttajia

Yksi pääasiallinen koulutusyhteistyökumppani kouluttaa

Koetteko, että on tai olisi hyödyllistä jos jatkokoulutus olisi järjestetty oppilaitosyhteistyössä?

Kyllä

Ei

Minkälaista koulutusta toivoisitte ammattipätevyuden jatkokoulutuksessa?

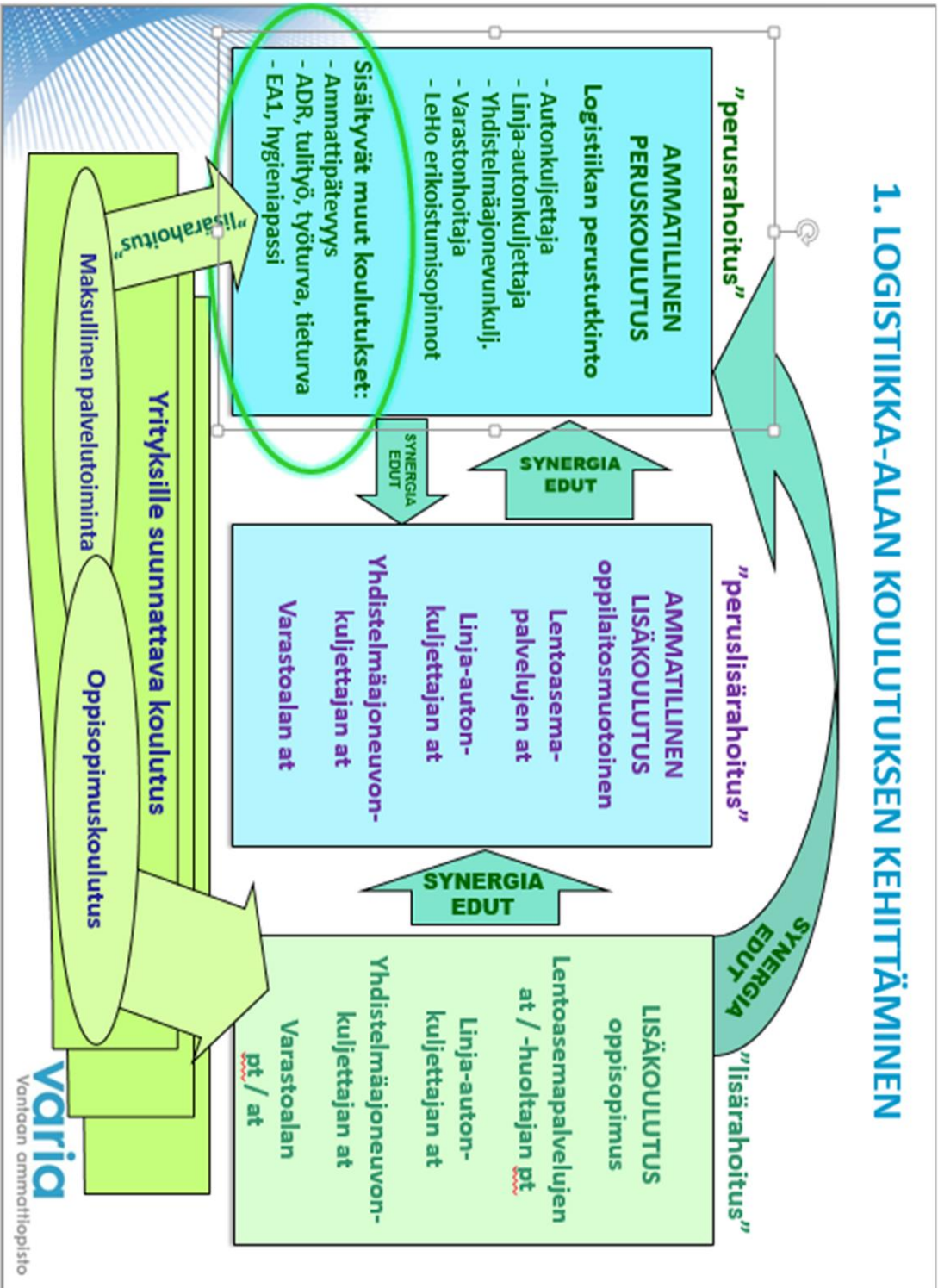
ADR- koulutus

Tieturvakoulutus

Työturvakoulutus

Ensiapukoulutus

Muu, mikä?



Liite 3.

Vantaan ammattiopiston markkinoinnin vuosikello

