



**TAMPEREEN
AMMATTIKORKEAKOULU**

LIIKETALOUS

OPINNÄYTETYÖRAPORTTI

**UUDEN KULJETTAJAN
TYÖLLISTYMISEEN VAIKUTTAVIA
TEKIJÖITÄ
Case taksi**

Tiina Sorvaniemi

Liiketalouden koulutusohjelma
Tammikuu 2010
Työn ohjaaja: Antti Klaavu

TAMPERE 2010



Tekijä(t):	Tiina Sorvaniemi	
Koulutusohjelma(t):	Liiketalouden koulutusohjelma	
Opinnäytetyön nimi:	Uuden kuljettajan työllistymiseen vaikuttavia tekijöitä, case taksi	
Työn valmistumis- kuukausi ja -vuosi:	Tammikuu 2010	
Työn ohjaaja:	Antti Klaavu	Sivumäärä: 37

TIIVISTELMÄ

Taksinkuljettajaksi kouluttautuu vuosittain Suomessa satoja henkilöitä. Kuitenkin vain murto-osa ammattiajoluvan hankkineista henkilöistä hakeutuu työskentelemään alalla. Tämän tutkimuksen tarkoituksena oli selvittää alalle hakeutumiseen, työllistymiseen ja pysymiseen vaikuttavia tekijöitä.

Tutkimuksen kohteena olivat taksinkuljettajakoulutukseen talven 2008-2009 aikana osallistuneet henkilöt Tampereella, Helsingissä ja Oulussa. Tutkimus toteutettiin kaksivaiheisena haastatteluna. Ensimmäisessä vaiheessa kurssille osallistuneet vastasivat kurssin alussa kyselyyn, jossa selvitettiin vastaajien mielikuvia kuljettajan työstä ja alasta yleisesti. Kyselyn tarkoitus oli kartoittaa, kuinka realistisia vastaajien näkemykset työajoista, palkkauksesta ja työympäristöstä olivat. Toinen kysely tehtiin noin puoli vuotta kurssilta valmistumisen jälkeen. Sen tarkoitus oli selvittää mahdollisia eroja todellisen toimenkuvan ja mielikuvien välillä.

Tutkimuksen mukaan taksinkuljettajakoulutukseen hakeutumisen syyt vaihtelevat alueittain. Helsingissä suurin syy kurssille osallistumiseen oli halu vaihtaa alaa, kun taas Oulussa suurin tekijä oli työttömyys. Vastaajat kaikissa kaupungeissa valitsivat samat luonteenpiirteiden kuvaajat, joten sen perusteella taksinkuljettajaksi hakeutuu yleisimmin rauhallinen, sosiaalinen ja avoin henkilö. Yllättävän pienellä vastaajaryhmällä jokaisessa kaupungissa oli lähisukulainen kuljettajana tai autoilijana. Sen sijaan kaikissa kaupungeissa vähintään joka kolmannen tuttavapiiriin kuului taksinkuljettaja tai autoilija. Suurin ero kaupunkien välillä oli verrattaessa vastaajan omia arvioita tulevasta työtunneista kuukaudessa ja ansiotasosta kuukaudessa.

Taksinkuljettajien työllistymistä tai työllistymiseen vaikuttavia tekijöitä ei ole aikaisemmin tutkittu Suomessa. Tämän tutkimuksen tarkoitus oli kartoittaa uusien kuljettajien työllistymiseen vaikuttavia tekijöitä ja antaa lähtökohta tarkemmalle ja yksityiskohtaiselle aiheen tarkastelulle.



Author(s): Tiina Sorvaniemi

Study programme(s): Business Administration

Title of the thesis The factors influencing on employment of a new taxi driver, case taxi

Month and year of completion: January 2010

Supervisor: Antti Klaavu

Number of pages: 37

ABSTRACT

Hundreds of people study to become a taxi driver in Finland every year. However only a small fraction of those who graduate begins to work as a taxi driver. The meaning of this research was to survey the factors for starting the taxi driver's education, employment in general and sticking to the business.

People, who participated in the survey, took part in training in Tampere, Helsinki and Oulu during the winter 2008-2009. The survey was implemented in two parts. In the beginning of education the people who participated the course answered to the questionnaire, which surveyed their visions of the occupation in general. The meaning of this questionnaire was to survey how realistic are answerers' visions of working hours, salary and working environment. The second part was implemented some six months after they had graduated from the course. The meaning of the second questionnaire was to find out possible differences between the visions and actual work.

According to survey the reasons for participating to the course vary depending on the geographical area. The most common factor for participating the course in Helsinki was answerers' will to change his occupation. The most common factor in Oulu was unemployment. The most of answerers described themselves as calm, social and open minded person. Surprisingly small group of those who answered has a relative as a taxi driver or as the owner of the taxi. On the other hand almost third of those who answered has an acquaintance in taxi. The greatest differences between these three cities were in answers of visions of working hours per month and salary per month.

The factors of employment in taxi haven't been surveyed before in Finland. This survey is meant to be a starting point for further and more detailed research.

Key words: taxi taxi driver employment

Sisällysluettelo

1	Taustaa.....	5
2	Tutkimustuloksia työssä jaksamisesta ja pysymisestä	6
2.1	Työstä yleisesti.....	6
2.2	Työhyvinvoinnista.....	7
2.3	Fyysisestä väkivallasta työpaikalla	12
2.4	Syrjinnästä ja henkisestä väkivallasta työpaikalla	14
2.5	Monikulttuurisuudesta	14
2.6	Palkitsemisesta	15
2.7	Työssä pysymisestä	16
3	Tutkimuksesta.....	17
4	Kysymykset	19
4.1	1-kysely.....	19
4.2	2-kysely.....	20
5	Tutkimustulosvertailua	21
5.1	Taustatietoa kurssille osallistuneista	21
5.2	Oma tausta taksiin	22
5.3	Koulutukseen hakeutumisen syitä	23
5.4	Oman luonteenpiirteiden kuvailu	23
5.5	Ansiot kuukaudessa / työtunnit kuukaudessa	24
5.5.1	Tampere	24
5.5.2	Helsinki	25
5.5.3	Oulu	26
6	Muiden sidosryhmien tai alaa tuntevien ajatuksia	26
6.1	Autoilijat	26
6.2	Veijo Kontuniemi, seminaarityö	27
6.3	Jukka Ylimäki, Hämeen taksiyrittäjät ry.	28
6.4	Dean Warrington, Lontoo	29
6.5	Jari Helo, ylikonstaapeli, Tampereen poliisilaitos	31
7	Vastaan tulleita ajatuksia ja ideoita uuden kuljettajan tukemiseksi.....	33
7.1	Tukihenkilötoiminta	33
7.2	Tapaamiset kurssin jälkeen	34
8	Yhteenveto.....	34
9	Lähteet.....	36

LIITTEET

Tutkimustulokset

1 Taustaa

Olen oman perheeni kautta päässyt kurkistamaan taksin maailmaan jo pienenä. Aloitin työurani taksissa, mutta päädyin jonkin ajan kuluttua kaupalliselle alalle useaksi vuodeksi. Sitten olen palannut juurilleni kuljettajaksi. Koska minulla on melko pitkä ja monipuolinen kokemus taksista, oli selvää, että lopputyöni aihe liittyy jotenkin omaan ammattiini.

Vuosien saatossa olen törmännyt ammatistamme tietämättömien ihmisten usein jopa hauskoihin mielikuviin ja käsityksiin ammatistamme ja työstämme yleisesti. Samanlaista tietämättömyyttä esiintyy varmasti jokaista ammattikuntaa ja alaa kohtaan, mutta taksi koetaan vielä nykyisinkin hyvin elitistisenä ja kadehdittavana ammattina tai alana. Tämä antoi hyvän lähtökohdan tutkimukselleni.

Idean lopputyöaiheeseen sain Taksiliiton viestintäjohtaja Nina Nizovskylta. Hänen mukaansa alalla on mietitty syitä siihen, miksi uudet kuljettajat eivät koulutuksen jälkeen jää alalle, vaan taksia on valtakunnallisesti vaivannut kuljettajapula jo pitempään.

Haasteellisen tutkimuksesta teki se, ettei aihetta ole tutkittu Suomessa aikaisemmin. Näin ollen varsinaista lähdeaineistoa ei ollut käytettävissä. Koska tutkimukseni aihe on hyvin spesifi ja toimiala poikkeaa voimakkaasti muista liikenteen tai palvelualan toimialoista, ei esimerkiksi raskaan liikenteen henkilöstöresursseja tai sen ongelmia voitu pitää tämän tutkimuksen lähtökohtana tai verrokkiryhmänä.

Maailmantalouden tämän hetkisen, yllättävän ja nopean notkahduksen vaikutusta tutkimukseen osallistuneiden henkilöiden työllistymiseen tai alalle jäämiseen ei pystytä selvittämään. Tutkimuksen tarkoitus onkin selvittää yleismaailmallisemmin ongelman syitä, eikä keskittyä suppean aikavälin tai yksittäisen vastauksen tuloksiin.

Kiitän sydämellisesti Irma Tapolaa ja Juha Setälää Tampereen Aluetaksi Oy:stä, Arto Mattista Taksi Helsingistä ja Helsingin Taksiopistosta sekä Pasi Lepistöä Oulun Aluetaksi Oy:stä. Ilman heidän apuaan tämän tutkimuksen tekeminen olisi ollut mahdotonta.

2 Tutkimustuloksia työssä jaksamisesta ja pysymisestä

2.1 Työstä yleisesti

Grönforsin ja Pietilän (2005, 6) mukaan työ käsitetään ihmisen perustarpeeksi, jolloin hän toteuttaa itseään toiminnan kautta. Ihmiset odottavat työn tarjoavan heille mahdollisuuksia. Mahdollisuudet liittyvät mm. työn tuomaan tulokseen eli työstä saatavaan palkkaan, turvallisuuteen, luovuuden toteuttamiseen ja sosiaalisiin kontakteihin.

Seppänen (2004, 20) määrittelee työn kahdella tavalla. Ensimmäisen määritelmän mukaan työtä on kaikki se toiminta, jota yleisesti pidetään työnä. Toisen määritelmän mukaan työ on vaiva, jonka työntekijä näkee vaihtaessaan omaa aikaansa sovittuun korvaukseen. Keskeistä työn määritelmässä on hänen mukaansa oma aika. Koska se on ainakin nykyisen käsityksen mukaan rajallista, on se työtätekevän yksilön tärkein pääoma. Työhön ryhtyvä luopuu samalla jostain muusta tekemisestä.

Grönfors ja Pietilä (2005, 6) esittelevät kolme käsitystä työstä. Ekonomistisen käsityksen mukaan työtä on sellainen tekeminen, josta saadaan rahaa tai muuta taloudellista hyötyä. Ihmiset tekevät työtä ansaitakseen elantonsa. Tyypillistä on myös se, että työ tehdään tietyssä paikassa tietynä aikana. Tämän käsityksen mukaan työhön liittyy neljä erityispiirrettä: Työ ja sen tulos liittyvät yhteen, ollaan työllisiä tai

työttömiä, ollaan työntekijöitä tai työnantajia, ja aika jaetaan työaikaan ja vapaa-aikaan.

Humanistinen käsitys työstä perustuu olettamukseen, että ihmisellä on joukko erilaisia tarpeita, jotka ohjaavat hänen käyttäytymistään, kiinnostuksen kohteitaan ja motivoitumistaan. Jos pystymme ymmärtämään mikä meitä motivoi toimimaan tai tekemiseen, meidän on helpompi ymmärtää mikä motivoi meitä työssä. Tämän käsityksen mukaan työ nähdään osana ihmisen toimintaa ja tekemistä yleensä, eikä sitä pidetä mitenkään erillisenä. Humanistisessa käsityksessä työstä huomio keskittyy työn tuotoksen lisäksi tekemisen prosessiin.

Antropologisessa käsityksessä kiinnitetään huomiota siihen mitä tehdään, kuinka tehdään ja kuka tekee, sekä siihen kuka ja kuinka tekemistä arvioidaan. Työ käsitetään ihmisen aktiviteettina, jossa hän kuluttaa energiaa tavalla, joka tuottaa arvoa hänelle itselleen, tehtävälle asialle sekä koko järjestelmälle.

Edelleen Grönfors ja Pietilä toteavat (2005, 15), että henkilöllä voi olla negatiivinen tai positiivinen asenne työtä kohtaan. Asenteet vaikuttavat käyttäytymiseen ja siten myös työssä menestymiseen. Jokaisella on käsityksensä työstä ja sen merkityksestä. Käsityksemme heijastuu toimintaan, puheisiin, päätöksentekoon ja se ilmenee asenteissa.

2.2 Työhyvinvoinnista

SAK:n puheenjohtajan Lauri Ihalaisen mukaan työelämän kokonaiskuvaa synkistää se, että meillä on samaan aikaan globaalitalouden ja ikäpolvi-murroksen seurauksena kasvava pula osaavasta työvoimasta ja korkea työttömyys. Molemmissa lievennystä taudin oireisiin voi tuoda lääke, jonka kyljessä lukee työhyvinvointi. Henkilöstön hyvinvoinnista huolehtiminen on noussut yrityksissä entistä tärkeämpään rooliin. Töissä

jatkamisesta on tullut myös tärkeä haaste koko yhteiskunnalle. (Ilmarinen 3/2005, 4-5)

Kyösti Waris toteaaakin (2001, 3), että yhteiskunta ja sen myötä työelämä ovat muuttuneet viimeisten vuosikymmenien aikana paljon. Työolojen muutokset ovat näkyneet mm. työn rasittavuuden muutoksina. Fyysisen rasituksen vähentyessä työn psyykinen rasitus on monilla aloilla kasvanut. Kun henkilöstö voi työpaikalla huonosti, lisääntyvät sairauspoissaolot ja työn tuottavuus heikkenee.

Työelämässä puhutaan ja kirjoitetaan paljon psyykkisestä väsymyksestä, loppuun palamisesta, uupumisesta jne. Näillä sanoilla viitataan mitä moninaisimpiin psyykkisiin ja fyysisiin toimintakyvyn häiriöihin muisti- ja oppimisvaikeuksista vakavaan masennukseen, unettomuuteen tai haluttomuuteen. Käsitteen laajuus vaikeuttaa sen käyttöä arkipäivässä, kun mietitään käytännön toimenpiteitä psyykkisten työkykyedellytysten ylläpitämiseksi, parantamiseksi ja palauttamiseksi. (Kääriäinen 2003, 1)

Työturvallisuuskeskus määrittelee nettisivuillaan psykososiaalisen työkuormituksen seuraavasti: Yksilötasolla henkinen hyvinvointi ilmenee haluna tehdä työtä, työn sujumisena ja hallintana. Hyvin järjestetty ja mitoitettu työ on mielekästä, sopivan haastavaa ja se antaa oppimis- ja kehittymismahdollisuuksia.

Hyvää työkykyä edistää se, että työntekijän fyysiset ja psyykkiset edellytykset ja hänen työtä koskevat odotuksensa sekä toisaalta työn asettamat vaatimukset ja sen antamat mahdollisuudet ovat tasapainossa keskenään. Tasapainon horjuminen vie voimavaroja ja heikentää terveyttä. Työntekijän terveyteen, turvallisuuteen ja viihtyvyyteen sekä työn tuottavuuteen ja työntekijöiden työkykyyn vaikuttavat hyvin monet tekijät. Näitä ovat esimerkiksi tapaturmariskit, työn fyysinen, psyykinen ja

sosiaalinen kuorittavuus sekä ergonomiset ja työhygieeniset haittatekijät. (Säämänen, Heinonen, Pääkkönen, Riipinen 2004, 8)

Työn rasittavuuden kokemiseen vaikuttavat sekä työn määrä että laatu. Tavoitteena on silloin työ, joka olisi suorituskyvyn kannalta sopiva niin, että ihminen voi tuntea hallitsemansa työnsä. Hallinnan tunteen syntymisen kannalta on tärkeää, että voi kokea työn tarjoavan sopivasti haasteita tai virikkeitä ja että sitä on sopiva määrä. (Waris, 19)

Työ ja Terveys Suomessa 2006 ó tutkimuksen mukaan (2007, 365, 418ó 419) työilmapiirissä on tapahtunut myönteinen muutossuunta 1997 lähtien. Sen sijaan tiedonkulku arvioitiin vuonna 2006 hieman heikommaksi kuin aiempina vuosina. Saman tutkimuksen mukaan n joka kolmas vastaaja kokee työnsä henkisesti rasittavaksi, ja stressioireita kokee melko paljon tai erittäin paljon n joka kymmenes vastaaja. Stressioireita kokevien määrä on hiukan laskenut edellisestä tutkimuksesta, joka tehtiin 2003. Työ ammattiliikenteessä on henkisesti kuormittavaa. Tavallista suurempia omaa ja toisten turvallisuutta sekä ympäristöhaittoja koskevia riskejä aiheuttavat kuljettajien vastuulla olevat suuret kuljetusvälineet ja niiden nopeudet, kuljetettavat matkustajat sekä kuljetettavien lastien laatu ja suuri määrä. Työturvallisuus ja työterveys ovat alalla erityisen tärkeitä.

Edelleen samassa julkaisussa todetaan (419), että epäsäännöllinen työaika, yö- ja viikonlopputyö olivat yleistyneet kuljetus- ja liikennetyössä vuonna 2006 verrattuna aiempaan.

Työolobarometri 2008:ssa (2009, 159) todetaan, että työn henkinen rasittavuus on selvästi suurempaa fyysiseen rasittavuuteen verrattuna. Vuonna 2008 henkisesti ainakin melko rasittavaksi työnsä koki 57 prosenttia kaikista palkansaajista. Henkisesti täysin rasittavaksi työnsä kokeneiden osuus oli 15 prosenttia. Kaikista palkansaajista 41 prosenttia arvioi työnsä henkisen rasittavuuden kasvaneen vuosittain ja 3 prosenttia

katsoi sen vähentyneen. Pitkän aikavälin trendi on ollut laskeva, mutta tällä vuosikymmenellä laskeva trendi on tasaantunut.

Työturvallisuuskeskuksen Internet-sivuilla todetaan, että ammattitaito ja työn hallinta ovat tärkeimmät työntekijän edellytykset, jotka edistävät työhyvinvointia. Merkitystä on myös iällä, sukupuolella, terveydentilalla sekä aikaisemmillä kokemuksilla ja elämäntilanteella. Taito tehdä yhteistyötä ja ottaa muut huomioon lisäävät työn hallintaa.

Samassa tekstissä jatketaan, että työntekijällä on myös omia, työtä koskevia odotuksia. Hänen tulee voida päteä työssään ja saada oikeudenmukaista kohtelua. Työn tulee olla mielekästä ja siinä tulisi voida oppia uutta ja soveltaa aiemmin opittua. Työssä on voitava kokea itsensä hyväksytyksi ja arvostetuksi. Lisäksi työssä pitää olla mahdollisuus hyviin ihmissuhteisiin. Työn pitää olla turvallista.

Haitallista henkistä kuormitusta tulee vähentää ja lisätä työntekijän mahdollisuuksia kehittää omia selviytymiskeinojaan. Työn tarjoamiin mahdollisuuksiin kuuluvat esimiesten ja työyhteisön tuki, johtamistavat ja työpastus. Tärkeä merkityksensä on mahdollisuuksilla saada jatko- ja täydennyskoulutusta (Työturvallisuuskeskus 2006, 102)

Vuorovaikutus- ja ihmissuhdetaitoja vaativassa työssä kuormittuu työntekijän oma persoonallisuus, joka on hänen tärkein työvälineensä. Yksin työskenteleviltä vaaditaan erilaisia taitoja. Vuoro- ja yötyö saattavat koetella terveyttä ja vaikuttaa yksityiselämäänkin. Työn aiheuttama fyysinen väsyminen, fyysisesti vaarallinen työ sekä ulkoisen työympäristön epäkohdat tuovat omat haasteensa jaksamiselle (Työturvallisuuskeskus 2006, 103)

Mari Aulangon (2004, 84) mielestä työnteko ilman iloa on surullinen ajatus. Hänen mielestään ihmisen aika ja energiankäyttö menevät hukkaan,

jos työ ei anna tekijälleen mitään myönteistä. Parhaimmillaan työ antaa tekijälleen mahdollisuuden venytellä omien kykyjensä ja osaamisensa rajoja, oppia uutta, saada ideoita ja keksii keinot niiden toteuttamiseksi, vaikuttaa, muuttaa maailmaa pienen murusen verran. Jos tämä puoli ei onnistu työssä, itsensä toteuttaminen siirtyy vapaa-ajan puolelle.

Aulanko (2004, 78) kääntää myös pääläelleen nykyisen käsityksen työelämästä kysymällä, että ö Entäpä JOS työ olisi nautinto eikä pakkopaita, joka näännyttää alleenö.

Aikuiskasvatuksen professori Juha Varilan mukaan ihmiset mieltävät yleensä työn ilon oman ja aktiivisen toiminnan seuraukseksi. Työniloa voi tuntea tilanteissa, joissa keskeistä on työtoverin tai työtovereiden seura. Itse työkin on saattanut olla varsin mukavaa, mutta silti se on ollut hyvinvoinnin ja ilon kannalta vähemmän merkittävää kuin seura. Työniloa voi kokea myös vaativan työn onnistuessa (Riikonen, Makkonen, Vilkkumaa 2002, 87688)

Työkykyä ylläpitävä toiminta on jatkuvaa työn, työympäristön, työympäristön, työyhteisön sekä henkilöstön hyvinvoinnin parantamista. Työhyvinvointi tulee kytkeä myös henkilöstön koulutustoimintaan, työhön perehdyttämiseen ja opastukseen, sillä hyvä työkyky on myös oleellinen osa ammattitaitoa.

The maintenance of work ability requires continuous improvement of the work, the work environment, the work community and the well-being of the personnel. Developing the work environment and improving safety always demands continuity. It is also important to be unprejudiced and ready to explore new ideas and methods for improving working conditions. Activities to promote well-being at work vary from one enterprise to another, depending on the company's size and level of

development. There is no one correct solution. (The Centre for Occupational Safety, 25)

Suomentaen Druvan-mallissa työn kehittäminen edellyttää jatkuvaa työn, työympäristön, työyhteisön ja henkilökunnan hyvinvoinnin edistämistä. Myös turvallisuuden parantaminen edellyttää jatkuvuutta. On myös tärkeää olla ennakkoluuloton ja valmis tutkimaan uusia ideoita ja keinoja työolosuhteiden parantamiseksi. Toiminnat työhyvinvoinnin kehittämiseksi vaihtelevat yrityksissä, riippuen yrityksen koosta ja sen kehitystasasta. Ei ole olemassa vain yhtä oikeaa ratkaisua.

2.3 Fyysisestä väkivallasta työpaikalla

Euroopan Unionin komission teettämä selvitys määrittelee työväkivallan tapahtumiksi, joissa henkilöitä loukataan sanallisesti, uhataan tai pahoinpidellään heidän työhönsä liittyvissä oloissa ja jotka suoraan tai epäsuorasti vaarantavat heidän turvallisuutensa, hyvinvointinsa tai terveytensä. (Isotalus 2002, 15)

Työssä, johon liittyy ilmeinen väkivallan uhka, työ ja työolosuhteet on järjestettävä siten, että väkivallan uhka ja väkivaltatilanteet ehkäistään mahdollisuuksien mukaan ennakolta. Tällöin työpaikalla on oltava väkivallan torjumiseen tai rajoittamiseen tarvittavat asianmukaiset turvallisuusjärjestelyt tai ó laitteet sekä mahdollisuus avun hälyttämiseen. (Työturvallisuuslaki 738/2002)

Väkivalta tai sen uhka voivat myös vähentää työviihtyvyyttä ja työmotivaatiota sekä johtaa suureen työvoiman vaihtuvuuteen, lisätä poissaolojen määrää ja vaikeutta työvoiman saantia. (Isotalus 2002, 15)

Työolobarometri 2008:n (2009, 169) väkivaltahavainnot ovat pääosaltaan asiakkaiden taholta tulevia, vaikka havaintomateriaaliin on yhdistetty

myös työtovereiden taholta tuleva väkivalta. Joku oli joutunut kyselyyn vastaavan henkilön työpaikalla ainakin kerran väkivallan kohteeksi 15 prosentilla työpaikoista. Yksityisellä palvelusektorilla 11 prosenttia oli joutunut ainakin kerran asiakkaan taholta tulleen väkivallan kohteeksi, ja kuusi prosenttia ilmoitti itse joutuneensa väkivallan kohteeksi.

Tapaturmavakuutusten liitto TVL:n käyttämään ammattiluokitukseen ja Tilastokeskuksen vuonna 1987 määrittelemään ammattiluokitukseen perustuvassa, vuonna 2003 tehdyssä tutkimuksessa todetaan, että kuljetus- ja liikennetyössä sattuneiden väkivaltatyötapaturmien osuus oli kahdeksan prosenttia. Tämä tarkoittaa 4,04 tapausta jokaista tuhatta työntekijää kohden. Tieliikennetyössä väkivaltaan liittyvistä työtapaturmista 96 % oli sattunut henkilöliikenteen autonkuljettajille. (Hintikka, Saarela 2003, 236 24)

2007 tehdyn tutkimuksen mukaan kuljetusalalla pelkkää uhkailua oli kokenut 31 % suomalaistaustaisista vastaajista ja 11 % maahanmuuttajataustaisista vastaajista. Fyysistä väkivaltaa oli kokenut molemmissa vastaajaryhmissä viisi prosenttia. (Vartia, Bergbom, Giorgiani, Rintala-Rasmus, Riala, Salminen 2007, 135)

Huumausainerikollisuuden kasvu ja sen järjestäytyminen ovat tuoneet rikollisuuteen säälimättömyyttä, raakuutta, väkivaltaa ja aseita selvästi aiempaa enemmän. Uhkatilanteisiin ja ryöstöihin liittyviä riskejä voidaan pienentää varautumalla niihin ennakolta. Sisäistettyään toimintamallit ja osatessaan toimia järkevästi uhkatilanteissa työntekijällä on mahdollisuus minimoida vahinkoja ja auttaa poliisin tutkintaa. (Lusa 2002, 48)

Tyypillinen lyhytkestoinen panttivankitilanne voi syntyä silloin, kun rikoksenteekijä on joutumassa umpikujaan ja kun paikalle tulleet työtoverit, vartijat, poliisit tai jopa ulkopuoliset ovat keskeyttäneet rikoksenteekijän puuhut. (Lusa 2002, 48)

2.4 *Syrjinnästä ja henkisestä väkivallasta työpaikalla*

Työolobarometri 2008 (2009, 165) kertoo, että vuonna 2008 työpaikoilla havaittiin selvästi eniten tilapäisiin tai osa-aikaisiin työntekijöihin kohdistunutta syrjintää. Tällainen syrjintä on vähentynyt hitaasti tämän vuosikymmenen aikana, mutta vuonna 2008 trendi kääntyi kasvuun: sitä havaittiin 18 prosentilla työpaikoista. Naisten syrjintähavaintoja oli 7 prosenttia. Miesten syrjintä oli harvinaisinta, jota havaitsi vain yksi prosenttia palkan-saajista.

Samasta selvityksestä (172) käy ilmi myös, että työpaikkojen osuus, joilla työskentelee muita kuin kansallisuudeltaan tai etniseltä taustaltaan suomalaisia, on kasvanut voimakkaasti viime vuosien aikana. Vuonna 2008 osuus kuitenkin pysyi edellisen vuoden tasolla, 37 prosentissa. Yksityisellä palvelusektorilla etniseltä taustaltaan muiden kuin suomalaisten syrjintähavaintoihin liittyvä trendi on ollut kasvava. Vuonna 2001 noin viisi prosenttia etniseltä taustaltaan muista kuin suomalaisista ilmoitti havainneensa työpaikallaan ko. syrjintää. Vuonna 2008 luku oli lähes 8 prosenttia.

2.5 *Monikulttuurisuudesta*

Vartia ym. (2007, 50) tutkivat monikulttuurisuutta ja sen merkitystä työyhteisössä. Tutkimuksessa merkittävänä haasteena mainittiin tarve työyhteisön asennemuutoksiin. Henkilöstöhankinnan ammattilaisten mukaan tulevat esimiehet tai kollegat saattoivat suhtautua vähemmän suopeasti maahanmuuttajan palkkaamiseen. Myös asiakaskunnan asenteellisuutta tuotiin esille.

Samassa tutkimuksessa tuotiin esille positiivisena tekijänä maahanmuuttajien asenne työhön ja asiakkaisiin. Heidät nähtiin sitoutuvina ja lojaaleina työntekijöinä. (52)

Suomalaistaustaisten ja maahanmuuttajataustaisten kohtelussa työnhakutilanteissa oli merkittävä ero. Kyselyyn vastanneista suomalaistaustaisista työntekijöistä 88 % koki, että heitä oli kohdeltu työnhakijoina hyvin, kun taas 1 % koki kohtelun huonoksi. Maahanmuuttajataustaisista 64 % ilmoitti kohtelun olleen hyvää, mutta 7 % koki kohtelun huonoksi. (54)

Suomalaiset työntekijät kertoivat selvästi maahanmuuttajatyötovereitaan useammin joutuneensa uhkailun tai fyysisen väkivallan kohteeksi työssä tai työmatkalla. Asiakkaiden kohdistamaa epäasiallista tai loukkaavaa kohtelua viimeisen vuoden aikana oli kokenut 38 % suomalaisista työntekijöistä ja 27 % maahanmuuttajista. Maahanmuuttajataustaisiin kohdistuva epäasiallinen tai loukkaava kohtelu vaihtelee lähtömaittain suuresti. Esimerkiksi Venäjältä tulleista 48 % ilmoitti, ettei ole kuluneen vuoden aikana kokenut epäasiallista tai loukkaavaa kohtelua. Pohjois-Afrikasta ja Lähi-idästä tulleista työntekijöistä 12 % ilmoitti joutuneensa usein epäasiallisen tai loukkaavan käyttäytymisen kohteeksi. (133)

2.6 Palkitsemisesta

Palkitsemisen kokonaisuudessa on kyse erilaisista tavoista palkita yksilöä, jotta tämä mieltäisi työnsä arvokkaaksi. Palkitsemalla pyritään houkuttelemaan osaavaa henkilöstöä yritykseen ja samalla pitää heidät palkkailistoilla ja motivoida parempiin suorituksiin. Viime vuosikymmenien aikana on huomattu, etteivät yksinkertaiset palkitsemistavat yksin riitä. Pelkkien etujen tarjoaminen ei pidä yksilöä tyytyväisenä. Raha yksin ei motivoi riittävästi, työn tulisi palkita tekijäänsä sisäisesti. Näin ollen yritysten on sopeuduttava muuttuvaan tilanteeseen ja rakennettava yritykselle kattava ja oikeudenmukainen palkitsemisjärjestelmä. Palkitsemisen kokonaisuutta on vähitellen opittu käyttämään paremmin myös johtamisen välineenä. (Haikonen 2008, 13; Viitala 2004, 33)

Palkitseminen jaetaan yleensä kahteen osaan: taloudellisiin palkitsemiskeinoihin ja aineettomiin eli lähinnä uraan ja sosiaalisiin seikkoihin liittyviin keinoihin. Taloudelliset palkitsemiskeinot jaetaan lisäksi kahteen pääryhmään: suoraan palkitsemiseen ja epäsuoraan palkitsemiseen.

Suoraan palkitsemiseen kuuluu peruspalkka, suorituspalkka sekä taitolisä. Suorituspalkka voi olla tulospalkkio, osakeoptio tai henkilökohtainen lisä. Taitolisä voi olla esimerkiksi kielitaito tai monitaitoisuus.

Epäsuoraa palkitsemista ovat mm. lakisääteiset maksut, kuten eläkevakuutus, sairausvakuutus, työttömyysvakuutus ja tapaturmavakuutus. Vapaaehtoiset maksut, kuten esim. lisäeläkevakuutus, vapaa-ajanvakuutus, puhelinetu ja autoetu, ovat myös epäsuoria palkitsemiskeinoja. (Kauhanen 2006: 1096110)

Aineettomia palkitsemismuotoja ovat työuraan liittyvät tekijät, kuten työ sinänsä, itsensä kehittäminen, uran joustavuus ja mahdollisuus tulojen lisäykseen. Sosiaaliset palkkiot tarkoittavat lähinnä statussymboleja, kiitosta ja muuta tunnustusta, tyytyväisyyttä työtehtäviin ja sosiaalisia suhteita. Motivaatioteorioiden mukaan aineettoman palkitsemisen merkitys kasvaa sitä suuremmaksi, mitä suurempi työntekijän palkka on. Tulojen kasvaessa siis palkan merkitys useimmiten pienenee ja muiden tekijöiden merkitys kasvaa. (Kauhanen 2006: 1316136)

2.7 Työssä pysymisestä

Henkilöstön hyvinvoinnin kulmakiviä ovat terveys, osaaminen sekä fyysinen ja psyykkinen työympäristö. Kiinnostava työ, arvostava ja tukeva työyhteisö sekä mahdollisuus jatkuvasti kehittyä ja oppia uutta ovat ihmisen elämässä parhaimmillaan tärkeitä voimavaroja ja elämään mielekkyyttä tuovia asioita. Työn, työympäristön sekä yksilön voimavarojen ja

odotusten tasapaino ovat kahden kauppa, jossa hyödyn saajina ovat sekä työntekijä että yritys. (Viitala 2007, 212)

3 Tutkimuksesta

Tutkimus tehtiin kaksiosaisena kyselynä. Molemmat kyselyt tehtiin anonymisti.

Ensimmäinen kysely teetettiin kuljettajakurssille osallistuneille talven 2008-2009 aikana Helsingissä, Tampereella ja Oulussa. Sen tarkoitus oli selvittää kurssilaisten syitä kurssille osallistumiseen, sekä mielikuvia, odotuksia ja ajatuksia taksista työnä ja alana yleisesti.

1-kyselyyn kurssilaiset vastasivat koulutuksensa alussa tai sen aikana. Tampereella olin itse paikalla kertomassa tutkimuksesta ja toteutustavasta. Saman kyselyn lähetin Arto Marttiselle Helsinkiin ja Pasi Lepistölle Ouluun. He toimivat yhdyshenkilöinäni ja auttoivat minua teettämällä kyselyt kurssilaisilleen, keräämällä valmiit vastaukset ja lähettämällä ne minulle. Tutkimuksen toteuttaminen eri kaupungeissa antaa monipuolisemman kuvan alalle hakeutuvien mielikuvista ja saattaa nostaa esiin alueellisia eroja.

Paperisen version käyttöön ensimmäisessä vaiheessa päädyin pääasiassa aikataulullisista syistä. Lopputyöaiheeni selvittyä koulutus Tampereella oli jo alkanut, joten kurssilaisten sähköisten yhteystietojen kerääminen ja kyselyn postittaminen olisivat vieneet liikaa aikaa. Mielestäni oli tärkeää, että mielikuvia ja oletuksia selvittävä kysely tehdään kurssin alussa, ettei koulutuksen sisältö ole siihen ehtinyt vaikuttamaan. Toinen ratkaiseva syy paperiseen kyselyyn oli tietoturva. Kurssilainen pystyi itse päättämään, haluaako hän antaa itsestään mitään yhteystietoja jatkokyselyä varten. Saatuaani vastaukset siirsin tiedot sähköisessä muodossa olevaan kyselyyn.

Tämän toteutustavan huono puoli oli tiedon siirtämisen hitaus ja virhemahdollisuus.

Toiseen kyselyyn kurssilaiset vastasivat sähköisesti muutaman kuukauden kuluttua kurssin päättymisen jälkeen. Se lähetettiin vain niille kurssilaisille, jotka olivat antaneet sähköpostiosoitteensa 1-kyselyn yhteydessä. Osa vastaajista antoi postiosoitteensa, mutta heidän kontaktoinnista 2-vaiheessa luovuttiin kustannussyistä. 2-kyselyn postitus palautuskuorineen kaikille ensimmäiseen kyselyyn vastanneille olisi ollut kallista ja aikaa vievää. Sähköisen kyselyyn vastaamisen ja sen palauttamisen kynnys on myös matalampi kuin postitettavan. Tutkimuksen kannalta oli hyvä, että kaikki vastaajan tiedot tallentuivat sellaisenaan ohjelmaan eikä tiedonsiirtovaiheen virhemahdollisuutta syntynyt.

2-kyselyn tarkoitus oli selvittää kuljettajan ajatuksia työstä koulutuksen ja muutaman työvuoron jälkeen: vastasiko työ hänen odotuksiaan ja mielikuviaan vai poikkesiko todellisuus oletetusta.

4 Kysymykset

4.1 1-kysely

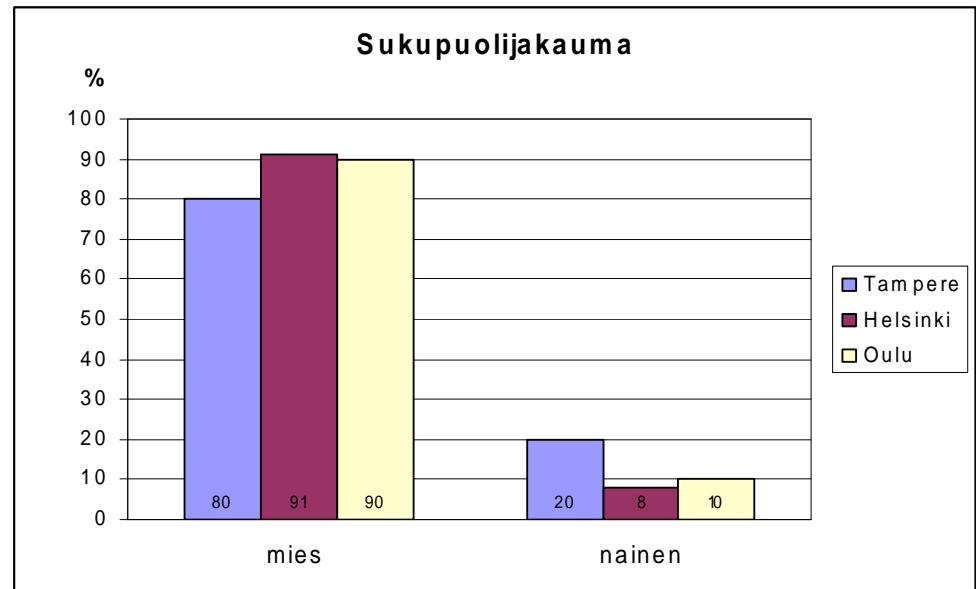
1. Sukupuoli
2. Ikä
3. Sähköpostiosoite
4. Koulutustausta
5. Oma tausta taksiin
6. Kuinka päädyit kurssille
7. Syy kurssille tuloon
8. Onko työpaikka jo tiedossa
9. Kuvaile itseäsi
10. Mielikuvasi taksista työpaikkana
11. Mielikuvasi tulevista työajoista
12. Onko sinulla kokemusta vuorotyöstä
13. Mielikuvasi työvuorojen pituudesta
14. Kuinka monta tuntia arvioit ajavasi taksia kuukaudessa
15. Mielikuvasi palkkauksesta
16. Mielikuvasi bruttopalkkasi suuruudesta, kun auton veroton ansio on 300 p
17. Mielikuvasi omasta ansiotasostasi (brutto)
18. Mielikuvasi taksinkuljettajan työstä
19. Mikä työssä jännittää tai mietityttää
20. Mikä tai mitkä tekijät voisivat karkottaa sinut alalta
21. Onko ajatus päihteiden vaikutuksen alaisten tai väkivaltaisten asiakkaiden kohtaamisesta tiedostettu ennen kurssia vai sen aikana

4.2 2-kysely

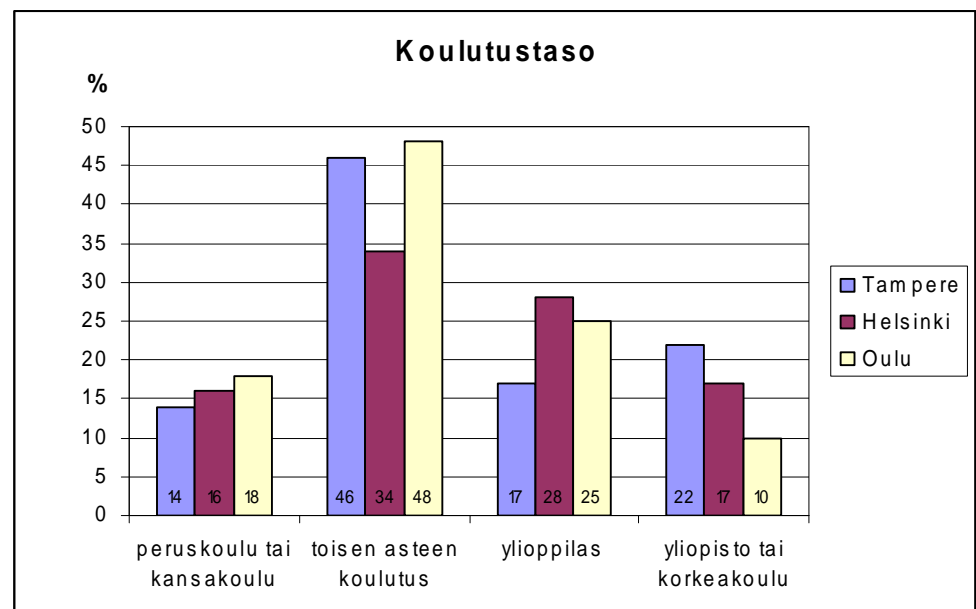
1. Mitä haluaisit lisätä tai poistaa koulutuksesta?
2. Saitko realistisen kuvan kuljettajan työstä?
3. Jos vastasi öEnö, mikä ei ollut realistista?
4. Miten koulutus voisi paremmin övalmistaaö kuljettajaa tulevaan työhön?
5. Oliko työpaikan löytäminen helppoa?
6. Miten etsit työpaikkaa?
7. Oliko sinulla aloittaessasi tuttua kuljettajaa tai autoilijaa alalla?
8. Saitko ammattiajoluvan ensimmäisellä yrittämällä?
9. Oliko työpaikka jo valmiina odottamassa?
10. Milloin aloitit kuljettajana?
11. Kuinka monta vuoroa olet ajanut valmistumisesi jälkeen?
12. Oletko nyt vakituudessa työsuhteessa taksissa (koko- tai osa-aikainen)?
13. Ovatko saatavilla olevat työvuorot olleet sopivia?
14. Jos et ole enää alalla, tai et aloittanutkaan, miksi et?
15. Oletko aktiivisesti tutustunut uuteen työhösi?
16. Jos vastasit ömuulla tavallaö, miten?
17. Yllättikö työn monipuolisuus tai haasteellisuus?
18. Mikä yllätti? Mikä oli erilaista?
19. Onko sinulla ollut ongelmia työssäsi? Millaisia?
20. Miten vanhemmat kollegat vastaanottivat sinut tolalla?
21. Saitko tarvittaessa tietoa tai apua kollegoilta?
22. Kysymys ulkomaalaistaiselle: Oletko kokenut syrjintää tai rasismia kuljettajana?
23. Kurssiin tai työhön liittyviä kommentteja

5 Tutkimustulosvertailua

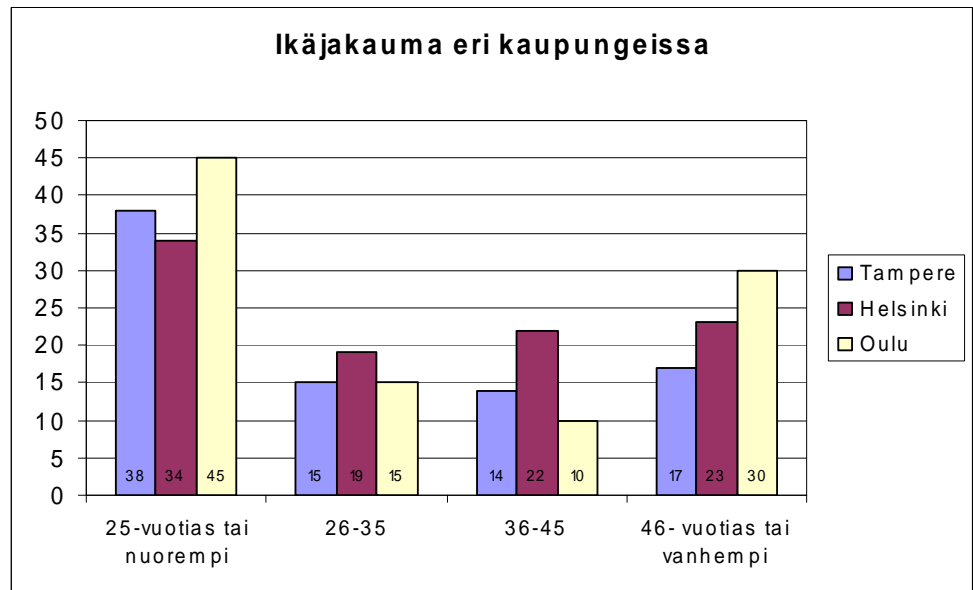
5.1 Taustatietoa kurssille osallistuneista



Sukupuolijakauma on hyvin samansuuntainen kaikilla tutkimukseen osallistuneilla paikkakunnilla. Ala on edelleen hyvin miesvoittoinen.

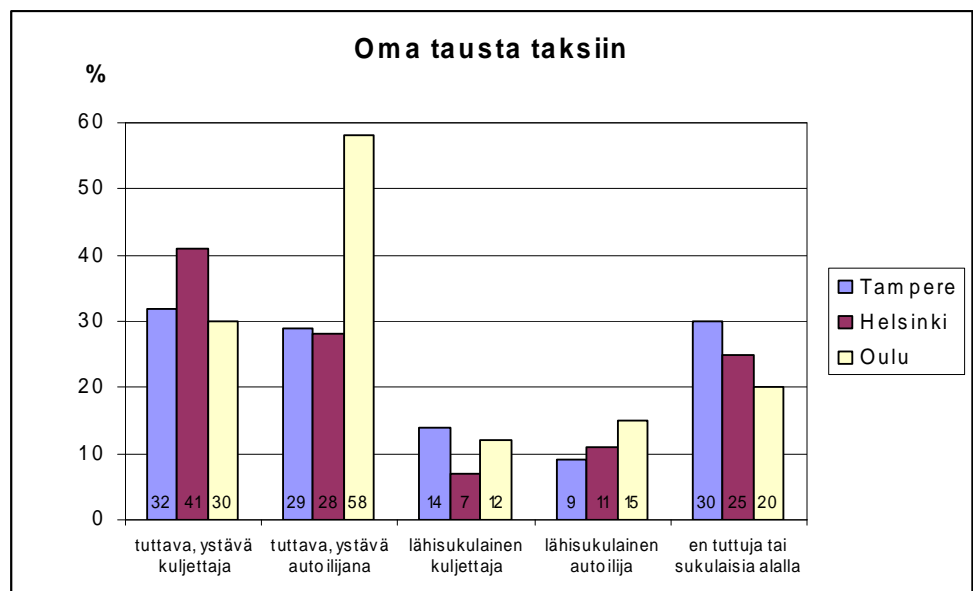


Suurin ryhmä koulustaustaltaan oli jokaisessa kaupungissa toisen asteen koulutuksen suorittaneet kurssilaiset. Pienin osallistujaryhmä joka kaupungissa oli peruskoulun tai kansakoulun suorittaneet.



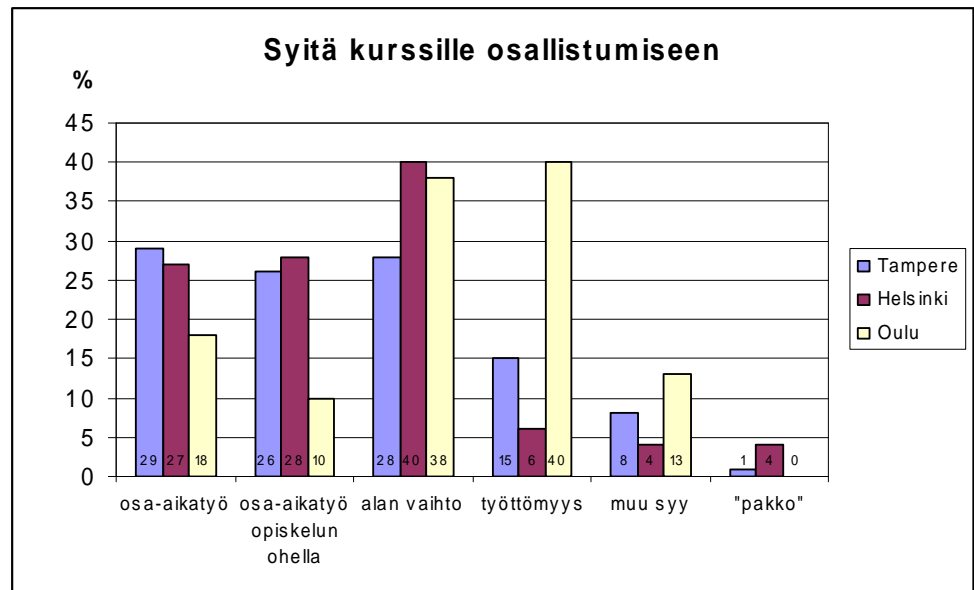
Kaikkien kaupunkien suurin osallistujaryhmä oli alle 25-vuotiaat. Toiseksi suurimmaksi ryhmäksi nousi yli 46-vuotiaiden ryhmä, joskin erot Helsingissä ja Tampereella muihin ryhmiin olivat huomattavasti pienempiä kuin Oulussa.

5.2 Oma tausta taksiin



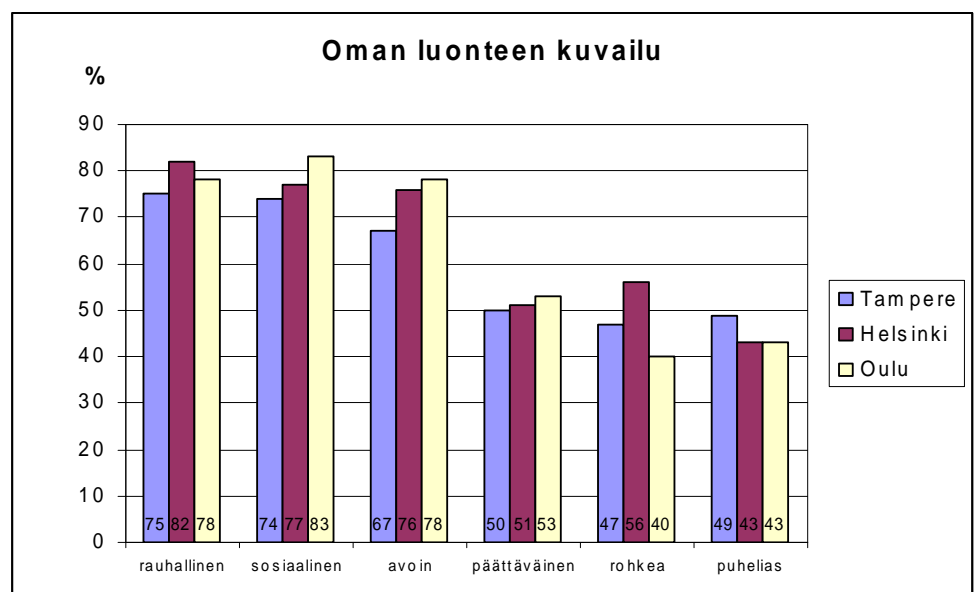
Valmiit kontaktit taksiin vaihtelivat jonkin verran eri paikkakuntien välillä. Oulussa lähes kahdella kolmesta vastaajasta oli tuttu autoilija taksissa, kun taas Tampereella ja Helsingissä vain noin joka kolmas tunsi jonkun autoilijan entuudestaan. Oulussa myös sukulaisuussuhde oli jonkin verran yleisempää kuin Tampereella tai Helsingissä.

5.3 Koulutukseen hakeutumisen syitä



Kaikissa kaupungeissa osa-aikatyö oli melko suuri syy kurssille hakeutumiseen. Oulussa työttömyys nousi suurimmaksi yksittäiseksi tekijäksi, kun taas Helsingissä suurin yksittäinen ryhmä suunnitteli alan vaihtoa. Helsingissä neljä vastaajaa osallistui kurssille esim. perheen painostuksesta, mutta Oulussa kukaan ei tuntenut olevansa pakotettu kurssille.

5.4 Oman luonteenpiirteiden kuvailu

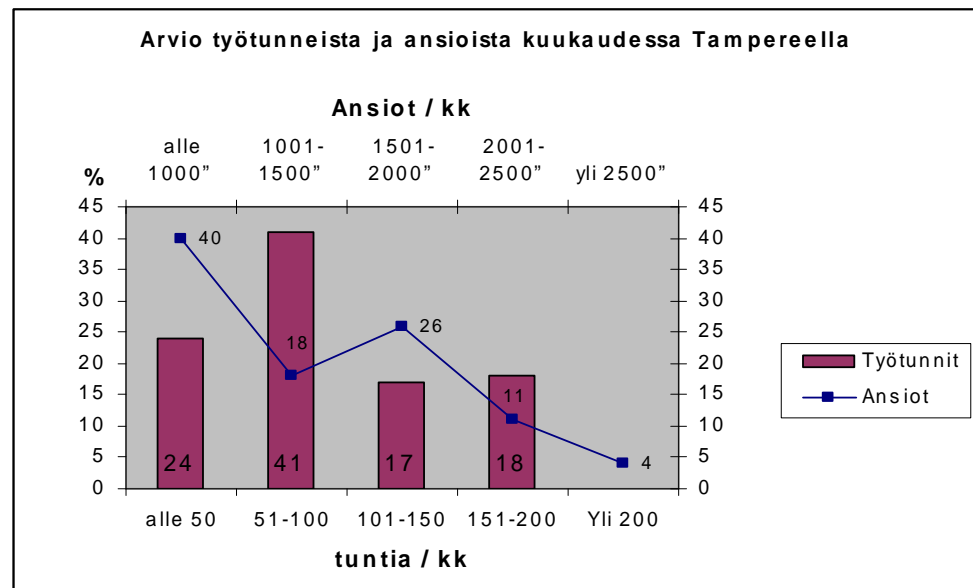


Vastaajien arviot omasta luonteenpiirteistään olivat samanlaisia joka kaupungissa. Jokaisen kaupungin yleisimmät luonteen piirteet olivat rauhallinen, sosiaalinen ja avoin.

Ehkä hiukan yllättäen puheliaksi itseään kuvaili jokaisessa kaupungissa alle puolet vastaajista. Puheliain vastaajaryhmä oli Tampereella, joten tämän perusteella teoria tuppisuisista hämäläisistä ja puheliasta pohjoisen pojista voidaan kumota vääränä.

5.5 Ansiot kuukaudessa / työtunnit kuukaudessa

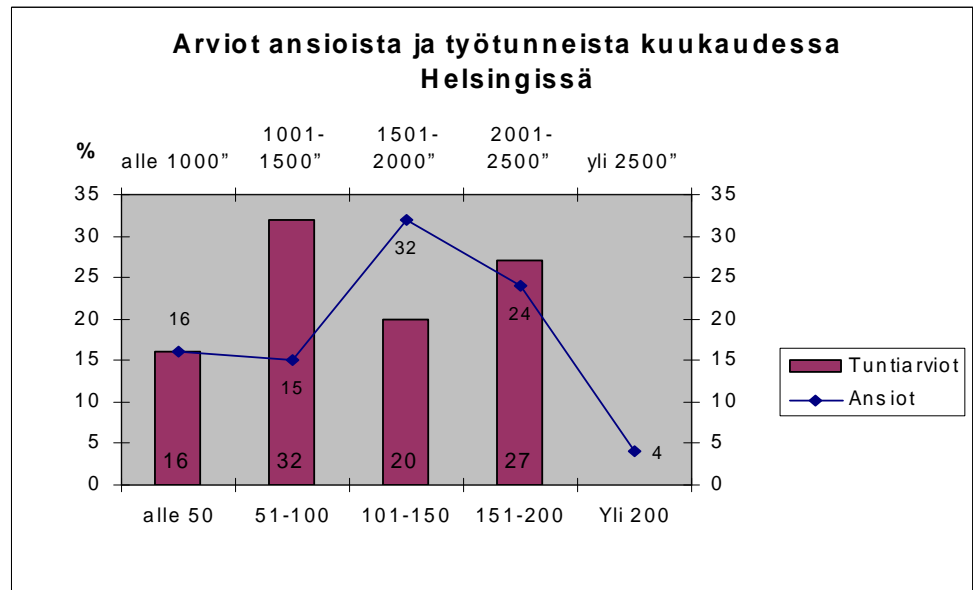
5.5.1 Tampere



Tampereella suurin vastaajaryhmä arvioi ajavansa 51-100 tuntia kuukaudessa. Vastaajista suurin ryhmä arvioi ansaitsevansa alle 1000 euroa kuukaudessa. Näiden kuvaajien keskiarvojen (500p ja 75h) perusteella teoreettinen keskituntiansio on 6,66p.

Lähinnä toisiaan kuvaajat ovat 151-200 tunnin ja 2001-2500 euron kohdalla. Näiden kuvaajien keskiarvojen perusteella teoreettinen keskituntiansio on tässä ryhmässä 12,85p.

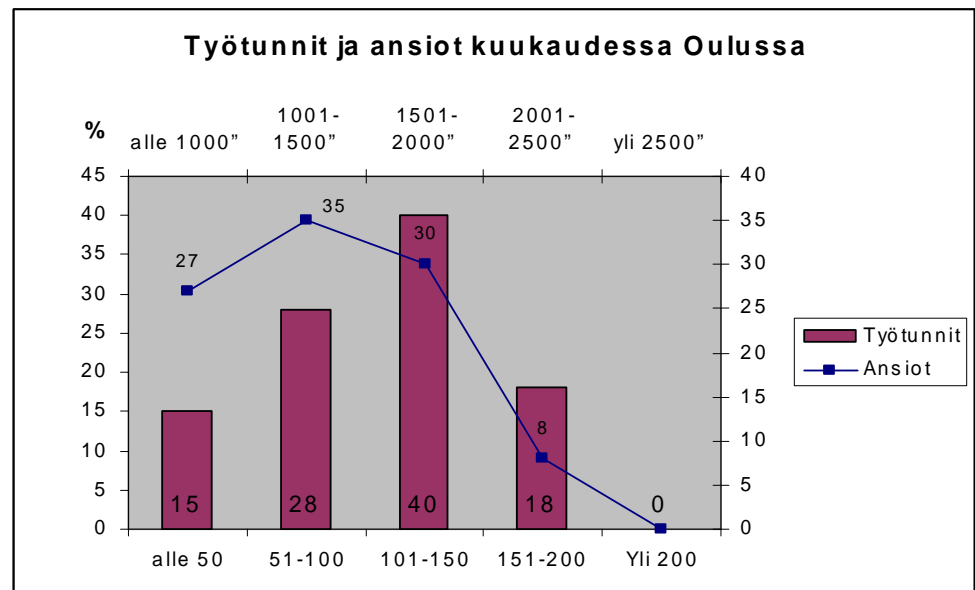
5.5.2 Helsinki



Helsingissä suurin vastaajaryhmä arvioi ajavansa 516100 tuntia kuukaudessa. Vastaajista suurin ryhmä arvioi ansaitsevansa 150162000 p kuukaudessa. Näiden kuvaajien keskiarvojen (1750p ja 75h) perusteella teorettinen keskituntiansio on 23,33p.

Lähinnä toisiaan kuvaajat ovat 1516200 tunnin ja 200162500 euron kohdalla. Teorettinen keskituntiansio on tässä ryhmässä 12,85p.

5.5.3 Oulu



Oulussa suurin vastaajaryhmä arvioi ajavansa 1016150 tuntia kuukaudessa. Vastaajista suurin ryhmä arvioi ansaitsevansa 100161500 p kuukaudessa. Näiden kuvaajien keskiarvojen (1250p ja 125h) perusteella teoreettinen keskituntiansio on 10p.

Lähinnä toisiaan kuvaajat ovat 1016150 tunnin ja 150162000 euron kohdalla. Teoreettinen keskituntiansio on tässä ryhmässä 14p.

6 Muiden sidosryhmien tai alaa tuntevien ajatuksia

6.1 Autoilijat

Haastattelin Tampereella pientä autoilijoiden ryhmää, ja kysyin heidän ajatuksiaan uuden kuljettajan palkkaamisesta heti kurssilta valmistumisen jälkeen. Haastateltavien joukko lukumäärällisesti oli suppea, mutta vastaukset olivat hyvin samansuuntaisia. Suurin osa vastaajista ei palkkaa uutta kuljettajaa suoraan kuljettajakurssilta. Ainoastaan yksi vastanneista oli muutamaa vuotta aikaisemmin ottanut kurssilta täysin kokemattoman kuljettajan. Tämä työsuhde jatkuu edelleen.

Yleisin mainittu syy oli pelko oman yrityksen luovuttamisesta täysin vieraan henkilön hoidettavaksi.

Pelkoa eriteltiin seuraavasti:

1. autoilijalla ei ole tietoa kuljettajan auton käsittelytaidoista
2. autoilija ei pysty tarkistamaan kuljettajan luotettavuutta millään tavalla
3. vastuunkanto onnettomuus- tai muussa ongelmatilanteessa ei houkuttele
4. puutteellisista auton käsittelytaidoista johtuen kalliit korjaus- ja seisontapäiväkustannukset

Haastatteluissa kävi ilmi, että joillakin niistä autoilijoista, jotka ovat täysin vieraan kuljettajan palkanneet, on ollut huonoja kokemuksia, ja nämä kokemukset ovat omiaan lisäämään arkuutta uuden kuljettajan palkkaustilanteessa myös muiden autoilijoiden keskuudessa. Esimerkkeinä huonoista kokemuksista kerrottiin käteistulojen tilittämättä jättäminen työvuoron päätteeksi, epäillyt tai todennetut kyytimaksujen pimittämiset, välinpitämättömyys autoa kohtaan sekä puutteet auton käsittelytaidoissa.

6.2 *Veijo Kontuniemi, seminaarityö*

Veijo Kontuniemi teki seminaarityön aiheesta öTampereella taksinkuljettajaksi vuonna 1992 valmistuneiden mielipiteitä koulutuksestaanö. Työssä selvitettiin koulutuksen sisältöä ja kurssilaisten mahdollisesti havaitsemia parannusehdotuksia.

Hänen kohderyhmänsä oli keväällä tai syksyllä kurssin loppuun suorittaneet, joita oli yhteensä 60. Kurssille osallistui 70. Kohderyhmästä 88 % (53) oli miehiä ja 12 % (7) naisia. Näistä 39 miestä ja 5 naista vastasivat kyselyyn.

Vastanneista 64 %:lla (28) ei ollut haastatteluhetkellä yhtään työkokemusta. 25 % (11) valitsi työkokemukseksi 0-0,5v. Kolme vastaajaa ilmoitti työkokemuksekseen 0,5 ó 1 vuotta ja kaksi vastaajaa 1-2 vuotta.

Yleisesti Kontuniemi arvioi, että koulutus oli varsin hyvällä pohjalla. Koulutuksen kehitysehdotuksia oli kyselyn yhteydessä annettu erityisesti kurssimateriaalin suhteen.

Selvityksen mukaan suurin osa vastaajista (66 %) olivat olleet tyytyväisiä kaupunkituntemusta käsittelevän opetuksen määrään. Kaupunkituntemuksen koulutuksen lisäämiseksi hän ehdottaa kotitehtävien lisäämistä, jotta kurssin kokonaistuntimäärää ei tarvitsisi lisätä. Hänen tekemänsä kyselyn mukaan kotitehtäviin suhtauduttiin myönteisesti.

Vastaajista 68 % oli sitä mieltä, että koulukuljetuksia käsiteltiin riittävästi, mutta 64 % olisi halunnut lisää opastusta sosiaalikeskuksen ajoissa. 93 % vastaajista olisi halunnut lisää aikaa tietokoneeseen tutustumiseen ja sen käytön harjoitteluun.

77 % vastaajista oli täysin samaa mieltä kysyttäessä kiertoajelun tarpeellisuutta. 61 % vastaajista oli täysin samaa mieltä siitä, että asiakaspalvelun tärkeyttä painotettiin riittävästi.

6.3 Jukka Ylimäki, Hämeen taksiyrittäjät ry.

Jukka Ylimäki haastatteli puhelimitse Tampereella kuljettajakurssille osallistuneita keväällä 2006. Haastattelut tehtiin noin kolme kuukautta kurssin päättymisen jälkeen.

Kurssille osallistuneista 78 % (35) oli miehiä ja 22 % (10) naisia, joista tavoitettiin haastattelua varten n 80 %. Loppukokeen oli suorittanut haastatteluun mennessä 23, joilla kaikilla oli myös ammattiajolupa. Näistä 12 oli vakituksessa työsuhteessa ja he kertoivat löytäneensä työnantajan helposti. Kaksi haastatelluista kertoi ajavansa vähintään kaksi työvuoroa viikossa. Yksi luvan omaava ei ollut vielä ajanut yhtään vuoroa.

Kaikki alalle siirtyneet olivat olleet tyytyväisiä sekä työhön että työnantajaan. Kiinnostavia aspekteina pidettiin asiakaspalvelua ja työn monipuolisuutta. Negatiivisina piirteinä mainittiin palkkaus ja suhteellisen pitkät työvuorot. Yksi haastatelluista kertoi näiden vuoksi palanneensa vanhaan työhönsä.

Haasteellisena koulutuksessa pidettiin paikallistuntemusta ja katukoetta. Koulutukseen oltiin oltu tyytyväisiä, joskin mittarin käyttöä oli toivottu enemmän. Myös työnantajan laajempaa perehdyttämistä työn alussa toivottiin.

6.4 Dean Warrington, Lontoo

Saadakseni eri näkökulmia tutkimuskohteeni ongelmiin ja niiden ratkaisemiseen, tutustuin myös taksialaan Iso-Britanniassa.

Lontoon alueella on muutama koulu, jotka kouluttavat taksinkuljettajia. Tapasin herra Dean Warringtonin, joka on WizAnn Knowledge School ó koulun johtaja.

Iso-Britanniassa on mahdollista suorittaa kuljettajatutkinto joko itsenäisesti opiskelemalla tai osallistumalla koulutukseen. Pakollista taksinkuljettajakurssia ei siis ole. Opiskeluaika riippuu oman aktiivisuuden lisäksi siitä, suorittaako tiettyjen lähiöalueiden vai koko Lontoon alueen

tutkinnon. Lontoo on jaettu sektoreihin, ja opiskelija itse päättää opintojensa laajuudesta. Koko Lontoon alueen käsittävän tutkinnon suorittaminen saattaa kestää jopa neljä vuotta.

Tutkintoon valmistautuessaan oppilas opettelee mm. nähtävyyksien nimet ja sijainnit, oleelliset ajoreitit niihin ja niiden välillä, sekä Lontoon historiaa.

Hän joutuu opiskelemaan myös n 700 reitteihin ja osoitteisiin liittyvää faktaa, joita ei kuitenkaan kysytä tutkinnossa. Tutkinnon hyväksytysti suorittamiseen vaatii siinä kysytyjen reittien osaamista ja nimeämistä katu kadulta ja risteys risteykseltä.

Hyväksytysti kurssin suoritettuaan kuljettaja on valmis aloittamaan työn. Koska Iso-Britanniassa ei ole kuljettaja-autoilija ó järjestelmää, herra Warrington ei aluksi edes ymmärtänyt tutkimaani problematiikkaa. Siellä kenelläkään ei ole työntekijää, vaan kaikki omistavat ajamansa taksin. Ajatus auton antamisesta toisen hoidettavaksi oli hänen mielestään absurdi.

Sikäläinen järjestelmä ei myöskään tunne taksien vähimmäistyöntuntimääriä, vaan autoilija päättää itse, koska ja kuinka paljon hän työskentelee. Täten poistuu myös satunnaisen kuljettajan tarve.

Näin ollen brittiläinen taksijärjestelmä on hyvin erilainen verrattuna suomalaiseen, eikä tapaaminen antanut yksiselitteistä ratkaisua suomalaisen taksialan työvoimakysymyksiin.

6.5 Jari Helo, ylikonstaapeli, Tampereen poliisilaitos

Halusin myös selvittää viranomaisen näkemyksiä taksista alana, kuljettajista ja koulutuksesta.

Haastattelin ylikonstaapeli Jari Heloa Tampereen poliisilaitoksella, koska hänellä on useamman vuosikymmenen kokemus viranomaisena esim. kuljettajien ammattijolupa-asioissa sekä kuljettajakurssilaisten turvallisuuskoulutuksessa. Koska hän on toiminut aikaisemmin myös taksinkuljettajana, pidän hänen näkemyksiään alan kehityksestä ja nykytilanteesta luotettavina.

Hänen näkemyksensä alalle pitempään jäävästä henkilöstä on hyvin samansuuntainen, kuin mikä on tullut esille esim. autoilijoita haastatellessani. Alalle jäävä, alalla jaksava ja pärjäävä henkilö on luonteeltaan hyvä ihmistuntija ja nopeaälyinen. Nopeaälyisyydellä hän tarkoitti kuljettajan kykyä ölukeaö asiakasta ja asettua nopeasti samalle aaltopituudelle tämän kanssa. Usein alalle jäävä henkilöä kuvaillaan sanoilla öhyvä itsetunto, määrätietoinen, rempseä, rohkeaö. Ei ole poissuljettua, että hiljainen, arka tai syrjäänvetäytyvä henkilö ei alalla pärjäisi, mutta tietyt asiakastilanteet saattavat olla tällaiselle persoonalle ahdistavampia.

Helo listasi myös muutamia syitä, miksi kuljettajakurssin käynyt hänen näkemyksensä ja kokemuksensa mukaan ei jää alalle. Ensimmäinen ösyyö on opiskelijat, joilla ei ole aikomustakaan uran luomiseen taksissa, vaan tarkoitus on rahoittaa opiskelu.

Toisena, laajempialaisena syynä hän mainitsi alan aliarvostuksen ja nykyisen elintason. Aliarvostuksella hän viittasi yleiseen käsitykseen, jonka mukaan kuljettajan työ on vain auton ajamista ja tolalla odottelua, kun se todellisuudessa vaatii mm. monipuolisia sosiaalisia taitoja. Eri ikäluokkien sosiaalisten taitojen tasossa on hänen kokemuksensa mukaan suuria eroja. Viittauksella elintasoon hän tarkoitti esim. arvomaailman muuttumista

elintason parannuttua: yötyötä, pitkiä työvuoroja tai taksin palkkatasoa ei arvosteta.

Kolmantena syynä hän mainitsi otottumattomat henkilöt. Näillä hän tarkoitti mm. ihmisiä, jotka eivät ole tottuneet valvomiseen tai jotka ovat tottumattomia monenlaisiin ihmisiin eli henkilökontakteihin. Vaikka kuljettajakokelas olisi tottunut monenlaisiin asiakastilanteisiin, taksissa liian läheinen asiakaskontakti saattaa tulla hänelle yllätyksenä ja ahdistaa. Esimerkkinä keskusteluissamme tuli esille pitkään tarjoilijana toiminut henkilö, joka lopetti taksinkuljettajauransa vain muutaman työvuoron jälkeen. Vaikka hänellä oli kattavaa kokemusta mm. humalaisista asiakkaista ja valvomisesta, hänen mukaansa taksissa öasiakas tulee liian lähelle, ts. asiakaspalvelutilanne oli liian tiivis.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi alalta karsiutuvat nopeasti pois sellaiset henkilöt, joilla on ollut liian ruusuinen käsitys työn sisällöstä ja palkkatasosta. Ylimielinen asenne työtä ja asiakasta kohtaan aiheuttaa nopeasti konflikteja kollegojen ja palkanmaksajien eli asiakkaiden kanssa.

Haasteellisena lähtökohtana Helo pitää kuljettajan nuorta ikää. Ikä itsestään ei tee kuljettajan työtä vaikeammaksi, mutta iän myötä ihmiselle tulee elämän kokemusta ja sosiaaliset taidot kasvavat, ja ne edesauttavat taksinkuljettajana jaksamista ja erilaisten asiakkaiden kohtaamisessa.

Edellä mainittujen seikkojen vuoksi hänen mukaansa ns. inhorealismia ei voida vähätellä koulutuksen yhteydessä. Koulutuksen yhteydessä ei voida liiaksi tuoda esille työn todellista luonnetta ja sen vaatimuksia. Hänen kokemuksensa mukaan niistä, joilla on esim. perheside taksiin, jää prosentuaalisesti suurempi ryhmä alalle, kuin niistä, joilla ei ole suhdetta taksiin aikaisemmin. Tämä todennäköisesti selittyy juuri sillä, että näillä henkilöillä on selkeämpi käsitys työn todellisesta sisällöstä.

Helo on tyytyväinen kuljettajakoulutuksen sisältöön Tampereella. Hän myös osallistuu aktiivisesti sen sisällön muokkaamiseen niiltä osin ja silloin, kun se on tarpeellista esim. lainsäädännön puitteissa.

7 Vastaaan tulleita ajatuksia ja ideoita uuden kuljettajan tukemiseksi

Useassa tilanteessa esiin tulleen käytännön harjoittelun tai öäpukuskinö lisäksi esitettiin joitakin keinoja uuden kuljettajan auttamiseksi. Tiedossa ei ole, kuinka seuraavia ehdotuksia käytetään eri paikkakunnilla.

7.1 Tukihenkilötoiminta

Vapaaehtoinen tai ó ehtoiset, mielellään kuljettajat, jotka toimisivat heille nimettyjen uusien kuljettajien ns. tutorina uran alussa.

Omaakohtaisen kokemukseni ns. tukihenkilön tuomasta henkisestä tuesta ja turvasta sain, kun ensimmäistä työvuoroaan ajamassa ollut kuljettaja pyysi apuani tolpalle kirjautumisessa. Hän oli hyvin jännittynyt ja selvästi stressaantunut edessä olevasta työvuorosta ja sen onnistumisesta. Annoin hänelle puhelinnumeroni siltä varalta, että illan tai yön aikana tulee ongelmia tai kysyttävää. Minä henkilöidyin hänelle tapaamisen myötä, enkä siis ollut vain nimi tai numero listalla. Soittamisen kynnyks madaltuu, kun molemmat ovat työpaikan hierarkiassa samalla tasolla. Tapaamani uusi kuljettaja ei soittanut koko työvuoron aikana kertaakaan. Tavattuani hänet sattumalta myöhemmin hän totesi, että tieto avun ja neuvojen saannista rauhoitti ja vähensi jännitystä.

7.2 Tapaamiset kurssin jälkeen

Yhtenä ideana esitettiin kuljettajakurssille osallistuneiden yhteisiä tapaamisia muutaman kerran kurssin jälkeen. Tilaisuuksissa läpikäytäisiin kouluttajan kanssa tilanteita, joihin uudet kuljettajat ovat siihen mennessä joutuneet. Keskustelutilaisuuden tarkoituksena olisi jakaa käytännön tietoa erilaisista asiakaskohtaamisista, antaa kuljettajille mahdollisuus purkaa tuntojaan sekä lisätä yhteenkuuluvuuden tunnetta ja vahvistaa kuljettajien välistä sosiaalista verkostoa.

8 Yhteenveto

Taksinkuljettajan koulutukseen hakeutumiseen ei tutkimuksessa ilmennyt yksittäistä syytä. Huomattava osa vastaajista suunnitteli tai haaveili alan vaihdosta ja taksi työnä kiinnostaa.

Työtä pidettiin yleisimmin monipuolisena asiakaspalveluna, johon liittyy kiinteästi auton ajelua. Suurin osa koulutukseen hakeutuneista on luonteeltaan sosiaalisia ja avoimia. Tämä tutkimustulos vahvistaa yleistä käsitystä tietyn tyyppisten henkilöiden hakeutumisesta alalle.

2-kyselyn vastausten perusteella koulutuskokonaisuutta pidettiin pääsääntöisesti riittävänä, joskin usea vastaaja toivoi lisää taksamittarin ja muun laitteiston koulutusta. Sitä kaivattiin lisää jokaisessa kaupungissa. Lisäksi hyvin moni vastaaja toivoi työharjoittelua kokeneen kuljettajan kanssa.

Vastausten perusteella suurin osa vastaajista etsi työpaikkaa kyselemällä tutuilta tai ilmoittautumalla joko taksin omalle tai työvoimatoimiston työnhakijalistalle. Nämä ovat ilmeisen tehokkaita työllistymisväyliä, sillä lähes 90 % vastaajista kertoi löytäneensä työpaikan helposti. Lähes puolet

vastaajista ilmoitti olevansa vakituksessa työsuhteessa. Eri kaupunkien välillä oli jonkin verran hajontaa.

Tampereella ja Helsingissä työllisyyskoulutukseen osallistuneista suurimmalla osalla oli tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana. Oulun osalta tulos on epätarkka matalan vastausprosentin vuoksi.

Jokaisessa kaupungissa vähintään joka kolmas vastaaja kertoi yllättyneensä työn monipuolisuudesta tai haasteellisuudesta. Tähän tutkimustulokseen viitaten ylikomisario Jari Helon kommentti inhorealismien korostamisen tarpeellisuudesta ei ole liioiteltua. Mainittuja yllätyksen aiheita olivat mm. matala palkkataso, asiakasryhmien monipuolisuus sekä työympäristön ilmapiiri.

Kollegoiden vastaanotto vaihteli jonkin verran kaupungeittain: Oulussa kaikilla vastaajilla oli positiivisia kokemuksia kokeneemmista kollegoista ja suurin osa koki saaneensa apua aina tarvittaessa. Tampereella ja Helsingissä kokemukset olivat pääasiassa positiivisia, mutta osalla vastaajista oli myös negatiivisia kokemuksia. Molemmissa kaupungeissa noin puolet vastaajista koki saaneensa apua aina tarvitessaan.

9 Lähteet

1. Grönfors, T. & Pietilä, M. 2005. Ihmisyyttä irtisanomiseen. Parempia loppuja ja uusia alkuja työelämään. Vantaa: Facile Publishing.
2. Haikonen, A: Palkitseminen työhyvinvoinnin osana. Tampereen Ammattikorkeakoulu. Opinnäyteraportti, Tampere 2008.
3. Hintikka Noora & Saarela Kaija Leena: Väkivaltatyötapaturmat vuonna 2003 <http://turva.me.tut.fi/julkaisut/Raportti92.pdf>] TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO *Turvallisuustekniikan laitos. Raportti 92, sivu 23* (luettu 19.11.2009)
4. Ihalainen, L. 2005. Työhyvinvointi on lääke moneen vaivaan. Ilmarinen. Ilmarisen asiakaslehti 3/2005 [online, luettu 4.11.2009]
5. Isotalus, N, 2002: Työväkivalta ja sen torjunta kaupan alalla. Työterveyslaitos, Helsinki. Vammalan Kirjapaino Oy.
6. Kauhanen, J. 2006. Henkilöstövoimavarojen johtaminen. WSOY Oppimateriaalit Oy 2006.
7. Kontuniemi, V. 1993. Ammatillinen Opettajakorkeakoulu, Hämeenlinna. Seminaarityö.
8. Kääriäinen, M. 2003. Huomio työhyvinvointiin. Työturvallisuuskeskus. Edita Prima Oy.
9. Lusa, S. 2002, Huumeet ja turvallinen työpaikka. Työterveyslaitos, Helsinki. Vammalan Kirjapaino Oy.
10. Riikonen, E.; Makkonen, M.; Vilkkumaa I. 2002. Hullun työn tauti. Gummerus Kirjapaino Oy.
11. Seppänen, J. 2004. Hullu työtä tekee. Keuruu: Otava.
12. Säämänen, A.; Heinonen, K.; Pääkkönen, R.; Riipinen, H. 2004. Osallistuhavainnollista-kehitä. Toimintamalleja työympäristön kehittämiseen. Työterveyslaitos. Helsinki. Otamedia Oy.
13. The Centre for Occupational Safety 2007. Well-being creates productivity. The Druvan model. Iisalmi: PunaMusta.
14. Työ ja Terveys Suomessa 2006. 2007. Työterveyslaitos. Helsinki. Vammalan Kirjapaino Oy.

15. Työolobarometri lokakuu 2008, Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 33/2009. Edita Publishing.
16. Työturvallisuuskeskus. Psykososiaalinen työkuormitus <http://www.tyoturvallisuuskeskus.fi/?s=27> [online, luettu 5.11.2009]
17. Työturvallisuuskeskus 2006. työsuojelulla hyvinvointia ja tulosta. Salpausselän kirjapaino Oy.
18. Työturvallisuuskeskus 2007. Tulosta ja hyvinvointia. Druvan-malli. Iisalmi: PunaMusta.
19. Työturvallisuuslaki 738/2002 § 27 [online: www.finlex.fi] luettu 12.11.2009
20. Vartia, M.; Bergbom, B.; Giorgiani, T.; Rintala-Rasmus, A.; Riala, R.; Salminen, S. 2007. Monikulttuurisuus työn arjessa. Työterveyslaitos, Helsinki. Tammer-Paino Oy.
21. Viitala, R. 2007. Henkilöstöjohtaminen Strateginen kilpailutekijä. Helsinki: Edita Prima Oy.
22. Viitala, R. 2004. Henkilöstöjohtaminen. helsinki: Edita.
23. Waris, K. 2001. Kuormittuminen voimavaraksi. Näköaloja työelämään. Painopaikka K-Print.
24. Ylijoki, J. 2006. Taksinkuljettajakurssi 3/2006. Julkaisematon raportti, Tampere.

Tampere

1-kysely

Ensimmäiseen kyselyyn Tampereella vastasi yhteensä 74 kurssilaista.

Ikä- ja sukupuolijakauma

Miehiä oli odotetusti koulutusryhmässä enemmän kuin naisia. Tässä tutkimusryhmässä miesten osuus oli 80 % (59 kpl) ja naisten 20 % (15).

38 % (28 vastaajaa) oli alle 25-vuotiaita. Muihin ryhmiin vastaajat jakautuivat tasaisesti, 14617 vastausta per ryhmä. Heidän prosentuaalinen osuutensa koko ryhmästä oli 18 ó 23 %.

Koulutustaso

46 % (32 vastaajaa) ilmoitti suorittaneensa toisen asteen koulutuksen
22 % (15) oli suorittanut korkeakoulu- tai yliopistokoulutuksen
17 % (12) oli ylioppilaita
14 % (10) oli peruskoulun tai kansakoulun suorittaneita

Viisi vastaajaa eivät määritelleet koulutustasoaan.

Oma tausta taksiin

Usea vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään omaa taustaansa taksiin. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

32 %:lla (23) vastaajista ystävä, tuttava tai naapuri työskentelee taksinkuljettajana
30 %:lla (22) vastaajista ei ole tuttuja tai sukulaisia taksissa
29 %:lla (21) vastaajista ystävä, tuttava tai naapuri on autoilija
14 %:lla (10) vastaajista lähisukulainen on taksinkuljettajana
9 %:lla (7) lähisukulainen on autoilija

1 vastauksessa oli sekä ölähisukulainen kuljettajanaö ja öei sukulaisia/tuttuja alallaö, joten vastaus jätettiin huomioimatta.

Kurssille päätyminen

Usea vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellesään syitä kurssille päätymiseen. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

47 % (34 vastaajaa) ilmoitti, että ala kiehtoo

41 % (30) kertoi kurssille tulon syyksi tuttavan suosituksen

19 % (14) kertoi syyksi jonkin muun. Syiksi mainittiin:

- ✓ Halu oppia uusi ala
- ✓ Taksikuskin kanssa käyty keskustelu matkalla baarista kotiin
- ✓ Niin paljon työtä tarjolla, että voi itse päättää työajat
- ✓ Oma-aloitteinen yhteydenotto Aluetaksiin
- ✓ Vastaaja on itse miettinyt ja kysellyt
- ✓ Haave lapsuudesta asti
- ✓ ÖPitempään ollut jo mielessä, että vois tehdä tätä jossain määrinö
- ✓ Lisäänsiot
- ✓ Kyydissä taksissa ja kuljettaja houkutteli alalle kun puheltiin ammatinvaihdosta
- ✓ Internet
- ✓ Isälle pitää mennä töihin
- ✓ Tarve työllistyä yli 50-vuotiaana
- ✓ Palveluammatti

11 % (8) ilmoittautui kurssille lehti-ilmoituksen perusteella

8 % (6) oli työllisyyskoulutuksessa.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Syy kurssille tuloon

Muutama vastaaja oli valinnut kaksi syytä kurssille tuloon. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena.

29 % (21) haluaa taksista osa-aikatyön.

28 % (20) haluaa vaihtaa alaa.

26 % (19) opiskelee, ja haluaa taksista sen vuoksi osa-aikatyön.

15 % (11) on työttömänä vastaushetkellä.

8 % (6) kertoo syyksi jonkun muun. Mainittuja syitä olivat:

- ✓ Lisätienesti
- ✓ Olkapäävammat
- ✓ Tekemistä
- ✓ Rahapula, hyvä syy saada vaihtelua
- ✓ Vaihtelu ja halu oppia uutta

1 vastaaja kertoo, että kyseessä on esimerkiksi perheen painostuksesta johtuva öpakkoö.

1 vastaaja ei määritellyt kurssille tuloon vaikuttanutta tekijää.

Onko työpaikka jo tiedossa

61 %:lla eli 44 vastaajalla ei ollut kyselyn tekohetkellä työpaikkaa tiedossa.

38 % (28) sen sijaan tiesi tulevan työpaikkansa jo kurssin alussa.

Kahden (2) vastaajan kohdalla ei ollut merkintää.

Kuvaile itseäsi

Suurin osa vastaajista valitsi useamman kuvaajan määritellään omaa luonnettaan. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

75 % (54 vastaajaa) kuvaili itseään rauhalliseksi.

74 % (53) piti itseään sosiaalisena.

67 % (48) kertoi olevansa avoin.

50 % (36) luonnehti itseään päättäväiseksi.

49 % (35) sanoo olevansa puhelias.

47 % (34) määrittelee itsensä rohkeaksi.

Muut vaihtoehdot ó hiljainen, ujo, pidättyväinen ja arka - saivat vastauksia kukin 1-10 kpl. Kukaan ei pitänyt itseään syrjään vetäytyvänä.

Yksi vastaaja määritteli itsensä huumorintajuiseksi.

Kaksi vastaajaa eivät määritelleet omaa luonteenpiirrettään.

Mielikuva taksista työpaikkana

Suurin osa vastaajista valitsi useamman kuvaajan määritellään mielikuvaansa taksista työpaikkana. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

78 % (57) pitää työtä monipuolisena

33 % (24) kuvailee sitä rennoksi

30 % (22) mieltää työn tempoilevaksi

24 % (18) luonnehtii työtä kiireiseksi

19 % (14) uskoo työn olevan jännittävää

11 % (8) epäilee työtä stressaavaksi.

Muita mielikuvia taksista työnä oli kolmessa vastauksessa:

- ✓ öKysyy ajoittain (=joskus harvoin) pinnaaö
- ✓ öVastaa omista tekemistä, itsenäinen työö
- ✓ öKiva liikkua ja ihmisten parissa.ö

Yksi vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Mielikuva tulevista työajoista

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellesään tulevia työaikojaan. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

43 % (38) olettaa tai tietää voivansa itse päättää, koska ja kuinka paljon työskentelee

32 % (24) pitää työtä pääasiassa yötyönä.

15 % (10) uskoo, että päivä- ja yövuoroja on yhtä paljon.

10 % (7) pitää työtä pääasiassa päivätyönä.

4 % (3) pitää työtä säännöllisenä 3-vuorotyönä.

3 % (2) vastauksessa oli säännöllinen 2-vuorotyö

3 % (2) oli vastannut muu:

✓ öSekalaisia vuorojaö

✓ öKaikki menee.ö

Vastauksista ei ilmene, onko vastaajalla ennestään tietoa alan työajoista ja niihin liittyvistä käytännöistä. Eri työnantajien työaikapolitiikassa saattaa olla eroja, kuten esimerkiksi säännöllinen vuorotyö. Vastaajalla saattaa olla myös ó riippuen syystä kurssille tuloon ó rajallinen mahdollisuus tehdä tiettyjä vuoroja.

Kokemus vuorotyöstä

72 %, 53 vastaajalla, on kokemusta vuorotyöstä entuudestaan.

27 % (20) ei ole ennestään tehnyt vuorotyötä.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Mielikuva yleisimmästä työvuoron pituudesta

59 % (43) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena 10ó12 tuntia.

32 % (23) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena 8-10 tuntia.

7 % (5) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena yli 12 tuntia.

1 vastaaja pitää yleisimpänä työvuoron pituutena alle 8 tuntia.

1 vastaaja oli valinnut kaksi vaihtoehtoa ja tämä vastaus jätettiin huomioimatta.

1 vastaajaa ei vastannut tähän kysymykseen.

Arvio vastaajan ajamista työtunneista kuukaudessa

- 41 % (29) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 516100 tuntia kuukaudessa.
- 24 % (17) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana alle 50 tuntia kuukaudessa.
- 18 % (13) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 1516200 tuntia kuukaudessa.
- 17 % (12) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 1016150 tuntia kuukaudessa.

1 vastaaja olivat valinneet kaksi vaihtoehtoa ja ne jätettiin huomioimatta.
2 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Mielikuva palkkauksesta

- 85 % (55) vastaajaa pitää palkkausta provisiopohjaisena.
- 8 % (5) vastaajaa pitää palkkausta tuntipalkkaisena.
- 8 % (5) vastaajaa pitää palkkausta tuntipalkka- että provisiopohjaisena.

7 vastaajaa olivat valinneet kaksi vaihtoehtoa ja ne jätettiin huomioimatta.
2 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Vastaajan arvio omasta palkasta, kun auton bruttotuotto on 300p

- Yleisin arvio, 30 % vastauksista (22 kpl), oli 100p.
- Yksittäiset vastaukset olivat 65p - 130p.
- Lisäksi kolmessa kyselyssä vastaukset olivat 10p/tunti, 35 % sekä 36 %.

24 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen tai vastaukseksi oli annettu arvio omasta kuukausiansiosta.

Arvio kuukausiansioista

- 40 % (29) arvioi ansaitsevansa alle 1000 p kuukaudessa
- 26 % (19) arvioi ansaitsevansa 150162000 p kuukaudessa
- 18 % (13) arvioi ansaitsevansa 100161500 p kuukaudessa
- 11 % (8) arvioi ansaitsevansa 200062500 p kuukaudessa
- 4 % (3) arvioi ansaitsevansa yli 2500 p kuukaudessa.

1 vastaaja oli valinnut kaksi vaihtoehtoa ja tämä vastaus jätettiin huomioimatta.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Mielikuva taksinkuljettajan työstä

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään mielikuvaansa taksinkuljettajan työstä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

92 %, eli 67 vastauksessa oli valittu ömonipuolista asiakaspalveluaö
 33 %, eli 24 vastauksessa oli valittu öauton ajeluaö
 21 %, eli 15 vastauksessa oli valittu ötolpalla seisoskeluaö
 4 %, eli 3 vastauksessa oli valittu öhelppoa rahaaö
 3 %, eli 2 vastauksessa oli valittu ömuuta, mitä?ö. Niihin oli vastattu:
 ✓ öSaa itse säädellä työaikoja ja myöskin palkkaustaö
 ✓ öodottelua paljon, mukavaakin = mukaviakin asiakkaita riittää!!ö

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Vastaajaa mietityttäviä asioita työstä

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään mietityttäviä asioita. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

66 % (49) tuntee epävarmuutta kaupunkituntemustaan kohtaan.
 45 % (33) jännittää asiakkaiden kohtaamista.
 35 % (26) tuntee epävarmuutta mittarin käytössä.

Muut vaihtoehdot ö kollegat, ula-radion käyttö, työvuorojen sopiminen, työpaikan saanti ja palkkaus ö saivat kukin 8-19 % (6-14 kpl) vastausta.

Muu, mikä ö kohtaan oli neljä vastaajaa ilmoittanut:

- ✓ öTyövuorojen pituusö
- ✓ öEi mikäänö
- ✓ öKänniläisetö
- ✓ öTurvallisuusö.

Alalta karkottavat tekijät

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään alalta karkottavia tekijöitä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

Suurimpana alalta karkottavana tekijänä vastaajat ilmoittivat väkivaltaiset, aggressiivisesti tai uhkaavasti käyttäytyvät asiakkaat. Vastausten osuus oli 52 % (35).

39 % (26) epäili syyksi omaa perhetilannetta.

18 % (12) vastaajaa epäili syyksi muuta:

- ✓ öOma jaksaminenö
- ✓ öPalkkausö
- ✓ öElämäntilanteen muuttuminenö
- ✓ öPäinvastoin liian övaativat, selvät asiakkaatö, ei humalaisetö
- ✓ öEi mikäänö
- ✓ öMuu työ?ö
- ✓ öOma terveysö
- ✓ öTyön luonne, jos muu kuin odotettuö
- ✓ öPalkkausö
- ✓ öTyötilanne / millainen isäntäö
- ✓ öOpiskelun loppuminen ja öoikeisiinö töihin pääseminenö
- ✓ öHuijaavat isännätö.

öTyöajatö valittiin syyksi kahdeksan kertaa (12 %) ja öpäteiden vaikutuksen alaiset asiakkaatö valittiin seitsemän kertaa (10 %).

7 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Väkivaltaisten asiakkaiden kohtaamisen tiedostaminen

Kysymyksellä kartoitettiin, onko vastaaja ennen kurssia vai vasta kurssin aikana tiedostanut mahdollisuuden joutua työssään kohtaamaan väkivaltaisesti käyttäytyvä asiakas.

Tähän kysymykseen pyydettiin vastausta siinä tapauksessa, että vastaaja oli valinnut edelliseen kysymykseen vastaukseksi öväkivaltaiset tai päihteiden vaikutuksen alaiset asiakkaatö.

32 % (24) vastaajaa tiedostivat riskin jo ennen koulutuksen alkua.

12 % (9) vastaajaa ilmoitti tiedostaneensa mahdollisuuden kurssin aikana.

56 % (41) ei vastannut tähän kysymykseen.

Tampere

2-kysely

Toiseen kyselyyn vastasi 20 Tampereella kurssin suorittanutta. Vastaukset lainausmerkein ovat suoria lainauksia vastaajien kommenteista.

Mitä haluaisit lisätä tai poistaa koulutuksesta?

Tähän kysymykseen vastasi 14 kurssin suorittanutta:

öHarjoitella viikolla toinen kuljetajan kanssaö

öLiikenneopiston luento oli värikäs, mutta kohdentuisi ennemminkin ajokortinajan yhteyteenö

öHyvä paketti, mutta ryhmäkoko saisi olla hieman pienempiö

öAjoreittien suunnittelua / valintojaö

öEnemmän kaupunkituntemusta ja taksotusta poliisin koetta ajatellen.ö

öHaluaisin lisätä toiminta-alue rajojen kuvat ja osoitteetö

öLyhyt käytännön työharjoitteluö

öEnemmän käytännön asioita. Paras olisi jos jokainen pääsisi oikean taksin kyytiin: näytetään miten kirjaudutaan tolpalle, miten ryhmitetään..ö

öOlisi hyvä varmistaa, että jokainen kuski todella osaa käyttää SUNIT-päätettä. Toisaalta laitteen käytön oppiminen ei ole vaikeaaö

öEnemmän käytännön vinkkejäö

öVoisi olla myös ainakin pieni käytännön harjoitus autolla ym.ö

öKoulutus oli mielestäni ihan hyvä. Osa-alueet oli käsitelty mielestäni riittävän hyvinö

öLisää käytännön datan käyttöä ja vähemmän teoriaa. Enemmän ajoreittejä, vähemmän osoitetietoai ö

öVähemmän ehkä kaikkea muuta ja enemmän sitä sunitin käyttöä.

Saitko realistisen kuvan kuljettajan työstä?

75 % (15) vastasi saaneensa realistisen kuvan kuljettajan työstä.
25 % (5) ei mielestään saanut realistista kuvaa.

Jos vastasit öEnö, mikä ei ollut realistista?

Neljä vastasi tähän kysymykseen.

Yhden oli yllättänyt asiakkaiden kirjo.
Yksi ei osannut vastata, mikä ei ollut realistista.

Yhden mielestä ökurssilla ei kerrota tarpeeksi esim. invatakseista. Näitä hommia jokaiselle kuitenkin tarjotaan ja niitä ei uskalleta ottaa kun ei tiedetä miten pyöräkyytiä viedään. Itse en edelleenkään tiedä, joten en viitsi invakyytejä ottaaö.

Yksi vastaaja toteaa: öKyllä ne on kun 2 eri maailmaa istua n 40 kurssi-toverin kanssa koulun penkillä opettaja vieressä tai ottaa se asiakas kyytiin n. klo 4 Tammelantorilta kun sieltä eväsasiasta tai suusta voi tulla ihan mitä vaanö.

Miten koulutus voisi paremmin övalmistaa kuljettajaaö tulevaan työhön?

öJos on tuntipalkka sitten on hyvääö

öAjovuoro kokeneen kuljettajan kanssaö (2 vastauksessa)

öEnemmän kaupunkituntemusta ja taksotusta poliisinkoetta ajatellenö

öKäytännön asioita voisi mennä enemmän läpiö

öKäytännön harjoituksia voisi lisätä. Palvelutyöhön ei synnytä, vaikka toisilla siihen onkin paremmat luontaiset edellytyksetö

öEräänlainen työharjoittelu, kuten tuossa ensimmäisessä vastauksessa esitin. Tämä voisi korvata sen pakollisen kieroajelun (mistä ei näin jälkepäin ajateltuna ollut mitään hyötyä)ö

öJos kurssilla käytäisiin lävitse hieman tarkemmin kelan vaatimien lappujen täyttäminen ym. ..ö

öKertomalla myös ammatin haittapuolistaö

öEn ole ajanut kuin kaksi vuoroa, niin en tiedäö

öMielestäni koulutus riitti, sillä todellisen työnkuvan näki vasta, kun pääsi ajamaan taksiaö

öSyytä painottaa, että ottaa tilanteet ihan rauhallisesti eikä hötkyile liikaaö.

öKurssi oli mielestäni kaikin puolin hyväö.

Oliko työpaikan löytäminen helppoa?

16 vastaajaa löysi helposti työpaikan.

4 ei löytänyt työpaikkaa helposti.

Miten etsit työpaikkaa?

Yksi vastaaja ilmoitti käyttäneensä kahta kanavaa työpaikan etsimisessä.

45 % (9) vastaajaa ilmoittautui taksin omalle työnhakijalistalle

30 % (6) vastaajaa kyseli töitä tutuilta

15 % (3) vastaajaa ei etsinyt työpaikkaa

10 % (2) valitsi vaihtoehdon ömuuö. Näitä keinoja ei tutkimuksessa eritelty.

Oliko sinulla aloittaessasi tuttua kuljettajaa tai autoilijaa alalla?

60 % (12) vastaajalla oli tuttu kuljettaja tai autoilija

40 % (8) ei tuntenut ketään alalta entuudestaan.

Saitko ammattiajoluvan ensimmäisellä yrittämällä?

80 % (16) sai ammattiajoluvan ensimmäisellä yrittämällä

20 % (4) joutui yrittämään vähintään kaksi kertaa ammattiajoluvan saantia.

Oli työpaikka jo valmiina odottamassa?

40 % (8) vastaajista oli työpaikka valmiina

60 % (12) ei vielä tiennyt tulevaa työnantajaansa kurssin aikana.

Kaikilla (8), joilla oli työpaikka valmiina odottamassa, oli tuttu kuljettaja tai autoilija alalla.

Neljä niistä vastaajista, joilla ei ollut työpaikkaa valmiina, tunsivat jonkun alalta entuudestaan.

Milloin aloitit kuljettajana?

12 vastaajaa ilmoitti aloittaneensa kuljettajana heti, marras- tai joulukuussa 2008 tai tammi- tai helmikuussa 2009. 8 vastauksessa oli joko liikaa tulkinnan varaa tai siihen oli jätetty vastaamatta kokonaan.

Näyttää siltä, että kyselyyn ovat vastanneet vain ne, jotka ovat jääneet alalle, tai aikovat vielä myöhemmin aloittaa kuljettajana. Tästä syystä annetut vastaukset ovat yksipuolisia.

Kuinka monta vuoroa olet ajanut valmistumisesi jälkeen?

40 % (8) vastaajaa oli ajanut yli 50 vuoroa
20 % (4) vastaajaa oli ajanut 21-50 vuoroa
15 % (3) vastaajaa oli ajanut 11-20 vuoroa
15 % (3) vastaajaa oli ajanut alle 10 vuoroa

10 % (2) ei ollut ajanut kyselyyn vastaushetkellä yhtään vuoroa.

Oletko nyt vakituisessa työsuhteessa taksissa (koko- tai osa-aikaisessa)?

65 % (13) ei ole vakituisessa työsuhteessa
35 % (7) ilmoittaa olevansa vakituisessa työsuhteessa.

Kaksi vastaajaa, joilla ei ollut työpaikkaa valmiina odottamassa, ilmoittaa olevansa vakituisessa työsuhteessa.

Kolme vastaajaa, joilla oli työpaikka valmiina odottamassa, ei ole kertomansa mukaan vakituisessa työsuhteessa.

Onko saatavilla olevat työvuorot olleet sopivia?

40 % (8) vastasi, että suurin osa saatavilla olleista työvuoroista on ollut sopivia
35 % (7) kertoi, että kaikki saatavilla olleet työvuorot ovat olleet sopivia
5 % (1) vastasi, että suurin osa saatavilla olleista työvuoroista ei ole ollut sopivia.

20 % (4) ei vastannut tähän kysymykseen.

Jos et ole enää alalla tai et aloittanutkaan, miksi et?

ö Epäsäännölliset työvuorot eivät sopineet terveydelleni. Kärsin kroonisesta päänsärystä, jonka kanssa valvominen on liian raskasta. Pelkkien päivävuorojen tekeminen on taloudellisesti kannattamatonta

öVähän vaikea sanoa, mutta suuntauduin muihin töihin. Voi olla, että vielä jossain määrin ajan taksiakinö

öEi ole löytynyt sopivaa isäntää tosin en ole kyllä hakenutkaan kuin taksiduunin kautta.ei ole vaan vielä aikani,mutta lupa on aloittaa silloin kun siltä tuntuuö

öOpiskelua vastaavassa työpaikassaö

Lisäksi yksi vastasi ökesätöissäö. Vastauksesta ei selviä, oliko hän vastaushetkellä muualla kesätöissä vai oliko hän ollut taksissa kesätöissä. Kyselyyn vastattiin kesä-heinäkuussa 2009.

Kysymys työllisyyskoulutuksessa olleelle: Oliko sinulla tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana?

1-kyselyssä kuusi vastaajaa ilmoitti työllisyyskoulutuksen syyksi kurssille tuloon. Heistä viisi vastasi tähän kysymykseen.

3 vastaajalla oli tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana.
2 vastaajalla ei ollut tarkoitusta aloittaa taksinkuljettajana.

Yksi vastaaja, jolla oli aikomus aloittaa taksinkuljettajana, oli vastaushetkellä vakituisessa työsuhteessa.

Kaksi vastaajaa, joilla oli aikomus aloittaa taksinkuljettajana, eivät olleet vastaushetkellä vakituisessa työsuhteessa.

Oletko aktiivisesti tutustunut uuteen työhösi?

Muutama vastaaja valitsi useamman vaihtoehdon tähän kysymykseen. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena.

60 % (12) kertoi liikkueensa mieltivänsä järkeviä ajoreittejä
55 % (11) kertoi liikkueensa katselevansa osoitteita
40 % (8) on tutustunut uuteen työhönsä karttaa lukemalla
35 % (7) mieltii mittarin käyttöä eri tilanteissa
25 % (5) kyselee muilta
10 % (2) kertoi esim. ajelevansa eri kaupunginosissa
10 % (2) luottaa, että eteen tulevat tilanteet opettavat

5 % (1) tutustuu työhön muulla tavalla. Hän vastasi:ö Olen tehnyt oman, tarkan ohjevihkosien, jossa on kaikki Pirkanmaan baarit, hotellit, leirintäalueet, taksikoodit, alueruudut, taksitolpat... Tämä vihkoseni on pelastanut minut monesti. Tällaista materiaalia olisi kurssilta pitänyt saada.ö

Yllättikö työn monipuolisuus tai haasteellisuus?

5 vastaajaa yllättyi työn monipuolisuudesta tai haasteellisuudesta.
11 vastaajaa eivät yllättyneet työn monipuolisuudesta tai haasteellisuudesta.
4 vastaajaa jätti vastaamatta tähän kysymykseen.

Mikä yllätti? Mikä oli erilaista?

öMonipuolisuus, erilaiset ihmisetö

öAsiakkaiden kohtaaminen, sitä ei varmaan voi tarpeeksi kurssilla oppia. Yllätyin siitakin, että toiset kuljettajat eivät sittenkään ole niin "kateellisia" kuin kurssillakin vihjailtiin. Mukavaa porukkaa.ö

öTyövuorot ovat suhteellisen pitkiä päivätyöhön tottuneelle. No, vaihtelua sekien. :)ö

öItse en ole käyttänyt taksia vuosiin, joten ihmettelin, kuinka paljon ihmiset käyttävät taksia.ö

öAsiakkaiden ystävällisyys ja tyytyväisyysö

öJokainen päivä on erilainen ja reitit asettaa aikamoisen haasteen kun niitä vaihtoehtoisia reittejä tosiaan riittää.ö

öAsiakkaat, taksamittarin "oikuttelu" alussaö

öPienellä hinnan alennuksella selviää omista kummelluksistaö.

Onko sinulla ollut ongelmia työssäsi? Millaisia?

öEnsimmäisessä vuorossa asiakas luisti maksamatta, uunotti sata nolla. Eräs toinen asiakas oksensi autoon... Mutta kun ajaa 8h taksia, niin siinä on paljon turvallisempaa, sillä jos yksi riehuu, niin muut rahoittavat. Tätäkään ei kerrota kurssilla...ö

öKaksi kertaa asiakas on jättänyt maksamatta. Kerran asiakas sammui etupenkin jalkotilaan, jolloin jouduimme toisen matkujastan kanssa nostamaan hänet ulos.ö

öAsiakas jäi maksamatta, Asiakas ei ollut useasti tillaus ositeessaö

öhumalaiset vanhemmat miehet (sillointällöin myös naiset)ö

öYksi asiakkaani kuoli takapenkille, mutta pelastuslaitos ja poliisi hoitivat homman hienosti. Tämä ei varsinaisesti ollut ongelma. Kerran eräs juopunut asiakas jätti maksamatta, mutta hänkin maksoi seuraavana päivänä.ö

öTalojen numeroinnin kanssa toisinaanö

öEi työssä ongelmia. Yötyö tietty rasittaa ja perhen elo rakentuu päivällä nukkumisen(yrityksen) ehdoille.ö

öLähinnä ongelmia on tullut asiakkaiden kanssa joiden kanssa kemiat ei ole kohdanneet. Ihmisillä kun voi olla niin kovin erilaiset huumorintajut. Alun jännityksestä päästyäni on asiat sujuneet hyvinkin mukavastiö

öHyvin vähän, puhumalla selvinnyt vaikeammista tapauksistaö

Lisäksi yksi vastaaja totesi, ettei ole ollut ongelmia. Toinen vastaaja kertoi, ettei ole ollut mitään normaalista poikkeavaa ongelmaa.

Miten vanhemman kollegat vastaanottivat sinut tolpalla?

öHyvin ja auttavat tarvittaessa.ö

öYstävällisestiö (2 vastauksessa)

öHyvinö (2 vastauksessa)

öIhan asiallisesti.ö

öIhan hienosti. Joka työporukassa omat mörököillinsä. 99,9 % hyvää sakkia.ö

öVaikea vastata jotkut lämpimmästi tai jotkut kylmästiö

öOsa hiukan oudoksuen, osa taas oikein ystävällisesti.ö

öToiset ovat hyvinkin mukavia ja avuliaita. Jotkut yrittävät päteä ja saavat helposti aikaan vaikutelman omasta etevyydestään uudempaan kuljettajaan verrattuna.ö

öKuten aiemmin sanoin, niin lähes kaikki ovat suhtautuneet tasa-arvoisesti. Tosin omallakin "käytöksellä" on vaikutuksensa. Jos menee itse tolपालle kuin noviisi, niin saa kyllä noviisin kohtelun kollegoiltaakin.ö

öEhkä hiukan ylimielisesti.ö

öIhan hyvin, kaikkien kanssa pääsee juttuun jos tolपालla nousee autostaö

öpääasiallisesti erittäin hyvin varsinkin pirkkalassa! Tampereella asiat ovat hieman toisin.ö

öIhan hyvin kai. On ne mua morjestaunuö

Saitko tarvittaessa tietoa tai apua kollegoilta?

9 vastaajaa sai apua aina tarvittaessa.

7 vastaajaa oli sitä mieltä, että hän sai useimmiten apua kollegalta.

4 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Kysymys ulkomaalaistaustaiselle: Oletko kokenut syrjintää tai rasismia kuljettajana?

Yksi vastaaja oli vastannut tähän kysymykseen. Hän totesi: ö Kyllä ja paljonkin Vielä olen kylästynyt kysymyksiin, että kuinka olen tullut Suomeen. Haluanko palata joskus takaisin kotimaahaan, ja vielä paljon tällaisiaö

Kommentteja kursseista tai ajatuksia työstä

Muutama vastaaja oli lopuksi kirjoittanut ajatuksiaan:

öKurssi meni ihan mukavasti, ja varmaankin vielä jossain vaiheessa jossain määrin ajan taksiakin.ö

öKurssi oli monpuolinen ja työ taito parane tekemälläö

öVanhemmat mieskuljettajat/autoilijat katsovat toisinaan hiukan oudoksuen sekä pitävät minua kykenemättömänäö

öOn kumma, etteivät autoilijat ilmoita vapaista ajopaikoista kuljettajapörssissä.ö

öTaksityö on todella stressaavaa mielestäni, koska palkka ei ole koskaan varma.ö

öVarsin kattava paketti, josta tulee koulun penkkiä enemmänkin kuluttaneelle tietöähky.ö

öPidin ihmisten kanssa työskentelystä. Olisin takuulla jatkanut jos terveyteni olisi antanut myöten.ö

öKurssi oli mielestäni oikein sopiva! Ja työ on mukavaaö

öKurssi oli erittäin hyvä. Hyvät eväät sieltä sai. Paljon tietysti käytäntö opettanut.ö

öTyö ei täyttänyt palkan suhteen odotuksiani. Pieni palkka, surkea työ.ö

öviikonlopun yövuorot alkavat kevyesti, mutta rankentuvat aamua kohti, asiakkaita on todella monenlaisiaö

öAjopäiväkirjat voisi poistaa, mikä pakottaisi ohjelman "oikeaoppiseen" käyttämiseen. (Esim. tauot)ö

Helsinki

1-kysely

Ensimmäiseen kyselyyn vastasi 99 henkilöä.

Ikä- ja sukupuolijakauma

Miehiä oli odotetusti koulutusryhmässä enemmän kuin naisia. Tässä tutkimusryhmässä miesten osuus oli 91 % (90 kpl) ja naisten 8 % (8). Yksi vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Vastaajista suurin ikäryhmä oli alle 25-vuotiaita. Heitä vastaajissa oli 34, joka on 34 % kaikista vastaajista. Muihin ryhmiin vastaajat jakautuivat tasaisesti, 19623 vastausta per ryhmä. Heidän prosentuaalinen osuutensa koko ryhmästä oli 19623 %.

Yksi vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Koulutustaso

35 % (35 vastaajaa) ilmoitti suorittaneensa toisen asteen koulutuksen
29 % (29) oli ylioppilaita
17 % (17) oli suorittanut korkeakoulu- tai yliopistokoulutuksen
16 % (16) oli peruskoulun tai kansakoulun suorittaneita

Kolmessa vastauksessa oli ilmoitettu ainoastaan tai edeltävien lisäksi koulutustaustaksi opistoaste, kiinteistöjoht. tutkinto ja kesken oleva aikuislukio.

Oma tausta taksiin

Sama vastaaja on saattanut vastata useampaan kohtaan, ja ne kaikki on huomioitu erikseen yhteenvedossa.

41 % lla (41 kpl) vastaajista ystävä, tuttava tai naapuri työskentelee taksinkuljettajana
28 % lla (28) vastaajalla ystävä, tuttava tai naapuri on autoilija
25 % lla (25) vastaajista ei ole tuttuja tai sukulaisia taksissa
11 % lla (11) lähisukulainen on autoilija
7 % lla (7) vastaajista lähisukulainen on taksinkuljettajana

Yksi vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Kurssille päätyminen

Sama vastaaja on saattanut vastata useampaan kohtaan, ja ne kaikki on huomioitu erikseen yhteenvedossa.

40 % (40 kpl) ilmoitti, että ala kiehtoo.

35 % (35) kertoi kurssille tulon syyksi tuttavän suosituksen.

21 % (21) kertoi syyksi jonkin muun. Syiksi mainittiin:

- ✓ Netti-ilmoitus (2 vastauksessa)
- ✓ Osa-aikaistyön mahdollisuus
- ✓ Kokemus kuljettajan työstä
- ✓ Lomautus omalta alalta
- ✓ Työtön
- ✓ Intin lopussa Kovanen oli rekrytoimassa työvoimaa
- ✓ Talous
- ✓ Kyllästyin tilastotieteeseen
- ✓ Kokeilu
- ✓ öVara-ammattiö laman uhatessa
- ✓ Lisäänsion tarve
- ✓ Moni työkaveri ajaa sivutöinä
- ✓ Tulin kysymään toimistolta
- ✓ Työn joustavuus, helppo sovittaa opiskelun ohkeen tai toisen työn rinnalle
- ✓ Ammatinvaihto
- ✓ Opintojen ohelle, tuet eivät riitä
- ✓ Alan vaihto ajankohtainen, ja sopii myös opiskelun ohella tehtäväksi. Lisäksi kurssia ei tarvinnut maksaa itse
- ✓ Itsensä työllistäminen
- ✓ Entinen työpaikka loppuu, ajattelin kokeilla tätäkin

7 % (7) oli työllisyyskoulutuksessa

5 % (5) ilmoittautui kurssille lehti-ilmoituksen perusteella

2 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Syy kurssille tuloon

40 % (40) haluaa vaihtaa alaa

28 % (28) opiskelee, ja haluaa taksista sen vuoksi osa-aikatyön

27 % (27) haluaa taksista muun osa-aikatyön

6 % (6) on työttömänä vastaushetkellä

4 % (4) kertoo, että kyseessä on esimerkiksi perheen painostuksesta johtuva öpakkoö

4 % (4) kertoo syyksi jonkun muun. Näitä olivat:

- ✓ öOlin taksinkuljettajana Tallinnassa. Nyt muutin Suomeenö
- ✓ öVaikuttaa sellaiselta työltä, jossa itseni kaltainen ihminen viihtyyö
- ✓ Ns. vara-ammatti ja lisäänsiot
- ✓ öTarvitsen nopeasti kunnan tulotö.

Onko työpaikka jo tiedossa

66 % eli 66 vastaajaa tiesi tulevan työpaikkansa jo kurssin alussa
32 % (32) sen sijaan ei ollut kyselyyn vastattaessa työpaikkaa tiedossa.

Yhden vastaajan kohdalla ei ollut merkintää.

Kuvaile itseäsi

Suurin osa vastaajista valitsi useamman kuvaajan määritellessään omaa luonnettaan. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

82 % (82 vastaajaa) kuvaili itseään rauhalliseksi.
77 % (77) piti itseään sosiaalisena
76 % (76) kertoi olevansa avoin
56 % (56) määrittelee itsensä rohkeaksi
51 % (51) luonnehti itseään päättäväiseksi
43 % (43) sanoo olevansa puhelias
20 % (20) piti itseään hiljaisena
12 % (12) kertoi olevansa rempseä

Muut vaihtoehdot ó ujo, pidättyväinen, arka ja syrjään vetäytyvä ó saivat vastauksia kukin 3-8 kpl.

Yksi vastaaja kuvaili itseään lisäksi rehelliseksi ja luotettavaksi.

Mielikuva taksista työpaikkana

Suurin osa vastaajista valitsi useamman kuvaajan määritellessään mielikuvaansa taksista työpaikkana. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

75 % (75) pitää työtä monipuolisena.
40 % (40) kuvailee sitä rennoksi.
29 % (29) mieltää työn tempoilevaksi.
28 % (28) luonnehtii työtä kiireiseksi.
28 % (28) uskoo työn olevan jännittävää.
10 % (10) epäilee työtä stressaavaksi.

Muita mielikuvia taksista työnä oli viidessä vastauksessa:

- ✓ Vaihtelevaa työtä
- ✓ Sosiaalista kanssakäymistä
- ✓ Rauhallinen
- ✓ Ihmisläheinen, hyvin asiakaslähtöinen työ
- ✓ Palkitseva, kaupunkituntemusta lisäävä.

Mielikuva tulevista työajoista

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään tulevia työaikojaan. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

58 % (58) olettaa tai tietää voivansa itse päättää, koska ja kuinka paljon työskentelee

16 % (16) pitää työtä pääasiassa yötyönä.

15 % (15) uskoo, että päivä- ja yövuoroja on yhtä paljon.

13 % (13) pitää työtä pääasiassa päivätyönä.

6 % (6) pitää työtä säännöllisenä 3-vuorotyönä.

6 % (6) vastauksessa oli säännöllinen 2-vuorotyö

Yksi vastaaja oli vastannut muu: 04 pv, 2 yötä.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Vastauksista ei ilmene, onko vastaajalla ennestään tietoa alan työajoista ja niihin liittyvistä käytännöistä. Eri työnantajien työaikapolitiikassa saattaa olla eroja, kuten esimerkiksi säännöllinen vuorotyö. Vastaajalla saattaa olla myös o riippuen syystä kurssille tuloon o rajallinen mahdollisuus tehdä tiettyjä vuoroja.

Kokemus vuorotyöstä

67 % (66 vastaajalla) on kokemusta vuorotyöstä entuudestaan

32 % (32) vastaajista eivät ole ennestään tehneet vuorotyötä

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Mielikuva yleisimmästä työvuoron pituudesta

44 % (44) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena 8-10 tuntia

42 % (42) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena 10ó12 tuntia

3 % (3) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena yli 12 tuntia

3 % (3) vastaaja pitää yleisimpänä työvuoron pituutena alle 8 tuntia.

3 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

4 vastaajaa olivat valinneet sekä 8-10 tuntia, että 10ó12 tuntia. Nämä vastaukset jätettiin huomioimatta.

Arvio vastaajan ajamista työtunneista kuukaudessa

32 % (32) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 516100 tuntia/kk
27 % (27) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 1516200 tuntia/kk
20 % (20) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 1016150 tuntia/kk
16 % (16) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana alle 50 tuntia/kk.

2 vastaajaa valitsivat kaksi vaihtoehtoa kumpikin. Nämä vastaukset jätettiin huomioimatta.

2 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Mielikuva palkkauksesta

66 % (66) vastaajaa pitää palkkausta provisiopohjaisena
17 % (17) vastaajaa pitää palkkausta tuntipalkka- että provisiopohjaisena
8 % (8) vastaajaa pitää palkkausta tuntipalkkaisena.

4 vastaajaa valitsi useamman vaihtoehdon. Näitä vastauksia ei huomioitu.
2 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Vastaajan arvio omasta palkasta, kun auton bruttotuotto on 300p

Yleisin arvio, 24 % vastauksista (24 kpl), oli 100p.
Yksittäiset vastaukset olivat 50p - 150p.
Lisäksi kahdessa kyselyssä vastaukset olivat 10p/tunti sekä 36 %.

Mikäli vastaaja oli antanut vastaukseksi kaksi arvoa, näistä laskettiin keskiarvo.

41 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen tai vastaukseksi oli annettu arvio omasta kuukausiansiosta.

Arvio kuukausiansioista

32 % (32) arvioi ansaitsevansa 150162000 p kuukaudessa
24 % (24) arvioi ansaitsevansa 200062500 p kuukaudessa
16 % (16) arvioi ansaitsevansa alle 1000 p kuukaudessa
15 % (15) arvioi ansaitsevansa 100161500 p kuukaudessa
4 % (4) arvioi ansaitsevansa yli 2500 p kuukaudessa.

4 vastaajaa olivat valinneet kaksi tai useamman vaihtoehdon. Nämä vastaukset jätettiin huomioimatta yhteenvedossa.

4 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Mielikuva taksinkuljettajan työstä

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään mielikuvaansa taksinkuljettajan työstä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

75 %, eli 75 vastauksessa oli valittu ömonipuolista asiakaspalveluaö

53 %, eli 53 vastauksessa oli valittu ö auton ajeluaö

15 %, eli 15 vastauksessa oli valittu ö tolalla seisoskeluaö

11 %, eli 11 vastauksessa oli valittu ömuuta, mitä?ö. Niihin oli vastattu:

- ✓ Kaupunkituntemus kehittyi monessa kaupungissa
- ✓ Palveluammatti
- ✓ Jokainen vuoro on erilainen = sikäli vaihteleva
- ✓ Pitää tehdä töitä paljon!
- ✓ Eri autojen ominaisuuksien vertailua
- ✓ Paljon rankkaa työtä
- ✓ Sosiaalista kanssakäymistä asiakkaiden sekä muiden tiellä kulkijoiden kanssa
- ✓ Kovaa työtä, mutta saattaisin pitää
- ✓ Pitkiä työpäiviä
- ✓ Vaihteleva maisema
- ✓ Raskasta asiakaspalvelua

4 vastauksessa oli valittu ö helppoa rahaaö

2 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Vastaajaa mietityttäviä asioita työstä

66 % (66) tuntee epävarmuutta kaupunkituntemustaan kohtaan

47 % (47) jännittää asiakkaiden kohtaamista

26 % (26) tuntee epävarmuutta mittarin käytössä

23 % (23) miettii palkkausta

16 % (16) miettii työvuoroja ja niiden sopimista.

Muut vaihtoehdot ö kollegat, ula-radion käyttö, työpaikan saanti ö saivat 6-10 % (6-10 kpl) vastausta.

1 vastaaja valitsi kohdan muu ja kirjoitti öTyön / tilanteiden vaihtelevuusö.

7 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Alalta karkottavat tekijät

Suurimpana, alalta karkottavana tekijänä vastaajat ilmoittivat väkivaltaiset, aggressiivisesti tai uhkaavasti käyttäytyvät asiakkaat. Vastausten osuus oli 36 % (36).

Toiseksi eniten ilmoitettiin syyksi oma perhetilanne, jonka osuus vastauksista oli 32 % (32).

Työaikoja epäili 26 % (26) vastaajaa karkottavaksi tekijäksi. öPäihteiden vaikutuksen alaiset asiakkaatö valittiin syyksi 12 % (12 kpl) vastauksessa.

17 vastaajaa epäili syyksi muuta:

- ✓ Jos vaikeuksia löytää paikkoja
- ✓ Koulutukset, terveyden tilanne
- ✓ Ajokyvyttömyys
- ✓ Palkka (3 vastausta)
- ✓ Vähät työvuorot
- ✓ Terveys (2 vastausta)
- ✓ Huono palkka
- ✓ Työnantaja
- ✓ Aikapula, kyllästyminen työhön
- ✓ Jos tulee tilaisuus lähteä ulkomaille, tai jos tulee vastaan vieläkin mielenkiintoisempi ala
- ✓ Valmistuminen kiinnostavampaan, parempituottoiseen ammattiin
- ✓ öparempi työ
- ✓ Omaan koulutukseen suuntautuva työ
- ✓ Jos työ ei vastaa odotuksia

7 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Väkivaltaisten asiakkaiden kohtaamisen tiedostaminen

Kysymyksellä kartoitettiin, onko vastaaja ennen kurssia vai vasta kurssin aikana tiedostanut mahdollisuuden joutua työssään kohtaamaan väkivaltaisesti käyttäytyvä asiakas.

Tähän kysymykseen pyydettiin vastausta siinä tapauksessa, että vastaaja oli valinnut edelliseen kysymykseen vastaukseksi öväkivaltaiset tai päihteiden vaikutuksen alaiset asiakkaatö.

31 % (31) vastaajaa oli tiedostanut mahdollisuuden jo ennen koulutuksen alkua.

9 % (9) vastaajaa ilmoitti tiedostaneensa mahdollisuuden kurssin aikana.

60 % (59) ei vastannut tähän kysymykseen.

Helsinki

2-kysely

Kyselyyn vastasi 14 kurssin suorittanutta. Vastaukset lainausmerkein ovat suoria lainauksia vastaajien kommenteista.

Mitä haluaisit lisätä tai poistaa koulutuksesta?

12 vastaajaa kommentoi koulutusta:

öEi tule mieleen mitään poistettavaa tai lisättävääö

öKurssi oli kokonaisuudessaan hyvin toimiva ja opettajat erinomaisiaö

öPätevämmän kouluttajan vetämään data-tunteja, kyseenalaistan vahvasti Nina Ihanderin pätevyyden opettaaö

öMielestäni ravintoloita painotetaan liikaa, toki niistä on saatava tietoa kuljettajille koulutuksen yhteydessä. Käytäntö kuitenkin opettaa. Lisättävää kurssille voisi laittaa tietoutta enemmän paikoista jotka liittyvät Helsingin historiaanö

öVähän lisää datan käyttöä. Oli vähän hakusessa kun aloitti työtö

öAsiakas palvelu koulutus lisättäväö

öEi kumpaakaan oli aivan hyväö

öKoulutuksessa olisi hyvä olla lisää datalaitteen käytön opetusta. Eli laitteen funktioiden luettelemisen sijaan olisi hyvä kertoa mitä kannattaa tehdä milloinkin.. Alkuun oli hieman hukassa sen kanssaö

ösais olla kestoaltaan pidempiö

öKoulutus oli kohdallaanö

öei ole tarvetta poistaa mitään, mut esim. kierto ajeluita vois olla 2-3 käyntiä. muuten kattava koulutusö

Saitko realistisen kuvan kuljettajan työstä?

86 % (12) vastaajaa kertoi saaneensa realistisen kuvan työstä.

14 % (2) vastaajaa ei saanut realistista kuvaa työstä.

Jos vastasit öEnö, mikä ei ollut realistista?

2 vastaajaa kommentoi tähän:

öEihän kurssilla voi antaa niin realistista kuvaa tästä työstä. Se ei tosin ole suinkaan huono asia, mielestäni kurssin tarkoitus ei olekaan antaa realistista kuvaa alasta. Sen sijaan kurssi auttaa ilmiömäisen hyvin alkuun näissä hommissaö.

öpalkka oli luvattua pienempi (johtunee ehkä valitsemastani taksirytyksestäí).ö

Miten koulutus voisi paremmin övalmistaa kuljettajaa tulevaan työhön?

11 vastaajaa kertoi mielipiteitään:

öEi tule parannusehdotuksia mieleenö

öMielestäni tämän hetkinen koulutus jonka sain kurssilla antaa riittävät tiedot kuljettajan tehtäviin. Tosin kurssiin voisi lisätä vähän enemmän kertomuksia käytännön tapahtumista, sitä kautta kurssilla saisi enemmän tuntumaa työhönö

öData koulutusö

öJoitain taksamittarin toimintoja voisi käydä läpi paremmin, taas jälleen kerran vetoan siihen että parempi maikka data-tunneille!ö

öLähinnä työssä "yllättivät" asiakkaat.. Ihmisiä on erilaisia ja yhtäkkiä joutuukin sopeutumaan erilaisiin kyytiläisiin... Mutta näitä eri ihmis-tyyppjeä tuskin on mahdollista laittaa luetteloksi ja jakaa tunnilla. Sanotaan että meitä on joka lähtöön. ;)ö

ökoe käyttämässä heitä kannisten kanssa ajelemassaö

öKurssi voisi olla hitusen pitempi jotta asiat varmasti jäisivät mieleen. Alussa tuli turhan paljon virheitä tehtyäö

ödata puolella voisi enemmän keskittyä näihin peruskoodeihin ja maksujen suorittamiseenö

öMielestäni tämän hetkinen koulutus jonka sain kurssilla antaa riittävät tiedot kuljettajan tehtäviin. Tosin kurssiin voisi lisätä vähän enemmän kertomuksia käytännön tapahtumista, sitä kautta kurssilla saisi enemmän tuntumaa työhönö

öPainottaa että alussa on selkä märkänä kun etsii oikeata reittiä, mutta se on normaalia. Valmiit reitti vaihtoehdot suosittujen kohteiden (satamat ó rautatieasema/linja-auto asema)ö

öSaisi olla kestoaltaan pidempiö

Oliko työpaikan löytäminen helppoa?

Kaikki 14 vastaajaa kertoivat löytäneensä työpaikan helposti.

Miten etsit työpaikkaa?

Osa vastaajista oli käyttänyt useampaa keinoa työpaikan etsimiseen. Jokainen vaihtoehto on käsitelty erikseen ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

57 % (8) vastaajaa kyseli tutuilta

36 % (5) etsi töitä työvoimatoimiston kautta

31 % (4) käytti muita keinoja. Näitä ei tutkimuksessa eritelty.

1 vastaaja kyseli autoilijoilta tolppalla.

1 ei vastannut tähän kysymykseen.

Kukaan ei ilmoittautunut taksin omalle työnhakijalistalle.

Organisaatioiden sisäisten työhaku- tai työntekijän hakukanavien käytössä voi olla eroja, joita ei eritelty tutkimuksessa.

Oliko sinulla aloittaessasi tuttua kuljettajaa / autoilijaa alalla?

71 % (10) vastaajalla oli tuttu kuljettaja tai autoilija.

29 % (4) ei tuntenut ketään alalta entuudestaan.

Saitko ammattiajoluvan ensimmäisellä yrittämällä?

71 % (10) vastaajaa sai ammattiajoluvan ensiyrittämällä.

29 % (4) joutui yrittämään vähintään kaksi kertaa ennen kuin sai ammattiajoluvan.

Oli työpaikka jo valmiina odottamassa?

71 % (10) vastaajalla oli työpaikka valmiina.

29 % (4) vastaajalla ei ollut työpaikkaa valmiina.

Kolme niistä vastaajista, joilla oli työpaikka valmiina, ei tuntenut alalta ketään entuudestaan.

Kolme niistä vastaajista, joilla ei ollut työpaikkaa valmiina, tunsivat alalta entuudestaan jonkun.

Milloin aloitit kuljettajana?

11 vastaajaa ilmoitti aloittaneensa kuljettajana heti, marras- tai joulukuussa 2008 tai tammi- tai helmikuussa 2009.

Yksi vastaaja aloitti heinäkuussa 2009.

Yksi vastaaja ei muistanut aloitusajankohtaa.

Yksi vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Näyttää siltä, että kyselyyn ovat vastanneet vain ne, jotka ovat jääneet alalle, tai aikovat vielä myöhemmin aloittaa kuljettajana. Tästä syystä annetut vastaukset ovat yksipuolisia.

Kuinka monta vuoroa olet ajanut valmistumisesi jälkeen?

71 % (10) vastaajaa oli ajanut yli 50 vuoroa.

14 % (2) vastaajaa oli ajanut 21-50 vuoroa.

14 % (2) vastaajaa oli ajanut 11-20 vuoroa.

Oletko nyt vakituisessa työsuhteessa taksissa (koko- tai osa-aikaisessa)?

64 % (9) ilmoittaa olevansa vakituisessa työsuhteessa

36 % (5) ei ole vakituisessa työsuhteessa.

Kaksi vastaajaa, joilla ei ollut työpaikkaa valmiina odottamassa, ilmoittaa olevansa vakituisessa työsuhteessa.

Kolme vastaajaa, joilla oli työpaikka valmiina odottamassa, ei ole kertomansa mukaan vakituisessa työsuhteessa.

Onko saatavilla olevat työvuorot olleet sopivia?

71 % (10) vastasi, että suurin osa saatavilla olleista työvuoroista ovat olleet sopivia

29 % (4) vastasi, että kaikki saatavilla olleet työvuorot ovat olleet sopivia.

Jos et ole enää alalla tai et aloittanutkaan, miksi et?

Kukaan ei vastannut tähän kysymykseen.

Kysymys työllisyyskoulutuksessa olleelle: Oliko sinulla tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana?

1-kyselyssä seitsemän vastaajaa valitsi työllisyyskoulutuksen syyksi kurssille tuloon. Heistä kuusi vastasi tähän kysymykseen.

5 vastaajalla oli tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana.
1 vastaajalla ei ollut tarkoitusta aloittaa taksinkuljettajana.

Kaksi vastaajaa, joilla oli tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana, ei kertomansa mukaan ole tällä hetkellä vakituudessa työsuhhteessa taksissa.

Kolmella vastaajalla, joiden tarkoitus oli aloittaa taksinkuljettajana, ei ollut työpaikkaa valmiina kurssin alkaessa. He ovat nyt vakituudessa työsuhhteessa.

Oletko aktiivisesti tutustunut uuteen työhösi?

Usea vastaaja valitsi useamman vaihtoehdon tähän kysymykseen. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

20 % (9) kertoi liikkeessaan miettivänsä järkeviä ajoreittejä

20 % (7) kertoi liikkeessaan katselevansa osoitteita

17 % (7) on tutustunut uuteen työhönsä karttaa lukemalla

11 % (4) miettii mittarin käyttöä eri tilanteissa

11 % (4) kyselee muilta

9 % (4) kertoi esim. ajelevansa eri kaupunginosissa

9 % (3) tutustuu työhön muulla tavalla. Näitä tarkennettiin:

- ✓ Kokeilemalla eri asioita, soveltamalla, improvisoimalla
- ✓ Tunnen helsinkiä suhteellisen hyvin usein mielessäni päätän pisteen mistä aloitus on ja piste lopetuksesta. sen jälkeen visuaalisoin reitin mielessäni. Tarvittaessa käytän myös karttaa apuna
- ✓ usein kun mulla on 8h tai inva-ennakoita käytän internet reittioppaan sivuja ennen vuoron alkamista.

1 vastaaja uskoo, että eteen tulevat tilanteet opettavat.

Yllättikö työn monipuolisuus tai haasteellisuus?

4 vastaajaa yllättyivät työn monipuolisuudesta tai haasteellisuudesta.
10 vastaajaa eivät yllättyneet työn monipuolisuudesta tai haasteellisuudesta.

Mikä yllätti? Mikä oli erilaista?

Tähän kommentoitiin 5 eri vastauksessa:

öAika lailla odotuksia vastaava, vähemmän ongelmatapauksia mitä oletin alun perinö

öJokainen päivä ó jokainen kyyti ó on erilainen ☺ö

öEriaiset tarpeet kuljeksille. Asiakkaiden kanssa sopiminen ajoreiteistä. Tilanteet joita syntyy ajon aikanaö

öKielitaidon tarpeellisuus yllätti. Pitkät päivä yllättivät myös koska niitä ei miettinyt etukäteenö

öKuvittein että yhteisenki kolleegoitten välillä olisi parempiö

Onko sinulla ollut ongelmia työssäsi? Millaisia?

öAlussa oli ongelmia ajoreittien valinnassa, muutaman kerran asiakas kysyi ystävällisesti, että mihin ollaan menossaö

öData laitee ei toimi kunnollaö

öEi mitään suurempia. Mittarin ohje kirjaa tutkinut muutaman kerran ja kela-ajojen lomakkeiden täyttö on mietittänytö

öEi ole tai aikaa ei ole tarpeeksi koska työtä riittääö

öEnsimmäisellä työnantajalla ei ollut tarjota kunnan vuoroja mutta nyt onö

öSAGEM! poskettoman hitaasti tulostaa kuitenkin jossei ole erillistä kirjoitinta. Muutenkin koko laite vammaa milloin sattuu, jokseenkin epäluotettava kapine ajoittainö.

öYksi tappouhkaus todella humalaiselta ja sekavalta mieheltäö.

öHankalia asiakkaita ja juoksutaksi ym. Kaikkeahan siellä näkee, tosin harvinaisia ovat kaikkien kyytien lukumäärään nähdení Huonoa onnea.. Ei kuitenkaan mitään pahempaa sattunut, onneksiö

öKänniset naiset iso ongelma, luulevat itsestään liikoja ja sit ku yrittää olla kohtelias yms. sit raivostuvat ja käyvät päälle. TÄTÄ EI OPETELTU KURSSILLAö.

Lisäksi kolme vastaajaa totesi, ettei ole ollut ongelmia.

Miten vanhemman kollegat vastaanottivat sinut tolzilla?

Kaksi vastaajaa totesi, että öhyvinö ja yksi öökö.

öAika hyvin miten metsään huutaa niin kaiku vastaa..ö

öHyvin, jotkut kyselee voinko tuurailla heillekkiniö

öOlen iäkäs joten ne luulivat että olen kokenut itsekinö

öOlen vähemmän tolzilla sillä ajan enimmäkseen tilausajobussia mutta sen mitä olen ajanut öbanaaniö katolla niin kollegat ovat olleet ystävällisiä ja neuvoneet aina pulma tilanteessaö

öSilmäilyllä ja mulkoilulla tietenkiniö

öSuht hyvin, taisi kyllä käydä tuurikin että sattu mukavat jätkät ekoille tolzilleö

öSuurin osa ollut asiallisia ja auttavaisia muutamaa poikkeusta lukuun ottamattaö

öSaman yrityksen kuljettajat ottivat vastaan erinomaisesti, tolzilla olevat vanhemmat taksikuskit katsovat vähän kriittisemmin, övirheitä etsienöö

öOsa hyvin, osa huonosti, yleisesti melko neutraalisti. Kaikki sujui hyvin kun ei tehnyt virheitä. Jos joku teki virheen tai erehtyi, ammattilaiset neuvoivat ja toiset öammattilaisetö menivät sitten avautumaan erinäisistä asioista :]ö

öIhan hyvin, jopa mainiosti. Mutta nää kovasen kuskit on perseestä, niillä menee raha kaiken edelle. Ei työn ilo ollenkaanö.

Saitko tarvittaessa tietoa tai apua kollegoilta?

50 %, 7 vastaajaa oli sitä mieltä, että hän sai useimmiten apua kollegalta

43 %, 6 vastaajaa sai apua aina tarvittaessa

7 %, 1 vastaaja oli sitä mieltä, että hän ei useimmiten saanut apua kollegalta.

Kysymys ulkomaalaistaustaiselle: Oletko kokenut syrjintää tai rasismia kuljettajana?

Tähän kysymykseen vastattiin kahdesti.

Toinen vastaaja ei ole kohdannut rasismia tai syrjintää kuljettajana. Toinen vastasi kohdanneensa rasismia tai syrjintää kuljettajana. Hän ei tarkentanut, minkälaista kohtelu on ollut.

Heistä kumpikaan ei ole tällä hetkellä vakituksessa työsuhteessa. Molemmilla oli työpaikka valmiina odottamassa.

Kommentteja kurssista tai ajatuksia työstä

Muutama vastaaja oli lopuksi kirjoittanut ajatuksiaan:

öEiköhän lopetettais ne pokien pöllimiset toisiltamme. tämä on palvelualaö

öKurssi oli hyvä. Kiitokset opettajille. Työ on raskasta istumalihaksille ja vaatii kärsivällisyyttä.

öKurssi oli intensiivinen ja monipuolinen. Kurssi voisi olla vähän kevyempi tiedon suhteen käytäntö opettaaö

öPekka Virtasaarelle isot pisteet! Äärettömän hyvä ope ☺ö

öTaksikuski näkee kaikenlaisia ihmisiäö

öAsian on näin, oiskohan hyvä lisätä kurssin ns. koulutus tälläisiä uhka tilanteita vastaa?ö

öIhan mielenkiintoinen kokemus, sai vähän kuvaa kansan kirjosta. Lisäksi paikkatuntemus karttui ☺ö

Oulu

1-kysely

Ensimmäiseen kyselyyn vastasi 40 henkilöä.

Ikä- ja sukupuolijakauma

Miehiä oli odotetusti koulutusryhmässä enemmän kuin naisia. Tässä tutkimusryhmässä miesten osuus oli 90 % (36 kpl) ja naisten 10 % (4).

45 % (18 vastaajaa) oli alle 25-vuotiaita

30 % (12) oli yli 46-vuotiaita

Kahteen muuhun ryhmään vastaajat jakautuivat tasaisesti, 4-6 vastausta per ryhmä. Heidän prosentuaalinen osuutensa koko ryhmästä oli 10/15 %.

Koulutustaso

48 % (19 vastaajaa) ilmoitti suorittaneensa toisen asteen koulutuksen.

25 % (10) oli ylioppilaita

18 % (7) oli suorittanut peruskoulun tai kansakoulun

10 % (4) oli korkeakoulu- tai yliopistokoulutuksen suorittaneita.

Oma tausta taksiin

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään omaa taustaansa taksiin. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

58 % lla (23 kpl) vastaajalla ystävä, tuttava tai naapuri on autoilija

30 % lla (12) vastaajista ystävä, tuttava tai naapuri työskentelee taksinkuljettajana

20 % lla (8) vastaajista ei ole tuttuja tai sukulaisia taksissa

15 % lla (6) lähisukulainen on autoilija

12 % lla (5) vastaajista lähisukulainen on taksinkuljettajana.

Yksi vastaaja mainitsi lisäksi, että hän on ajanut taksia 13 vuotta.

Kurssille päätyminen

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan kurssille päätymisestä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

58 % (23 kpl) ilmoitti, että ala kiehtoo

53 % (21) kertoi kurssille tulon syyksi tuttavän suosituksen

12 % (5) oli työllisyyskoulutuksessa

8 % (3) kertoi syyksi jonkin muun. Syiksi mainittiin:

- ✓ Tuttuja autoilijoina sekä kuskeina
- ✓ Lisäänsio
- ✓ Ajanut joskus nuorena taksia

Kukaan ei ollut ilmoittautunut kurssille lehti-ilmoituksen perusteella.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Syy kurssille tuloon

Yhdeksän vastaajaa valitsi useamman syyn kurssille tuloon. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

40 % (16) on työttömänä vastaushetkellä

38 % (15) haluaa vaihtaa alaa

18 % (7) haluaa taksista osa-aikatyön

13 % (5) kertoo syyksi jonkun muun. Syiksi mainittiin:

- ✓ Lisäänsiot (2 vastausta)
- ✓ Kuljettajatutkinto pakollinen
- ✓ Edellinen työ loppui, huonot työllistymismahdollisuudet vanhaan työhön
- ✓ Työttömyyseläke, pientä lisäänsiota, saa olla ihmisten parissa

10 % (4) opiskelee, ja haluaa taksista sen vuoksi osa-aikatyön.

Kukaan ei osallistunut kurssille esimerkiksi perheen painostuksesta johtuvasta öpakosta.

2 vastaajaa jättivät vastaamatta tähän kysymykseen.

Onko työpaikka jo tiedossa

58 % eli 23 vastaajaa tiesi tulevan työpaikkansa jo kurssin alussa

38 % (15) sen sijaan ei ollut kyselyyn vastattaessa työpaikkaa tiedossa

Kahden vastaajan kohdalla ei ollut merkintää.

Kuvaile itseäsi

Suurin osa vastaajista valitsi useamman kuvaajan määritellessään omaa luonnettaan. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

83 % (33 vastaajaa) piti itseään sosiaalisena
 78 % (31) kuvaili itseään rauhalliseksi
 78 % (31) kertoi olevansa avoin
 53 % (21) luonnehti itseään päättäväiseksi
 43 % (17) sanoo olevansa puhelias
 40 % (16) määrittelee itsensä rohkeaksi
 25 % (10) piti itseään rempseänä.

Yksi vastaaja piti itseään hiljaisena ja toinen vastaaja arkana.
 Yksi vastaaja kuvaili lisäksi itseään huumorintajuiseksi.
 Kukaan ei pitänyt itseään ujona, pidättyväisenä tai syrjään vetäytyvänä.

Mielikuva taksista työpaikkana

Suurin osa vastaajista valitsi useamman kuvaajan määritellessään mielikuvaansa taksista työpaikkana. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

90 % (36) pitää työtä monipuolisena.
 45 % (18) kuvailee sitä rennoksi.
 33 % (13) luonnehtii työtä kiireiseksi.
 28 % (11) mieltää työn tempoilevaksi.
 15 % (6) uskoo työn olevan jännittävää.
 10 % (4) epäilee työtä stressaavaksi.

Yksi vastaaja oli lisäksi kuvaillut työpaikkaa sanoin öaina tapahtuu jotain uuttaö.

Mielikuva tulevista työajoista

Viisi vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään tulevia työaikojaan. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena, ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

28 % (11) olettaa tai tietää voivansa itse päättää, koska ja kuinka paljon työskentelee
 25 % (10) pitää työtä pääasiassa yötyönä
 25 % (10) uskoo, että päivä- ja yövuoroja on yhtä paljon
 13 % (5) valitsi kohdan muu. Näitä tarkennettiin:
 ✓ Vaihtelevaa työaika

- ✓ Työnantajasta riippuen vuorot vaihtelee
 - ✓ Pomo kertoo milloin töitä, kaikki käy
 - ✓ Sivutyö, soviskellaan kukin keikka
 - ✓ Pääasiassa ilta ja yö, sekä viikonloppuvuoroja
- 10 % (4) pitää työtä säännöllisenä 3-vuorotyönä
8 % (3) pitää työtä pääasiassa päivätyönä
3 % (1) vastauksessa oli säännöllinen 2-vuorotyö.

Vastauksista ei ilmene, onko vastaajalla ennestään tietoa alan työajoista ja niihin liittyvistä käytännöistä. Eri työnantajien työaikapolitiikassa saattaa olla eroja, kuten esimerkiksi säännöllinen vuorotyö. Vastaajalla saattaa olla myös o riippuen syystä kurssille tuloon o rajallinen mahdollisuus tehdä tiettyjä vuoroja.

Kokemus vuorotyöstä

65 %, 26 vastaajalla, on kokemusta vuorotyöstä entuudestaan.
35 % (14) ei ole ennestään tehnyt vuorotyötä.

Mielikuva yleisimmästä työvuoron pituudesta

53 % (21) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena 8-10 tuntia
35 % (14) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena 10-12 tuntia
5 % (2) pitää yleisimpänä työvuoron pituutena yli 12 tuntia.

Kukaan ei valinnut alle 8 tunnin työvuoron pituutta.
Kaksi vastaajaa valitsi kaksi tai useamman vaihtoehdon. Näitä vastauksia ei huomioitu yhteenvedossa.

Arvio vastaajan ajamista työtunneista kuukaudessa

40 % (16) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 101-150 tuntia/kk
28 % (11) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 51-100 tuntia/kk
18 % (7) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana 151-200 tuntia/kk
15 % (6) uskoo työskentelevänsä taksinkuljettajana alle 50 tuntia/kk.

Mielikuva palkkauksesta

75 % (30) vastaajaa pitää palkkausta provisiopohjaisena
15 % (6) vastaajaa pitää palkkausta tuntipalkka + provisiopohjaisena
3 % (1) vastaajaa pitää palkkausta tuntipalkkaisena.

Kolme vastaajaa oli valinnut useamman vaihtoehdon. Näitä vastauksia ei huomioitu yhteenvedossa.

Vastaajan arvio omasta palkasta, kun auton bruttotuotto on 300p

Yleisin arvio, 35 % vastauksista (14 kpl), oli 100p.
Yksittäisten vastausten hajonta oli laaja, olivat 75p - 250p.

14 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen tai vastaukseksi oli annettu arvio omasta kuukausiansiosta.

Arvio kuukausiansioista

35 % (13) arvioi ansaitsevansa 1001ó1500 p kuukaudessa.
30 % (11) arvioi ansaitsevansa 1501ó2000 p kuukaudessa.
27 % (10) arvioi ansaitsevansa alle 1000 p kuukaudessa.
8 % (3) arvioi ansaitsevansa 2000ó2500 p kuukaudessa.

Kaksi vastaajaa oli valinnut useamman vaihtoehdon. Näitä vastauksia ei ole huomioitu vertailussa.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Mielikuva taksinkuljettajan työstä

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan määritellessään mielikuvaansa taksinkuljettajan työstä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

100 %, eli 40 vastauksessa oli valittu ömonipuolista asiakaspalveluaö
33 %, eli 13 vastauksessa oli valittu ö auton ajeluaö
18 %, eli 7 vastauksessa oli valittu ö tolalla seisoskeluaö
3 %, eli 1 vastauksessa oli valittu ö helppoa rahaaö

1 vastauksessa oli lisäksi mainittu öihmisten palvelua, auttamistaö.

Vastaajaa mietityttäviä asioita työstä

40 % (16) tuntee epävarmuutta kaupunkituntemustaan kohtaan
38 % (15) jännittää asiakkaiden kohtaamista
35 % (14) tuntee epävarmuutta mittarin käytössä
30 % (12) murehtii työpaikan saantia.

Muut vaihtoehdot ó kollegat, ula-radion käyttö, työvuorojen sopiminen ja palkkaus ó saivat 5-23 % (2-9 kpl) vastausta.

Neljä vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Alalta karkottavat tekijät

Suurimpana, alalta karkottavana tekijänä vastaajat ilmoittivat oma perhetilanne, jonka osuus vastauksista oli 30 % (12).

Toiseksi eniten ilmoitettiin syyksi väkivaltaiset, aggressiivisesti tai uhkaavasti käyttäytyvät asiakkaat. Vastausten osuus oli 25 % (10).

23 % (9) ilmoitti syyksi ömuuö. Näitä tarkennettiin:

- ✓ Työllisyys toista ammattiani vastaavissa tehtävissä lisääntyisi
- ✓ Jos löytyy kiinnostavampi työ
- ✓ Koulutustani vastaava työ
- ✓ Liikaa toimijoita (taxeja)
- ✓ Oman yrittäjyyden menestys
- ✓ Paremman työn saanti
- ✓ Toinen ammatti, johon lähdän opiskelemaan
- ✓ Ehkä joku toinen työpaikka
- ✓ Ainoastaan omat möhlykset

15 % (6) epäili, että työajat voisivat karkottaa vastaajan alalta.

Kukaan ei vastannut öpäihteiden vaikutuksen alaiset asiakkaatö.

8 vastaajaa eivät vastanneet tähän kysymykseen.

Väkivaltaisten asiakkaiden kohtaamisen tiedostaminen

Kysymyksellä kartoitettiin, onko vastaaja ennen kurssia vai vasta kurssin aikana tiedostanut mahdollisuuden joutua työssään kohtaamaan väkivaltaisesti käyttäytyvä asiakas.

Tähän kysymykseen pyydettiin vastausta siinä tapauksessa, että vastaaja oli valinnut edelliseen kysymykseen vastaukseksi öväkivaltaiset tai päihteiden vaikutuksen alaiset asiakkaatö.

28 % (11) vastaajaa oli tiedostanut mahdollisuuden jo ennen koulutuksen alkua

5 % (2) vastaajaa ilmoitti tiedostaneensa mahdollisuuden kurssin aikana.

68 % (27) ei vastannut tähän kysymykseen.

Oulu

2-kysely

Kyselyyn vastasi 13 kurssin suorittanutta kuljettajaa. Vastaukset lainausmerkein ovat suoria lainauksia vastaajien kommenteista.

Mitä haluaisit lisätä tai poistaa koulutuksesta?

8 vastaajaa kommentoi koulutusta:

öLisää suunnitelmallisuutta kunkin päivän ohjelmaan, vähän täsmällisemmin aiheeseenö

ökoulutus oli hyvä...ö

öpohja kassasta ei sanottu mitään. Käytännön tilanteita, kuten tolपालle ajo ja siellä oleminen. Säännöistä lisää.ö

ökurssi oli kokonaisuudessaan loistava ja kaikki asiat mitä teoriassa voi opettaa tuli esille.ö

ömuutama tunti harjoitus ajoa oikealla autolla vaikka toinen oppilas asiakaana-tai opettajat asiakaana.ö

öEhkä hieman enempi voisi kertoa ns. sanomattomista säännöistä. Ainakin siinä vaiheessa kun menee töihin. Joskus asioista kuulee ensimmäisen kerran siinä vaiheessa kun jokin on jäänyt tekemättä tai sanotaan, että meillä on tällöinen käytäntö....ö

öHei! Haluaisin tehdä siitä kaksi viikkoisen, siinä ajassa kyllä tulee tarpeellista tietoa kun tekee kotiläksyt, Haukiputaa, Kempeleen kyytirajat ovat varmaan tentissä jouten? en usko että niitä tarvii jatkossa,?, lisäksiin muutaman oikean ajo tunnin jos saisiö

öMonia pikku juttuja ei kerrottu ollenkaan kurssilla. Esim. herrasmies sääntöä" Taksit eivät ohita toisiaan"ö

Saitko realistisen kuvan kuljettajan työstä?

85 % (11 vastaajaa) sai mielestään realistisen kuvan kuljettajan työstä.
15 % (2) ei mielestään saanut realistista kuvaa työstä.

Jos vastasit öEnö, mikä ei ollut realistista?

Kukaan ei vastannut tähän kysymykseen.

Miten koulutus voisi paremmin övalmistaa kuljettajaa tulevaan työhön?

Seitsemän vastaajaa kommentoi:

öJos voisi livenä olla parilla reissulla oppilaana, vaikka inva-autoissa, joihin mahtuisi mukaan.ö

ökoulutus valmistaa ihan hyvin..ö

öpohja kassasta ei sanottu mitään. Käytännön tilanteita, kuten tolalle ajo ja siellä oleminen. Säännöistä lisää. Videoita käytännön tilanteista. esim. kyydin kuittaaminen, jne.ö

ökäytännön opiskelu toisi lisää valmiuksia kuljettajan työhön, mutta ymmärrettävästi hyvin vaikea järjestää.ö

öEhkä hieman enempi voisi kertoa ns. sanomattomista säännöistä. Ainakin siinä vaiheessa kun menee töihin. Joskus asioista kuulee ensimmäisen kerran siinä vaiheessa kun jokin on jäänyt tekemättä tai sanotaan, että meillä on tällöinen käytäntö....ö

ölaitoin eka kohtaan oppilas ajo, se varmaan antaa oppilaalle varmuutta, eikä jää heti kurssin jälkeen pois, vaan uskaltaa alkaa ajamaanö

öVoisi olla jotain käytännön harjoitteluaö

Oliko työpaikan löytäminen helppoa?

12 vastaajaa löysi työpaikan helposti.

1 vastaaja ei löytänyt työpaikkaa helposti.

Miten etsit työpaikkaa?

Osa vastaajista oli käyttänyt useampaa keinoa työpaikan etsimisessä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty erikseen, joten vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

46 % (6) vastaajaa kyseli tutuilta

38 % (5) ilmoittautui taksin omalle työnhakijalistalle

23 % (3) ei etsinyt työpaikkaa

1 vastaaja kyseli autoilijoilta tolalla.

1 vastaaja etsi töitä työvoimatoimiston kautta.
1 vastaaja käytti muita keinoja. Näitä ei tutkimuksessa eritelty.

Oliko sinulla aloittaessasi tuttua kuljettajaa / autoilijaa alalla?

10 vastaajaa tunsi jonkun entuudestaan.
3 vastaajaa ei tuntenut taksista ennestään ketään.

Saitko ammattiajoluvan ensimmäisellä yrittämällä?

92 % (12) vastaajaa sai ammattiajoluvan ensiyrittämällä.
8 % (1) joutui yrittämään vähintään kaksi kertaa ennen kuin sai ammattiajoluvan.

Oli työpaikka jo valmiina odottamassa?

31 % (4) vastaajalla oli työpaikka valmiina.
69 % (9) sen sijaan ei vielä tiennyt tulevaa työnantajaansa kurssin päättyessä.

Yksi vastaaja, joilla oli työpaikka valmiina, ei tuntenut alalta ketään entuudestaan.

Seitsemän niistä vastaajista, joilla ei ollut työpaikkaa valmiina, tunsi jonkun alalta entuudestaan.

Milloin aloitit kuljettajana?

Kurssi pidettiin syksyn 2008 aikana. Tarkkaa päättymisajankohtaa, tai ammattiajoluvan myöntämisaikajankohtaa ei ole tiedossa.
Annetuista vastauksista päätellen suurin osa kurssin suorittaneista aloitti hyvin pian valmistumisensa jälkeen, useimmat kevään 2009 aikana.

Näyttää siltä, että kyselyyn ovat vastanneet vain ne, jotka ovat jääneet alalle, tai aikovat vielä myöhemmin aloittaa kuljettajana. Tästä syystä annetut vastaukset ovat yksipuolisia.

Kuinka monta vuoroa olet ajanut valmistumisesi jälkeen?

54 % (7) vastaajista oli ajanut vastaamishetkellä yli 50 työvoroa
31 % (4) oli ajanut 21-50 työvoroa.

Yksi vastaaja oli ajanut 11620 työvuoroa

Yksi ei ollut ajanut vielä vastaushetkellä yhtään työvuoroa. Tämä vastaaja ei löytänyt työpaikkaa, eikä ole osa-aikaisessa tai vakituisessa työsuhteessa taksissa.

Oletko nyt vakituisessa työsuhteessa taksissa (koko- tai osa-aikaisessa)?

62 % (8) vastaajista on vakituisessa työsuhteessa
38 % (5) ei ole vakituisessa työsuhteessa.

Viisi vastaajaa, joilla ei ollut työpaikkaa valmiina odottamassa, ilmoittaa olevansa vakituisessa työsuhteessa.

Kaksi vastaajaa, joilla oli työpaikka valmiina odottamassa, ei ole kertomansa mukaan vakituisessa työsuhteessa.

Onko saatavilla olevat työvuorot olleet sopivia?

69 % (9) vastasi, että suurin osa saatavilla olleista työvuoroista ovat olleet sopivia
23 % (3) vastasi, että kaikki saatavilla olleet työvuorot ovat olleet sopivia.

1 vastaaja ei vastannut tähän kysymykseen.

Jos et ole enää alalla tai et aloittanutkaan, miksi et?

Yksi vastasi tähän kysymykseen. Hän kertoi, että ötarkoitus aloittaa, mutta koska olen edelleen päivätöissä, niin enpä ole pitänyt kiirettä.

Kysymys työllisyyskoulutuksessa olleelle: Oliko sinulla tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana?

1-kyselyssä viisi vastaajaa valitsi työllisyyskoulutuksen syyksi kurssille tuloon. Heistä yksi vastasi tähän kysymykseen. Hänellä oli tarkoitus aloittaa taksinkuljettajana kurssin päätyttyä. Hän ei ole vakituisessa työsuhteessa.

Oletko aktiivisesti tutustunut uuteen työhösi?

Muutama vastaaja valitsi useamman kuvaajan kertoessaan, kuinka he ovat tutustuneet uuteen työhönsä. Jokainen vaihtoehto on käsitelty yksittäisenä vastauksena ja näin ollen vastauksia on enemmän kuin vastaajia.

69 % (9) vastaajaa kertoi liikkueensa mieltivänsä järkeviä ajoreittejä
54 % (7) sanoi liikkueensa katselevansa osoitteita
38 % (5) tutustui työhönsä esim. ajelemalla eri kaupunginosissa
31 % (4) on tutustunut uuteen työhönsä karttaa lukemalla
31 % (4) uskoo, että eteen tulevat tilanteet opettavat
23 % (3) kyselee muita
23 % (3) mietti mittarin käyttöä eri tilanteissa

1 vastaaja kertoi muun tavan tutustua työhön. Hän kertoi:
öKäytä navikkaa apuna ja yleensä asiakas osaa kotiinsa tai minne onkaan menossaö

Yllättikö työn monipuolisuus tai haasteellisuus?

3 vastaajaa yllättyi työn monipuolisuudesta tai sen haasteellisuudesta.
9 vastaajaa sen sijaan ei yllättynyt.

1 vastaaja jätti vastaamatta tähän kysymykseen.

Mikä yllätti? Mikä oli erilaista?

Neljä vastasi tähän kysymykseen:

öEi oikeastaan tullut suurempia yllätyksiä eikä pettymyksiä hommassa koska olen ollut asiakaspalvelutehtävissä ikäni ja jo nuorenapokana olen ollut taxikuljettajana joten se oli tavallaan tuttua niiltäajoilta.ö

öPalkka oli odotettua huonompi..ö

öPalkka ehkä yllätti, mutta ehkä näin kesällä on monella alalla hiljaista? Kuvittelin että tässä saisi enempi palkaa?ö

öei mikäänö

Onko sinulla ollut ongelmia työssäsi? Millaisia?

öEi muita ongelmia kuin kaupunkituntemus mutta siitä selviää kysymällä ja navikallaö

öKela kyytien miljoona erilaista käytäntöä.ö

öJuopuneet asiakkaat ja laitteiston toimintahäiriöt.ö

ömuutaman kerran ollu ongelmia ajovalintojen suhteen.....ja hinnastahan aina valitetaan :)ö

öOlen ollut 32v. sitten taksissa, Oulussa uudet as. alueet yllätti, on tullut paljon uusia osoitteita, mutta kiitos hyvät apuvälineet, ilman niitä olisi ollut hukassa, kiinteistöjen numerot numerot ovat huonosto näkyvillä, tähän pitäisi saada parannusö

öLisäksi kolme vastaajaa ilmoitti, ettei ole ollut ongelmia.ö

Miten vanhemman kollegat vastaanottivat sinut tolpalla?

10 vastaajaa olivat kaikki lähes samaa mieltä vanhempien kollegojen vastaanotosta.

Kolme vastasi öihan hyvinö.

Kolme kertoi, että vastaanotto on ollut öystävällistä ja pulmatilanteissa neuvovaaö, öpositiivista ja neuvovaaö, öhuolehtivaa ja opastavaaö

Yksi vastaaja on saanut öneuvoja ja apua kiitettävästiö.

Aikaisempaa taksinkuljettajakokemusta omaava vastaaja vastasi öerittäin hyvinö ja mainitsi erikseen, että moni 70-luvulla kuljettajana työskennellyt on nyt isäntänä.

Yksi vastaaja totesi, että öaika hyviní ö

Yksi vastaaja kertoi, että öei ongelmia, rento meininkiö.

Saitko tarvittaessa tietoa tai apua kollegoilta?

62 % (8) vastasi saaneensa apua aina tarvittaessa

23 % (3) kertoi saaneensa apua useimmiten tarvitessaan

Kaksi vastaajaa ei vastannut tähän kysymykseen.

Kysymys ulkomaalaistaustaiselle: Oletko kokenut syrjintää tai rasismia kuljettajana?

Kukaan ei ollut vastannut tähän kysymykseen.

Kommentteja kurssista tai ajatuksia työstä

Muutama vastaaja oli lopuksi kirjoittanut ajatuksiaan:

öPalkka on aivan surkea taksikuskeilla. Siis 12 tunnin ajovuorolla tienataan keskimäärin 400 ajotuloa.

öTykkään hommasta, lääninhallitus voisi kyllä järjestää niin että taksiautoilijalla jää paremmin katetta.

öTyössä on pitkiäkin vuoroja niin kaikkien pitäisi myös muistaa pitää taukoja, koska ihminen ei ole kone.

öTyövuorot olisi suunniteltava uusiksi 9 tunnin periodeissa, silloin isännälle jäisi joku tunti siivota.

öVaikeaa, koska en ole vielä aikuisten oikeesti ajanut. Annan kyllä palaa, jähka on aihetta.