

Ammattikuljettajien soveltuvuuden arviointi

**Raskaan kaluston kuljettajien soveltuvuuden
arviointimahdollisuudet ammattipätevyiden
yhteydessä**

Anne Vehmas, Katja Seimelä,
Hanna Herkkola, Tarja Ojala

Ammattikuljettajien soveltuvuuden arviointi

Raskaan kaluston kuljettajien soveltuvuuden arviointimahdollisuudet ammattipätevyuden yhteydessä

Anne Vehmas, Katja Seimelä ja
Hanna Herkkola, Ramboll Finland oy
Tarja Ojala, Safety Futures Ky

ALKUSANAT

Tutkimuksessa tarkastellaan kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyden arviointia lainsäädännön, ammatillisen koulutuksen, kuljetusalan tarpeiden ja psykologisen soveltuvuuden näkökulmista.

Tutkimus on tehty AKE:n toimeksiannosta ja sen ovat toteuttaneet Anne Vehmas, Katja Seimelä ja Hanna Herkkola Ramboll Finland Oy:stä yhdessä Safety Futures Ky:n Tarja Ojalan kanssa.

Tutkimus kuuluu AKE:n vuoden 2007 tutkimussuunnitelman mukaisiin tutkimuksiin.

Helsingissä, 28. joulukuuta 2007

Ari Herrala

yksikönpäällikkö
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

I undersökningen granskades bedömningen av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens med avseende på lagstiftning, yrkesutbildning, transportbranschens behov och psykologisk lämplighet.

Undersökningen gjordes på uppdrag av AKE och utfördes av Anne Vehmas, Katja Seimelä och Hanna Herkkola från Ramboll Finland Oy i samarbete med Tarja Ojala från Safety Futures Ky.

Undersökningen ingick i AKEs forskningsplan för 2007.

Helsingfors, den 28 december 2007

Ari Herrala

enhetschef
Fordonsförvaltningscentralen AKE

FORWORD

The study examined the assessment of lorry and bus drivers' professional competence from the points of view of legislation, professional training, transport industry needs and psychological suitability

The study has been commissioned by AKE, and it has been carried out by Anne Vehmas, Katja Seimelä and Hanna Herkkola from Ramboll Finland Oy in cooperation with Tarja Ojala from Safety Futures Ky.

The study is part of AKE's research in compliance with its 2007 research plan.

Helsinki, 28 December 2007

Ari Herrala

Head of Unit
Vehicle Administration AKE

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Johdanto	1
2	Tutkimuskysymykset ja -menetelmät	2
3	Kirjallisuuskatsaus ammattikuljettajien soveltuvuudesta	4
	3.1 Lainsäädäntö	4
	3.2 Ammatillisen koulutuksen näkökulma	6
	3.3 Rekrytointi.....	8
	3.4 Kuljettajan yksilölliset tavoitteet.....	9
4	Raskaan liikenteen onnettomuudet	11
	4.1 Raskaan liikenteen onnettomuudet kirjallisuudessa	11
	4.2 Raskaan liikenteen onnettomuusaineisto.....	12
	4.3 Kuljettajiin liittyvät riskit onnettomuuksissa.....	12
5	Kuljetusyrittäjien käyttämät rekrytointiperusteet	18
	5.1 Kuljetusyrittäjien haastattelut vuonna 2004.....	18
	5.2 Rekrytointivaatimukset	19
6	Kuljettajien, kouluttajien ja opiskelijoiden näkemyksiä soveltuvuudesta	22
	6.1 Haastattelut	22
	6.2 Kuljetusalan koulutus.....	22
	6.3 Hyvän kuljettajan ominaisuudet.....	27
	6.4 Kuljettajien rekrytointi	29
7	Asiantuntijatyöpaja	30
8	Tulosten pohdinta	34
	8.1 Hyvän kuljettajan ominaisuudet.....	34
	8.2 Opiskelijavalinnan kriteerit.....	35
	8.3 Koulutuksen kehittäminen	36
	8.4 Kuljettajien rekrytointin kriteerit	37
	8.5 Työpaikan tai ajo-oikeuden menettäminen.....	39
	8.6 Kuljetusalan imago-ongelma	40
	8.7 Tulosten arviointi	41
9	Ammattikuljettajan soveltuvuus ja ehdotukset	43
	Lähdeluettelo	46
	Liite 1a. Onnettomuusaineiston tulokuvia (onnettomuudet)	48
	Liite 1b. Onnettomuusaineiston tulokuvia (kuljettajat)	52
	Liite 2. Haastattelurunko 2004	57
	Liite 3. Haastattelut 2007	58
	Liite 4. Haastattelurungot 2007	60
	Liite 5. Työpajaan osallistujat	63

TIIVISTELMÄ

Tutkimuksessa tarkasteltiin kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyyden arviointia lainsäädännön, ammatillisen koulutuksen, kuljetusalan tarpeiden ja kuljettajien psykologisen soveltuvuuden näkökulmista. Tutkimustehtävänä oli selvittää, voidaanko kuljettajasta saatavissa olevien tietojen avulla arvioida raskaan kaluston kuljettajien soveltuvuutta ammattikuljettajan tehtäviin?

Tutkimusmenetelminä käytettiin kirjallisuusanalyysia, kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen onnettomuuksien analyysia, kuljetusyrittäjien, kuljettajien, opiskelijoiden, opettajien ja työvoimaviranomaisen haastatteluja sekä asiantuntijatyöpajaa.

Haastatteluiden mukaan ammattioppilaitosten logistiikan perustutkintoon haetaan yhteishaussa ja mahdollinen karsinta tapahtuu peruskoulun päästötodistuksen keskiarvon perusteella. Valintaprosessia haluttaisiin kehittää siten, että siihen olisi mahdollista sisällyttää haastattelu, ryhmätilaisuus tai muu soveltuvuuden arviointi, kuten aikuiskoulutuskeskuksissakin.

Töihin palkattavalle kuljettajalle asetettavat vaatimukset ovat hyvin niukat, lähinnä edellytetään ajoneuvotyypille riittävää ajokorttia. Rattijuopumusta pidettiin yleisesti kuljettajavalinnan esteenä. Kuitenkaan ajokortti- ja liikennerikkomustietoja ei pääsääntöisesti tarkisteta työhön oton yhteydessä. Kuljettajien valintaa ohjaa eniten tarjonta ja soveltuvuutta arvioidaan lähinnä ulkoisen vaikutelman kautta. Kuljettajan ajokorttirekisteritietojen hyödyntäminen sekä rekrytointivaiheessa että työsuhteen aikana on selvästi hyödyntämätön voimavara.

Ammattipätevyysslain mukaan raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyys perustuu kuljetettavalle ajoneuvotyypille riittävään ajo-oikeuteen sekä koulutukseen. Soveltuvuuden kannalta keskeisintä on myönteisten liikenneturvallisuusasenteiden sisäistäminen koulutuksessa. Kuljettajan soveltuvuutta ja liikenneturvallisuusosaamista tulisi arvioida myös mahdollisilla liikennerikkomuksilla ja onnettomuuksilla.

Vaikka pätevyysvaatimukset ovat yhtenäiset, aineistojen perusteella voidaan todeta, että erilaisissa kuljetustehtävissä tarvitaan erityyppisiä persoonallisuuksia. Kaikille yhteinen, keskeisin hyvän kuljettajan ominaisuus on liikenneturvallisuusosaaminen. Lisäksi hyvän kuljettajan ominaisuuksia voidaan tarkastella työssä laaditun kaavion avulla, jonka ristikkäisinä jatkumoina ovat sosiaalisuus – itsensä kanssa viihtyminen, luova omatoimisuus – rutiinien sietäminen sekä itsehillintä – nopea reagointi.

Kuljetustehtävien erilaisuuden vuoksi tehtäväkohtaisen soveltuvuuden arviointi voidaan jättää yritysten vastuulle. Ammattipätevyyden hankkimisen yhteydessä olisi kuitenkin hyvä varmentaa, että riskikuljettajat ohjattaisiin henkilökohtaiseen puhutteluun. Riskikuljettajiksi voitaisiin määritellä ne, joille on kertynyt vähintään kaksi liikennerikkomusta viidessä vuodessa tai jotka ovat käyttäneet päihteitä. Riskikuljettajalle voitaisiin henkilökohtaisen puhuttelun perusteella myöntää ammattipätevyys normaalisti, ehdollisena tai evätä se toistaiseksi. Ehdollinen ammattipätevyys voisi edellyttää tapauskohtaisesti esimerkiksi lisäkoulutusta, ajopiirturi- tai muuta työtehtävien seurantaa tai alkolukon käyttöä.

SAMMANFATTNING

I undersökningen granskades bedömningen av lastbils- och bussförarens yrkeskompetens med avseende på lagstiftning, yrkesutbildning, transportbranschens behov och psykologisk lämplighet. Undersökningens syfte var att klargöra om det med hjälp av tillgänglig information är möjligt att bedöma lämpligheten av en yrkesförare av tung utrustning..

Litteraturanalyser, analyser av olyckor med tung trafik som resulterade i dödsfall, intervjuer med transportföretagare, förare, studenter, lärare och arbetskraftsmyndigheter samt en expertworkshop användes som undersökningsmetod.

Enligt intervjuerna sker ansökan till yrkesläroinstitutens grundutbildning i logistik via en gemensam ansökan och en eventuell gallring görs enligt medelvärdet på grundskolans slutbetyg . Man vill utveckla urvalsprocessen så att den kan innefatta en intervju, en gruppsamling eller annan lämplighetsbedömning av samma slag som görs i vuxenutbildningscentran.

Kraven på förare som skall anställas är mycket låga – de skall framför allt innehålla körkort för fordonstypen i fråga. Rattonykterhet betraktades som ett absolut hinder i valet av förare. Uppgifter om körkort och trafikförseelser kontrolleras dock för det mesta inte vid anställning. Valet av förare styrs framför allt av utbudet, och lämpligheten bedöms främst via det yttre intrycket. Att utnyttja information om föraren i körkortsregistret i rekryteringsskedet och under anställningen är en klart outnyttjad resurs.

Enligt lagen om yrkeskompetens skall yrkeskompetensen hos förare av tunga fordon baseras på adekvat körkort för den fordonstyp samt på utbildning. Viktigast ur lämplighetssynpunkt är att ha en positiv trafiksäkerhetsattityd i utbildningen. Lämpligheten och trafiksäkerhetskunskaperna hos en förare kan utvärderas genom eventuella trafikförseelser och olyckor.

Även om kraven på kompetens är desamma, kan man på grund av materialet konstatera att olika transportuppgifter kräver olika personligheter. En för alla gemensam och viktig föraregenskap är trafiksäkerhetskunskap. Goda föraregenskaper kan också granskas med hjälp av ett diagram som upprättas i arbetet och som har sociala färdigheter – att trivas med sig själv, kreativ självständighet, att klara rutiner, självbehärskning och snabba reaktioner – som en korsgående förlängning av diagrammet.

Eftersom en förarens arbetsuppgifter kan skilja sig åt kraftigt kan låta företagen bedöma förarens lämplighet för respektive arbete. I samband med erhållande av yrkeskompetens vore det emellertid bra att kunna säkerställa att riskförare styrs in på ett personligt samtal. Som riskförare skulle man kunna definiera personer med minst en personskadaolycka eller två trafikförseelser på fem år eller som har använt rusmedel. Efter ett personligt samtal skulle riskföraren kunna beviljas sedvanlig yrkeskompetens, villkorlig yrkeskompetens eller avslås tills vidare. Villkorlig yrkeskompetens skulle då förutsätta till exempel extrautbildning, färdskrivare eller annan övervakning av arbetsuppgifterna eller användning av alkoholås.

ABSTRACT

The study examined the assessment of lorry and bus drivers' professional competence from the points of view of legislation, professional training, transport industry needs and psychological suitability. The study aimed to establish whether it is possible, by using data available on each driver, to assess the suitability of heavy-duty vehicle drivers for the task of being a professional driver.

The study methods used included a literature analysis, the analysis of heavy-duty traffic accidents leading to death, interviews with transport operators, drivers, students, teachers and job centre officials, as well as an expert workshop.

According to interviews, applications for the basic diploma in logistics at vocational institutes are made via a joint application system, and any possible elimination is based on the applicants' average grade in their school-leaving from a basic school. Many have indicated that it would be good to develop this selection process by adding an interview, group event or some other form of suitability assessment as is the case in adult education centres.

The requirements set for a driver to be hired for the job are very minimal; a driving licence which is appropriate for the type of vehicle is mainly what is required. Drunken driving is considered an absolute bar to being selected for a driver's post. However, driving licence and motoring offence details are not as a general rule checked when employing drivers. Selection of drivers is controlled mostly by supply, and suitability in the main is assessed by an outward impression. The use of the driver's driving licence registration information, both at the recruitment stage and during the employment relationship, is clearly an underused resource.

According to the law pertaining to professional competence, the professional competence of a heavy-duty vehicle driver is based on the appropriateness of his driving licence for the type of vehicle to be driven, and on training. A key aspect for suitability is to understand positive road safety approaches during training. Suitability and road safety skills of a driver can be assessed by possible motoring offences and accidents.

Although qualification requirements are consistent, according to the material available it can be stated that different personalities are needed for different types of transport tasks. The key skill, common to all, characterising a good driver is road safety knowledge. In addition, the characteristics of a good driver may be considered with the help of a chart created at work, the crossing continuums of which are social skills – being comfortable alone, creative independence – coping with routines and self-control – quick responses.

Due to the diversity of transport tasks, the assessment of suitability for each task may be left to the employer. However, when acquiring professional qualifications, it would be good to ensure that risk drivers are directed to personal interviews. Those to be defined as risk drivers could include persons who have accumulated at least one accident involving a personal injury or two motoring offences in five years, or those who have used intoxicants. On the basis of the personal interview, a professional qualification could be granted to a risk driver in a normal manner or conditionally, or else the driver could be rejected for the time being. On a case basis, a conditional qualification could require, for example, further training, tachograph or other task monitoring or the use of an "alcolock".

Joitakin käsitteitä ja lyhenteitä

Kevyt liikenne

Kevyellä liikenteellä tarkoitetaan ilman moottoriajoneuvoa eli pääosin jalkaisin tai polkupyörällä tapahtuvaa liikkumista.

Kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet

Liikennevahinkojen tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet, joissa raskas ajoneuvo on ollut yhtenä tai useampana osallisena ja joissa on menehtynyt kevyen liikenteen edustaja tai moottoriajoneuvon kuljettaja tai matkustaja.

LVM

Liikenne- ja viestintäministeriö

OPM

Opetusministeriö

Raskas ajoneuvo

Raskaalla ajoneuvolla tarkoitetaan yli 3,5 tonnin painoisia kuorma-autoja, linja-autoja ja ajoneuvoyhdistelmiä. Ajoneuvoyhdistelmällä tarkoitetaan kuorma-autoja, joihin on kytketty varsinainen perävaunu (KA+PV), veto-autoja, joihin on kytketty puoliperävaunu (KA+PPV) ja euromoduuliyhdistelmiä. (Ojala 2007, 9.)

Raskas liikenne

Raskas liikenne tarkoittaa liikennöintiä edellä kuvatuilla raskailla ajoneuvoilla. Raskas liikenne ei siis sisällä pakettiautoja.

VALT

Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta

1 Johdanto

Suomessa on voinut toimia raskaan ajoneuvon ammattikuljettajana suorittamalla ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavan ajokortin. Ammattipätevyyslailla asetetaan raskaan kaluston kuljettajille ammatillista pätevyyttä koskevat vaatimukset (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273). Ammattipätevyydellä tarkoitetaan sellaista kuljettajan tehtävässä vaadittavaa ammatillista osaamista, jota kuljettajalla on oltava ajokortin lisäksi. Uusien vaatimusten tarkoituksena on varmistaa kuljettajan ammattitaito sekä ammattiin pääsemisen että sen jatkuvan harjoittamisen osalta. Säännöt koskevat kaikkia raskaan ajoneuvon kuljettajia riippumatta siitä, harjoittavatko he ammattiaan omaan tai toisen lukuun itsenäisinä ammatinharjoittajina tai työntekijöinä. Säännöksiä sovelletaan linja-auton kuljettajiin 10.9.2008 alkaen ja kuorma-auton kuljettajiin 10.9.2009 alkaen. (Liikenne- ja viestintäministeriö, jatkossa LVM, 2006, 4,9.)

Raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyyden arviointimahdollisuudet on haastava tutkimusongelma. Mitä pätevyys pohjimmiltaan on ja miten se voidaan määritellä? Entä miten pätevyyttä voidaan arvioida? Yhtenä kuljettajan pätevyyttä määrittelevänä ja arvioivana viitekehysenä on lainsäädäntö, joka määrittää kuljettajan pätevyyden minimivaatimukset. Toisaalta kysymystä voidaan lähestyä psykologian näkökulmasta, arvioimalla kuljettajan persoonallisuuden sopivuutta tai sopimattomuutta kuljetustyöhön. Kysymystä voidaan lähestyä ammatillisen koulutuksen näkökulmasta, arvioimalla opiskelijavalintaa, sitä minkälaista koulutusta kuljettajakokelaille tulisi tarjota ja minkälaista osaamista koulutetulta ammattikuljettajalta edellytetään, jotta hän olisi työhönsä pätevä. Lisäksi asiaa voidaan lähestyä kuljetuspalveluiden ostajien kuljettajille asettamista vaatimuksista ja kuljetusyritysten tarpeiden kautta, rekrytoinnin, kuljettajavalinnan ja valikoitumisen kautta. Eri näkökulmista arvioituna raskaan ajoneuvon kuljettajalle asetettavat vaatimukset vaihtelevat, mutta epäilemättä kaikkien näkökulmien sisällä yhtenä ammatillisen osaamisen ja pätevyyden vaatimuksena on turvallisuusosaaminen.

Käytännössä kuljetusalalla on nykyään työvoimapula. Sanotaankin, että kuljettajaksi on palkattava kaikki alalle hakeutuvat. Kuljetusalan haasteita ja työvoimatarvetta on selvitetty mm. Opetusministeriön raportissa "Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano". Raportin mukaan kotimaan tavaraliikenteestä kuorma-autoilla kulkee 67 %. Linja-autoilla kuljetaan joukkoliikenteen kokonaismäärästä 44 % ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella linja-autoilla kuljettavien matkojen osuus joukkoliikennematkoista on lähes 90 %. Kuljetusala on myös merkittävä työllistäjä. Ammatikseen raskaan kaluston kuljettajina toimivia arvioidaan olevan noin 80 000 - 90 000 henkilöä. Opetushallituksen tuottamien koulutustarvelaskelmien mukaan kuljetusalan työllisten määrän arvioidaan kasvavan 15 vuoden aikana 1 000 - 4 000 työllisellä. (Opetusministeriö, jatkossa OPM, 2005, 32.)

2 Tutkimuskysymykset ja -menetelmät

Ammattikuljettajien pätevyysvaatimuksia tarkasteltiin niin lainsäädännön ja psykologisen soveltuvuuden kuin koulutuksen ja kuljetusalalla toimivien näkökulmasta. Selvityksessä haettiin vastauksia seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

- Mitkä ovat hyvän kuljettajan ihanne- ja minimiominaisuudet?
- Mitkä periaatteet ohjaavat kuljettajakokelaiden ja kuljettajien valintaa? Millainen on kysynnän ja tarjonnan merkitys?
- Onko kuljettajaksi koulutettavien henkilöiden valintakriteereissä eroja eri koulutuspolkujen välillä?
- Otetaanko opiskelijavalinnassa tai rekrytoinnissa huomioon alalle ja työhön soveltuvuus ja turvallisuushakuisuus? Jos, niin millä tavalla?
- Otetaanko onnettomuuksista saatu tieto huomioon koulutuksessa ja rekrytoinnissa?
- Millä tavoin nykyinen koulutusjärjestelmä sekä kuljettajien valinta- ja ohjausjärjestelmä pystyy vastaamaan kuljettajakokelaiden ja kuljettajien erilaisista taustoista johtuviin eroihin ja erilaisiin tarpeisiin koulutuksessa ja ohjauksessa?
- Voidaanko raskaan liikenteen onnettomuuksien riskitekijöihin vaikuttaa kuljettajavalinnalla, ajokorttisäädöksillä ja kuljettajakoulutuksella?
- Tulisiko kuljettajien koulutuksen aikaista tai sen jälkeistä karsintaa tai keskeyttämismahdollisuuksia kehittää (työvoimapoliittinen koulutus)?
- Miten kuljettajien soveltuvuusharkinta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja työvoiman riittävyyteen? Voidaanko koulutuksella parantaa soveltuvuutta?
- Voidaanko kuljettajasta saatavissa olevien tietojen avulla arvioida raskaan kaluston kuljettajien soveltuvuutta ammattikuljettajan tehtäviin? Voidaanko selvittää edes selvästi epäsoveltuvuutta osoittavat tekijät opiskelijavalinnan kriteereiksi?

Pääkysymykset purettiin edelleen näkökulmittain tutkimuskysymyksiksi:

Onnettomuudet

- Mitkä ovat tieliikenneonnettomuuksien yhteydessä todetut raskaan ajoneuvon kuljettajaan, hänen koulutukseensa, persoonallisuuteensa tai elämäntilanteeseensa liittyvät riskitekijät ja tutkijalautakuntien esittämät, kuljettajaan liittyvät turvallisuuden parannusehdotukset?

Käytännön kuljetusala

- Mitkä ovat keskeiset kuljettajien valintaperusteet ja työsopimuksen solmimisen estävät tekijät käytännön työmarkkinoilla?
- Otetaanko kuljettajien valintaperusteissa ja työssä huomioon onnettomuuksien kautta esiin nousseet riskitekijät?
- Ottaako työnjohto huomioon kuljettajien mahdollisesti erilaiset valmiudet ja osaamisen heikkoudet?

Koulutus

- Karsitaanko kuljettajakokelaita nykyisin koulutukseen hakeuduttaessa ja koulutuksen aikana?
- Jos karsitaan, mitkä ovat keskeiset karsintaperusteet (käytetyt soveltuvuusperusteet) koulutukseen valinnan yhteydessä ja koulutuksen aikana?
- Onko karsintaperusteissa eroja eri koulutuspolkujen välillä ja ovatko valintakriteerit riittävät?
- Mitkä ovat kuljettajakokelaiden minimivalmiudet, joiden puuttuessa kuljettajaksi aikova henkilö tulisi ehdottomasti hylätä?
- Jos kokelaita ei karsita tai koulutusta keskeytetä, mitkä tekijät estävät karsinnan tai koulutuksen keskeyttämisen?
- Pystyykö nykyinen koulutus vastaamaan kuljettajakokelaiden erilaisiin koulustarpeisiin turvallisen liikennöinnin varmistamiseksi?

Koulutuksessa tarkasteltiin toisen asteen ammatillista koulutusta, puolustusvoimissa annettavaa koulutusta ja aikuiskoulutuskeskuksilla annettavaa koulutusta. Aikuiskoulutuskeskusten osalta oli esillä sekä omaehtoinen että työvoimapoliittinen koulutus. Oppisopimuskoulutus olisi kiinnostanut, mutta käytettävissä olevilla menetelmillä sitä lähinnä sivuttiin keskusteluissa.

Työssä käytettiin seuraavia tutkimusmenetelmiä:

1. Kirjallisuusanalyysi
2. Kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen onnettomuuksien tarkastelu vuosilta 2000 - 2005 (VALT tutkijalautakunta-aineisto)
3. Vuonna 2004 tehtyjen kuljetusyrittäjien haastattelujen analyysi rekrytointiperusteiden näkökulmasta
4. Kuljettajaopiskelijoiden, opettajien ja kuljettajien ryhmähaastattelut
 - Puolustusvoimien kouluttajat ja koulutettavat
 - Ammattioppilaitoksen opettajat ja opiskelijat
 - Aikuiskoulutuskeskuksen opettajat ja opiskelijat
 - Ammattikuljettajat (Rahtarit ry)
5. Yhden työvoimaviranomaisen puhelinhaastattelu
6. Asiantuntijatyöpaja

Tutkimusmenetelmiä ja niiden toteutusta kuvataan tarkemmin tuloksien yhteydessä.

3 Kirjallisuuskatsaus ammattikuljettajien soveltuvuudesta

3.1 Lainsäädäntö

Lainsäädännössä raskaan ajoneuvon kuljettajiin kohdistetut vaatimukset on aiemmin määritelty ajokorttiasetuksessa (845/1990), tieliikennelaissa (267/1981) ja -asetuksessa (640/2007) sekä vaarallisten aineiden kuljetuksia koskevassa lainsäädännössä (719/1994). Elokuusta 2007 alkaen ammattipätevyys on määritelty ammattipätevyyslaissa (273/2007). Lainsäädännön asettamat vaatimukset ovat ammattipätevyysvaatimuksia lukuun ottamatta pääsääntöisesti ajokorttiluokakohtaisia ja kaikille kuljettajille yhteisiä riippumatta siitä, toimiiko kuljettaja ammattiliikenteessä vai yksityisessä liikenteessä.

3.1.1 Yleiset vaatimukset

Kuljettajalle yleisesti asetettavia vaatimuksia määrittelee tieliikennelaki ja ajokorttiasetus. Tieliikennelaissa (267/1981, 63 §) on esitetty kuljettajan terveysvaatimus toteamalla, että ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman tai väsymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuvat siihen tarvittavat edellytykset. Tieliikennelain mukaan jo ajokorttilupaa myönnettäessä tulee arvioida kuljettajan terveydentila, mahdollinen alkoholi- tai muu päihderiippuvuus ja tarkistaa ikäraajat (267/1981, 70§).

Terveysvaatimuksissa on esitetty minimivaatimukset kuljettajan näölle ja kuulolle. Lisäksi lainsäädäntö asettaa vaatimuksia kuljettajan terveydentilalle: kuljettajalla ei saa olla sellaista vikaa, sairautta tai vammaa, joka olennaisesti heikentää hänen kykyään toimia kyseisen ajoneuvoluokkaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana. (267/1981, 73 ja 73a §; 845/1990, 9-10, 16, 28§; kts. myös Ajoterveys ja tiedonkulku -työryhmän muistio 2002.)

Ajokorttiasetuksessa määritellään kuljettajalle asetettavat yleiset terveys- ja ikävaatimukset ajo-oikeuden saamiseksi. Toisaalta tieliikennelaki (267/1981, 82d §) mahdollistaa sen, että Ajoneuvohallintokeskus voi erityisistä syistä myöntää poikkeuslupan ajokorttilupaa ja ajo-oikeutta koskevista ikä- ja terveysvaatimuksista. Esitiedon valossa poikkeuksia on tehty yksittäistapauksissa ikävaatimuksista.

Ajo-oikeus kytketään kuljettajan ajoneuvoluokkaa vastaavaan ajokorttiin (267/1981, 64 §) ja suoritettuun kuljettajatutkintoon (267/1981, 71 §) ja edellä esitettyihin perusvaatimuksiin. Lainsäädäntö ei sen sijaan aseta vaatimuksia kuljettajan henkilökohtaisille ominaisuuksille kuin poikkeustapauksessa: vain henkilöauton ammattiajoluvan osalta. Ajokorttiasetuksen mukaan henkilöauton ammattiajolupa voidaan myöntää jos kuljettajakokelasta ei henkilökohtaisten ominaisuuksiensa takia ole pidettävä sopimattomana kuljettamaan henkilöautoa ammattimaisessa henkilöliikenteessä (845/1990, 37 3). Määräys ei koske raskaan ajoneuvon kuljettajia.

3.1.2 Ammattipätevyyslain edellyttämät vaatimukset

Ajokorttiasetus ja tieliikennelaki määrittelevät siis kaikille kuljettajille asetetut vaatimukset. Näiden lisäksi elokuussa 2007 voimaan tullut laki kuorma- ja linja-autojen kuljettajien ammattipätevyydestä (273/2007) ja sitä vastaava asetus (640/2007) määrittelevät nimensä mukaisesti raskaan ajoneuvon kuljettajien pätevyysvaatimukset. Pätevyysvaatimuksia koskevan lain tavoitteena on parantaa liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta sekä kuljettajien edellytyksiä tehtävänsä hoitamiseen autonkuljettajien ammatillisia valmiuksia lisäämällä.

Ammattipätevyyslaissa kuljettajan pätevyys määritellään koulutus- ja ikävaatimusten kautta. Ammattipätevyysslain mukaan kuljettaja saavuttaa perustason ammattipätevyyden ammattipätevyyskoulutuksella. Kuljettajakoulutukseen sisältyvän ammattipätevyyskoulutuksen kestoksi on asetuksessa määritelty 280 tuntia. Tästä ajasta 20 tuntia tulee olla henkilökohtaista ajo-opetusta. Lisäksi kuljettajalle annetaan ennakoivan ajon opetusta, joka ei sisälly ajotuntimäärään. Edellisestä poiketen ammattipätevyys voidaan saavuttaa nopeutetussa koulutuksessa (273/2007, 5-6 §.) Nopeutetussa koulutuksessa koulutuksen kesto on 140 tuntia. Nopeutettuun koulutukseen sisältyy 10 tuntia ajo-opetusta ja ennakoivan ajon koulutus. (640/2007, 3 §.) Käytännössä ammatillinen kuljettajakoulutus on monipuolisempi ja kestää aikuiskoulutuskeskuksissa puoli vuotta, ammattioppilaitoksissa kolme vuotta. Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa varusmiespalvelusaika on yksi vuosi.

Perustason ammattipätevyyskoulutuksessa annetaan opetusta kuljetusten asettamista vaatimuksista, turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Osaamista mitataan teoriakokeella.

Ammattipätevyys pidetään yllä ja sitä täydennetään jatkokoulutuksella. Jatkokoulutusta edellytetään viisi päivää viiden vuoden aikana. Koulutus voidaan hankkia osissa. Koulutuspäivien sisällöt vastaavat perustason koulutuksen sisältöjä. Jatkokoulutuksessa pitää kuitenkin aina antaa opetusta turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistamiseksi. Ammattipätevyys on voimassa perustason ammattipätevyyden saavuttamisen jälkeen viisi vuotta. Voimassaoloa jatketaan viideksi vuodeksi kerrallaan jatkokoulutuksella. (273/2007, 7 §.)

Ammattipätevyyslaissa on kuljettajalle asetettu ikäraajat. Kuljettajan vähimmäisikä C- ja C1-luokan kuorma-autoa, C1E- ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljetettaessa on pääsääntöisesti 18 vuotta. Jos ammattipätevyys on saatu nopeutetulla koulutuksella, C ja CE-luokan ajoneuvon kuljettajan tulee kuitenkin olla 21 vuotta täyttänyt. (273/2007, 8 §.)

Linja-autoa, ts. D-, D1-, D1E- ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmää saa pääsääntöisesti kuljettaa 21 vuotta täyttänyt henkilö. Mutta jos perustason ammattipätevyys on saavutettu nopeutetulla koulutuksella, D ja DE-luokan ajoneuvoyhdistelmän kuljettajan tulee olla 23 vuotta täyttänyt. Poikkeuksena tästä on paikallisliikenne, jossa D ja DE-luokan ajoneuvon kuljettajan alaikäraja on 21 vuotta. Lisäksi lainsäädäntö mahdollistaa jo 18-vuotiaan toimimisen linja-auton kuljettajana, jos hän on saanut kuljetettavan ajoneuvon ajo-oikeuden, suorittanut ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa linja-auton kuljettajan perustutkinnon ja

saanut linja-auton kuljettajan perustason ammattipätevyyden.(273/2007, 8-9 §.)

3.1.3 Pätevyyden kyseenalaistaminen

Kun kuljettaja on saanut ajokortin, se on voimassa määrääjän, raskaassa liikenteessä kuitenkin korkeintaan siihen saakka, kun kuljettaja täyttää 70 vuotta (L 267/1981, 72). Ajokortin voimassaolo edellyttää riittävää terveydentilaa (267/1981, 73) ja asianmukaista liikkumista tieliikenteessä. Mikäli kuljettajan terveydentila sitä edellyttää, ajo-oikeutta voidaan supistaa tai kuljettaja voidaan määrätä ajokieltoon. Ajokieltoon määräämisen sijasta kuljettajan ajo-oikeus voidaan muuttaa kokonaan tai määrääjäksi (enintään kahdeksi vuodeksi) sen luokan ajoneuvon ajo-oikeutta vastaavaksi, jonka ajokorttiluvan myöntämisen ja ajokortin saamisen edellytykset hän täyttää. Määrääjäksi muutettu ajo-oikeus voidaan palauttaa, jos kuljettaja täyttää jälleen ajokorttiluvan myöntämisen edellytykset. Mikäli kuljettaja syyllistyy toistuviin tai törkeään liikenne rikkomukseen hänet voidaan asettaa ajokieltoon tai uuteen kuljettajatutkintoon. Ajokielto voi enimmillään olla viisi vuotta. (267/1981, 74 - 76).

Kun uuden lain asettamat ammattipätevyysvaatimukset tulevat voimaan 2008 - 2009, kuljettaja saa ammattipätevyyden viideksi vuodeksi siirtymävaiheessa olemassa olevan ajo-oikeuden perusteella. Ammattipätevyyden voimassaolo voi jatkaa osallistumalla lainsäädännön mukaiseen jatkokoulutukseen vähintään viitenä päivänä viidessä vuodessa. Jos ammattipätevyyttä ei ole ylläpidetty jatkokoulutuksella, kuljettaja voi saattaa ammattipätevyyden uudelleen voimaan osallistumalla jatkokoulutukseen. (273/2007, 7 §.) Turvallisuuden kannalta suositeltavaa olisi, että alalla jo olevat kuljettajat hankkisivat täydennyskoulutusta mahdollisimman nopeasti, mutta koulutusresurssien kannalta ihanteellisempää olisi kysynnän tasaisempi jakautuminen. Koulutuksen laiminlyönnin vuoksi ammattipätevyys voidaan menettää ensimmäisen kerran vasta vuonna 2013 ja 2014.

Yhteenvetona voidaan todeta, että raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyys on lainsäädännössä perustunut kuljetettavalle ajoneuvotyypille riittävään ajo-oikeuteen, joka edellyttää riittävää ikää ja terveydentilaa. Ajo-oikeus on pääsääntöisesti voimassa 70 vuoteen saakka, jos kuljettajan terveydentila on riittävä. Ajo-oikeus voidaan menettää toistuvista tai törkeistä liikenne rikoksista, tai terveydentilan heikkenemisen vuoksi. Ammattipätevyysvaatimusten voimaantulon jälkeen ammattipätevyys voidaan menettää koulutusvaatimusten laiminlyönnin vuoksi. Sen sijaan kuljetustyöhön soveltuvuuteen lainsäädäntö ei ota kantaa, vaan soveltuvuus jää rekrytoinnin ja työsuhteen säilymisen varaan. Kuljetusyrittäjillä kuljetustyössä jatkamista ohjaa yrittäjyyden onnistuminen.

3.2 Ammatillisen koulutuksen näkökulma

Raskaan ajoneuvon kuljettajaksi voi hakeutua monia eri polkuja pitkin. Suoraan peruskoulusta voi päästä ammattioppilaitokseen suorittamaan logistiikan perustutkintoa autonkuljettajaksi tai metsäalan perustutkintoa puutavara-autonkuljettajaksi. Logistiikan perustutkintoon ollaan liittämässä yhdistelmäajoneuvon kuljettajan lisäksi suuntautumisvaihtoehtoa linja-autonkuljettajaksi. Puolustusvoimien kuljettajien koulutuksen päämääränä on tuottaa rauhanajan ja poikkeusolojen toimintojen vaatimiin tehtäviin ammattitaitoiset kuljettajat.

Tietyin edellytyksin voidaan puolustusvoimissa suoritettu kuljettajantutkinto hyväksyä siviiliajokorttiluokan korotusta varten. (Suurnäkki 2007.) Aikuisiällä voi hakeutua aikuiskoulutuskeskusten järjestämään kuljettajakoulutukseen tai päästä työvoimakoulutukseen. Lisäksi on mahdollista hankkia ammattitaito oppisopimuksella yrityksen ja koulutuslaitoksen yhteistyönä. Formaalien koulutuspolkujen ohella on ollut tavanomaista edetä raskaan ajoneuvon kuljettajaksi työkokemuksen kautta (Ojala 2002, 22; Kiviniemi ja Sainio 2000). Ammattipätevyysvaatimusten voimaantumisen jälkeen pelkkään työkokemukseen perustuva kuljettajaksi pääsy tulee poistumaan, minkä pelätään aiheuttavan kuljettajapulaa.

Mutta mitä ammattikuljettajilta sitten vaaditaan kuljettajakoulutuksessa? Kuljetusalan ammatilliseen koulutukseen ja työelämän kuljettajalle asettamiin ammatillisiin pätevyyteen liittyviin odotuksiin tarjoaa hyvän näkökulman Opetushallituksen moniste Auto ja kuljetusalan työntekijöiden osaaminen (Rantanen, Poropudas, Visanti, Repo ja Lappalainen, 2003). Ammatillista osaamista on tekstissä arvioitu mm. osaamisen ja ammattitaidon käsitteellä, tosin tekijöiden mukaan osaamisen määrittelystä ei olla yksimielisiä. Sen sijaan ammattitaidolle on olemassa Räsäsen (1998) määritelmä, joka suppeimmillaan tarkoittaa muodollista pätevyyttä tai kelpoisuutta, joka merkitsee suoritettua koulutusta ja tutkintotodistusta (Rantanen ym. 2003, 7).

Räsäsen määritelmä toimii myös kuljetusalalla, jos tutkintotodistuksena pidetään ajokorttia, sillä - kuten edellä todettiin - ajo-oikeutta koskeva lainsäädäntö asettaa kuljetustyössä selkeät muodollisen pätevyyden ja kelpoisuuden vaatimukset. Sen sijaan pätevyyttä ei voida määrittellä kuljetusalan formaalin ammatillisen koulutuksen ja tutkintotodistuksen kautta, koska kuljetusala on yksi niistä toimialoista, joissa ammatillinen osaaminen on perinteisesti saavutettu työssä oppimalla. Työssä oppimisen tavanomaisuus näkyy myös Opetushallituksen tutkimuksessa, jossa autonkuljettajia koskevaan kyselyyn vastanneista lähes puolet työskenteli ilman kuljetusalan ammatillista koulutusta ja tutkintoa (Rantanen ym. 2003, 24). Kouluttamattomien vastaajien osuus (45,6 %) oli hieman suurempi kuin Järjestelmän virhe -tutkimuksessa (Ojala 2002, 24) kyselyyn vastanneiden kouluttamattomien kuljettajien osuus (40 %), mutta kummassakin tapauksessa kouluttamattomien osuus on samaa suuruusluokkaa. Se kuvaa hyvin kuljetusalan koulutustilannetta vuosituhannen alussa.

Opetushallituksen tutkimus sisältää osaamistarveselvityksen, jossa on arvioitu kuljetustyön vaatimusten nykytilaa ja tulevaisuutta sekä nuorten että kokeneiden kuljettajien osaamista ja näiden keskinäistä suhdetta. Kyselyn perusteella laaditun kymmenen keskeisimmän kuljettajavaatimuksen luettelossa on ajoneuvon kuljettaminen ohjeiden ja säädösten mukaisesti, asiakaspalveluhenkisyys, ajoneuvon kunnan tarkistus, lastaus ja purkuvälineiden turvallinen käyttö, lastaustekniikan hallinta, työturvallisuusmääräysten noudattaminen, kuorman varmistaminen, työnsä merkityksen ymmärtäminen tilaustoimitusketjussa, kuljetusvahinkojen esto ja korvauskysymykset ja ennakoiva ajo. (Rantanen ym. 2003, 38.)

Monisteen mukaan lähes kaikkia kymmenen tärkeimmän listan tekijöistä yhdistää turvallisuus, toisaalta turvallisuutta ei luettelossa pääsääntöisesti mainita. Kyselyn mukaan turvallisuuden painoarvon oletetaan nousevan edelleen, sillä vastausten perusteella sekä työturvallisuusohjeiden noudattamisen, taloudelli-

sen ajon, ennakoivan ajon että työympäristöstä huolehtimisen painoarvon odotetaan lisääntyvän. (Rantanen ym. 2003, 38.) Opetushallituksen monisteen perusteella voidaan olettaa, että merkittävä osa kuljettajan pätevyydestä liittyy tavalla tai toisella turvallisuusosaamiseen, jota on myös ammattikuljettajien pätevyyskoulutuksen tavoite.

Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän raportin mukaan CE- ja D-luokan ajokorttikoulutuksessa opetusmäärät laskevat ammattipätevyyskoulutuksen myötä. Koulutuksen järjestäjän vastuulle jää huolehtia siitä, että opetustunnit antavat edellytykset tutkinnon läpäisemiseen. (LVM 2006, 13.) Tämä lisäänee tarvetta seurata nykyistä tarkemmin kunkin oppilaan henkilökohtaista edistymistä ja valmiuksia sekä huolehtia lisäopetuksen järjestämisestä. Vastuu opetusmäärien ja rahoituksen suunnittelusta jää oppilaitoksille.

Kuljetusalalle tarvitaan aiempaa enemmän osaavia työntekijöitä ja huomattavalta osalta nykyisistäkin kuljettajista puuttuu ammatillinen koulutus. Kuljettajien koulutustarpeen kasvuun vaikuttavat osaltaan toimialan kasvu, työntekijöiden hieman keskimääräistä suurempi eläkkeelle jäävien osuus vuoteen 2015 mennessä sekä ammattipätevyysdirektiivin voimaantulo (OPM 2005, 34). Lisäksi koulutustarpeen lisääntymiseen vaikuttaa osaamisvaatimusten muutos, joka heijastuu myös koulutustarpeeseen (Rantanen ym. 2003, 37 - 44.)

3.3 Rekrytointi

Lainsäädäntö ei pääsääntöisesti ohjaa kuljettajien rekrytointia. Ainoastaan tieliikennelain voidaan katsoa asettavan selkeän vaatimuksen myös kuljetusyrityksille. Tieliikennelain perusteella ajoneuvon saa luovuttaa kuljetettavaksi vain sellaiselle henkilölle, jolla on siihen vaadittava ajo-oikeus. Ajokortin olemassaolo pitää varmistaa. Vastaavasti ammattipätevyyslaki edellyttää, että ajoneuvon saa luovuttaa vain sellaisen henkilön kuljetettavaksi, jonka ammattipätevyys on todettu. (267/1981, 65 §, 273/2007, 17§ 3).

Lainsäädäntö asettaa siis perustason rekrytointiperusteille. Muilta osin valintaperusteet ovat yrityksen päätettävissä hakijoiden mukaan. Miten ajokortin lisäksi sitten huomioidaan kuljettajan sopivuus tai pätevyys?

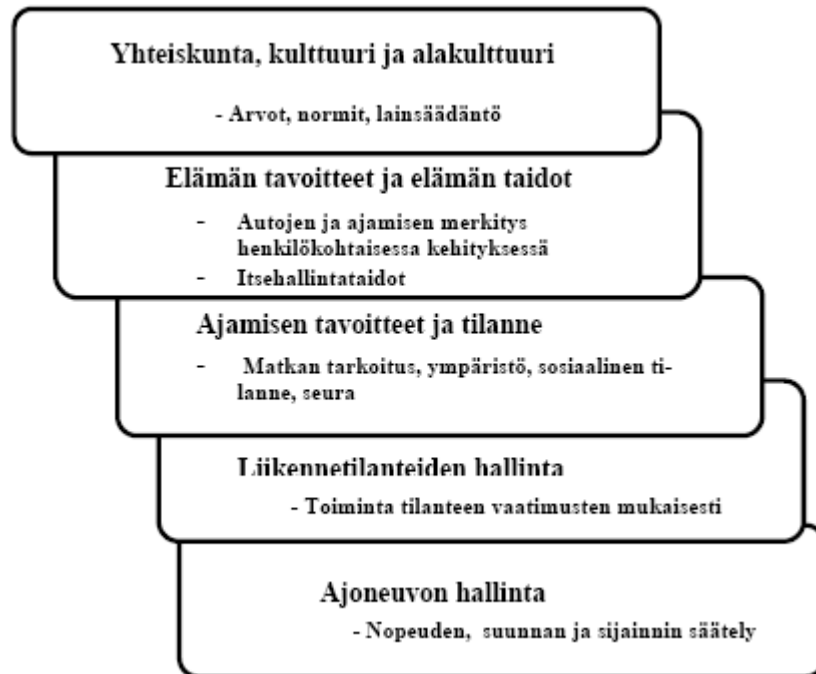
Kuljettajien soveltuvuudesta ammattikuljettajan tehtäviin on oltu kiinnostuneita jo 1950-luvulla (Ihminen, työ ja liikenne 1991). Työterveyslaitoksen laatiman rekrytointioppaan mukaan kuljettajien valinnassa on vielä 1980-luvulla kuljettajan onnettomuusalttius ollut lähes ainoa kriteeri, johon on kiinnitetty huomiota (Linnankoski ja Ollila 1988; Honkaniemi, Junnila, Ollila, Poskiparta, Rintala-Rasmus ja Sandberg 2006, 121).

Onnettomuusalttius on tutkimuksissa kytketty kuljettajan persoonallisuuteen. Onnettomuusalttiuden lisäksi kuljettajavalinnoissa tärkeäksi kriteeriksi on noussut asiakaspalveluhenkisyys. Lisäksi kaikissa kuljetustehtävissä edellytetään tehokasta, turvallista ja kalustoa säästävää ajotapaa. (Honkaniemi ym. 2006, 121.)

3.4 Kuljettajan yksilölliset tavoitteet

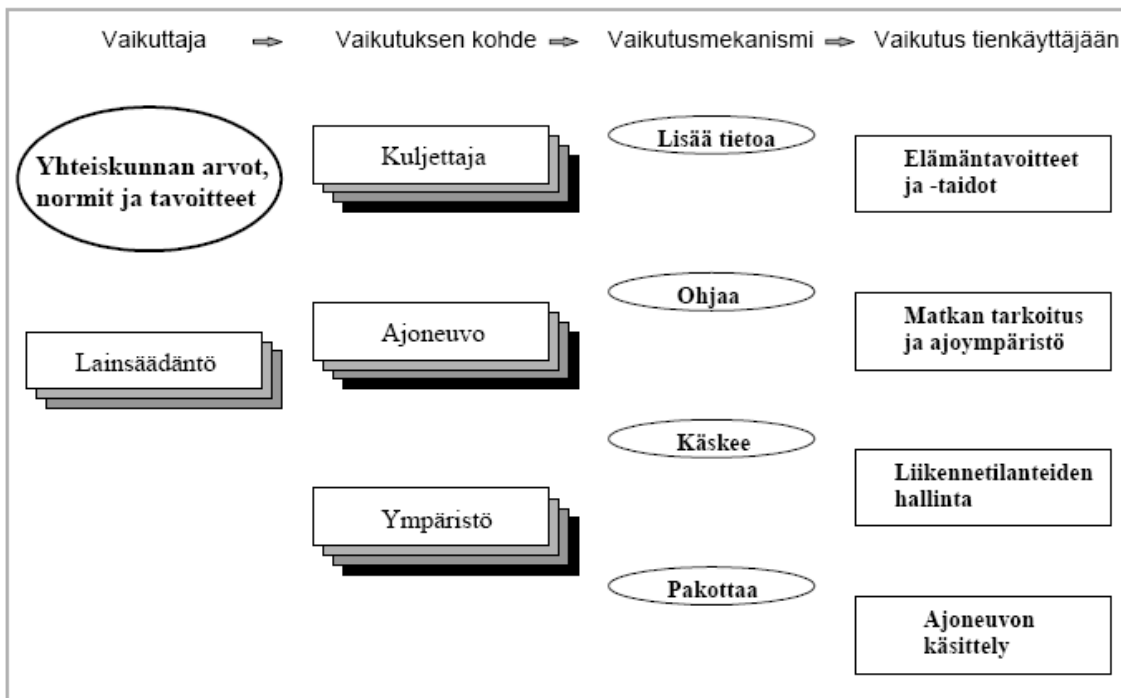
Lainsäädäntö ja siihen liittyvät asetukset ja säännöt asettavat siis perustason kuljettajan pätevyydelle. Mutta riittääkö yhteiskunnallisen järjestelmätason tarkastelu arvioitaessa yksittäisten kuljettajien pätevyyttä?

Liikennekäyttäytymisen hierarkiamallin (kuvio 1) mukaan ylemmillä hierarkiatasoilla tapahtuvat tietoiset tai tiedostamattomat valinnat vaikuttavat yksittäisissä liikennetilanteissa. Yksilön elämäntavat ja -tavoitteet, esimerkiksi identiteetin rakentaminen autoihin ja ajamiseen liittyvien aktiviteettien avulla, ja oman tilan hallintaan liittyvät tekijät, vaikuttavat myös alempiin toiminnan tasoihin. (Hernetkoski, Katila, Laapotti, Lammi ja Keskinen 2007, 16; Katila ja Keskinen 2003, 3.)



Kuva 1. Liikennekäyttäytymisen hierarkiamalli (Keskinen Hernetkosken ym. mukaan 2007)

Ihmisen toiminnan hierarkiamalliin voidaan lisätä kuljettajan käyttäytymiseen vaikuttavia tekijöitä ja mahdollisuuksia vaikuttaa niihin (kuva 2). Lähtökohtana ovat yhteiskunnan arvot ja niihin perustuva päätöksenteko, eli järjestelmän säätely. Tienkäyttäjän toimintaan voidaan vaikuttaa joko vaikuttamalla tienkäyttäjään itseensä, ympäristöön tai ajoneuvoihin. Vaikutusmekanismina puolestaan lievimmästä kovimpaan voivat olla tiedon lisääminen, ohjaaminen, käskeminen ja pakottaminen tai toiminnan estäminen. (Laapotti, Keskinen ja Hatakka 2001, 1-2.) Vaikka tässä mallissa on mukana yhteiskunnallisen järjestelmän säätely, niin sen vaikutusmekanismit kohdistuvat vain kuljettajan eikä koko kuljetusketjun toimintaan, kuten raskaassa liikenteessä olisi tarvetta.



Kuva 2. Kuljettajan käyttäytymiseen vaikuttavat tekijät (Laapotti ym. 2001, 2)

Ammattipätevyysäädöksillä pyritään vaikuttamaan liikennetilanteiden ja raskaan ajoneuvon hallintaan lisäämällä tietoa (koulutus) ja ohjaamalla toimintaa. Ylemmältä hierarkiatasolta tuleva ohjaus toimii tavoitellusti, jos se vastaa kuljettajan elämäntapoja ja -tavoitteita. Mutta jos yksilö ei koe näitä arvoja tärkeiksi, hän saattaa noudattaa niitä vain ulkoisen pakon edessä (valvonta) ja toimia edelleen omien elämäntapojensa mukaan. Ammattikuljettajan soveltuvuutta voidaan arvioida siis sen mukaan, kuinka hyvin kuljettajan elämäntavat ja -tavoitteet vastaavat ammattipätevyyskoulutuksen tavoitteita. Toisaalta erilaisiin kuljetustehtäviin tarvitaan persoonallisuudeltaan erilaisia kuljettajia. Kaikille kuljettajille tärkeä ominaisuus on riittävän turvallisuusmyönteinen elämänsäsenne.

Yksilöllinen kuljettajien soveltuvuuden arviointi on käytössä nykyisin vain henkilöauton ammattiajolupaa (taksilupaa) hankittaessa. Ammattipätevyysvaatimuksia pohtinut työryhmä ehdotti, että myös raskaan kaluston kuljettajille asetettaisiin vaatimus soveltuvuudesta. Poliisi arvioisi kuljettajan soveltuvuutta ajokorttilupaa myönnettäessä. Arvioinnin perusteena olisivat liikenne rikoksista tai rikkomuksista määrätyt tai määrättävät ajokiellot. Ajokorttiluvan hakemista edeltävän vuoden aikana määrätyt ajokiellot voisivat estää tutkintoon pääsyn. Muu soveltuvuuden arviointi on työryhmän mielestä käytännössä vaikea järjestää, koska soveltuvuuden testaamiseen ei ole saatavilla riittävän täsmällistä ja edullista testausmenetelmää. (LVM 2006, 40)

Monilla ammattialoilla käytetään psykologista soveltuvuuden arviointia, mutta toimivat testausmenetelmät ovat kalliita. Luotettava testaus vaatii yleensä päivän kestävästä yksilöllisestä arvioinnista, joka sisältää psykologien testien lisäksi haastattelun ja toiminnallisia harjoituksia, kuten ryhmäkeskustelun tai suullisen esityksen. Testien merkitys on arvioinnissa vähäisin, haastattelun tärkein. (Niitamo 1998.)

4 Raskaan liikenteen onnettomuudet

4.1 Raskaan liikenteen onnettomuudet kirjallisuudessa

Vuosittain tapahtuu keskimäärin sata kuolemaan johtanutta liikenneonnettomuutta, joissa raskas ajoneuvo on osallisena. Vuosittaiset onnettomuusmäärät vaihtelevat voimakkaasti ja lisäksi onnettomuuksien kuva vaihtelee huomattavasti eri näkökulmista tarkasteltuna. Perinteisesti on katsottu, että kuolemaan johtaneita onnettomuuksia olisi noin 80 tapausa vuodessa, mutta määrässä ei ole otettu huomioon kevyen liikenteen onnettomuuksia. Ajoneuvossa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien perusteella on arvioitu, että kuolemaan johtaneista raskaan liikenteen onnettomuuksista noin viidesosa on ollut raskaan ajoneuvon aiheuttamia tai raskaan kaluston yksittäisonnettomuuksia (LVM 2005, 6; Peltola ym. 2004, 25). Kun kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien tarkastelussa otetaan huomioon myös jalankulkijan tai pyöräilijän kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet, on raskas ajoneuvo pääaiheuttajana noin neljäsosassa kaikista niistä kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista, joissa raskas ajoneuvo on ollut osallisena. Ajoneuvossa kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa raskas liikenne on 2000-luvulla ollut aiheuttajana hieman useammin kuin viidesosassa tapauksista ja kevyen liikenteen onnettomuuksissa noin kolmasosassa kuolemaan johtaneista onnettomuustapauksista. (Ojala 2007, 36 – 37.)

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat vain kuitenkin yksi näkökulma. Raskas liikenne on osallisena pääteillä tapahtuneista henkilövahinkoon johtaneista onnettomuuksista 18 % tapauksista ja kuolemaan johtaneista onnettomuuksista lähes joka toisessa (42 %). Osaltaan tämä johtuu raskaan liikenteen keskittymisestä pääteille, mutta osaltaan kyse saattaa olla pääteiden muita teitä korkeammasta nopeustasosta. Raskaita autoja on osallisena muita onnettomuusluokkia harvemmin yksittäis- ja eläinonnettomuuksissa. (LVM 2005, 6; Peltola, Rajamäki ja Malmivuo 2004, 25.)

Peltolan mukaan raskaan liikenteen suhteellinen riski olla osallisena henkilövahinkoonnettomuudessa on keskimäärin 20 % suurempi kuin kaikilla moottoriajoneuvoilla. Riski on suurempi kaikissa tieryhmissä ja kaikilla nopeusrajoituksilla. Se on hieman suurempi talvikuukausina (loka-maaliskuu) kuin kesäkuukausina (huhti-syyskuu). Kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen raskas ajoneuvo joutuu 2,6 kertaa niin usein kuin kaikki autot keskimäärin. Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien riskeissä ei ole havaittavissa selvää eroa talvi- ja kesäkauden välillä. (Peltola ym. 2004, 33 - 37.)

Linja-auto on matkustajamääriin ja henkilökilometreihin suhteutettuna huomattavasti turvallisempi matkustusmuoto kuin henkilöauto. Kuitenkin linja-auton ollessa osallisena liikenneonnettomuudessa, vaarana on useita ihmishenkiä vaativa suuronnettomuus. Vakava linja-auto-onnettomuus on yleensä törmäys muun raskaan ajoneuvon kanssa tai sitten linja-auton yksittäisonnettomuus. (LVM 2005, 11.)

Kuorma-auto on luokiteltu pääaiheuttajaksi 15 % tapauksista, joissa on mukana vähintään kaksi osapuolta. Kuorma-autojen kaikissa talvikaudella aiheuttamista onnettomuuksista 41 %:ssa tapauksista pääaiheuttaja on ylittänyt tiekoh-

taisen nopeusrajoituksen ja 6 %:ssa ajoneuvo kohtaisen-, muttei tiekohtaista rajoitusta. (Peltola ym. 2004, 40.)

4.2 Raskaan liikenteen onnettomuusaineisto

Tässä tutkimuksessa tarkasteltiin vuosina 2000 - 2005 kuolemaan johtaneita onnettomuuksia, joiden yhtenä osapuolena on ollut raskas ajoneuvo (VALT 2007). Mukana oli myös ne kevyen liikenteen onnettomuudet, joissa raskas ajoneuvo on ollut osallisena. Tarkemmat kaaviokuvat tuloksista on koottu liitteeseen 1a.

Vuosina 2000 - 2005 tapahtui yhteensä 600 kuolemaan johtanutta onnettomuutta, joissa raskas liikenne oli yhtenä osapuolena. Onnettomuuksia oli keskimäärin sata vuodessa. Vuosittainen vaihteluväli oli 80 - 124. Onnettomuudet jakautuivat varsin tasaisesti eri kuukausille. Lomakaudella heinäkuussa onnettomuuksia tapahtui hiukan vähemmän. Maanantaisin sattui hieman enemmän onnettomuuksia kuin muina arkipäivinä ja viikonloppuisin selvästi arkiliikennettä vähemmän. Vuorokauden aikana eniten onnettomuuksia tapahtui iltapäivällä ja ns. iltaruuhkan aikaan. Kuitenkin raskaalle liikenteelle ominaiseen ympäri vuorokautiseen työskentelyyn liittyen lähes neljännes (23 %) onnettomuuksista on tapahtunut öisin klo 20-7 välisenä aikana.

Onnettomuuksista 44 % oli kohtaamisonnettomuuksia ja lisäksi 5 % oli ohittamiseen liittyviä kohtaamisonnettomuuksia. 23 % onnettomuuksista oli raskaan liikenteen konflikteja kevyen liikenteen kanssa. Yksittäisonnettomuuksia eli suistumisia oli 4 %. Puolet onnettomuuksista tapahtui valtatiellä ja 15 % katuverkolla. Onnettomuustilanteessa vallitsi useimmiten kuiva kesäkeli. Tien pinta oli paljas 53 % tapauksista. Lumisella tai jäisellä tiellä tapahtui vajaa neljäsosa onnettomuuksista. Kaikista onnettomuuksista 25 % oli raskaan liikenteen aiheuttamia. Kevyt liikenne oli pääaiheuttajana 16 % onnettomuuksista.

4.3 Kuljettajiin liittyvät riskit onnettomuuksissa

Onnettomuuksissa oli osallisena yhteensä 633 raskaan ajoneuvon kuljettajaa (tulokuvia liitteessä 1b). Heistä suurin osa ilmoitti ammatikseen ammattikuljettaja (75 %) tai kuljetusyrittäjä (9 %). Onnettomuuteen joutuneista kuljettajista oli ammattiajossa 87 %, ammattiin liittyvällä matkalla 4 % ja matkalla töihin tai töistä 5 % raskaan liikenteen kuljettajista. Vain 2 % kuljettajista oli liikkeellä muuhun kuin työhön liittyen ja 2 %:lla matkan tarkoituksesta ei ollut tietoa. Näiden joukossa oli mm. yksi ajoneuvon luvaton käyttöönotto.

Koska valtaosa onnettomuustapauksista on tapahtunut ammattiajossa tai ammattiajoon liittyvässä ajossa, aineistoa on käsitelty yhtenäisenä joukkona. Kaikkien tapausten mukaan ottaminen on perusteltua, koska muuhun kuin työajoon liittyvien tapausten osuus on vähäinen, eikä tapausten aiheuttamaa mahdollista virhettä voi pitää kuvailevassa tutkimuksessa merkittävänä. Virhettä voi pitää pienenä, sillä vaikka onnettomuustapaukset olisivat muuhun kuin ammattiajoon liittyvä, osa riskitekijöistä ja parannusehdotuksista kohdistuu ammattiajoon. Esimerkiksi aineiston ajoneuvon luvattomassa käyttöönottopaauksessa ehkä realistisimmat turvallisuuden parannusehdotukset suuntautuisivat ammattiliikenteen suojautumiseen tämän tyyppisiä väkivaltatilanteita vastaan. Tapaus on tässä tutkimuksessa käytetyssä onnettomuusaineistossa il-

meisesti yksittäistapaus, mutta muuttuvassa yhteiskunnassa, kuljetusyriyten riskienhallinnassa, kuljettajakoulutuksessa ja etenkin jakeluajossa ennakoimisen arvoinen asia.

Aineiston mukaan 633 kuljettajasta 346 ajoi yhdistelmää (55 %), 202 kuorma-autoa (32 %) ja 85 linja-autoa (13 %). 12 kuljettajalla ei ollut voimassa kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Kuorma-autolla oli liikkeellä kolme kuljettajaa, joilla oli henkilöautokortti. Kolme kuljettajaa ajoi yhdistelmää C-kortilla, neljällä oli CD-kortti ja yhdellä D-kortti. Linja-autoa ajoi yksi kuljettaja C-kortilla.

Kuljettajien ikä vaihteli 18 vuodesta 67 vuoteen. Ikäjakauma oli hyvin tasainen ja kaiken ikäisistä kuljettajista löytyi sekä onnettomuuden pääaiheuttajia että muita osapuolia (liite 1b). Myös yksittäisonnettomuuksia oli sattunut kaiken ikäisille kuljettajille varsin tasaisesti. Lähes kaikki kuljettajat olivat miehiä. Kuolonkolarisiin joutuneita naiskuljettajia oli vain 10 henkilöä eli 1,5 % kaikista raskaan liikenteen onnettomuuteen joutuneista kuljettajista.

Suurin osa kuljettajista oli varsin kokeneita. Vain 6 % kuljettajista ajaa vuosittain alle 20 000 km. Valta-osalla oli myös onnettomuusajoneuvosta pitkäaikainen kokemus. 90 % oli ajanut onnettomuusajoneuvolla vähintään 5 000 km ja 18 % yli 100 000 km.

Valtaosa kuljettajista (84 %) oli ollut matkalla enintään 9 tuntia ennen onnettomuutta. 9 % oli ajanut enintään 10 tuntia ja 7 % yli 10 tuntia. Joukossa oli myös kuljettaja, jonka matka oli alkanut 28,5 h ennen onnettomuutta. Yli neljäsosa (27 %) kuljettajista ei ollut pitänyt matkallaan taukoja. Lepoajat ja tauotukset eivät olleet ammattikuljettajia koskevien työaikamääräysten mukaisia 20 kuljettajalla (5,5 % tiedossa olleista 366 kuljettajasta; tieto on kirjattu aineistoon vasta vuodesta 2002). Suurin osa kuljettajista oli ajossa riittävän levon jälkeen. Kuitenkin enintään kuuden tunnin unen jälkeen rattiin oli lähtenyt 14 % kuljettajista. Neljä kuljettajaa oli nukkunut alle kaksi tuntia ennen työvuoron alkua. 20 kuljettajaa oli ollut valveilla yli 16 tuntia ennen onnettomuutta. Heistä neljä oli ollut valveilla jopa 34-36 h. Tutkijalautakunnan näkemyksen mukaan 20 kuljettajaa oli ollut väsynyt onnettomuushetkellä.

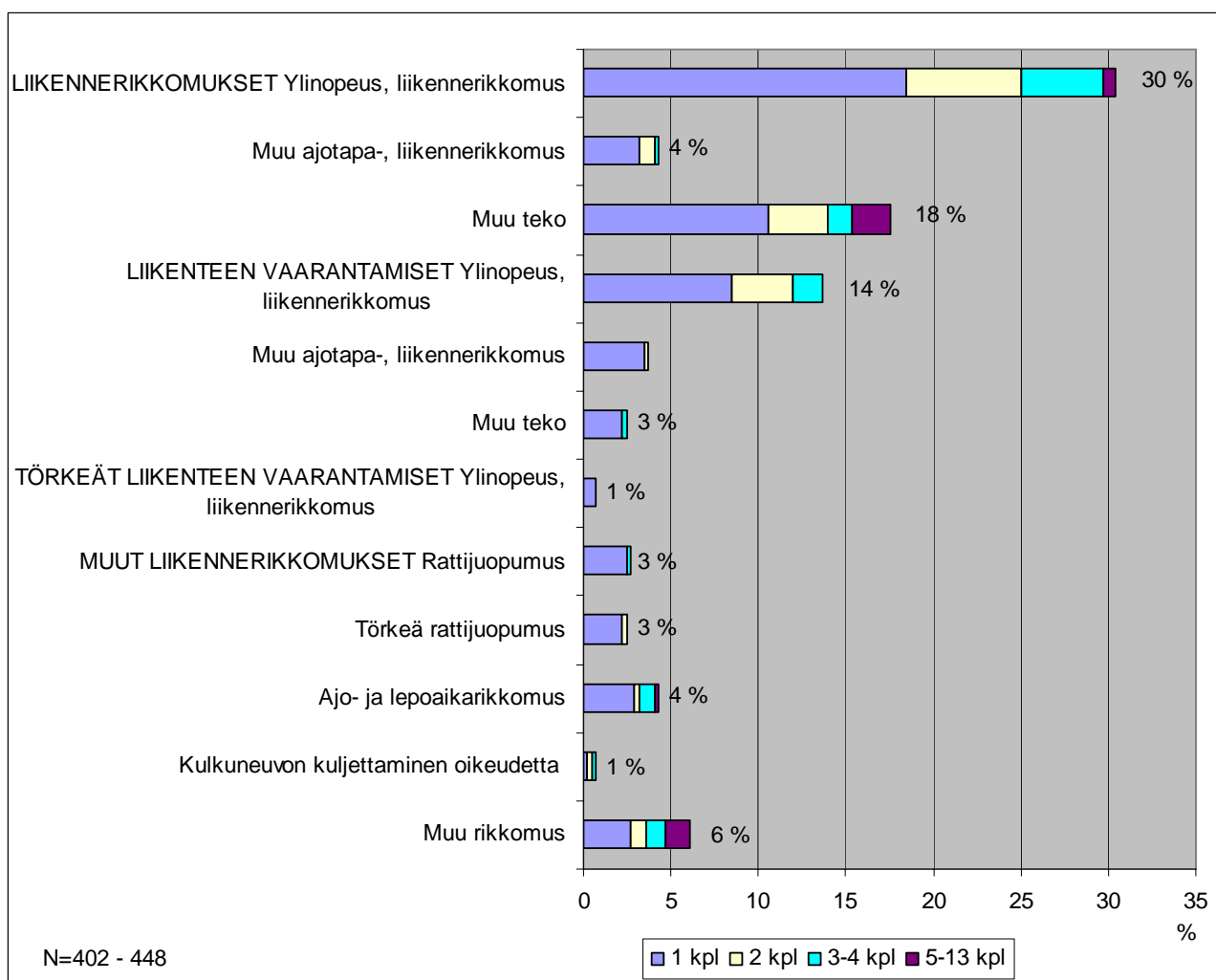
Osa väsymyksen ja lepoaikasäädösten noudattamisen kirjauksista oli ristiriitaisen tuntuisia (liite 1b). Työaikamääräyksiä rikkoneista 20 kuljettajasta vain neljän katsottiin olleen väsyneen onnettomuushetkellä. Sen sijaan viiden väsyneeksi kirjatun kuljettajan lepoajat oli todettu määräysten mukaisiksi.

Viisi kuljettajaa ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena. Kahdella kuljettajalla ylittyi törkeän rattijuopumuksen raja (2,4 ‰ ja 2,64 ‰). Tutkintaselostuksesta ilmeni, että toinen heistä oli lisäksi käyttänyt lääkkeitä ja ottanut ajoneuvon luvatta haltuun ilman kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Tämä lääketapaus löytyi ”vahingossa” alkoholinkäyttäjien tutkintaselostuksia tarkasteltaessa sillä huumausaineiden tai lääkkeiden käyttöä ei onnettomuusaineistoon ollut koodattu. Alkoholitapauksiin oli kasautunut muitakin riskejä; kolme alkoholin vaikutuksen alaista kuljettajaa oli myös väsynyt onnettomuushetkellä. Tutkintaselostuksista löytyi tietoja myöhään menneistä ravintolailloista, joiden jälkeisenä päivänä onnettomuus tapahtui. Yksi alkoholitapauksista kuljetti ulkomaa-laista linja-autoa, kaksi ajoi yhdistelmää ja kaksi pakettiautomallista kuorma-autoa. Kolme heistä oli pääaiheuttajia, yksi yksittäisonnettomuus ja yksi toinen

osapuoli. Alkoholionnettomuuksissa osallisuusjakauma poikkeaa siten selvästi koko aineiston osallisuusjakaumasta.

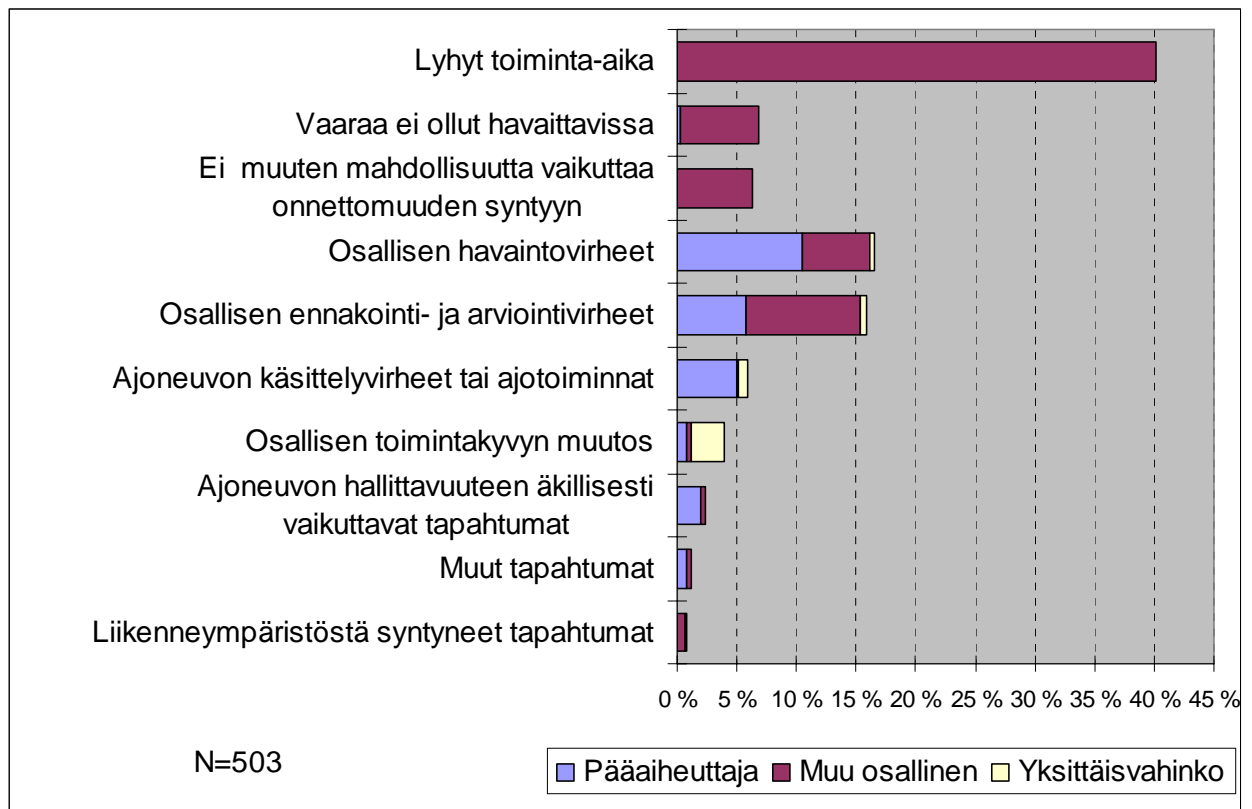
Viiden vuoden aikana ennen kuolemaan johtanutta onnettomuutta liikenneonnettomuuteen oli joutunut lähes joka kolmas (30 %) kuljettaja (liite 1b). Yksi kuljettaja oli ollut osallisena peräti viidessä onnettomuudessa. Kuljettajilla oli myös varsin paljon erilaisia liikenne rikkomuksia. Valtaosa (65 %) kuljettajista oli syyllistynyt johonkin liikenne rikkomukseen onnettomuutta edeltävien viiden vuoden aikana (liite 1b). Enimmillään rikkomuksia oli kertynyt 13 kpl yhdelle kuljettajalle. Yleisintä oli ylinopeus, mihin oli syyllistynyt liikenne rikkomuksen tasolla 30 % kuljettajista, liikenteen vaarantamisen tasolla 14 % kuljettajista ja 1 % oli tuomittu törkeästä liikenteen vaarantamisesta ylinopeuden vuoksi (kuva 3). Muita rikkomuksia olivat rattijuopumus tai törkeä rattijuopumus (yht. 6 %) sekä ajo- ja lepoaikarikkomukset (4 %).

Ylinopeus oli myös onnettomuushetkellä yleistä (liite 1b). Ajoneuvo kohtaista ylinopeutta onnettomuushetkellä ajoi 37 % kuljettajista ja tiekohtaista ylinopeutta 32 %. Turvavyötä käytti 24 % niistä 462 kuljettajasta, joilla se oli käytettävissä.



Kuva 3. Liikenne rikkomukset viimeisen viiden vuoden ajalla ennen onnettomuutta (VALT kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet 2000 - 2005)

Onnettomuusaineistoon on kirjattu kuljettajaan vaikuttava välitön riski, jolla tarkoitetaan onnettomuustapahtumassa aktiivisesti vaikuttanutta ja ajallisesti lähinnä onnettomuustapahtumaa vaikuttanutta riskitekijää. Onnettomuuden syntyyn johtaneista tekijöistä yleisiä olivat osallisen havaintovirheet sekä ennakointi- ja arviointivirheet (kuva 4). Virheitä tapahtui sekä pääaiheuttajille että muille osapuolille. Pääaiheuttajien osalta välittömiä riskejä olivat myös ajoneuvon käsittelyssä tapahtuneet virheet ja ajoneuvon hallittavuuteen äkillisesti vaikuttavat tapahtumat. Yksittäisonnettomuuteen johtaneet tilanteet olivat useimmiten osallisen toimintakyvyn äkillinen muutos ja ajoneuvon käsittelyssä tapahtunut virhe. Kirjatuista välittömistä riskeistä puolessa (53 %, 268) todettiin, ettei osallinen voinut välttää onnettomuutta. Joko vaaraa ei ollut havaittavissa tai toiminta-aika oli liian lyhyt tai heillä ei muuten katsottu olevan mahdollisuuksia vaikuttaa onnettomuuden syntyyn. Nämä kuljettajat olivat yhtä lukuun ottamatta onnettomuuden toisia osapuolia. Toisaalta kuitenkin valtaosalle heistä (64 %, 172) tutkijalautakunta oli kirjannut myös onnettomuuden taustalla vaikuttaneita riskejä, kuten suurta nopeutta ja väsymystä. Olisivatko he voineet vaikuttaa onnettomuutta ehkäisevästi, jollei näitä riskejä olisi ollut?

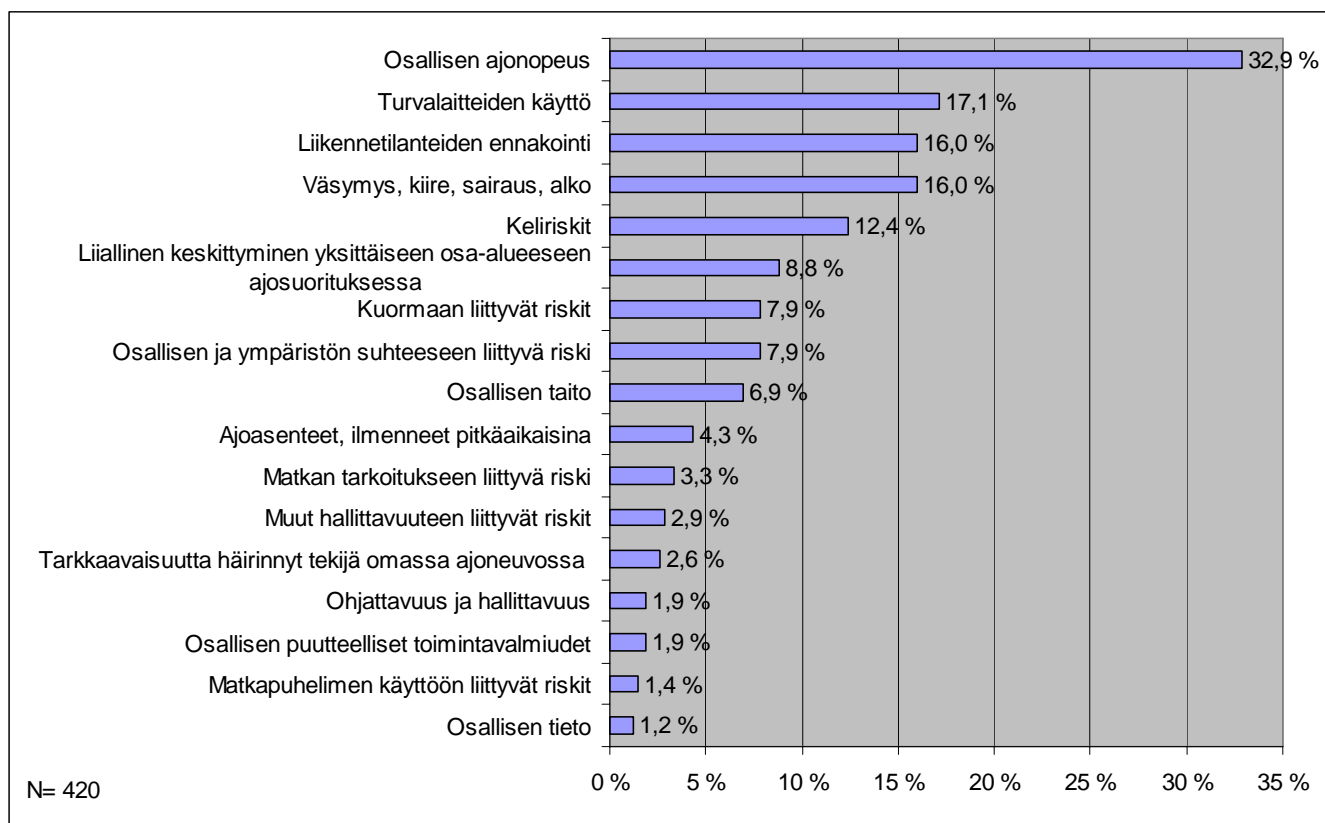


Kuva 4. Onnettomuuden syntyyn vaikuttaneita tekijöitä (välitön riski, VALT kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet 2000 - 2005)

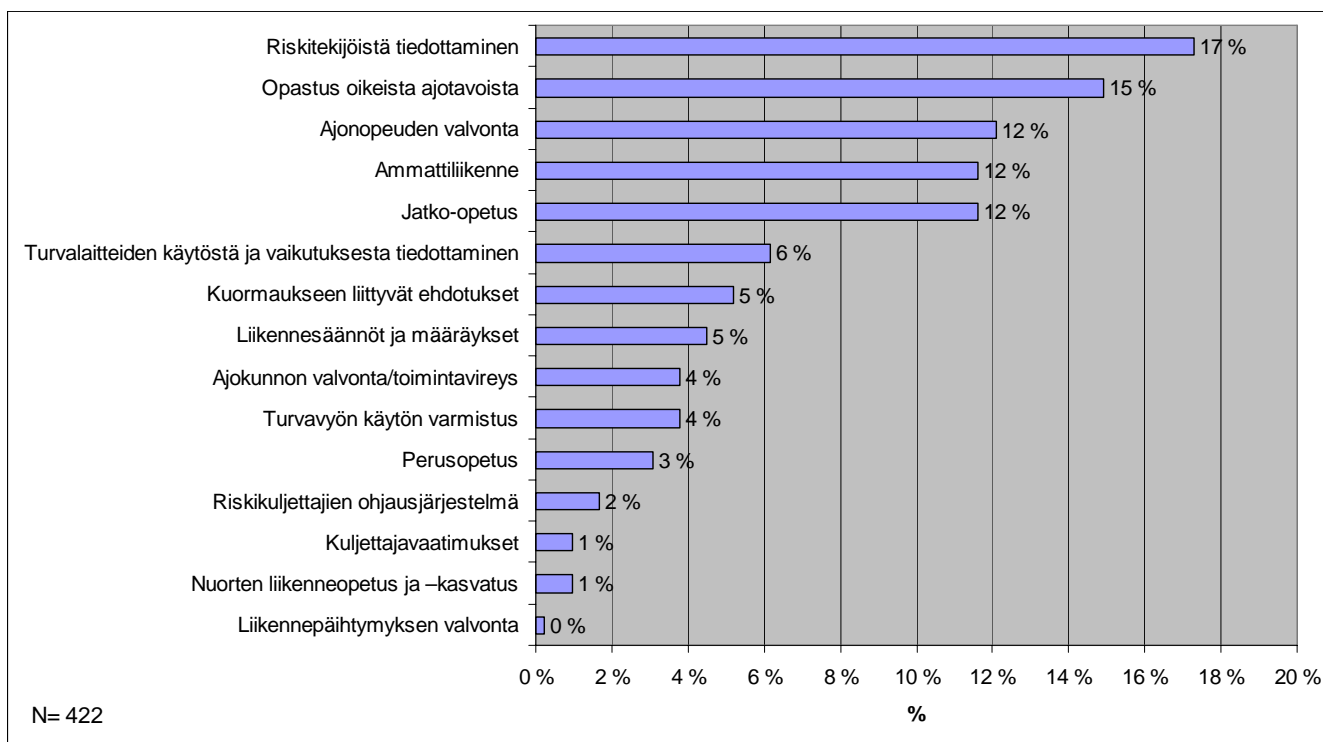
4.3.1 Riskit ja parannusehdotukset

VALTin onnettomuusaineistoon on välittömän riskin lisäksi kirjattu onnettomuuden taustalla vaikuttavia riskitekijöitä, joille tutkijalautakunnat ovat pyrkineet löytämään parannusehdotuksen tai turvallisuussuosituksen. Samalle kuljettajalle on voitu kirjata useampia riskejä ja samalle riskille useampia parannusehdotuksia. Tässä selvityksessä on keskitytty kuljettajan ominaisuuksiin liittyviin riskeihin.

Onnettomuusaineistoon on kirjattu 1296 riskiä 420 kuljettajalle. Kaikista kirjatusta riskeistä 47 % liittyy kuljettajan ominaisuuksiin tai toimintaan (kuva 5). Useimmin osallisen ajonopeus oli muodostanut riskin onnettomuuteen joutumiseen. Kolmannekselle kuljettajista oli kirjattu riskiksi ajonopeus. Toiseksi yleisimmin havaittiin puutteita turvalaitteiden käytössä. Usein riskejä havaittiin myös liikennetilanteiden ennakoimisessa ja sääntöihin luottamisessa. Tällöin kuljettaja on voinut luottaa liikaa etuajo-oikeuteen (23 kuljettajaa) tai liikennesääntöjen noudattamiseen (5), vaikka ennakoimisella ja joustamisella onnettomuus olisi ehkä ollut vältettävissä. Tai häneltä on jäänyt kelin muutos ennakoimatta (9) tai hän on ”luottanut isomman oikeuksiin” (8) tai toisten väistämiseen (4) tai muu liikennetilanteen tulkinta tai ennakointi on epäonnistunut. Yleistä oli myös ajaminen väsyneenä (31 kuljettajaa), sairaana (12), kiireisenä (10) tai alkoholin (5) tai lääkkeiden (1) vaikutuksen alaisena. Useita riskejä kirjattiin ajotavan sovittamisesta vallitsevan kelin mukaan (52 kuljettajaa) ja keskittymisestä liiallisesti ajosuorituksen yksittäiseen osa-alueeseen (37 kuljettajaa). 18 raskaan ajoneuvon kuljettajalla oli havaittu pitkäaikaisena ilmenneitä kehoja ajoasenteita kuten piittaamattomuutta, nopean ajon asennetta tai itsekeskeisyyttä.



Kuva 5. Kuljettajaan liittyvät riskit (VALT kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet 2000 - 2005)



Kuva 6. Kuljettajaan liittyvät parannusehdotukset (VALT kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet 2000 - 2005)

Aineistoon oli kirjattu 1143 parannusehdotusta riskeille. Parannusehdotukset liittyivät pääasiassa koulutukseen ja tiedotukseen. Kuljettajien tulisi olla entistä tietoisempia riskitekijöistä, oikeista ajotavoista, voimassa olevista liikennesäännöistä ja määräyksistä sekä turvalaitteiden vaikutuksesta (kuva 6). Aineiston mukaan liikennekasvatuksen tulisi olla järjestelmällistä lasten- ja nuorten liikenneopetuksesta alkaen. Perus- ja jatkokoulutukseen on nähty tarvetta. Järjestelmätasolla kehittämistä kaipaavat ajoneuvon sekä ajokunnon ja päihtymyksen valvonta. Ammattiliikenteen osalta parannusehdotukset koskivat mm. seuraavia asioita: työnantajan vastuu työsuojelumääräysten noudattamisesta, tavarakuljetusjärjestelmän tarkoituksenmukaistaminen, koko ammattiliikenneketjuun liittyvä laatujärjestelmä ja ajoneuvon kunnon tarkistus ennen liikkeelle lähtöä.

Parannusehdotuksien kirjaaminen herättää kysymyksiä. Vaikka ajoneuvon nopeus on mainittu riskiksi kolmanneksessa tapauksista, siihen puuttumista eli ajoneuvon nopeuden valvontaa ehdotetaan vain hieman yli kymmenesosassa tapauksista.

5 Kuljetusyrittäjien käyttämät rekrytointiperusteet

Miten tutkimuskysymysten sisältämät ongelmat tulevat esiin kuljettajien rekrytoinnissa? Kysymykseen haettiin vastausta analysoimalla Järjestelmän virhe - tutkimushanketta (Ojala 2004) varten kerätyt kuljetusyrittäjien edustajien haastattelut uudelleen tämän tutkimuksen tutkimuskysymysten valossa. Uudelleenarvioinnissa tarkasteltuja tutkimuskysymyksiä olivat

- Mitkä ovat hyvän kuljettajan ihanne- ja minimiominaisuudet?
- Mitkä periaatteet ohjaavat kuljettajien valintaa, kysyntä ja tarjontaa?
- Huomioidaanko kuljettajakokelaan tai kuljettajan alalle ja työhön soveltuvuus ja turvallisuushakuisuus ja jos huomioidaan, millä tavalla?
- Huomioidaanko onnettomuuksista saatu tieto rekrytoinnissa?
- Millä tavoin nykyinen kuljettajien valinta ja ohjausjärjestelmä pystyy vastaamaan kuljettajakokelaiden ja kuljettajien erilaisista taustoista johtuviin eroihin ja erilaisiin tarpeisiin koulutuksessa ja ohjauksessa?
- Voidaanko raskaan liikenteen onnettomuuksien riskitekijöihin vaikuttaa kuljettajavalinnalla, ajokorttisäädöksillä ja kuljettajakoulutuksella?
- Miten kuljettajien soveltuvuusharkinta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja työvoiman riittävyteen? Voidaanko koulutuksella parantaa soveltuvuutta?
- Voidaanko kuljettajasta saatavissa olevien tietojen avulla arvioida raskaan kaluston kuljettajien soveltuvuutta ammattikuljettajan tehtäviin? Voidaanko selvittää edes selvästi epäsoveltuvuutta osoittavat tekijät rekrytoinnin kriteereiksi?

5.1 Kuljetusyrittäjien haastattelut vuonna 2004

Aineistona käytetyt kuljetusyrittäjien haastattelut on tehty puhelimitse. Ensimmäiset neljä haastattelua (pilotti) on tehty joulukuussa 2003, muut haastattelut tammi-maaliskuussa 2004. Kaikki haastattelut on siis tehty ennen Konginkankaan suuronnettomuutta. Haastattelu oli tyypiltään teemahaastattelu. Haastattelurunko on liitteenä 2.

Tutkimusaineisto koostuu 38 yrityksen edustajan haastattelusta. Haastatellut henkilöt olivat kuljetusyrittäjiä tai työsuhteisia, palkattuja toimitusjohtajia. Haastattelun kohteeksi valitut yritykset oli valittu satunnaisotannalla seuraavista kahdesta joukosta:

- kuljettajallaan ja kalustollaan kuolemaan johtaneessa onnettomuudessa vuosina 1998 - 2002 osallisena olleet yritykset
- ajo- ja lepoaikavalvontaan vuosina 1998 - 2002 joutuneet yritykset.

Kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa osallisena olleiden yritysten tiedot oli poimittu Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunnan tutkijalautakunta-aineistoista, ajo- ja lepoaikavalvontaan joutuneiden yritysten tiedot Sosiaali- ja terveysministeriön VATI ajo- ja lepoaikavalvontatietokannasta. Tutkimuksen kohteena olleista yrityksistä puolet (19) oli kalustollaan ja kuljettajallaan joutunut kuolemaan johtaneeseen onnettomuuteen, puolet oli liikennöinyt niin, että niiden toiminnassa ei ollut sattunut kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. (Ojala 2004, 66 - 73.)

5.2 Rekrytointivaatimukset

Kuljetusyritysten edustajien haastatteluissa kerätyn aineiston mukaan kuljettajien valintaperusteet riippuvat yrityskoosta. Pienille yrityksille oli tavanomaista valita kuljettajaksi tarjolla olevia ”tuttuja”, luotettavaksi todettuja kuljettajia. Keskiuurissa ja etenkin suurissa yrityksissä koettiin kuljettajapulaa ja kuljettajille asetetut ehdottomat vaatimukset olivat melko vähäiset. Kuljettajalta odotettiin pääsääntöisesti ajoneuvotyyppiä vastaavaa ajo-oikeutta, lisäksi kuljettajan toivottiin soveltuvan kuljetustyöhön.

Haastatteluissa painottui kuljettajalle asetettavien rekrytointivaatimusten niukkuus. Minimivaatimuksena lähes kaikissa yrityksissä oli kuljettajien olemassa oleva, ajoneuvoluokkaa vastaava ajo-oikeus. Toisaalta tästäkin oltiin valmiita tinkimään: yksittäisissä suuryrityksissä osa henkilökunnasta palkattiin oppisopimuksella siten, että palkattavalta henkilöltä ei välttämättä vaadittu kuljetettavalle ajoneuvotyyppille riittävää ajo-oikeutta, vaan yritys oli valmis kouluttamaan uuden työntekijän kuljettajaksi.

Joillakin yrityksillä oli kuljetustoiminnan luonteesta johtuvia erityisvaatimuksia. Tavanomaisin erityisvaatimus oli vaarallisten aineiden kuljetuksia hoitavissa yrityksissä, joissa rekrytoinnissa oli toiveena kuljettajan ADR-ajolupa. Ajolupa ei kuitenkaan ollut aina ehdoton edellytys, koska osa työnantajista osti tai järjesti kuljettajilleen tarvittavan ADR-koulutuksen.

Minimivaatimusten lisäksi useat haastatellut nimesivät tekijöitä, joita rekrytoitavilta kuljettajilta toivottiin (taulukko 1). Riittävän ajo-oikeuden lisäksi kuljettajalta toivottiin oppimishalua, sosiaalisia taitoja ja yhteistyökykyä. Keskeisimpinä tavoiteominaisuuksina nousivat esiin kuljettajan omatoimisuus (pärsjää), asenne, asiakaspalvelutaidot ja muut kuljettajan ominaisuudet. Vain yksittäisissä tapauksissa kuljettajalta vaadittiin hyvää ajotaitoa tai ajoneuvotekniikan hyvää tuntemusta. Samoin yksittäisessä tapauksessa nousi esiin kuljetusalan ammatillinen koulutus kuljettajan tavoitetaustana.

Vaatimukset olivat pääsääntöisesti samansuuntaisia, lukuun ottamatta kuljettajan ikää. Yksittäiset haastatellut edellyttivät kuljettajan olevan nuori ja yhdistivät nuoruuden kehityskelpoisuuteen ja ikääntymisen kuljettajassa syvälle iskostuneisiin vanhakantaisiin asenteisiin. Nuoria tai nuorehkoja kuljettajia mielellään palkkaavien haastateltujen ohella vastaajien joukossa oli henkilöitä, jotka edellyttivät palkattavan kuljettajan olevan keski-ikäinen, eikä ikääntyvänkään kuljettajan palkkaamiseen nähty esteitä. Ikääntymiseen liitettiin tällaisissa tapauksissa kokemus ja vakiintuminen.

Kuljettajalle asetetut vaatimukset nousivat tavanomaista korkeammiksi yksittäisissä arvo- ja lääkekuljetuksissa, joihin rekrytoinnin yhteydessä tarkistettiin aina kuljettajan rikosrekisteri. Lähtökohtana valinnassa oli kuljettajan nuhteettomuus, joka puolestaan oli asiakaslähtöinen vaatimus. Kuljettajan ajokorttirikosterin tiedoista, siis liikenne rikostiedoista ei sen sijaan pääsääntöisesti oltu kiinnostuneita. Yksittäisessä tapauksessa kuljetusyrittäjä totesi, että kuljettajan sakkojen määrä pitää mahdollisen ajokiellon uhan varalta olla työnantajalla tiedossa.

Taulukko 1. Kuljettajalle rekrytoinnin yhteydessä asetetut vaatimukset kuljetusyritysten johtajien haastattelujen perusteella (N=38, satunnaisotos)

VAATIMUKSET	HAASTATTELU 2004	LISÄHUOMIOITA
Yksittäisissä tapauksissa saatetaan vaatia	"Nuhteeton" tausta, puhdas rikosrekisteri Ammatillinen koulutus	Vaatusasiakkaan asettaman tavaraturvallisuuden vaatimusten perusteella: mm. lääke ja arvotavarakuljetukset
Lisävaatimuksia (lisävaatimukset vaihtelevat yrityskohtaisesti)	Ajoneuvotekniikan osaaminen Ajotaito Ammattitaito Asenne Asiakaspalvelutaidot Ei aggressiivinen Henkilökohtaiset asiat kunnossa Huolellisuus Hyvä käytös Hyvä työhistoria Ikä (nuori ↔ kokenut) Kokemus Kokonaisolemus Liikenneturvallisuusosaaminen Luotettavuus / rehellisyys Omatoimisuus, "pärvää" Suosittelija Tuttu Vastuuntunto Vuorovaikutustaidot	Pienyrityksissä usein sukulainen tai muuten tuttu henkilö "Ajamaan oppii" Huom! Ajokorttirekisteritietoja ei pääsääntöisesti tarkisteta
Yleinen tavoitetaso (miehellään, mutta ei ehdoton vaatimus)	Kokemusta kuljetustyöstä	"Eduksi kokemus kuljetustyöstä"
Perustaso 2 , kuljetettavan tuoteryhmän mukaan	ADR – ajolupa	Ei ehdoton vaatimus, työnantaja voi kouluttaa tai ostaa koulutuksen
Perustaso 1	Ajoneuvotyyppiä vastaava ajokorttiluokka	
Minimivaatimustaso oppisopimuskoulutuksen pohjana yksittäisissä keskiuurissa ja suurissa yrityksissä	B tai C ajokortti ja vähän ajokokemusta, työnantaja ja oppilaitos kouluttavat oppisopimuskoulutuksena C, CE ajokorttiluokkaan. Lähtökohtana on, että kaikki koulutuksen hyväksytysti suorittaneet sijoittuvat.	B ajokortti ja vähän ajokokemusta, työnantaja ja oppilaitos kouluttavat oppisopimuskoulutuksena C, CE tai CD ajokorttiluokkiin (mm. naisia kuljetusalalle – koulutuksessa)
Hylkäämisperuste rekrytoinnissa ja työsopimuksen purku- tai irtisanomisperuste työsuhhteessa	Alkoholiongelma, rattijuopumus, yksittäisissä tapauksissa äkkikipaisuus	Ei kommentteja muiden liikennerikosten vaikutuksesta rekrytointiin tai työsopimukseen.

Kaikissa haastatteluissa rekrytinnin ainoaksi ehdottomaksi esteeksi tai työsopimuksen päättämisen perusteeksi nousi kuljettajan alkoholiongelma ja mahdollinen rattijuopumus. Jos kuljettajan tiedettiin syyllistyneen rattijuopumukseen, häntä ei oltu valmiita palkkaamaan. Toinen, yksittäisissä tapauksissa esiin noussut työsopimuksen solmimisen este tai irtisanomisen tai työsopimuksen purun peruste oli kuljettajan äkkipikaisuus.

Alkoholin käyttöä lukuun ottamatta kuljettajan soveltuvuus liikenneturvallisuusosaamisen kannalta nousi rekrytointiperusteissa suoranaisesti esiin vain yhdessä haastattelussa. Toisaalta kuljettajien liikenneturvallisuusosaaminen sisältyy tavalla tai toisella useisiin rekrytointiperiaatteisiin, kuten ammattitaito, asenne, ei-aggressiivisuus jne.

Kuljettajavalinnassa ei ilmennyt suoranaista kuljettajakohtaisten erojen ja yksilöllisyyden huomioimista. Toisaalta yritysten hyödyntämä oppisopimuskoulutus mahdollistaisi keskenään erilaisten kuljettajien perehdyttämisen työhönsä siten, että perehdytyksessä huomioitaisiin kuljettajan oma tausta.

Onnettomuuksista saatua tietoa ei näiden haastattelujen mukaan suoranaisesti hyödynnettäisi rekrytinnissa. Kuljettajalle mahdollisesti aiemmissa työsuhteissa tapahtuneet onnettomuudet eivät välttämättä edes ole työnantajan tiedossa. Poikkeuksena voivat olla pienyritykset, joissa onnettomuustieto voi sisältyä rekrytinnissa käytettyyn ”tunnettu”-käsitteeseen. Toisaalta haastatteluissa tuli selkeästi esiin, että yritystasolla pyritään oppimaan onnettomuuksista.

6 Kuljettajien, kouluttajien ja opiskelijoiden näkemyksiä soveltuvuudesta

6.1 Haastattelut

Syksyllä 2007 toteutettiin raskaan liikenteen kuljettajaksi opiskelevien oppilaiden ja opettajien ryhmähaastattelut Seinäjoen ammattioppilaitoksessa, Huittisten aikuiskoulutuskeskuksessa sekä Puolustusvoimissa Panssariprikaatin Parolan Pataljoonan autokompaniassa (liite 3). Opiskelijat ja opettajat haastateltiin omina ryhminään. Haastatteluihin osallistui Seinäjoella yhteensä 11 opiskelijaa kahdessa eri ryhmässä ja neljä opettajaa, Huittisissa yhteensä 20 opiskelijaa kahdessa eri ryhmässä ja seitsemän opettajaa sekä Parolassa kahdeksan koulutettavaa ja kaksi kouluttajaa.

Lisäksi toteutettiin ryhmähaastattelu Rahtareille ja puhelimitse haastateltiin yhtä Helsingin Itäkeskuksen työvoimaviranomaista. Rahtareista keskustelutilaisuuteen osallistui seitsemän kuljettajaa.

Muissa haastatteluryhmissä oli sekä naisia että miehiä paitsi aikuiskoulutuskeskuksen kouluttajien ja Puolustusvoimien haastattelussa, joissa kaikki osallistujat olivat miehiä. Ammattioppilaitoksessa ja Puolustusvoimissa opiskelijat olivat 17 - 22 -vuotiaita ja Huittisissa 19 - 51 -vuotiaita. Kouluttajat olivat olleet alalla 4 - 40 vuotta. Rahtareilla ammattiliikenteestä oli kokemusta 8 - 44 vuotta.

Ryhmähaastatteluissa keskusteltiin hyvän kuljettajan ominaisuuksista, opiskelijoiden tai kuljettajien valintakriteereistä sekä yleensä soveltuvuusasioista kuljettajan työssä. Ryhmähaastattelujen teemarungot olivat mahdollisimman samankaltaisia kaikissa ryhmissä, mutta ne sovitettiin kohderyhmän mukaan. Haastattelujen teemarungot löytyvät liitteestä 4.

Seuraavassa kerrotaan haastattelujen pohjalta kuljettajakoulutuksesta lähinnä soveltuvuuden näkökulmasta. Eri koulutustahoja käsitellään pääosin yhdessä, mutta muista poikkeavat erilaisuudet nostetaan esille.

6.2 Kuljetusalan koulutus

6.2.1 *Opiskelijavalinta koulutukseen*

Ammattioppilaitoksissa oppilasvalinta tapahtuu yhteishaun kautta. Valittavat oppilaat ovat ensisijaisesti peruskoulunsa päättäviä, ajokortittomia nuoria. Haastateltujen opettajien mukaan Seinäjoen ammattioppilaitokseen oppilaita tulee suunnilleen riittävä määrä aloituspaikkoihin nähden. Jos tulijoita olisi enemmän kuin aloituspaikkoja, valinta tapahtuisi peruskoulun todistuksen keskiarvon perusteella. Opiskelijoille ei tehdä terveystarkastusta ennen opiskelun alkua. Tämän vuoksi ajokorttilupaa haettaessa tutkinnon loppuvaiheessa esim. C-kortin näkövaatimus voi tulla yllätyksenä hakijalle.

Puolustusvoimissa autokompanialla on mahdollisuus valita alokkaita kutsunnoissa kuljettajakoulutukseen kiinnostuksensa ilmoittautuneista. Kuljettajakoulutukseen valinnan edellytyksenä on pääsääntöisesti C-luokan ajokortti ja ajo-opetuksen toisen vaiheen suorittaminen. Perusvaatimuksista voidaan tosin

poiketa. Kuljettajakoulutukseen voidaan poikkeuksellisesti valita myös B-kortillinen palvelukseen astuva nuori, joka sijoitetaan C-korttikoulutukseen tai VIP-kuljettajaksi. Jos palvelukseen astuva nuori ei ole suorittanut autokoulun toista vaihetta, toisen vaiheen kokeet suoritetaan opetuksen alkuvaiheessa. Jos opiskelijalla on jo E-kortti, varusmiesaikana on mahdollista saada pätevyys D-korttiin.

Kaikilta autokomppaniaan tulijoilta tarkistetaan ajokorttirekisteristä liikenne-riket historia. Rattijuopumukseen ja muihin huumausainerikoksiin syyllistyneet karsi- taan ehdottomasti pois. Ylinopeussakkoja ja liikenteen vaarantamisia voi taustalla olla muutamia ja törkeitä liikenteen vaarantamisia enintään yksi. Siviilissä E-kortin suorittaneille saatetaan sallia yleistä linjausta enemmän rikkeitä, koska autokomppaniaan valitaan mielellään kaikki E-ajokorttikouluksen valmiiksi suorittaneet ja siten D-kortin suorittamiseen kelpaavat henkilöt. VIP-kuljettajilta tarkastetaan myös rikosrekisteri, koska kuljettajien tulee olla ehdottoman luotettavia.

Kuljettajakoulutukseen hakeutuvien varusmiesten määrä vaihtelee maan eri osissa. Haastateltujen kouluttajien mukaan Parolan Pataljoonan autokomppaniaan oppilaita pyrkii suunnilleen riittävä määrä tarpeeseen nähden. Pohjois-Karjalan Prikaatiin olisi tulijoita enemmän kuin tarvitaan ja pääkaupunkiseudulta varusmiespalvelukseen saapuvista on C-kortillisia muuta maata vähemmän. Puolustusvoimilla ei haastateltavien mukaan ole määrään perustuvaa koulutusvelvollisuutta. Tämän vuoksi aloitettava ryhmä voidaan jättää suunniteltua pienemmäksi, mikäli sopivia alokkaita ei ole riittävästi. Toisaalta jos kuljettajakoulutukseen ei hakeudu riittävä määrä opiskelijoita, voidaan palvelukseen astuneista nuorista määrätä sopivia hakijoita suorittamaan varusmiespalvelus autokomppaniaan.

Palvelukseen astuvat alokkaat ovat perinteisesti käyneet läpi lääkärintarkastuksen jo kutsuntojen yhteydessä. Tämän lisäksi palvelukseen astuville tehdään kutsuntoja tarkempi terveystarkastus ja kuljettajakoulutukseen päätyvät vain lainsäädännön mukaiset terveysvaatimukset täyttävät henkilöt.

Sekä ammattioppilaitoksissa että puolustusvoimissa moni ensisijainen hakija on motivoitunut ja heillä voi olla taustalla esim. kuljetusyritysjäperhe tai muuten vahva halu ammattikuljettajaksi. Toisaalta Puolustusvoimissa jälkihaussa kuljettajakoulutukseen määrättyjen kuljettajien motivaatiossa voi syntyä ongelmia, jotka johtuvat koulutuksen kestosta. Kun varusmiespalvelua on lyhyimmillään kuusi kuukautta, kuljettajakoulutuksen saajilla palveluksen kesto on yksi vuosi. Ammattioppilaitosten opiskelijoilla vastaava motivaatio-ongelma voi syntyä, jos opiskelija ei ole saanut mieleistään opiskelupaikkaa, logistiikkalinjalla on tilaa ja nuori ohjataan tai ohjautuu sinne opiskelijaksi. Ammattikoulusta valmistuvien odotetaan sijoittuvan kuljettajan tehtäviin ja työllistymismahdollisuudet ovat erittäin hyvät. Armeijassa raskaan ajoneuvon kuljettajakoulutuksen saaneista vain osa päätyy tai edes haluaa siviilissä raskaan ajoneuvon kuljettajaksi.

Aikuiskoulutuskeskuksissa tarjotaan sekä ns. työvoimapolitiittista että omaehtoista koulutusta. Työvoimapolitiittisessa koulutuksessa opiskelijan tulee olla työtön tai työttömyysuhanalainen. Opiskelu on opiskelijalle maksutonta ja hän saa opintososiaaliset etuudet. Omaehtoisessa koulutuksessa opiskelijalta ei edellytetä työttömyyttä ja opiskelija maksaa itse koulutuksesta. Aikuiskoulutus-

keskusten hakijoita karsitaan ensin hakupapereiden perusteella, sen jälkeen haastattelussa ja ajokokeella. Papereista tarkistetaan työhistoria ja mahdolliset terveydelliset ongelmat. Lisäksi tarkistetaan liikennerikkeet ajokorttirekisteristä. Mahdollinen aikaisempi kuljettajakokemus, esim. paketti- tai kuorma-auton kuljettaminen, katsotaan luonnollisesti eduksi. Terveydellisistä syistä näön lisäksi jotkin sairaudet kuten esim. selkävaivat voivat olla este alalle pääsyyn. Liikennerikkomuksista tarkastetaan ajokorttirekisterin sisältämä, katsotaan noin viiden vuoden ajokorttirekisterin kattama historia. Helsingissä työvoimaviranomainen edellyttää hakijoilta myös seudullista tuntemusta. Rattijuopumus on ehdoton este koulutukseen pääsulle. Pienet ylinopeusrikkeet eivät vaikuta, mutta vakavia liikenteen vaarantamisia ei sallita useita. Vaadittavat ajokorttiluokat ovat B tai C. B-kortilla koulutukseen tulevat suorittavat etukäteen kolmen viikon aikana C-ajokortin ja aloittavat vasta sen jälkeen yhdessä C-korttilaisten kanssa varsinaisen linja-autonkuljettajakoulutuksen. Hakijoiden tulee olla 21 vuotta täyttäneitä.

Valittaessa opiskelijoita bussinkuljettajakoulutukseen pääkaupunkiseudulle, tarkistetaan haastattelussa hakijan kielitaito ja yleinen alalle sopivuus. Haastattelija arvioi ulkomaalaisen hakijan suomen kielen taidon, jonka tulee olla riittävä asiakaspalveluammattissa pärjäämiseksi. Ajokoe suoritetaan henkilöautolla Helsingin kantakaupungissa, joten kuljettajakoulutukseen valittavalta odotetaan riittävää valmiutta vilkkaissa liikenteessä selviytymiseen.

Työvoimapolitiisessa koulutuksessa linja-autonkuljettajakoulutukseen hakijoita on pääkaupunkiseudulla runsaasti enemmän kuin aloituspaikkoja. Kaikki kurssin läpäisseet saavat halutessaan työpaikan. Pääkaupunkiseudulla maahanmuuttajataustaisia hakijoita on reilusti yli puolet. Joitakin kursseja onkin kohdennettu erityisesti maahanmuuttajille. Lisäksi yritysten kanssa yhteistyössä on järjestetty työvoimakoulutusta vain naisille.

Kuljettajakoulutukseen pääsemiseksi vaaditaan

- vähintään B-ajokortti, C-kortti (CE) katsotaan eduksi
- lainsäädännön mukainen näkövaatimus ja mahdollisesti muita terveydellisiä vaatimuksia
- riittävä kielitaito
- liikennerikoshistoria: ei rattijuoppoustuomioita tai huumausainerikoksia, muutama ylinopeus ja yksittäinen törkeä liikenteen vaarantaminen sallitaan
- työvoimakoulutuksessa ikäraja 21 v.

6.2.2 Koulutuksen sisältö

Haastateltujen opettajien mukaan kaikki kuljettajakoulutus jakautuu kahteen osaan: alussa on tiivis paketti teoriaa ja sitten ajokorttikoulutus, jonka jälkeen alkaa käytännön ajoharjoitteluvaihe. Ammattioppilaitoksessa teoriaa opiskellaan koko ensimmäinen lukuvuosi oppilaiden nuoren iän vuoksi. Muilla teoriavaihe kestää 7 viikkoa. Teoriaopetus sisältää mm. ajoneuvotekniikkaa, ensiaputaitoja, asiakaspalvelua ja liikenneturvallisuutta erilaisista näkökulmista. Ajoharjoitteluosuus kortin saamisen jälkeen on aikuiskoulutuksessa pääasiassa työharjoittelua yrityksissä. Puolustusvoimissa ajoharjoittelu on puolustusvoimien kuljetustehtävien suorittamista.

Liikenneturvallisuus on olennainen osa kuljettajan työtä ja sitä korostetaan koulutuksessa jatkuvasti. Liikenneturvallisuutta käsitellään läpäisyperiaatteella koulutuksen jokaisella osa-alueella. Koulutuksessa pyritään toimimaan samankaltaisesti kuin kuljettajan tehtävissä normaalioloissakin ja näin opettamaan työhön käytännön kautta. Haastateltujen kouluttajien mukaan oppilaat eivät välttämättä miellä käsiteltäviä asioita liikenneturvallisuuskasvatukseksi.

Ammattitaidon kehittymisessä keskeistä on riittävä henkilökohtainen ajomäärä. Ajotaidon oppii ajamalla ja riittävä rutiini pitäisi saavuttaa jo koulutuksen aikana. Yleinen huoli opettajilla tuntui olevan ajotuntien vähenemisestä: ”Asenteisiin ei voi etänä vaikuttaa.” Ajotunneilla ollaan henkilökohtaisesti läsnä ja mukana on vain muutama oppilas. Pienessä tiimissä käytännön ajossa on luokkaopetusta paremmat mahdollisuudet vaikuttaa myös asenteisiin. Puolustusvoimissa kiiteltiinkin suurta ajotehtävien määrää. Varusmiesaikana saatetaan ajaa 3-4 kertaa vaadittuja ajomääriä enemmän. Vaihtelevissa olosuhteissa monenlaisella kalustolla ajettaessa oppilas saa hyvän tuntuman ajamiseen. Aikuis-koulutuskeskuksessa on huomattu, että henkilöautokortilla opiskelemaan saapuvat kehittyvät usein nopeammin, kun ei ole aiemmin opittuja huonoja malleja rasitteena.

Kaikissa kolmessa vaihtoehdossa koulutuksen kesto on vakio. Kuljettajaoppilaan edistyminen voidaan huomioida koulutuksen sisällä siten, että oppilas voidaan ohjata ajokokeisiin oman edistymisensä perusteella joko aikaisemmin tai myöhemmin kuin alkuperäinen suunnitelma on ollut. Ammatillisessa aikuiskoulutuksessa lisäopetuksen mahdollisuus on lähinnä teoreettista, mutta ammatitoppilaitoksessa ja puolustusvoimissa koulutuksen kokonaiskesto tarjoaa paremmat mahdollisuudet henkilökohtaiseen lisäopetukseen. Mahdollisen lisäopetuksen suunnittelu ja toteutus jäivät kuitenkin opettajan aktiivisuuden varaan.

Haastateltujen mukaan puolustusvoimien koulutuksessa käytetään jonkinlaisena keppinä ja porkkanana sekä lomapäiviä että kaluston ja tehtävien laatua. Hyvin menneestä tutkinnosta saa ylimääräisen loman. Jos oppilas ei pääse läpi, hänet voidaan jättää viikonlopuksi varuskuntaan lukemaan. Paremmille kuljettajille annetaan parhaat ja uusimmat ajoneuvot ja vaativimmat ajotehtävät kuten esimerkiksi lavettikuljetuksia.

Puolustusvoimat on uudistamassa kuljettajakoulutustaan vuoden 2009 alusta siten, että kaikille vähintään C-luokan kuljettajiksi koulutettaville varusmiehille annetaan ajokorttikoulutuksen lisäksi perustason ammattipätevyyskoulutus. Samalla kuljettajaksi koulutettavien määrä on tarkoitus kaksinkertaistaa nykyisestäään.

6.2.3 Koulutuksen keskeyttäminen

Kuljettajaksi koulutettavalla henkilöllä on aina mahdollista keskeyttää koulutus, mikäli hän huomaa, että ei sovellu kuljetustyöhön. Toisaalta keskeyttämisspäätöksen käytännön toteuttamisen esteenä voivat olla sekä taloudelliset että sosiaaliset syyt. Jos oppilas ei näyttäisi valmiuksiltaan tai persoonallisuudeltaan soveltuvan kuljetustyöhön, mutta ei itse halua luopua opiskeluoikeudestaan, ovat oppilaitoksen ja opettajan mahdollisuudet oppilaan opintojen keskeyttämiseksi niukat.

Ammattioppilaitoksessa opiskelu oikeuden peruuttaminen on hankalaa. Ainoastaan kurssien suorittamatta jättäminen, tai ajokokeen hylkääminen voivat johtaa opiskelun keskeyttämiseen. Jos opiskelijan valmiudet eivät näytä vastaavan kuljetusalan vaatimuksia, opettaja voi ensimmäisen vuoden aikana yrittää ohjata oppilasta hakeutumaan tälle paremmin soveltuvalle alalle.

Puolustusvoimissa koulutuksen keskeyttäminen on haastateltujen mukaan harvinaista. Muutamia oppilaita kurssia kohden siirretään E-korttikoulutuksesta C-korttikoulutukseen, koska he eivät pääse teoria- tai ajokokeesta läpi. Varusmiesaikana voidaan seurata oppilaiden käyttäytymistä ympäri vuorokauden ja soveltuvuus kuljettajaksi näkyy yleisestikin luotettavuutena esim. poissaolojen ja muun toiminnan kautta. Jos soveltumattomuutta todetaan, varusmies voidaan kouluttajien harkinnan mukaan tarvittaessa siirtää kuljetustehtävistä muihin tehtäviin palvelusajan loppuajaksi.

Haastatellun työvoimaviranomaisen mukaan **aikuiskoulutuksessa** keskeytyksiä tulee jonkin verran, tosin hyvin vähän aloittajien määrään nähden. Useimmille bussin kuljettaminen on sinällään tuttua työtä, joten oppilaat tietävät hyvin mihin hakeutuvat. Keskeytyksiin voivat johtaa terveydelliset syyt, päihtyneenä ajoharjoitteluun tuleminen (opettaja voi puhalluttaa, jos epäilee alkoholia), riittämätön ajotaito tai viikon ilmoittamaton poissaolo kurssilta. Lisäksi kurssin voi keskeyttää omasta pyynnöstä, jolloin työttömälle tulee voimaan työvoimapolitiittiset seuraamukset päivärahojen karenssiajoista. Sosiaaliset ongelmat tulevat pitkän kurssin aikana esille. ”Useimmat palveluammattiin soveltumattomat älyvät itse lähteä kesken koulutuksen.” Omaehtoisessa aikuiskoulutuksessa keskeyttämistä ei sen sijaan juurikaan tapahdu, sillä itse maksamaansa koulutukseen hakeutuvat ovat vahvasti motivoituneita opiskelijoita.

Koulutus keskeytetään, jos

- oppilas ei pääse teoria- tai ajokokeista läpi
- oppilas syyllistyy liikenne rikokseen, jonka seurauksena on ajokielto
- oppilas tulee oppitunnille päihtyneenä
- oppilas itse haluaa keskeyttää koulutuksen
- työvoimapolitiittisessa koulutuksessa opiskelija on poissa 5 pv ilmoittamatta.

6.2.4 Oppilaiden sijoittuminen työelämään ja työssä viihtyminen

Kuljetusalalla vallitsee merkittävä kuljettajapula. Osalla opiskelijoista ratkaiseva syy koulutukseen hakeutumiseen onkin ollut usko varmasta työllistymisestä. Varsinkin pääkaupunkiseudun työvoimakoulutuksessa koetaan, että kaikki jotka haluavat työskennellä kuljettajana, saavat kurssin jälkeen työpaikan useimmiten työharjoitteluyrityksestään. Koulutuksessa tehdään tiivistä yhteistyötä työnantajien kanssa, joten kuljettajaoppilas tunnetaan hyvin yrityksessä ennen palkkaamista.

Kaikki haastatellut opiskelijat viihtyivät hyvin koulussa ja opiskelu oli vastannut pitkälle odotuksia. Myös kuljettajien haastattelussa ilmeni, että työssä viihdytään. Negatiiviseksi koettiin heikko palkkataso ja vuorotyö. Kuitenkin veri vetää tienpäälle eivätkä muut työt ole kokeneille kuljettajille maistuneet.

6.3 Hyvän kuljettajan ominaisuudet

Haastatteluissa tuli hyvin esille, miten monipuolista kuljettajan työ on ja minkälaisia ominaisuuksia kuljettajalta vaaditaan. Kaikissa haastateltavien ryhmissä teknistä ajosuoritusta itsessään pidettiin varsin vähäisenä osana kuljettajan työtä: ”Autoakin täytyy osata ajaa, mutta muut ominaisuudet ovat todella tärkeitä”. Ajamaan oppiminen nähtiin kaikille mahdolliseksi: ”Apinakin oppii peruuttamaan, kun riittävästi harjoittelee”. Sen sijaan keskeistä on ajokäyttäytyminen ja toimiminen liikenteessä. Kuljettaja on yrityksensä liikkuva käyntikortti ja yrityksen logo ajoneuvon kyljessä edellyttää tietynlaista liikennekäyttäytymistä. Hyvä kuljettaja ottaa muut liikenteessä huomioon, hallitsee ajoneuvonsa kaikissa olosuhteissa, ennakoi liikennetilanteita ja noudattaa liikennesääntöjä (erityisesti liikennevalot ja suuntamerkin näyttäminen). Pitkää pinnaa, rauhallisuutta ja joustavuutta tarvitaan, jotta liikennevirrassa pysytään sulavasti mukana ja korjataan mahdollisia muiden autoilijoiden tekemiä virheitä. Myös hyvä arviointikyky parantaa haastateltujen mukaan liikenteessä pärjäämistä.

Ammattikuljettajan työ on toisaalta yksinäistä ja toisaalta ollaan tekemisissä monien asiakasryhmien kanssa. Pitkillä tavarankuljetusmatkoilla on tärkeä viihtyä yksikseen ja tulla toimeen itsensä kanssa. ”Hermot pitää olla kunnossa”. Varsinkin ammatinvaihtajien osalta työvoimaviranomainen piti tärkeimpänä, että kuljettaja olisi asiakaspalvelutyöhön soveltuva. Asiakaspalveluhenkisyys koettiin synnynnäiseksi ominaisuudeksi, jonka opettelu on työlästä, ellei se ole henkilölle ominaista. ”Asiakaspalvelutehtävissä toimiminen vaatii tietynlaista luonnetta.” Asiakaspalveluun liittyviä puutteitaan voi myös tunnistaa itsessään. Toivoipa muuan opiskelija löytävänsä töitä bussinkuljettamista mieluummin tavarankuljetusalalta, koska ”tavarankanssa tulee paremmin toimeen kuin ihmisten”. Asiakaspalvelussa tarvitaan tietynlaista nöyryyttä ja sosiaalisia taitoja. Hankalissakin tilanteissa tulisi olla yhteistyökykyinen ja hankaluuksia voi välttää, kun ei ole ylimielinen. Sanavalmius ja huumorintaju auttavat tilanteiden sovittelussa ja kääntämään vastoinkäymiset eduksi.

Luotettavuutta, vastuuntuntoisuutta, rehellisyyttä ja huolellisuutta kaivataan kuljettajalta, jonka työväline on todella kallis ja lasti (tavarat tai ihmiset) vielä arvokkaampia. Kuljettajan pitäisi pitää huoli kalustostaan kuin se olisi omaa.

Opiskelijat pohtivat onko joustavuus työajoissa hyvän kuljettajan ominaisuus. Toisaalta nähtiin tärkeäksi, että työnantajat ovat tyytyväisiä kun pitkät kuljetukset hoituvat ja työvuoroista päästään helposti yhteisymmärrykseen. Pitkistä päivistä jää vielä paremmin rahaakin käteen. Varsinkin nuoret olivat taipuvaisia suostumaan pitkiin työpäiviin. Toisaalta pohdittiin onko pitkän ajon jälkeen väsyneenä enää turvallinen ja luotettava kuljettaja. Lisäksi iän myötä tärkeämmäksi koetaan vapaa-aika normaaliin aikaan iltaisin ja viikonloppuisin perheen parissa.

Toinen pohdinnan aihe oli kokemus. Toisaalta nähtiin että kokemuksen myötä kasvaa paremmin kiinni alaan, ammattitaito kehittyy ja ymmärtää paremmin muita tienkäyttäjiä. Toisaalta ongelmaksi tulee, jos luulee jo osaavansa kaiken. Yleisesti kuitenkin ymmärrettiin, että koulu antaa eväät, joilla voidaan työssä alkaa harjoitella ammattitaitoa. Kokeneet kuljettajat totesivat, että ”kun tulee sellainen olo, että nyt osaa kaiken eikä mitään enää opi, niin on aika lopettaa työt.” Kokemuksen myötä kasvaa taito kuunnella autoa ja ennakoida liikennet-

tä. Kokeneet kuljettajat kertovat ”ajavansa kaikilla aisteilla”. Kokemuksen myötä osaa arvioida mitä työpäivän aikana voi olla odotettavissa ja silloin voi kokea rauhoittuvansa kun hyppää ratin taakse.

Kokeneet kuljettajat pitivät tärkeänä ajamista, sillä he kokivat, että tekniset apuvälineet, kuten vakionopeudensäätimet, tekevät kuljettajan ”tarpeettomaksi” ja pitkällä matkalla tarkkaavaisuus helposti heikkenee. Väsymys ja vakionopeudensäädin ovat tunnetusti vaarallinen yhdistelmä, koska yleensä rattiin nukahtaessa vauhti hiljenee kaasujalan rentoutuessa, mutta vakionopeudensäätimellä matka jatkuu samalla vauhdilla nukahtamisen jälkeen. Tätä ei valitettavasti voitu selvittää onnettomuusaineistosta, koska siihen ei ole koodattu tietoa vakionopeudensäätimen käytöstä.

Keskeistä oli myös kutsumus alalle. ”Alaa täytyy rakastaa, että jaksaa vääntää rattia 40 vuotta”. Halu tehdä kuljettajan työtä osoittaa useimmiten että henkilö on soveltuva alalle. Jos ala ei kiinnosta, on vaikea jaksaa olla kärsivällinen.

Haastattelujen mukaan hyvän kuljettajan ominaisuuksia ovat

- ammattitaito, hyvä työmoraali
- oman työn arvostaminen, viihtyy itsensä kanssa
- asiakaspalveluhenkisyys, sosiaaliset taidot, tulee ihmisten kanssa toimeen
- ottaa muut liikenteessä huomioon, joustavuus, nöyryys
- kärsivällisyys, maltti, pitkä pinna, itsehillintä ja rauhallisuus
- luotettavuus, vastuuntuntoisuus, rehellisyys, huolellisuus.

Jos asenne kunnossa, oppii ajamaankin. Ajoneuvon tekninen hallinta on vain pieni osa työtä.

Soveltumattomuus kuljetusalalle ilmenee äkkipikaisuutena ja välinpitämättömyytenä. Liikenteessä ja asiakaspalvelussa ei sovi, jos ”päreet palaa alta aikayksikön” tai ”jos ei osaa suodattaa, mitä suustaan päästää”. Huonoksi mainittiin myös negatiivinen asenne virkavaltaa, ohjeita ja määräyksiä kohtaan. Kiukkuisuus asiakkaita tai muita tienkäyttäjiä kohtaan ei myöskään paranna kuljettajan ominaisuuksia. Alkoholiongelma nähtiin ehdottomaksi esteeksi. Myös vakavat sairaudet ovat este alalle.

Haastattelujen mukaan kuljetusalalla toimimisen estävät

- alkoholismi, eräät sairaudet ja vammat
- äkkipikaisuus ja hätäisyys
- piittaamattomuus, välinpitämättömyys
- ei ole kiinnostusta alaan, ilman halua alalle ei pärjää
- asiakaspalvelu ei sovi kaikille.

6.4 Kuljettajien rekrytointi

Haastateltujen kuljettajien mukaan kuljetusyritykset eivät juurikaan selvitä tulevan työntekijän taustatietoja työhönottotilanteessa. Vain harvoilta haastatelluilta kuljettajilta on kysytty edes ajokorttia töihin mennessä. Vastuu riittävästä ajo-oikeudesta jää silloin vain työnhakijan ilmoituksen varaan. Ensimmäistä työpaikkaa hakiessa on joiltakin kysytty koulutusta. Kun työuraa on kertynyt, riittää tieto edellisestä työnantajasta.

Usein töihin pääsee sopivien suhteiden avulla. Tuttuja tai tutun tuttuja kuljettajia värvätään työhön taustoja sen enempää selvittämättä. Tuttuus lisää luottamusta kuljettajan luotettavuuteen ja uskotaan, ettei kaverille suositella epäpätevää henkilöä töihin. Toisaalta tuttujen ei edes tarvitse hakea työpaikkaa vaan työnantaja pyytää töihin. Varsinkin kahta tasaveroista hakijaa verratessa tuttu on helpompi palkata kuin tuntematon.

7 Asiantuntijatyöpaja

Haastattelujen sekä onnettomuus- ja kirjallisuusanalyysien tuloksista keskusteltiin työpajassa, johon kutsuttiin eri tahojen asiantuntijoita, kuten viranomais- tahojen, tutkijoiden, etujärjestöjen, oppilaitosten ja elinkeinoelämän edustajia (liite 5).

Työpajassa pohdittiin raskaan liikenteen kuljettajien soveltuvuutta pienryhmissä ja yhteiskeskusteluna. Tilaisuudessa esiteltiin aluksi lyhyesti, miten kuljettajien soveltuvuus esiintyi raskaan liikenteen onnettomuusaineistossa (VALT) sekä kerrottiin haastatteluissa esille tulleita kuljettajien, kouluttajien ja opiskelijoiden näkemyksiä soveltuvuudesta.

Neljässä 6-7 hengen pienryhmässä keskusteltiin sitten seuraavista teemoista:

Ryhmä 1

- Mitkä olisivat ehdottomat minimiedellytykset, jotka tulisi täyttää saadakseen raskaan ajoneuvon ammattiajo-oikeuden?
- Miten voitaisiin estää ajokortittomien kuljettajien rekrytointi ja ajaminen?

Ryhmä 2

- Pitäisikö olla karsintakriteerit, joiden perusteella voidaan evätä opiskeluoikeus koulutukseen haettaessa tai koulutuksen kestäessä?
 - Mitä nämä kriteerit olisivat?
 - Miten valinta voitaisiin toteuttaa?

Ryhmä 3

- Millä kriteereillä pitäisi evätä tai peruuttaa raskaan ajoneuvon kuljettajan ajo-oikeus määräaikaisesti tai pysyvästi?
 - Miten tämä voitaisiin käytännössä toimimaan?
 - Pitäisikö olla eroa yrittäjällä ja työsuhteisella?

Ryhmä 4

- Millaisia olisivat eri koulutuspolkujen kuljettajaehdokkaiden valintakriteerit ja tuotokset?
 - ammattioppilaitokset, aikuiskoulutus (työvoimapolitiittinen tai omaehtoinen) puolustusvoimat, oppisopimus

Ryhmät 1, 2, 3 ja 4

- Arvopohdinta: Taustaselvitysten valossa voidaan sanoa, että kuljettajien tai opiskelijoiden soveltumattomuusongelmia selitetään kuljettajapuolella ja alan heikolla imagolla. Ongelmiin ei koeta voitavan puuttua, jotta saadaan pidettyä pyörät pyörimässä. Ihmisten ja tavaroiden liikkuminen näyttäisi siis olevan tärkeämpää kuin turvallisuus ja lakien noudattaminen. Pitäisikö olla toisin?

Seuraavassa käydään läpi työpajan ryhmätöiden ja yhteiskeskustelun tuloksia.

Valintakriteerit opiskelijoille

Kuljetusalalle opiskelevaksi pyrkivältä työpajan osallistujat edellyttäisivät seuraavia asioita:

- Motivaatio alalle (haastattelu)
 - Realistinen kuva tulevasta ammatista
 - Tietääkö, mitä on logistiikka?
 - Onko oikeasti tulossa alalle?
 - Voisiko asenteelliset syyt vaikuttaa siihen, että alalle ei pääsisi?
 - Koulua aloiteltaessa selvitetäisiin haastattelulla oppilaan yleinen sopeutuminen sääntöihin yms. soveltuvuus liikenteessä tapahtuvaan työhön. Vaikka soveltuvuusarviointi ei välttämättä johtaisi karsintaan, sen tuloksia voisi kuitenkin soveltaa koulutuksessa esim. oppia tunnistamaan itsessään tiettyjä piirteitä.
- Ei useita tai törkeitä liikenne rikkomuksia (hakijan itse toimittama todistus)
 - Ehdottomasti ei rattijuopumusta
 - Ei toistuvia liikenne rikkomuksia
- Lakisääteiset terveisedellytykset
- Kuljetustehtävän mukaiset lisäkriteerit.

Minimiedellytykset raskaan ajoneuvon kuljettajaksi

Nykyisin pelkkä ajokortti riittää, mutta asia on korjaantumassa jatkossa ammattipätevyyskoulutuksen myötä. Työpajassa todettiin, että työhön otettaessa ajo-oikeus varmistetaan (lähes aina), mutta mikäli ajokortti menetetään työsuhteen aikana, työnantaja ei saa siitä aina tietoa. Koulukuljetuksissa rikosrekisteri ja luottotiedot tarkistetaan.

Tarvitaan tekniset välineet ajo-oikeuden toteamiseksi, esimerkiksi sirullinen ajokortti, digipiirturin kuljettajakortti tms.

Oppilasaineksen erot eri koulutuspoluilla

Työpajassa todettiin, että oppisopimuksella saadaan hyviä kuljettajia. He ovat työsuhteessa ja valikoituneita. Oppisopimuksen ohjausta on kehitettävä.

Luokittelu työvoimapolitiittiseen ja omaehtoiseen koulutukseen pitäisi lakkauttaa ja opintososiaaliset etuudet yhdenmukaistaa. Kaikilla ei ole varaa opiskella omaehtoisessa koulutuksessa. Maakunnassa työvoimakoulutukseen tulijat ovat motivoituneita. He tietävät nuoria oppilaita paremmin mihin ovat kouluttautumassa.

Armeijasta saa hyvän koulutuksen, perusvalmiudet. Oppilasvalikointi on mahdollista ja ammatillista osaamista on helppo täydentää. Puolustusvoimissa motivaatio ja halukkuus varmistetaan useammassa vaiheessa, joten saadaan oikeaa ainesta. Jatkossa varusmiesaikana saatu perustason ammattipätevyyskoulutus antaa henkilölle ammattipätevyyden myös siviiliin.

Aikuiskoulutuskeskukset käyttävät valinnassa ajokoetta, mutta ammattioppilaitoksissa siihen ei ole mahdollisuutta, vaan valinta on tehtävä todistusten perusteella. Toisen asteen ammatillisen koulutuksen valinnan joutuu tekemään to-

della nuorena. Kolmivuotisen ammatillisen koulutuksen ensimmäinen vuosi voisi olla yleistä ammatteihin tutustumista ja valinta tehtäisiin vasta sen jälkeen. Toisaalta linja-autonkuljettajaksi vaadittava ikä estää suoran alalle tulon peruskoulusta eikä aikuiskoulutusväylä ole välttämättä motivaation kannalta paras. Työpajan osallistujien mukaan useimmat kuljettajaksi aikuisiällä siirtyvät ajautuvat pakosta alalle eivätkä ole kovin motivoituneita työhönsä. Nuorisoasteelle on ilmeisesti tulossa mahdollisuus kouluttautua linja-autonkuljettajaksi.

Oppimismenetelmien kehittämisajatuksia

- Työssä oppiminen takaisin, ”opiskelija oppipojaksi autoon”.
- Ei saa edellyttää liian korkeaa lähtövaatimustasoa. Tavallisen ihmisen on sovelluttava kuljettajaksi.
- Koulutus ihmisen mukaan.

Kuljettajan ajo-oikeuden menettäminen

Ammattikuljettaja voisi menettää ajo-oikeutensa seuraavista syistä:

- Terveydelliset syyt
 - Lääkärintodistus 5 vuoden välein on vähän. Sekin saatetaan hoitaa liian rutiinimaisesti vain paperilla.
 - Tarvittaisiin erityiset ”liikennelääkärit”!
 - Työterveyshuoltoa voisi kehittää. Työ on fyysisesti ja psyykkisesti rasittavaa (työvuorojen epäsäännöllisyys, heikko etukäteissuunnittelu).
 - Lääkärien ilmoitusvelvollisuus erityisesti riskisairauksien osalta, kuten näkö-, kuulo-, tuki- ja liikuntaelinsairaudet, dementia, sydän- ja verisuonitaudit, uniapnea.
- Törkeä liikenteen vaarantaminen (kuten rattijuopumus)
- Toistuvat liikenne rikkeet tai rikkomukset
 - Yleisistä ajotaparikkomuksista samat kriteerit kuin muillakin kuljettajilla.
 - Kuormaus- ja ajo-aikaylitysrikkeistä ajo-oikeuden menetys harkinnanvaraiseksi. Toistuvat ja tarkoitukselliset rikkeet johtavat ajo-oikeuden menettämiseen.
 - Toistuvat määräaikaiset ajo-oikeuden menetykset voisivat johtaa ajo-oikeuden menettämiseen toistaiseksi (pysyvästi).
- Ei kategorista ammattikuljettajan ajokortin poistoa 70-vuotiaana, vaan harkinta henkilön kunnon mukaan.

Ajo-oikeuden menetys voisi olla määräaikainen tai toistaiseksi. Pysyvästi ei ajo-oikeutta haluttaisi evätä, sillä on oltava mahdollisuus parantua tai osoittaa parantaneensa tapansa. Päätöksenteko ajo-oikeuden menettämisestä ja mahdollisesta takaisin saamisesta annettaisiin asiaan erikoistuneille lääkäreille.

Ajo-oikeuden menettämisessä täytyy käyttää samoja kriteerejä yrittäjällä ja työsuhteisella. Ammattikuljettaja tietää kyllä, että riskiotto liikenteessä voi merkitä myös toimeentulon menetystä. Keskustelussa korostettiin ammattiliikenteen vastuuta liikennekäyttäytymisessä ja esimerkkinä toimimisessa. ”Isännän pitäisi olla mallina muille.”

Ongelmana todettiin, ettei työnantaja saa tietoa siviilijossa tapahtuneesta kortin menettämisestä. Tällöin kuljettajalla voi olla kiusaus jatkaa työntekoa kortitta.

Arvopohdinta turvallisuuden ja tehokkuuden välillä

Etukäteisselvitysten mukaan kuljettajien soveltuvuusongelmiin ei koeta voitavan puuttua, koska kuljettajista on pulaa. Työpajassa suurimpana ongelmana pidettiin alan heikkoa imagoa. Joidenkin mielestä ala pitäisi ensin saada houkuttelevaksi ennen kuin tulijoita tai kuljettajia voitaisiin karsia. Yhteiskeskustelun jälkeen päädyttiin kuitenkin siihen, että turvallisuus on kaikkein tärkeintä. Siitä on huolehdittava, vaikka pyörät pyörisivät sitten vähän heikommin.

Työpajassa todettiin kuitenkin, etteivät turvallisuus ja tehokkuus ole pitkällä aikavälillä vastakkaisia. Parhaiten kuljettajien soveltuvuus kysymys ratkeaa alan imagon nousun ja hakijamäärän kasvun myötä. Tällä hetkellä varsinkin Etelä-Suomessa otetaan kuljettajaksi lähes kuka vaan – valitettavasti.

Alan ongelmat ja kehittämisisideat

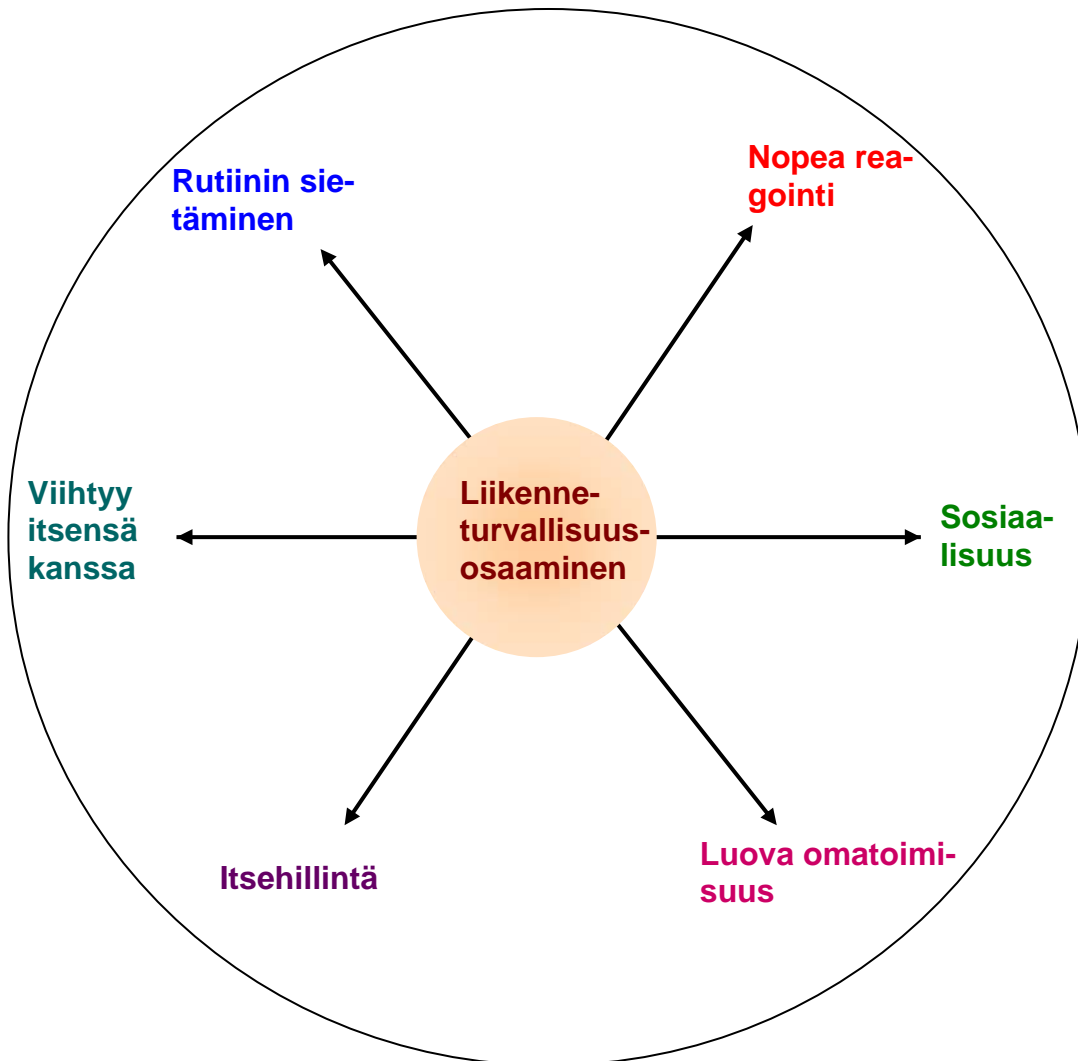
- Alan heikko imago on suurin ongelma.
 - Tarvitaan myönteistä julkisuutta. Esimerkiksi TV-ohjelma nostaisi imagoa.
 - Kuljetusta ei pitäisi nähdä pelkkänä kustannuksena. Hyvin hoidettu logistiikka on kilpailuvaltti.
 - Tulisi saada paremmin esille, että kuljettaminen on muutakin kuin ajamista.
 - Ala on mielenkiintoinen, mutta työolot, työajat, palkkaus yms. vaikuttavat negatiivisesti.
 - Kuljettajakoulutukseen pitäisi saada niitä, jotka ovat aidosti alalle tulossa.
 - Uusien opiskelijoiden motivointi on haaste.
- Kuljettajien soveltuvuuden tulisi olla myös yrityksen intressi. Kun yrityksen www-osoite tai puhelinnumero on näkyvästi auton kyljessä, yritys saa välittömästi palautetta kuljettajan toimista. Olisikin kirjattava lakiin, että nämä tulisi olla riittävän näkyvästi esillä autossa.
- Työttömäksi jäävissä teollisuuden työntekijöissä olisi potentiaalia kuljettajiksi.
 - Elinikäisen oppimisen ja ammatinvaihtamisen mahdollisuus kuljetusalalle tai alalta pois
- Koko kuljetusketjun vastuu saatava toimimaan
 - Kuljetusketju pitäisi saada toimivaksi ja järkeväksi.
 - Kuljetusyrityksellekin vastuu, ei vain kuljettajalle.
 - Alihankintaketju on ongelma. Kuka tietää alihankkijan alihankkijasta?
- Myös kuljettajan toimintaympäristö eli tie pitää laittaa kuntoon.
- Uuden kuljettajan tehtäviin perehdyttämisestä huolehdittava.
- Liikenne rikkomuksista (mm. rattijuopumus) voi työnhakijan velvoittaa tuomaan todistuksen, mutta huumetestin voi teettää vasta kun työsopimusta ollaan tekemässä.
- Suomen kielen taito on jatkossa yhä suurempi ongelma, kun kuljettajapulan takia suuri osa kuljettajakoulutukseen hakijoista on ulkomaalais- taustaisia.

8 Tulosten pohdinta

8.1 Hyvän kuljettajan ominaisuudet

Haastattelujen mukaan ihannekuljettajan tulisi olla liikenneturvallisuusosaaja, ystävällinen asiakaspalvelija, vastuuntuntoinen, ammattitaitoinen ja joustava työntekijä sekä taitava autonajaja. Painopiste on siis kuljettajan persoonallisuudessa, sen sijaan ajoneuvon tekninen hallinta koettiin taidoksi, jonka jokainen oppii harjoittelemalla. Tärkeimpänä pidettiin sitä, että asenne on kunnossa niin liikenteessä toimimisen kuin työtehtävienkin kannalta.

Liikenteessä nuoremmat kuljettajat kaipasivat henkilöautoilijoilta ymmärrystä ja joustoa, kun taas kokeneemmat yrittävät itse sopeutua muiden joukkoon. Ammattikuljettajalta edellytettiin ammattimaista käytöstä muita tienkäyttäjiä kohtaan.



Kuva 7. Hyvän kuljettajan keskeisten ominaisuuksien tarkastelukehikko

Erilaisissa tehtävissä hyvältä kuljettajalta vaaditaan erilaisia ominaisuuksia. Päädyimme tässä työssä siihen, että keskeisin hyvän kuljettajan ominaisuus on liikenneturvallisuusosaaminen. Keskeisiä hyvän kuljettajan ominaisuuksia tarkastellaan kuvassa 7 esitetyllä kaaviolla. Raakapuun ajossa toimivan kuljettajan on hyvä viihtyä itsensä kanssa, kun taas bussinkuljettajalta odotetaan sosiaalisia taitoja asiakaskontakteissa koko ajan. Minimissään sosiaalisuutta tarvitaan tavarakuljetuksessa sen verran, että kuljettaja kykenee liikenteessä eri osapuolien väliseen yhteistoimintaan. Kaupunkilinjoja ajavalta kuljettajalta edellytetään rutiinien sietämistä, mutta tilausbussin kuljettajalle voi tulla eteen monenlaisia tilanteita, joista selviämiseksi tarvitaan omatoimisuutta ja luovia ratkaisuja. Niin liikenteessä kuin työtehtävissäkin tarvitaan riittävästi itsehillintää ja kärsivällisyyttä, mutta toisaalta nopea reagointi on monessa liikennetilanteessa välttämätöntä.

8.2 Opiskelijavalinnan kriteerit

Ammattioppilaitoksissa oppilasvalinta tapahtuu yhteishaun kautta, jolloin kriteerinä voidaan käyttää vain peruskoulun todistuksen keskiarvoa, jos hakijoita on enemmän kuin opiskelijapaikkoja.

Puolustusvoimien ja aikuiskoulutuskeskuksen kuljettajakoulutukseen pääsemiseksi vaaditaan

- B- tai C- ajokortti
- riittävä terveys
- melko puhdas liikenne rikoshistoria; viiden vuoden ajalta ei sallita rattijuoppoustuomioita tai huumausainerikoksia. Muutama liikenteen vaarantaminen ei ole este, mutta vakavia liikenteen vaarantamisia ei sallita useita.

Lisäksi puolustusvoimien VIP-kuljettajilta tarkistetaan rikoshistoria.

Aikuiskoulutuskeskuksessa ja työvoimakoulutuksessa vaaditaan lisäksi vähintään 21 vuoden ikää ja tarkistetaan työhistoria. Sen jälkeen hakijoita karsitaan haastattelulla ja ajokokeella. Haastattelussa selvitetään hakijan kielitaito ja yleinen sopivuus alalle.

Oppisopimuskoulutukseen palkattavaltakaan ei välttämättä vaadita kuljetettavalle ajoneuvotyypille riittävää ajo-oikeutta. Osa yrityksistä kouluttaa itse alemman ajokorttiluokan omaavia henkilöitä kuljettajaksi.

Kuljettajakoulutukseen hakeutumisen ongelmia

Ammattioppilaitoksen kuljettajakoulutukseen suoraan peruskoulusta hakeutuvat oppilaat ovat vielä kovin nuoria. He eivät välttämättä ole kovin innostuneita teorian opiskelusta tai tiedä paljoakaan kuljettajan työstä. Logistiikka on peruskoululaisille sanana vieras. Koulutuksen aikana tapahtuu keskeyttämisä. Tässä tutkimuksessa ei selvitetty, tapahtuuko kuljetusalalla enemmän keskeyttämisä kuin toisen asteen ammatillisessa koulutuksessa keskimäärin, mutta yhtenä keinona keskeyttämisen vähentämiseksi olisi lisätä peruskoulun oppilaanohjaukseen tietämystä kuljetusalan vaatimuksista ja sisällöstä.

Logistiikan perustutkinnon yhteishaku on oppilaiden iän ohella ongelmallinen myös siitä syystä, että valintakriteerinä on vain peruskoulun päästötodistuksen

keskiarvo. Oppilaita haluttaisiin valita suoraan tiettyyn ammatilliseen oppilaitokseen, jotta valintaprosessi voisi sisältää esim. haastattelun, ryhmätilaisuuden tai muun soveltuvuuden arvioinnin. Haastattelun tai keskustelun yhteydessä voitaisiin varmistua oppilaan soveltuvuudesta alalle sekä informoida koulutuksen sisällöstä ja tulevan työn laadusta. Vaikka keskustelu ei johtaisikaan oppilaan karsiutumiseen, se voisi osaltaan parantaa kuljettajaopiskelijan tietoisuutta ja käsitystä soveltuvuudestaan alalle.

Linja-autonkuljettajan koulutukseen on pääsääntöisesti edellytetty 21 vuoden ikää. Linja-autoliikenteessä on koettu ongelmaksi, että alalle ei ole voinut hakeutua suoraan peruskoulusta. Tämän vuoksi moni kuljettajaksi soveltuva nuori ehtii hankkia muun ammatin, eikä hakeudu myöhemminkään kuljettajakoulutukseen. Tämä vähentää mahdollista kuljettajamateriaalia huomattavasti. Ongelma helpottuu ammattipätevyyslain myötä, kun nuorille avautuu mahdollisuus suorittaa linja-auton kuljettajakoulutus ammatillisessa kuljettajakoulutuksessa (L 287/2007, 7§).

8.3 Koulutuksen kehittäminen

Ammattipätevyysdirektiivin toimeenpanon myötä yhtenäistetään EU:n säädöksiä. Suomessa CE- ja D-luokan ajo-oikeuskoulutuksessa vaadittavat opetusmäärät laskevat ja tilalle tulee ammattipätevyysdirektiivin edellyttämä minimikoulutus ja osaaminen (OPM 2005, 49; LVM 2006, 13). Tämä nousi esille ammatillisten koulutuslaitosten edustajien haastatteluissa. Kuten työryhmän raportissakin, he kritisoivat ajo-oikeuskoulutuksen opetusmäärien vähentämistä ja sen vaikutusta kuljettajan osaamiseen ja liikenneturvallisuuteen. Ammattipätevyyslain vaatiman koulutuksen ei katsota korvaavan ajo-oikeuskoulutuksesta vähentyviä opetusmääriä tai niistä ei vielä riittävästi tiedetä.

Aikuisiällä koulutukseen voi hakeutua joko aikuiskoulutuskeskuksen omaehtoiseen koulutukseen tai työvoimakoulutukseen. Koulutus on täysin samaa, mutta sen rahoitus riippuu järjestämistavasta. Työvoimakurssille osallistuminen edellyttää työttömyyttä tai työttömyysuhkaa, mikä saattaa leimata opiskelijamateriaalia ja vaikuttaa kuljetusalan imagoon. Omaehtoiseen koulutukseen hakeutumisesta vaikeuttaa puolestaan opiskelun hinta. Omaehtoiseen koulutukseen ei hakijoita ole merkittävässä määrin ollut ja kursseja järjestetään vain murto-osa työvoimapolitiittisena koulutuksena järjestettävään koulutukseen verrattuna. Haastatteluissa tuli esille, että aikuiskoulutuskeskusten toteuttamaa opetusta voisi yhtenäistää, jotta leimautumista ja taloudellista eriarvostamista voitaisiin välttää.

Koulutuslaitoksen tulisi myös kyetä mitoittamaan sekä teoria- että ajo-opetusta oppilaan etenemisen perusteella. Ammattipätevyysdirektiivin myötä voimaantulevat opetusmäärät ovat minimimääriä, joilla tutkinto voidaan suorittaa. Käytännössä useimmille oppilaille tarvitaan minimimääriä enemmän harjoitusta ja henkilökohtaista valmennusta ennen tutkinnon suorittamista. Koska oppilailla on hyvinkin toisistaan poikkeavat lähtötasot, pitäisi koulutuksen ainakin aikuis-koulutuskeskuksilla olla joustavampaa siten, että tarvittaessa kokemattomien kuljettajien ajomääriä voitaisiin lisätä ja koulutusaikaa pidentää tarvittaessa jopa nykyisestä kuudesta kuukaudesta. Lisäksi ajokortin ajoharjoitteluosiossa tulisi tuoda joustavuus ja ennakointi liikenteessä esille käytännön tasolla.

Oppisopimuskoulutusta käsiteltiin tässä tutkimuksessa vain muun koulutuksen ohessa. Työssä tuli kuitenkin esille, että oppisopimuksella uskotaan saavutettavan hyviä tuloksia sekä kuljettajaopiskelijan että yrityksen kannalta. Oppisopimusjärjestelmän eduksi nähdään tiivis yhteistyö koulutusta antavan oppilaitoksen, yrityksen ja opiskelijan välillä. Opetus tapahtuu silloin oppilaan henkilökohtaisen etenemisen tahtiin ja koulutuksen sisällössä voidaan ottaa huomioon kuljettajaopiskelijan erityispiirteitä ja panostaa enemmän kulloinkin tarvittaviin osa-alueisiin. Lisäksi oppisopimuksen aikana pääsee näkemään tulevan työn kaikki osa-alueet käytännön tasolla. Henkilökohtainen ohjaaminen mahdollistaa myös tehokkaan asennekasvatuksen ja ohjauksen liikenneturvallisuusajatteluun. Tämä edellyttää yritykseltä kehittyneitä työskentelytapaa ja mahdollisuutta käyttää aikaa ja voimavaroja tulevan kuljettajan koulutukseen. Koulutuksen lopputuloksena yritys saa juuri omaan tarpeeseensa tarvittavan ammattitaitoisen kuljettajan.

8.4 Kuljettajien rekrytoinnin kriteerit

Tulosten mukaan palkattavan kuljettajan minimiominaisuus on ajoneuvotyypille riittävä ajo-oikeus. Kaikissa yhteyksissä rekrytoinnin ehdottomaksi esteeksi tai työsopimuksen päättämisen perusteeksi mainittiin kuljettajan alkoholiongelma ja mahdollinen rattijuopumus. Asiakkaiden vaatimuksesta tiettyihin kuljetustehäviöihin, kuten lääke-, arvotavara- ja koulukuljetuksiin, hakeutuvilta tarkistetaan rikosrekisteri.

Haastatteluissa ei esitetty paljoakaan muita rekrytoinnissa käytettäviä soveltuvuusvaatimuksia. Jos yrityksellä on mahdollisuus valikoida kuljettajia, valinnassa painottuvat kuljettajan henkilökohtaiset sosiaaliset taidot, ei ajotaito. Kokeusta pidettiin etuna. Ammatillista koulutusta ei juurikaan tuotu esille kuljettajavalinnan perusteena. Kun koulutettua työvoimaa ei ole ollut tarjolla, on käytäntönä ollut työssä oppiminen.

Kuljettajien valintaa ohjaa eniten tarjonta. Tämä näkyy selvästi yrityskoon välisenä erona. Pienyritys tarvitsee vähän kuljettajia ja kuljettajaksi palkataan ainoastaan tunnettu tai suositeltu kuljettaja. ”Tuttujen” kuljettajien ei välttämättä edes tarvitse hakea työpaikkaa vaan työnantaja pyytää töihin. Keskisuuret ja suuret yritykset joutuvat rekrytointiperusteissaan lähtemään alhaisemmalta tasolta, jopa kouluttamisesta ja ottamaan siten selvästi suuremman riskin. Tällä tavoin uuden kuljettajan soveltuvuutta ei ehkä voida edes arvioida, mutta toisaalta suoraan ammattiin kouluttaminen on myös mahdollisuus. Suuremmissa yrityksissä lähinnä toivottiin hakijan soveltuvan kuljettajan työhön. Rekrytoinnissa ei ilmennyt suoranaista kuljettajakohtaisten erojen ja yksilöllisyyden huomioon ottamista.

8.4.1 Kuljettajavalinnan ongelmia

Kuljettajien rekrytoinnissa keskeisin tekijä on tähän asti ollut riittävä ajo-oikeus. Tällä kriteerillä mitattuna kuljetusalalla ei pitäisi olla työntekijäpulaa, koska Suomessa on tällä hetkellä voimassa noin 930 000 vähintään kuorma-auton tai sitä raskaamman ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia (AKE 2007). Käytännössä ajokortillisista suomalaisista noin 27 prosentilla on siten raskaan ajoneuvon ajo-oikeus. Kuljettajapulassa ei siis ole kyse perusvaatimukset täyttävien työntekijöiden vähäisyydestä. Jos nämä henkilöt olisivat halunneet, heistä epäilemättä huomattavalla osalla olisi ollut mahdollisuus sijoittua kuljetus-

työhön mahdollisesta niukasta kuljetusalan osaamisestaan huolimatta ja kehittyä työssään ammattikuljettajaksi.

Toisaalta kuljetustyössä näyttää toimivan joukko kortittomia tai riittämättömän ajo-oikeuden haltijoita. Sekä vuoden 2004 kuljetusyrittäjien että 2007 kuljettajien haastattelujen mukaan kuljettajaksi hakutuvan taustatietoja ei aina tarkisteta työhönottotilanteessa. Vain harvoilta haastatelluilta kuljettajilta oli kysytty edes ajokorttia ja tilanne näkyy myös onnettomuuksissa. Vuosien 2000 – 2005 onnettomuusaineistossa 12 kuljettajalla ei ollut kyseisen ajoneuvon kuljettamiseen oikeuttavaa ajokorttia. Ajokortittomien kuljettajien osuus on merkittävästi korkeampi kuin aiemmissa onnettomuustutkimuksissa. Esimerkiksi Järjestelmän virhe -tutkimuksessa 444 onnettomuuden osallisesta vain kahden kuljettajan, eli 0,5 % ajo-oikeus oli riittämätön (Ojala 2003, 31), kun vastaava osuus tässä tutkimusaineistossa on 1,9 %. Koska tämän tutkimuksen ajanakin on uutisoitu useammasta onnettomuudesta, joissa raskaan liikenteen kuljettajalla ei ole ollut riittävästi ajo-oikeutta, ei kyse liene pelkästä satunnaisvaihtelusta, vaan ilmeisesti laajemmasta ilmiöstä, jota tulisi seurata ja johon tulisi puuttua. Kuljetusyrittäjille tulisi muistuttaa, että tieliikennelain 65 §:n mukainen kuljettajan ajo-oikeus pitää varmistaa.

Kortittomuuden ilmiö on tutkimuksellisesti mielenkiintoinen, sillä työpajaan osallistuneiden mielestä ajo-oikeus varmistetaan lähes aina työhön otettaessa. Asiantuntijoiden käsitys asiasta on selvästi ristiriitainen sekä kuljettajien oman kokemuksen että onnettomuustietojen kanssa. Tietoa asiasta ei ilmeisesti ole ollut riittävästi saatavilla. Uskovatko asiantuntijat ajokorttitietojen tarkistukseen siksi, että näin kuuluisi tapahtua?

Toinen, jossain määrin ristiriitainen ongelmakenttä on kuljettajien alkoholiongelma. Vaikka rattijuopumus mainittiin ehdottomaksi kuljettajavalinnan esteeksi, ei mahdollista rattijuopumusta tai muita liikenne rikkomustietoja kuitenkaan pääsääntöisesti tarkisteta työhön oton yhteydessä. Rekrytoinnilla voitaisiin kuitenkin vaikuttaa ja vaikutetaan jo nyt rattijuopumus onnettomuuksien ennaltaehkäisyyn. Kun alkoholiongelmaista kuljettajaa ei ylipäätään palkata, vältetään rattijuopumuksen riski. Toisaalta kyseessä on kaksiteräinen miekka: työn menettäminen tai työn saannin estyminen voi olla todella haitaksi alkoholiongelmaiselle kuljettajalle, toisaalta palkkaaminen on selkeä riski. Kuljettajapulan paheneminen saattaa johtaa siihen, että myös alkoholiongelmainen kuljettaja voidaan muiden hakijoiden puuttuessa palkata entistä helpommin. Kuljettajan alkoholiongelma voi olla hallittavissa hoitoonohjauksen ja alkoholukon avulla, mutta on yritykselle aina haasteellinen ja edellyttää tiukkaa seurantaa. Kuljettajapulassa alkoholiongelmiensa entistä pidemmälle sietämisestä, seurannan tai valvonnan väljentyemisestä tai alkoholiongelmiensa yleistymisestä myös kuljetusalalla näyttäisi olevan viitteenä se, että kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on todettu 2000-luvun puoliväliin mennessä enemmän rattijuopumustapauksia kuin koko 1990-luvulla oli kirjattu yhteensä.

Kuljettajien alalle soveltuvuutta arvioidaan lähinnä ulkoisen vaikutelman kautta. Tietojen tarkistaminen hakijan liikenne rikkomuksista tai onnettomuuksista ei kuulu tavanomaisiin rekrytointiperusteisiin, tai sitä ei ainakaan avoimesti ilmaistu yrittäjähaastatteluissa. Työnantaja ei välttämättä voi tietosuojaan vuoksi tarkistaa hakijan onnettomuusalttiutta, mutta se olisi mahdollista yhteistyössä kuljettajan kanssa. Nykyinen rekrytointipolitiikka ei siis tue toistuvasti liikenne rikoksiin syyllistyneiden tai onnettomuuksiin joutuneiden kuljettajien karsintaa. Toi-

saalta työssä sattuneet onnettomuudet tulevat yrityksen tietoon ja tietoa voidaan hyödyntää kuljettajien ohjaamisessa ja koulutuksen suunnittelussa.

Työnantajat voisivat ottaa entistä enemmän vastuuta työntekijän osaamisesta.

8.5 Työpaikan tai ajo-oikeuden menettäminen

Haastattelujen mukaan työnantaja karsii kuljetustyöstä vain harvoin. Työpaikan menettämisen perusteina voivat olla alkoholismi, ajo-oikeuden menettämiseen johtavat sairaudet tai vammat sekä yksittäistapauksissa äkkipikaisuus, aggressiivisuus, välinpitämättömyys tai kielteinen asenne sääntöjä ja virkavaltaa kohtaan.

Soveltumattomuutta todettaessa työnantajalla on ennen työsuhteen päättämistä käytettävissään normaalit linjajohdon käyttämät keinot, varoitukset ja vastatämän jälkeen irtisanominen tai työsuhteen purku. Toisaalta esimerkiksi kirjallisia varoituksia ei kuljetusalalla yleisesti käytetä, vaan tyytymättömyys kuljettajan toimintaan hoidetaan joko keskustelemalla tai kannustamalla työntekijää työpaikan vaihtoon. Valitettavasti työpaikan vaihto ei korjaa kuljettajan mahdollista asenneongelmaa, vaan työpaikan vaihdoksella mahdollinen ongelmakuljettaja vain siirtyy seuraavaan yritykseen.

Haastatteluissa työpaikan menettämisen perusteeksi mainittiin soveltuvuuteen liittyviä yksilöllisiä ominaisuuksia, mutta ei esimerkiksi toistuvien liikennerikoksia tai onnettomuusalttiutta. Toisaalta onnettomuusalttiutensa puhtaiden onnettomuuksien ollessa kyseessä ei ole välttämättä riittävä irtisanomisen peruste, toisaalta kaikki yritykset eivät tilastoi onnettomuuksia. Mahdollista yrityksen ulkopuolelta tapahtuvaa yksittäisten kuljettajien onnettomuusalttiuden seuranta vaikeuttaa tietosuojaa ja Suomessa käytössä oleva ajoneuvokohtainen, ei siis kuljettajakohtainen vakuutusjärjestelmä. Aiheutetut onnettomuudet linkittyvät pääsääntöisesti liikennerikoksena kuljettajan ajokorttitietoihin, mutta oikeustapausten käsittelyn viive on omiaan vähentämään tiedon ajantasaisuutta ja käyttökelpoisuutta.

Ammattikuljettajan ajo-oikeuden menettämiseksi työpajassa esitettiin pääosin samoja perusteita kuin muillekin kuljettajille. Lähinnä terveydellisiä vaatimuksia ja niiden seuranta haluttaisiin tiukentaa joidenkin sairauksien osalta. Työpajassa esitettiin, että erikoistuneet ”liikenne lääkärit” arvioisivat ammattikuljettajien terveydentilaa. Sen sijaan toistuvista kuormaus- ja ajo-aikaylitysrikkeistä aiheutuva ajo-oikeuden menetyksestä alan edustajat esittivät harkinnanvaraiseksi siten, että vain tarkoituksellisista rikkeistä menettäisi ajo-oikeuden. Tarkoituksellisuuden arviointi voisi kuitenkin olla hankalaa. Voidaanko olettaa, että pienet ylitykset ovat vahinkoja ja suuret tarkoituksellisia? Luotaisiinko näin vain käytäntö, että pienet ylitykset ovat ”melkein” luvallisia kuten nopeusrajoituksisakin?

Alkoholiongelmien karsimisperiaate on omiaan vähentämään raskaassa liikenteessä tapahtuvia rattijuopumustapauksia. Karsinta edellyttää kuitenkin sitä, että työyhteisössä havaitaan alkoholiongelma ja reagoidaan siihen. Tässä apuna voidaan käyttää alkolukkoa, jota jo edellytetään mm. joidenkin kuntien koulukuljetuksissa. Työpajassa todettiin ongelmaksi, ettei työnantaja saa välttämättä tietoa kuljettajan ajo-oikeuden menettämisestä. Tällöin kuljettajalla voi olla kiusaus jatkaa työntekoa korttita.

Jonkinasteisena oireena alkoholiongelmien lisääntymisestä ammattiliikenteessä saattaa olla tämän tutkimuksen onnettomuusaineiston alkoholitapaukset. Kun raskaan liikenteen onnettomuuksia selvittäneessä Järjestelmän virhe - tutkimuksessa todettiin vain kaksi alkoholitapausta (Ojala 2003, 30), oli niitä tämän tutkimuksen onnettomuusaineistossa viisi. Aiemmassa onnettomuustutkimuksessa alkoholitapausten osuus oli alle 0,5 % (N=419) kaikista tutkituista tapauksista, kun se tämän tutkimuksen onnettomuusaineistossa oli 0,8 % (N=624). Alkoholitapausten osuus kuolemaan johtaneissa raskaan liikenteen onnettomuuksissa näyttäisi siis nousseen 2000-luvulla. Toisaalta määrät ovat hyvin pieniä, joten ero voi johtua satunnaisvaihtelusta. Toisaalta raskaassa ammattiliikenteessä ei alkoholitapauksia tulisi hyväksyä lainkaan.

Kuljettajan soveltuvuutta ja liikenneturvallisuusosaamista voitaisiin mitata kuljettajan saamista sakoilla ja hänelle mahdollisesti tapahtuneilla onnettomuuksilla. Haastattelujen mukaan yritykset jättävät kuitenkin käyttämättä sanktiotiedot kuljettajan soveltuvuuden mittarina. Kuljettajan ajokorttirekisteritietojen hyödyntäminen sekä rekrytointivaiheessa että työsuhteen aikana on selvästi hyödyntämätön voimavara.

8.6 Kuljetusalan imago-ongelma

Alalle houkuttelevat kuljetusalan perinteet perheessä ja usko työpaikkojen riittävyteen. Muuten alan arvostus koetaan heikoksi. Kuljettajan työhön liittyy maine pitkistä päivistä, yötyöstä ja huonosta palkasta. Julkisuudessakin raskas liikenne on paljon esillä kielteisessä valossa; onnettomuudet ja rekkajonot nostavat alan otsikoihin. Osaajille löytyy töitä kuljetusalan ulkopuoleltakin. Miten houkutellaan alalle?

Kuten edellä todettiin, Suomessa on noin 930 000 raskaan ajoneuvon ajo-oikeuden haltijaa (AKE 2007). Pitäisikin tutkia, miksi moni perusedellytykset omaava, ajokortillinen, kuljetusalalle mahdollisesti hyvin soveltuva henkilö valitsee muun ammatin.

Asian selvittäminen olisi tärkeää, koska kuljettajapula näyttäisi lisäävän riskejä ja heikentävän alan imagoa. Sen varjolla tuntuisi esiintyvän joko entistä enemmän välinpitämättömyyttä tai tietoista riskinottoa kuljettajan ajo-oikeuden tarkistamisessa. Kun kuljetustyöhön soveltumattomat alkoholiongelmaiset tai aggressiiviset kuljettajat ovat aiemmin syrjäytyneet kuljetustyöstä työsopimuksen päättymisen ja uuden työpaikan saannin vaikeutumisen vuoksi, voi kuljettajapula estää tällaisen valikoitumisen. Tästä mahdollisena viitteenä on edellä todettu alkoholitapausten ja riittämättömien ajokorttien osuuden kasvu raskaassa liikenteessä.

Toisaalta kuljettajapulassa pitäisi pohtia, miten heikommat kuljettajat saataisiin vastaamaan paremmin kuljetustyön laadullisiin odotuksiin. Yhtenä vaihtoehtona on ammattipätevyyslain edellyttämän jatkokoulutuksen sisältöjen valikointi siten, että opetussisällöiksi valittaisiin kuljettajan mahdollisia heikkouksia tukevia sisältöjä tai keskimääräistä heikommille kuljettajille järjestettäisiin osaamista tukevaa lisäkoulutusta. Mahdollisena toimenpiteenä voisi olla kuljettajille tarjottava sopeuttamiskoulutus tai viimekädessä ammatinvalinnanohjaus, jonka perusteella kuljetustyöhön soveltumaton henkilö ohjattaisiin ja koulutettaisiin muihin tehtäviin.

8.6.1 Koko kuljetusketjun vastuu

Sekä haastatteluissa että työpajakeskusteluissa otettiin esille, että kuljetusalan imagoon vaikuttavat kielteisesti raskaan liikenteen joutuminen onnettomuuksiin ja uutisotsikoihin ylikuormien tai työaika rikkomusten vuoksi. Lääkkeeksi esitettiin koko kuljetusketjun vastuuttamista siten, että kuljettajan lisäksi myös kuljetusyrietykset sekä tavaran lähettäjät ja vastaanottajat kantavat vastuuta aikatauluista ja kuormista.

Liikenne- ja viestintäministeriön Lintu-projektissa tutkittiin vuonna 2004 kuljetusketjun vastuukysymyksiä. Tutkimuksessa ongelmaksi nähtiin liikenneturvallisuusjohtamisen puuttuminen sekä lastinantajayrityksistä että kuljetus- ja logistiikkayrityksistä. Tähän liittyen ongelmaksi koettiin, että lastinantaja saa niukasti tietoja ostamiensa kuljetusten liikenneturvallisuuden tasosta. Näin ollen kuljetusyrietyksillä on mahdollisuus tinkiä liikenneturvallisuuden tasosta ja tarjota kuljetuksia halvemmalla kuin laadusta kiinni pitävät kuljetusyrietykset. (Tapio, Lehtinen, Sirkiä, Peltola ja Hautala 2005, 47.) Toisaalta kyse ei ole pelkästä tiedon saannista, vaan kuljetuspalvelun ostajan osaamisesta ja kiinnostuksesta. Kun kuljetuspalveluiden ostajakin kiinnittää huomiota kuljetuksen liikenneturvallisuuteen, tapahtuu kuljetuksissa vähemmän onnettomuuksia kuin niissä tapauksissa, joissa vain ostetaan palvelu (Ojala 2005).

Lopullisen vastuun toiminnasta kantaa pääsääntöisesti yksittäinen kuljettaja, sillä ajokieltoseuraamus kohdistuu yksinomaan kuljettajaan. Kuitenkin kuljettajan voi olla joissakin tapauksissa vaikea puuttua, tai hän voi kokea vaikeaksi puuttua ajoneuvon kuormaukseen tai vaikuttaa kuljetusten aikataulujen laatimiseen. Tasaisemmalla vastuunjaolla voitaisiin karsia turvallisuuden vaarantavaa liikennekäyttäytymistä, kun tietoinen riskin ottaminen ei enää tuottaisi taloudellista hyötyä kuljetusyrietyksille. Esimerkiksi Konginkankaan oikeuskäsittelyn tulos voidaan nähdä uutena linjauksena, joka voi johtaa koko kuljetusketjun vastuunkantamiseen.

8.7 Tulosten arviointi

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien perusteella saadut tulokset perustuvat valmiiksi koodattuun tietokantaan. Raskaan liikenteen kuolemaan johtaneiden liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunta-aineistoon näyttäisi kuitenkin liittyvän jonkin verran epävarmuustekijöitä. Suurin ongelma on puuttuvien tietojen suuri osuus. Esimerkiksi tiedot aiemmista liikenneonnettomuuksista puuttui 13 % ja rikkomuksista 9 % kuljettajista. Puuttuvat tiedot voivat johtua siitä,

- ettei tutkijalautakunta ole selvittänyt asiaa ko. ajankohtana
- ettei tutkijalautakunta ole selvittänyt asiaa tässä onnettomuudessa
- ettei asiaa ole koodattu aineistoon, vaikka se olisikin selvitetty.

Tulosten tulkinnessa lisäongelmaa aiheuttaa kahden tyyppinen tietojen puuttuminen. Monissa muuttujissa on erillinen "ei tietoa" -vaihtoehto, mutta tämän lisäksi aineistossa on tyhjiä soluja, jotka on tulkittu puuttuvaksi tiedoksi.

Aineistossa ilmeni ristiriitaisuuksia, kun oli koodattu eri muuttujille samantapaisia asioita. Esimerkiksi väsyneitä kuljettajia oli 20, mutta taustariskiksi väsymys oli mainittu 31 kuljettajalle. Lisäksi ammattikuljettajien työaika määräyksiä rikoneista 20 kuljettajasta vain neljä oli kirjattu väsyneeksi. Jatkossa olisi hyvä

parantaa onnettomuuksien selvittelyssä väsymyksen ja sen syiden sekä työaikasäästösten noudattamisen tutkintaa. Lisäksi voitaisiin selvittää vakionopeudensäätimen käyttö, jotta voitaisiin tutkia sen mahdolliset yhteydet väsyneinä ajettuihin onnettomuuksiin.

Myös yksittäisissä alkoholi- ja ajokortittomien tapauksissa ilmeni osittain ristiriitaisia tietoja eri muuttujilla. Tiedot tarkistettiin lukemalla ko. tapausten tapaus-tiivistelmät. Tarkistuksessa löytyi virheellisiä koodauksia, jotka on oikaistu tuloksiin. Muilta osin koodausvirheiden oletetaan olevan satunnaisia, jolloin ne suurella määrällä kumoavat toisensa eivätkä siten vaikuta merkittävästi lopputulokseen. Kuitenkin yksittäisten pienten lukumäärien tarkastelussa satunnaisvirheet ja puuttuvat tiedot saattavat olla merkittäviä.

Haastatteluiden osalta tulokset perustuvat haastatteluissa saatuihin tietoihin, siis haastateltujen omiin kokemuksiin ja lausuntoihin. Haastatteluissa ei ole pyritty otoksen edustavuuteen tai kattavuuteen, vaan ilmiön kuvaamiseen sellaisena kuin haastatellut sen kokevat tai näkevät. Osassa haastatteluista oli aistittavissa varovaisuutta. Esimerkiksi nuorimpien opiskelijoiden ryhmähaastatteluissa on voinut vaikuttaa pyrkimys sosiaalisen suotavuuden mukaisiin vastauksiin. Varsinkin kun haastattelut toteutettiin luokkahuoneissa, tilanne on voinut muistuttaa paljolti opetustuntia. Toisaalta opiskelijoiden ja kuljettajien haastatteluissa tuli esiin haastateltujen kokemusten kautta ongelmakohtia, joista kertominen on omiaan osoittamaan luottamusta haastattelutilanteeseen. Turvallisuuden edistämisen kannalta samantyyppinen avoimuus olisi sekä kuljettajakoulutuksessa että koko kuljetusketjussa suotavaa. Erityisesti pitäisi pitää huolta siitä, että toimintamallien tunnistettujen heikkouksien tai kuljettajan omien tai työpaikan yhteisten virheellisten toimintamallien esille nostaminen ei johtaisi kuljettajaan kohdistettaviin sanktioihin, vaan rakentavaan keskusteluun tilanteen korjaamiseksi.

Työpajaan osallistui alan tutkijoiden, etujärjestöjen, koulutuksen ja elinkeinoelämän edustajia melko hyvin, mutta viranomaistahot olivat tilaisuudessa heikommin edustettuna. Työpajassa keskusteltiin aktiivisesti niin pienryhmissä kuin koko osallistujajoukolla.

9 Ammattikuljettajan soveltuvuus ja ehdotukset

Yhteenvedona voidaan todeta, että raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattipätevyys on lainsäädännössä perustunut kuljetettavalle ajoneuvotyypille riittävään ajo-oikeuteen, joka edellyttää riittävää ikää ja terveydentilaa. Ajo-oikeus on pääsääntöisesti voimassa 70 vuoteen saakka, jos kuljettajan terveydentila on riittävä. Ajo-oikeus voidaan menettää toistuvista tai törkeistä liikenne rikoksista, tai terveydentilan heikkenemisen vuoksi. Ammattipätevyysvaatimusten voimaantulon jälkeen ammattipätevyyden saa viideksi vuodeksi kerrallaan ja pätevyys ylläpidetään osallistumalla jatkokoulutukseen. Sen sijaan kuljetustyöhön soveltuvuuteen lainsäädäntö ei ota kantaa, vaan soveltuvuus jää rekrytoinnin ja työsuhteen säilymisen varaan. Kuljetusrytillä kuljetustyössä jatkamista ohjaa yrittäjyyden onnistuminen.

Ammattikuljettajan pätevyys on lainsäädännön edellyttämää muodollista pätevyyttä täydennettynä työn edellyttämällä käytännön osaamisella. Koska kuljetusala on moniulotteinen, erilaisiin kuljetustehtäviin tarvitaan persoonallisuudeltaan erilaisia kuljettajia. Kaikille kuljettajille tärkeä ominaisuus on riittävän turvallisuusmyönteinen elämänasenne.

Ammattipätevyyttä arvioitaessa pitää arvioida nimenomaan liikenneturvallisuusosaamista, yrityskohtaisen osaamisen vaatiminen ja kouluttaminen voidaan jättää yritysten omalle vastuulle. Sen sijaan liikenneturvallisuusosaamisesta tarvitaan yhteiset, kaikki kansalliset ja koko EU:n kattamat vaatimukset.

Hyvän kuljettajan ominaisuudet eivät ole kaikessa kuljetustyössä samanlaiset, vaan eri kuljetustehtävissä painottuvat erilaiset osaamisalueet. Tämä on toisaalta haaste koulutukselle, toisaalta mahdollisuus. Kuljettaja voi hakeutua omaa osaamistaan vastaavaan kuljetustyöhön ja toisaalta uudet kuljettajapätevyysvaatimukset tukevat kuljettajan koulutusta työtehtävän mukaan.

Ammattipätevyyden edellyttämät perusvaatimukset ajo-oikeudesta ja koulutuksesta ovat pääosin riittävät. Toisaalta tulee varoa, että ammattipätevyyskoulutuksesta ei tule kuljetusalan työntekijöiden koulutuksen normia, vaan siitä pitää muodostua ehdoton koulutuksen ja osaamisen alaraja. Ammattipätevyysvaatimukset sekä sisällöiltään että kestoiltaan ylittävän ammatillisen kuljettajakoulutuksen painoarvoa pitää määrätietoisesti nostaa, jotta kuljetusalalle saadaan ammattilaisia, joilla on riittävä osaaminen myös muuttuvassa yhteiskunnassa ja erilaisissa kuljetustehtävissä.

Olipa kuljetustehtävä, kuljettajan koulutuspolku tai koulutuksen kesto mikä tahansa, keskeisintä on myönteisten liikenneturvallisuusasenteiden sisäistäminen koulutuksessa. Kuljettajan liikenneturvallisuusosaamista ja soveltuvuutta kuljetustyöhön voidaan arvioida hänelle kertyneiden liikenne rikkomusten määrällä ja onnettomuusalttiudella. Koska aiheutetut onnettomuudet linkittyvät pääsääntöisesti ajokorttitietoihin, voidaan ajokorttitietoja eli sitä kautta liikenne rikkomustietoja käyttää kuljettajan liikenneturvallisuusosaamisen mittarina. Kuljetustehtävien erilaisuuden vuoksi tehtäväkohtaisen soveltuvuuden arviointi voidaan jättää yritysten vastuulle. Ammattipätevyyden hankkimisen yhteydessä on siis tarpeetonta toteuttaa kaikille kuljettajille yksilöllistä soveltuvuuden arviointia, mutta olisi hyvä varmentaa, että rikkomusten perusteella tai muusta

syystä riskikuljettajiksi epäillyt kuljettajat ohjattaisiin henkilökohtaiseen puhutteluun jo ennen kuin ajotapa ja riskinotto ehtii johtaa onnettomuuteen tai ajokieltoon. Riskikuljettajiksi voitaisiin määritellä ne, joille on kertynyt vähintään kaksi liikenne rikkomusta viidessä vuodessa tai jotka ovat käyttäneet päihteitä.

Riskikuljettajien soveltuvuusharkinta

- Ehdotamme, että lakisääteisten ajo-oikeus- ja koulutusvaatimusten lisäksi ammattipätevyysvaatimukseen lisätään riskikuljettajien puhutteluun pohjautuva soveltuvuusarviointi. Ennen ammattipätevyyden myöntämistä tai uusimista tarkistetaan hakijan liikenne rikkomukset viiden vuoden ajalta sekä toteutetaan alkoholi/huume testi. Jos hakijalle on kertynyt vähintään kaksi liikenne rikkomusta viidessä vuodessa tai huume testi osoittaa hänen käyttäneen huumeita, hänet otetaan henkilökohtaiseen puhutteluun. Tämän perusteella hänelle voidaan myöntää ammattipätevyys normaalisti, ehdollisena tai evätä se toistaiseksi. Ehdollinen ammattipätevyys voi edellyttää tapauskohtaisesti esimerkiksi
 - koulutusta turvallisuusajattelun sisäistämiseksi
 - ajopiirturi- tai muuta työtehtävien seurantaa
 - alkolukon käyttöä.

Näin pyritään puuttumaan riskitapauksiin jo ennen mahdollista onnettomuutta tai ajo-oikeuden menettämistä.

Ajo-oikeutensa menettäneelle kuljettajalle pitää antaa mahdollisuus osoittaa parantaneensa tapansa. Edellä kerrotun yksilöllisen soveltuvuusharkinnan menettelyllä hänellä on ajo-oikeuden takaisin saatuaan mahdollisuus anoa ehdollista ammattipätevyyttä, jossa häneltä edellytetään yksilöllisiä lisävaatimuksia.

- Ehdotamme jatkotutkimusta, jossa tarkemmin selvitetään yksilöllisen riskikuljettajien puhuttelun toteutustapa ja toteuttajataho. Alustavasti voitaisiin ajatella, että valittaisiin alueittain henkilö tai ryhmä, joka arvioisi riskikuljettajien soveltuvuutta. Henkilöillä olisi ensisijaisesti hyvä olla psykologian ja liikenneturvallisuuden tuntemusta sekä puhuttelussa tarvittavaa jämäkkää ja ihmisen ja hänen elämäntilanteensa huomioon ottavaa otetta.

Soveltuvuusharkinnan vaikutukset

Uudet ammattipätevyysvaatimukset parantavat liikenteen ja kuljetusten turvallisuutta. Samalla ne lisäävät alan koulutustarvetta. Koulutusvaatimusten lisäämisen on pelätty pahentavan alan työvoimapulaa. Pelkoa voi pitää työvoiman saatavuuden kannalta aiheettomana. Vaikka ammattipätevyyskoulutuksen kesto on käytännössä kuukaudesta kahteen kuukauteen ja se on siten selvästi enemmän aikaa vievä kuin aiempi kuljetusalan minimitaso, työkokemuksen kautta saatu ajo-oikeus, koulutuksen kesto lienee kuitenkin siedettävä. Ammattipätevyysvaatimusten mukainen koulutus on käytännössä kestoltaan vain kolmasosa, nopeutetussa koulutuksessa vain kuudesosa nopeimman kuljettajakoulutuksen, aikuiskoulutuskeskuksella saatavan kuljettajakoulutuksen kesto.

Kuljettajapulaa keskeisemmäksi ongelmaksi voi lyhyessä koulutuksessa nousta kuljettajien taitojen riittävyys ja osaamisen niukkuuden linkittyminen turvallisuuteen. Tämän vuoksi on lyhyen ammattipätevyyskoulutuksen sijasta syytä

tietoisesti suosia perinteisiä ammattipätevyyskoulutusta pidemmän koulutuksen tarjoavia koulutuspolkuja.

Näkisimme, että riskikuljettajien yksilöllinen puhuttelu vaikuttaisi sekä liikenneturvallisuutta parantavasti että työvoiman saatavuutta lisäävästi. Sen tavoitteena olisi saada riskikuljettajat muuttamaan toimintaansa, jotta he eivät joutuisi onnettomuuteen tai menettäisi ajo-oikeuttaan.

Riskikuljettajien ammattipätevyden soveltuvuusharkinta ei vaatisi kohtuuttomia resursseja, koska yksilöllistä harkintaa tarvitsisi vain riskikuljettajien erityisjoukko.

Muut kehittämisehdotukset

- Ajo-oikeudetta ajamisen estämiseksi ehdotamme, että poliisille säädetään velvollisuus ilmoittaa ammattikuljettajan liikennerikoksista työnantajalle. Toissijaisena vaihtoehtona annetaan työnantajalle mahdollisuus tarkistaa työntekijän liikennerikosrekisteri.
- Kehitysehdotuksena esitämme, että ammattiliikenteen ajoneuvot käynnistyvät vain voimassa olevalla ajokortilla. Näin estettäisiin ajo-oikeudetta ajaminen. Samalla korttilukko estäisi myös ammattiajoneuvon luvattoman käyttöönoton.
- Kuljetusalalla koetun heikon imagon syiden kartoittamiseksi ja kuljettajapulan vähentämiseksi tulisi tutkia, miksi moni ajokortillinen, kuljetusalalle mahdollisesti hyvin soveltuva henkilö valitsee ammatikseen muun kuin kuljetusalan.
- Aikuiskoulutuskeskusten toteuttamaa omaehtoista opetusta ja työvoimakoulutusta tulee yhtenäistää ja poistaa taloudellinen eriarvoisuus.
- Koska oppilailla on hyvinkin toisistaan poikkeavat lähtötasot, pitää koulutuksen kesto ainakin aikuiskoulutuskeskuksilla muuttaa joustavaksi siten, että kokemattomien kuljettajien ajomääriä voitaisiin tarvittaessa lisätä ja koulutusaikaa pidentää.
- Työnantajien pitää ottaa vastuu työntekijän osaamisesta.
- Kuljetusalalla pitää pohtia, miten heikommat kuljettajat saataisiin vastaamaan paremmin kuljetustyön ja yhteiskunnan asettamiin laadullisiin odotuksiin. Mahdollisena toimenpiteenä tulisi ensisijaisesti olla lisäkoulutus, kuljettajille tarjottava sopeuttamiskoulutus tai viimekädessä ammatinvalinnanohjaus, jonka perusteella kuljetustyöhön soveltumaton henkilö ohjattaisiin ja koulutettaisiin muihin tehtäviin.

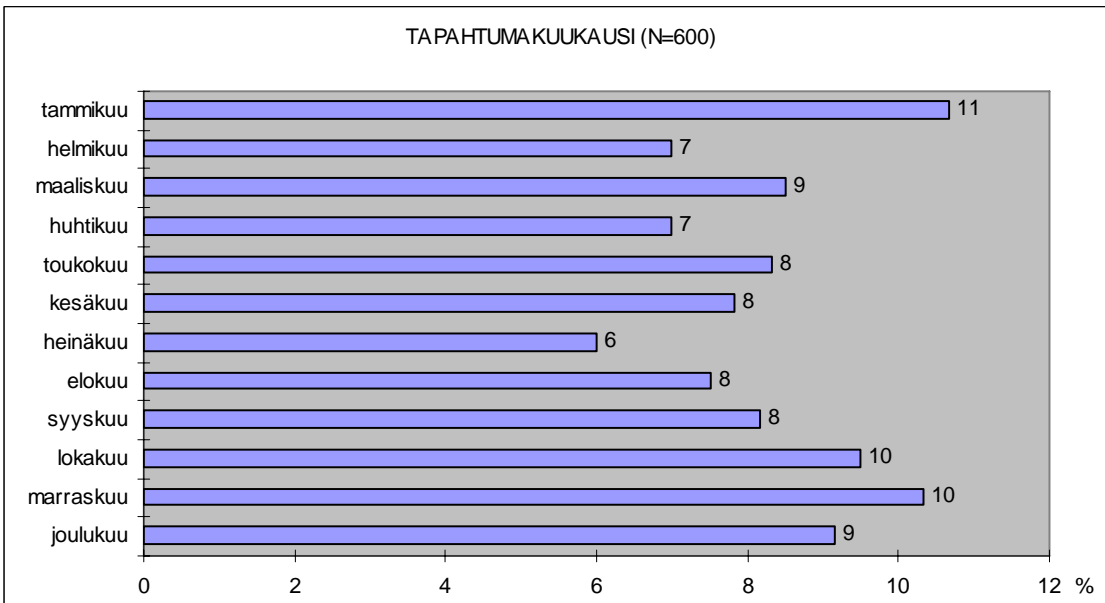
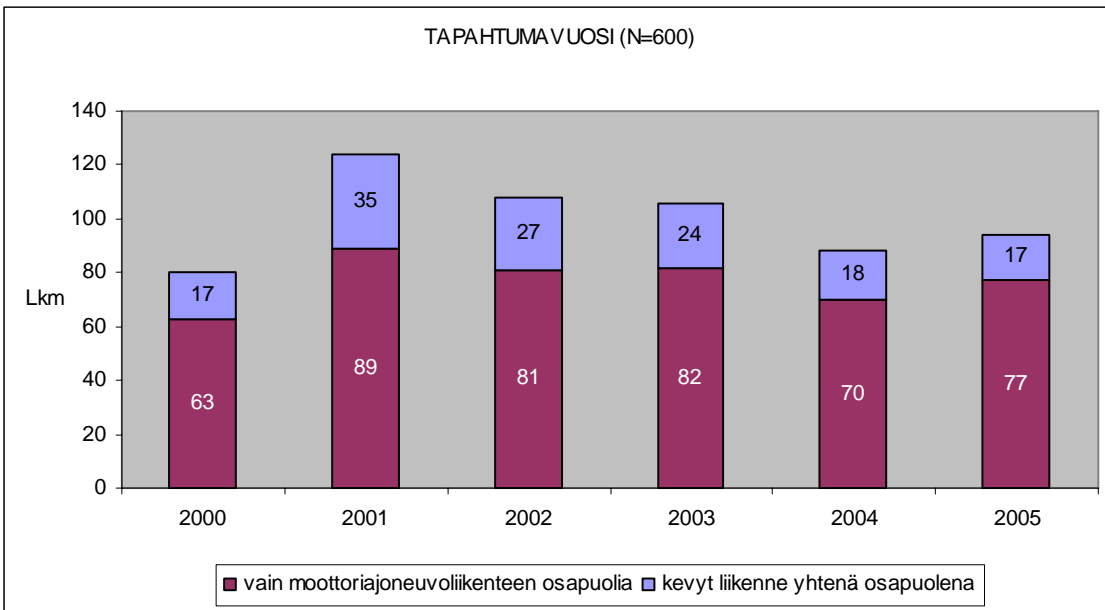
Lähdeluettelo

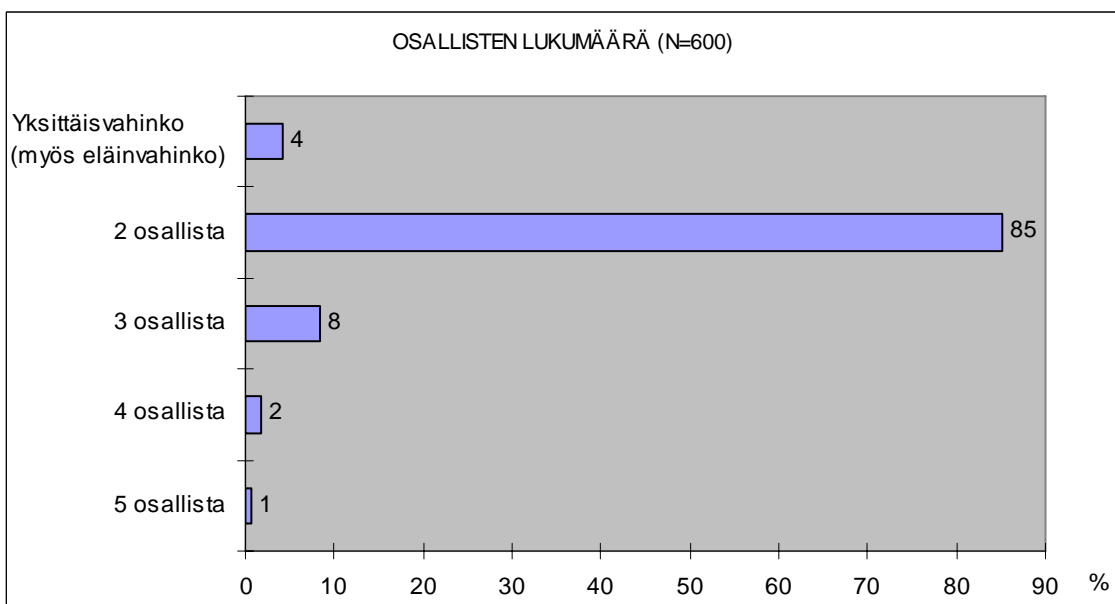
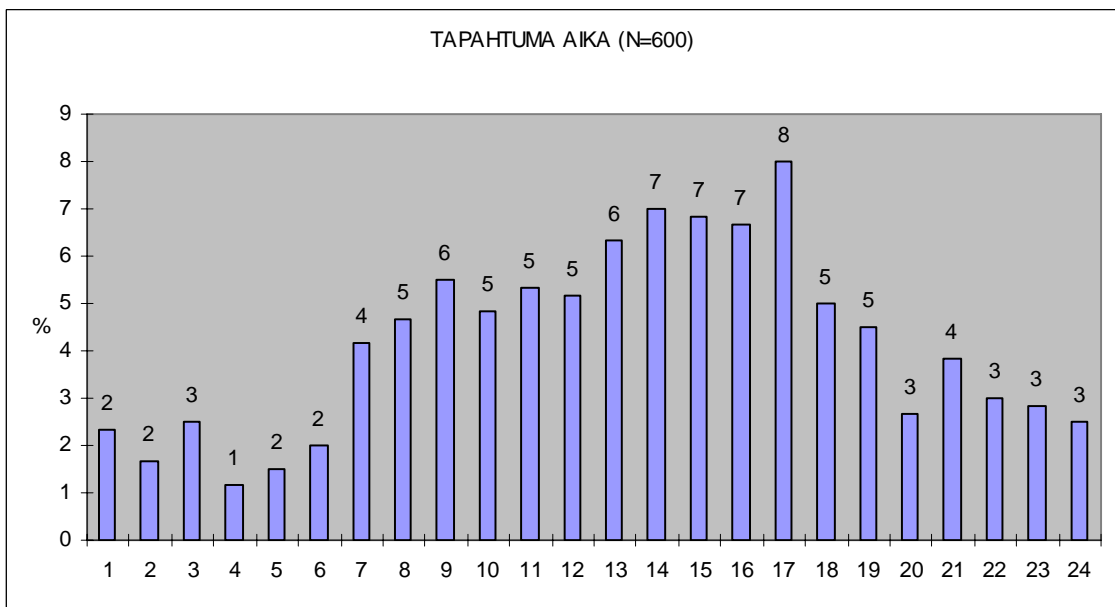
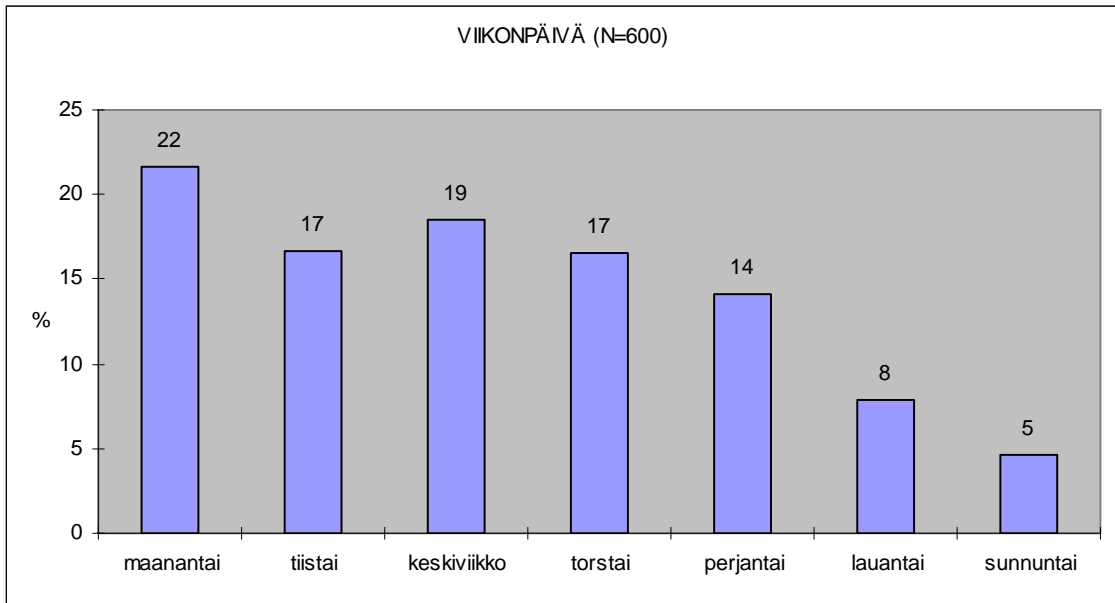
- Ajokorttiasetus 7.9.1990/845.
- Ajoterveys ja tiedonkulku -työryhmän muistio, Työryhmämuistioita 2002:11, Sosiaali- ja terveysministeriö, Helsinki.
- Ajoneuvohallintokeskus (2007) Sähköinen tiedonanto 28.12.2007.
- Asetus kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 640/2007.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY.
- Hernetkoski, K., Katila, A., Laapotti, S., Lammi, A. ja Keskinen, E. (2007) Kuljettajien sosiaaliset taidot liikenteessä, LINTU-julkaisu 4/2007, Helsinki.
- Honkaniemi, L., Junnila, K., Ollila, J., Poskiparta, H., Rintala-Rasmus, A. & Sandberg, J. (2006) Viisaat valinnat, Työterveyslaitos, Helsinki.
- Ihminen työ, työ ja liikenne. Juhlakirja professori Sauli Häkkiselle hänen täyttäänsään 70 vuotta 31.1.1991.
- Katila, A. ja Keskinen, E. (2003) Suomalaisen kuljettajaopetus- ja tutkintojärjestelmän evaluaatio. Ajoneuvohallintokeskus, Tutkimuksia ja selvityksiä N:o 1/2003.
- Kiviniemi, T. & Sainio, P. (2000) Miksi rekat kaatuvat? Raskaiden ajoneuvoyhdistelmien onnettomuudet, yleiskatsaus ja kaatumistapaukset vuonna 1998, Kehitysraportti 2/2000, Teknillinen korkeakoulu, autolaboratorio. Espoo.
- Laapotti, S., Keskinen, E. ja Hatakka, M. (2001) Koulutus, tiedotus ja valistus liikenne-käyttäytymisen ohjauskeinona, Autonkuljettajien informaatio- ja palautejärjestelmät liikenneturvallisuuksitoimenpiteenä, Osaraportti 2, Turun yliopisto, Psykologian laitos.
- Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273.
- Laki vaarallisten aineiden kuljetuksista 2.8.1994/719.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2005) Raskaan tieliikenteen turvallisuustilanne ja tutkimustarvekartoitus, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 31/2005, Helsinki.
- Liikenne- ja viestintäministeriö (2006) Raskaan kaluston kuljettajien ajokorttikoulutus, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 42/2006, Helsinki.
- Linnankoski, I. ja Ollila, J. (1988) Ammattikuljettajien valintamenetelmistä. Työterveyslaitoksen katsauksia 97, Helsinki.
- Niitamo, P. (1998) Sovellutko työhön? Tampereen yliopiston paikallislehti 1/1998.
- Ojala, T. (2002) Järjestelmän virheet raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana, Ajoneuvohallintokeskus, Helsinki.

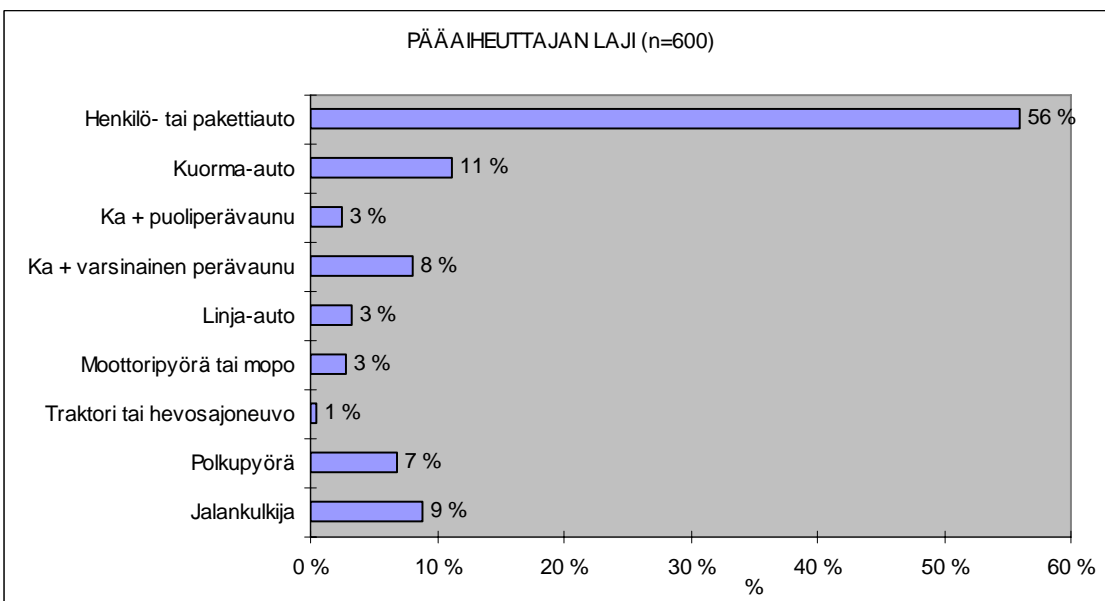
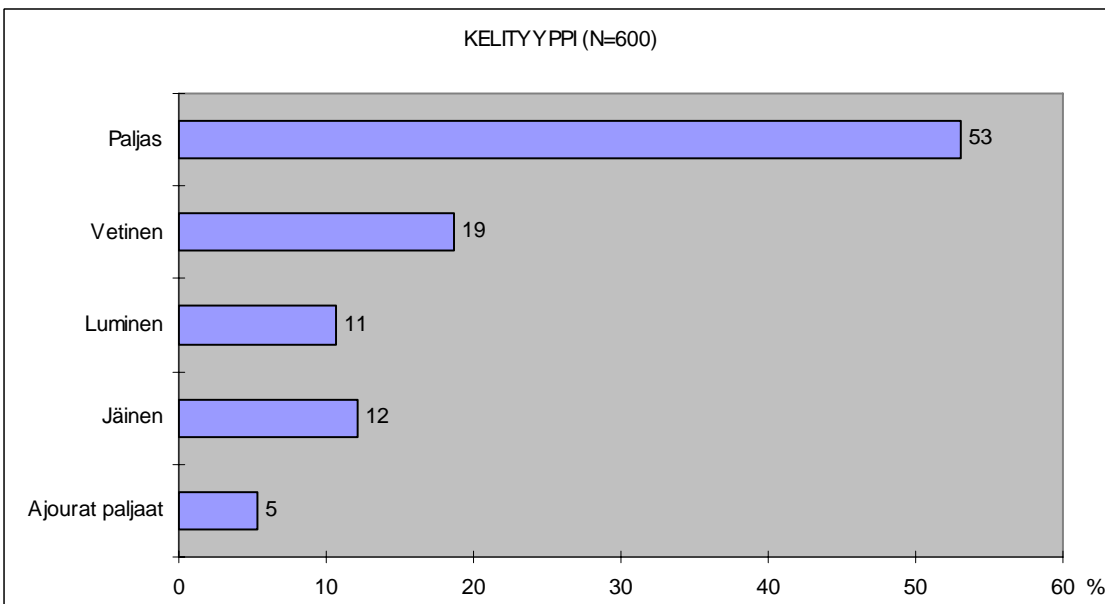
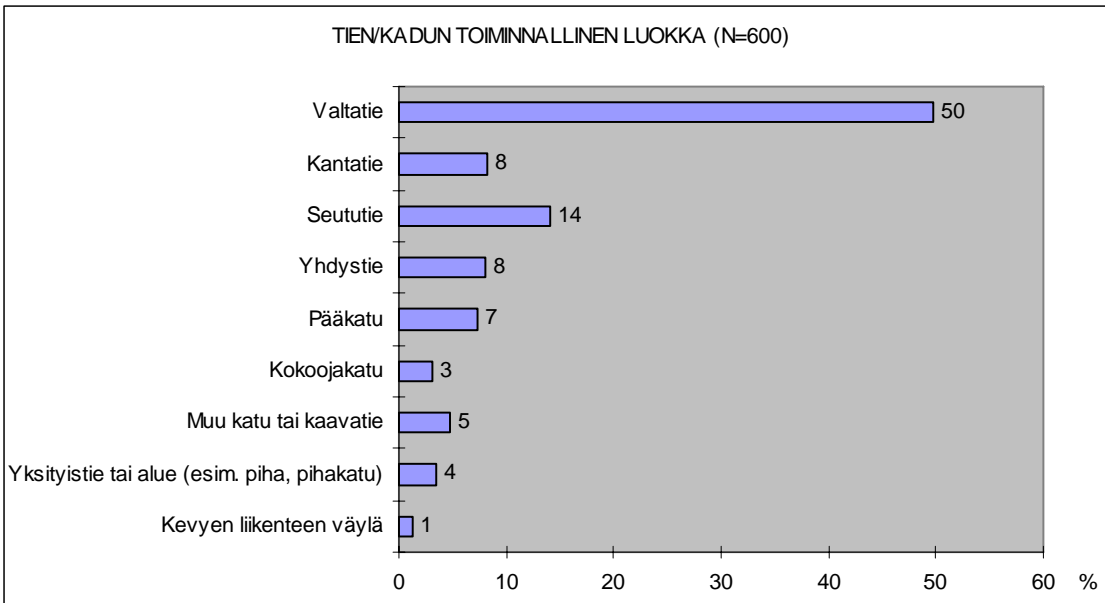
- Ojala, T. (2003) Järjestelmän virhe kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana, Ajoneuvohallintokeskus, Helsinki.
- Ojala, T. (2004) Järjestelmän heikkoudet raskaan liikenteen onnettomuuksien mahdollistajana. Neljä näkökulmaa raskaassa liikenteessä tapahtuvaan riskinottoon ja onnettomuuksiin, Ajoneuvohallintokeskus, Helsinki.
- Ojala, T. (2007) Liikenneerikosten vaikutus liikennelupiin raskaassa liikenteessä, Liikenneturvallisuuden pitkän aikavälin tutkimus- ja kehittämisohjelma LINTU-julkaisuja 2/2007, Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.
- Opetusministeriö (2005) Maantieliikenteen kuljettajien ammattipätevyysdirektiivin toimeenpano, Opetusministeriön työryhmämuistioita ja selvityksiä 2005:7, Helsinki.
- Peltola, H., Rajamäki R. ja Malmivuo M. (2004) Talviajan nopeudet ja raskas liikenne, Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.
- Rantanen, P., Poropudas, O., Visanti, M-L., Repo, T. ja Lappalainen, M. (2003) Auto- ja kuljetusalan työntekijöiden osaaminen. Auton asentajien, autonkuljettajien ja automyyjien ammatillisen osaamisen työelämälähtöinen tarkastelu, Opetushallitus. Helsinki.
- Räisänen, A. (1998) Hallitaanko ammatti? Pätevyyden määrittelyä arvioinnin perustaksi. Arviointi 2/1998, Opetushallitus, Helsinki.
- Suurnäkki, I. (2007) Sähköinen tiedonanto pääesikunnan logistiikkaosaston asianhoitajalta 20.12.2007.
- Tapio, J., Lehtinen, J., Sirkiä, A., Peltola, H. ja Hautala, R. (2005) Tavaraliikenteen kuljetusten liikenneturvallisuusvastuu – Liikenneturvallisuusjohtaminen tavarankuljetuksissa, Liikenne- ja viestintäministeriö, Helsinki.
- Tieliikennelaki 3.4.1981/267.
- VALT (2007) Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimien tie- ja maastoliikenneonnettomuuksien onnettomuustietorekisteri. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta (VALT). Helsinki.

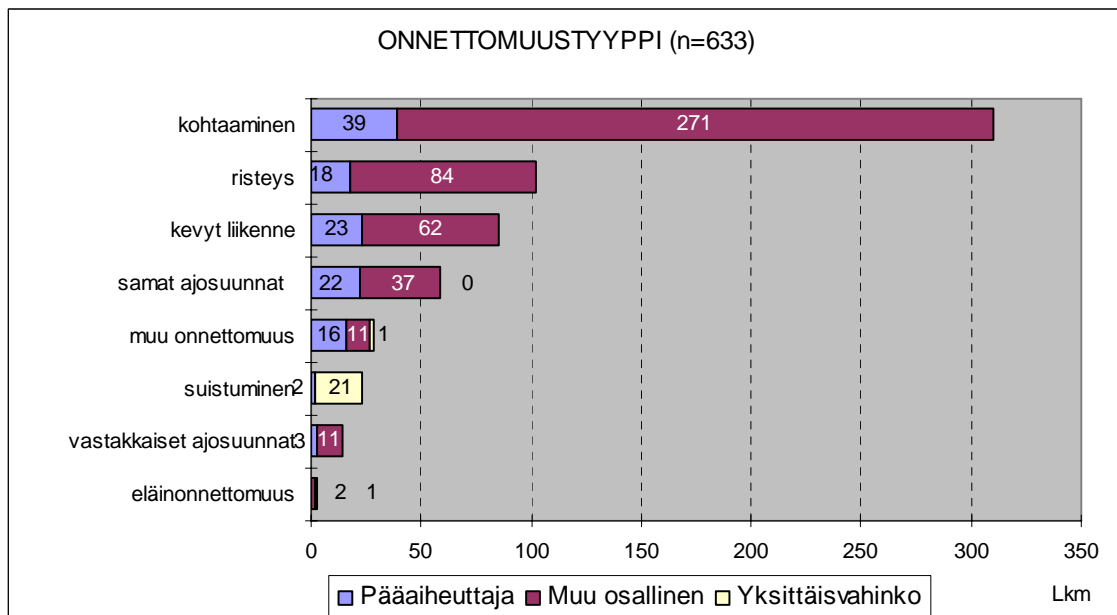
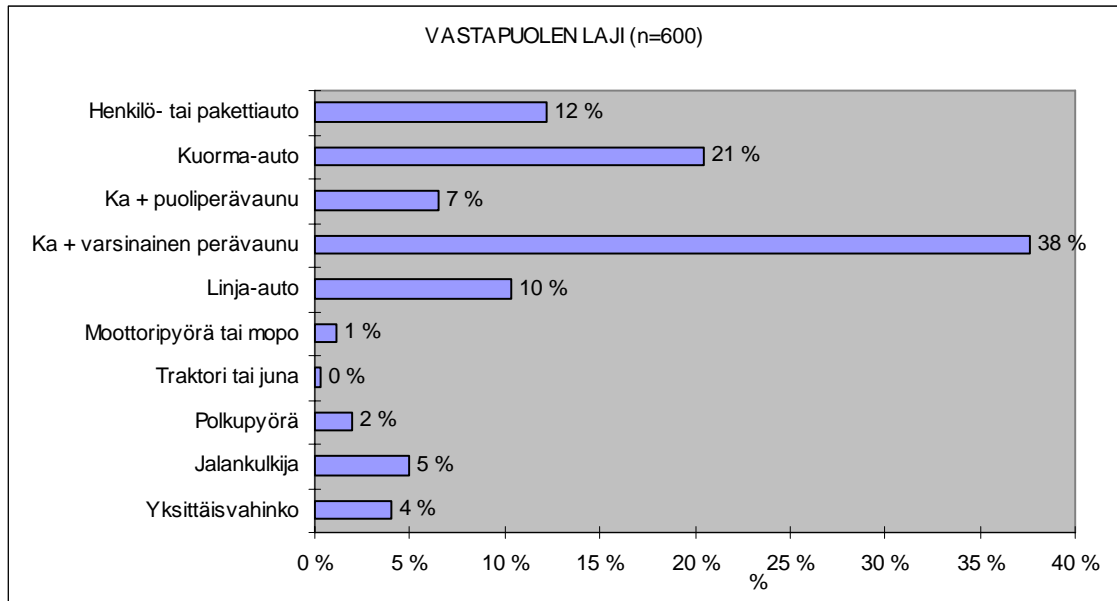
Liite 1a. Onnettomuusaineiston tulokuvia (onnettomuudet)

Kuolemaan johtaneet raskaan liikenteen onnettomuudet vuosina 2000 – 2005 (tutkijalautakunta-aineisto VALT)



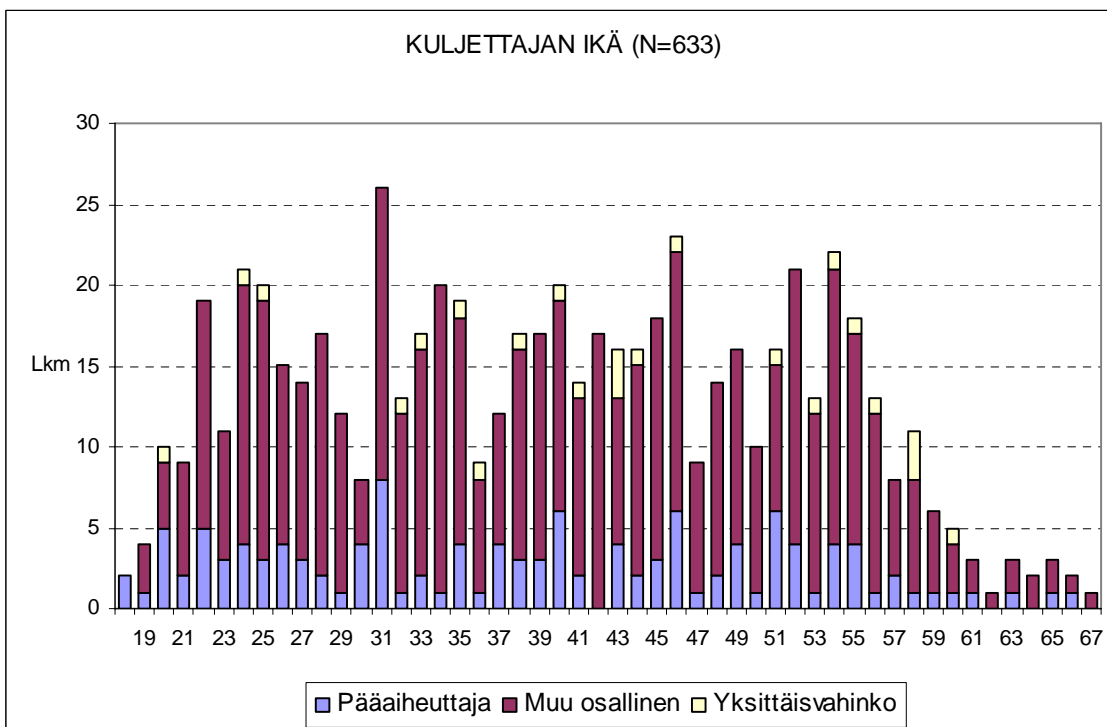
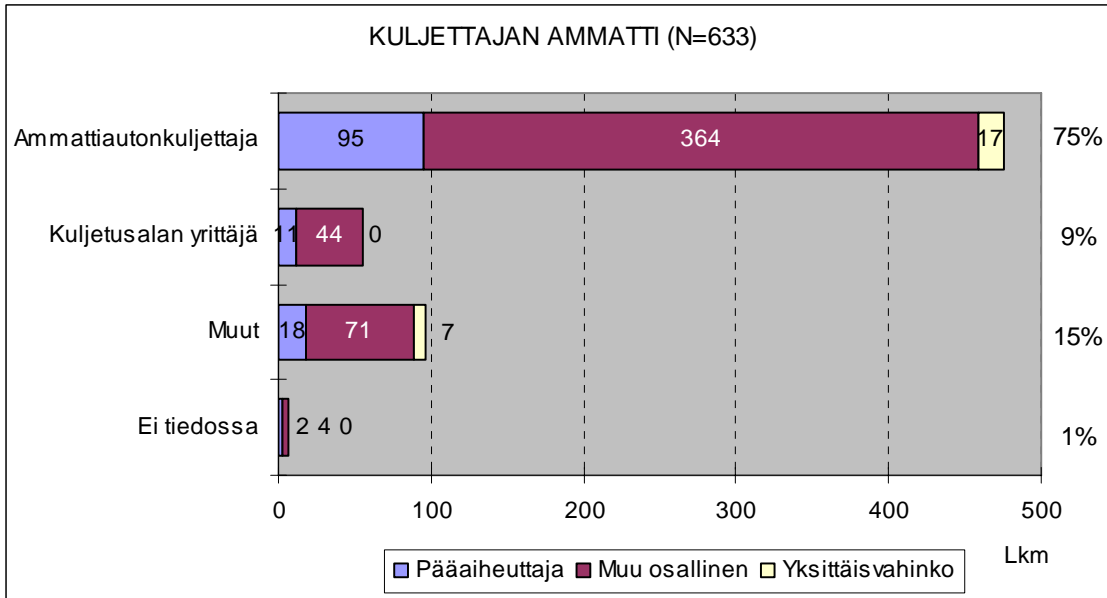


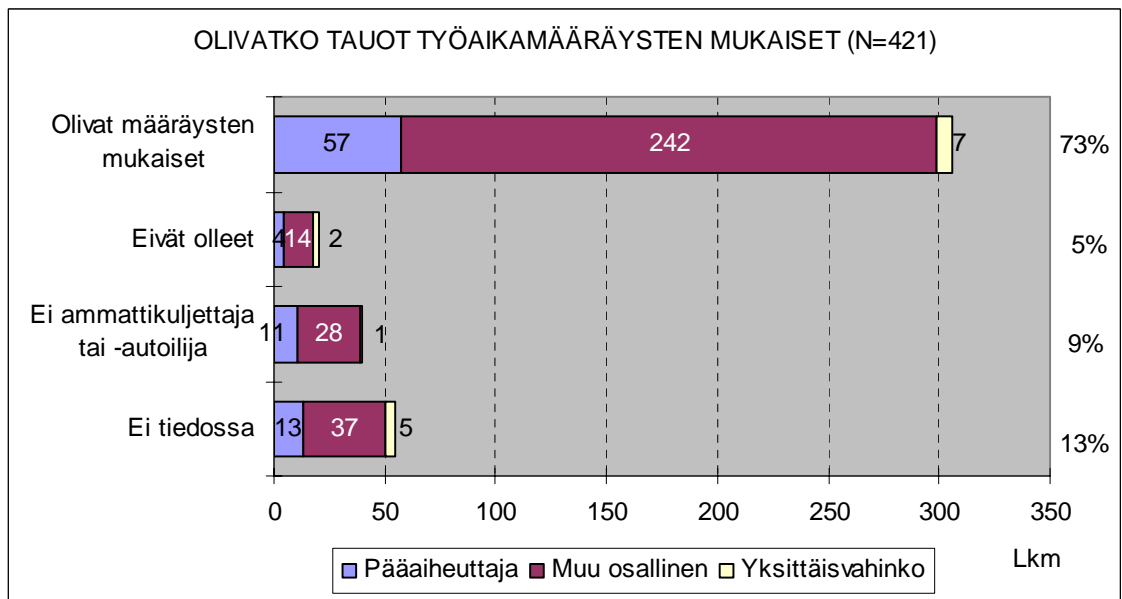
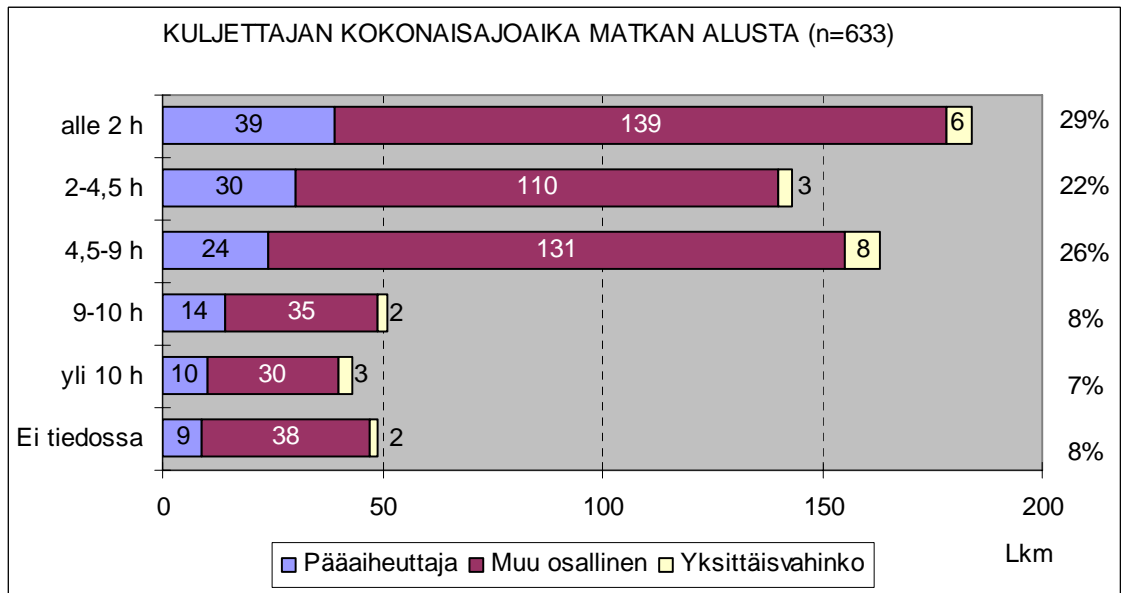
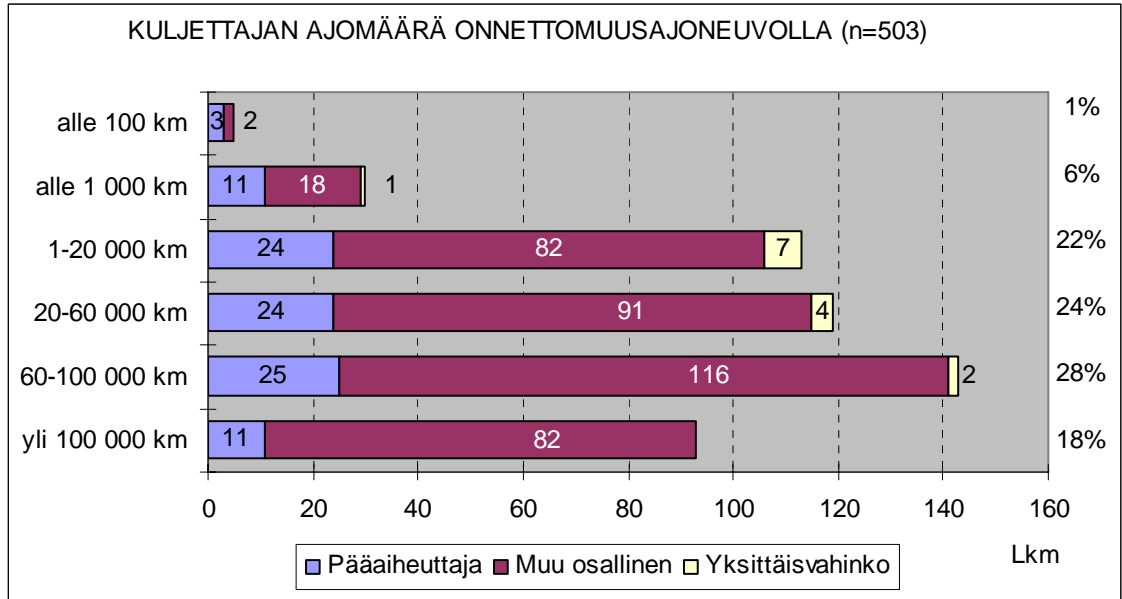


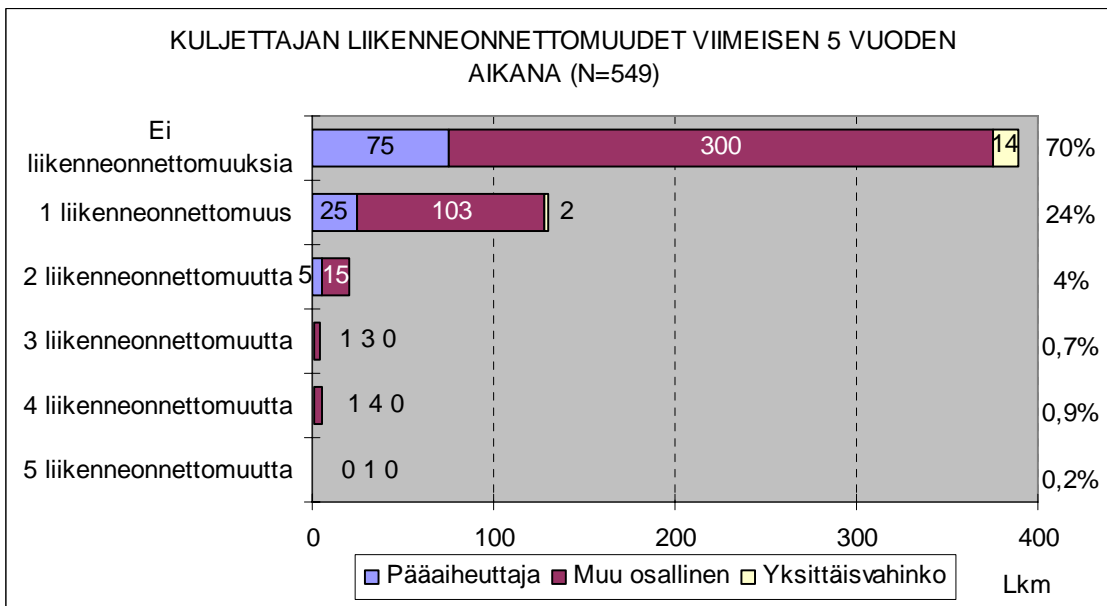
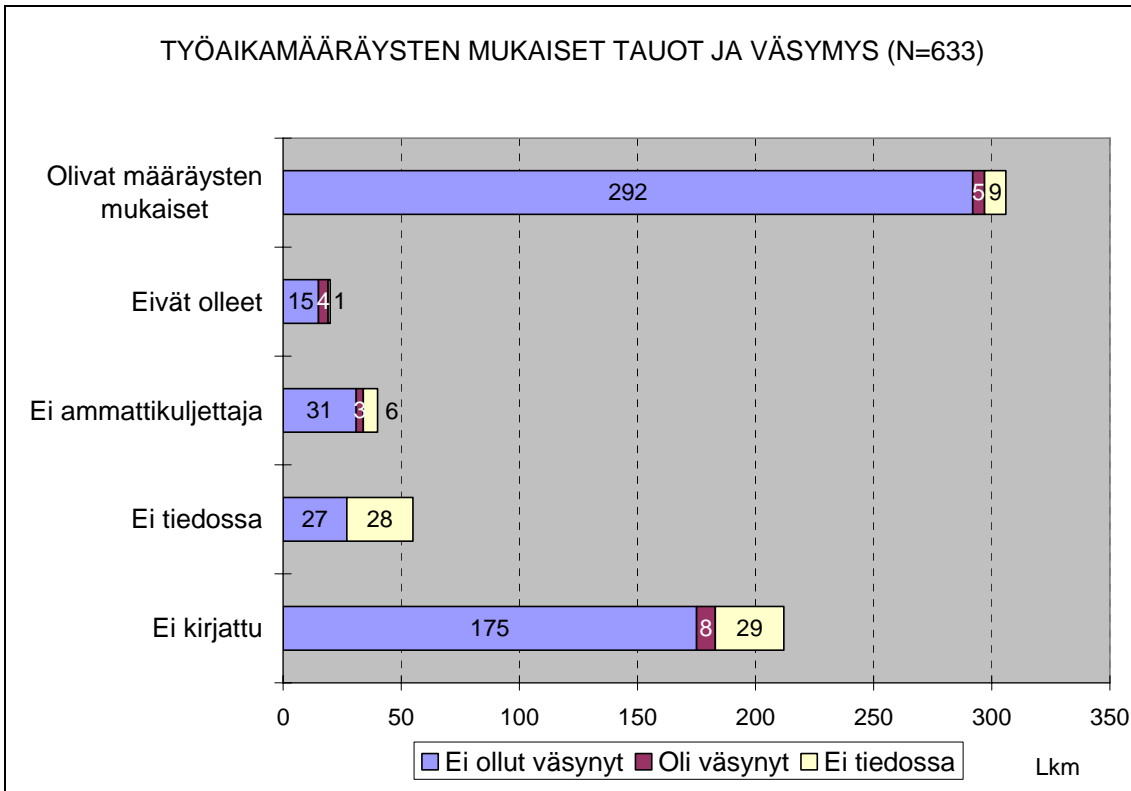


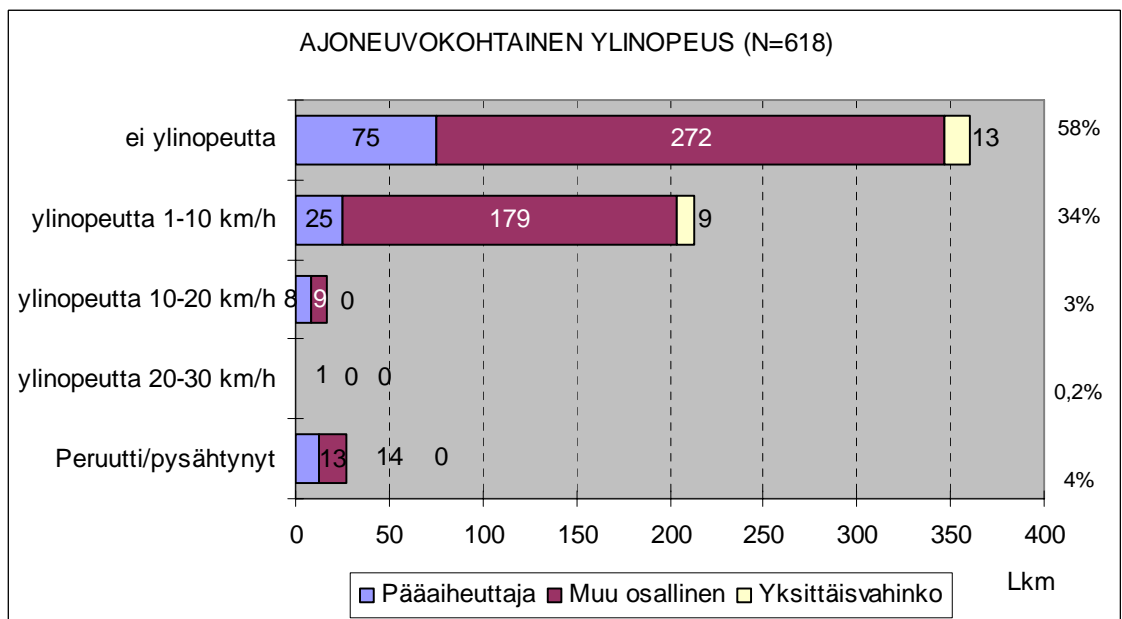
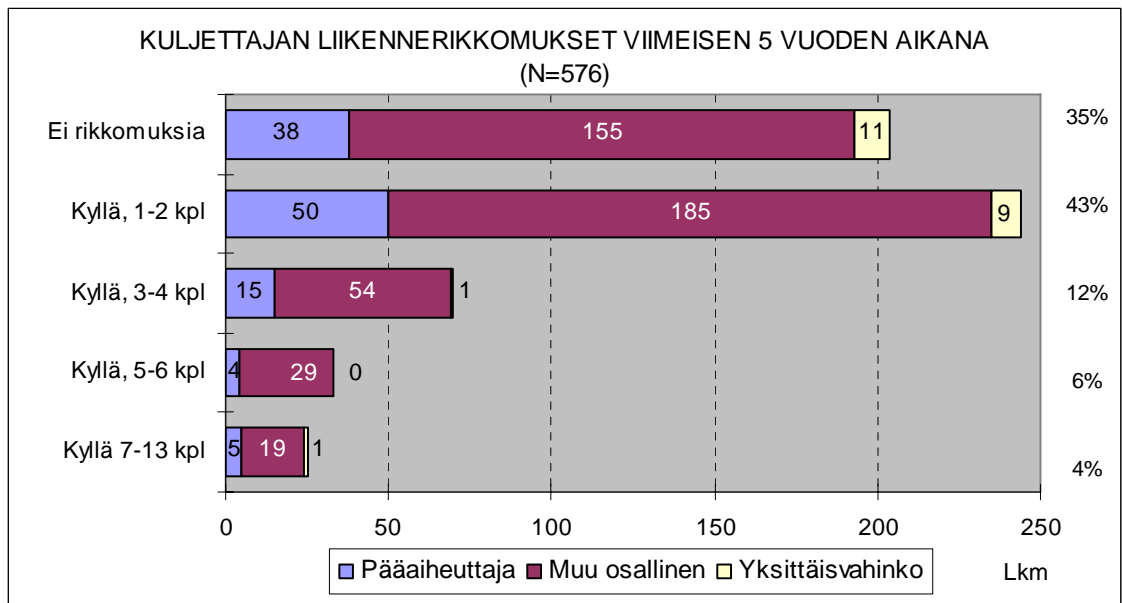
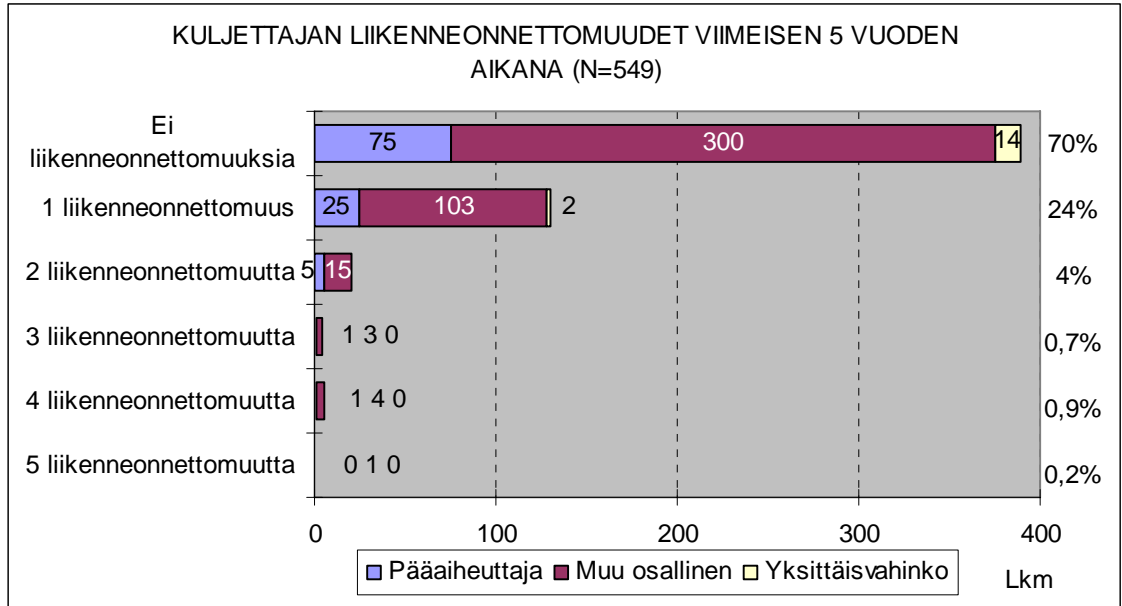
Liite 1b. Onnettomuusaineiston tuloskuvia (kuljettajat)

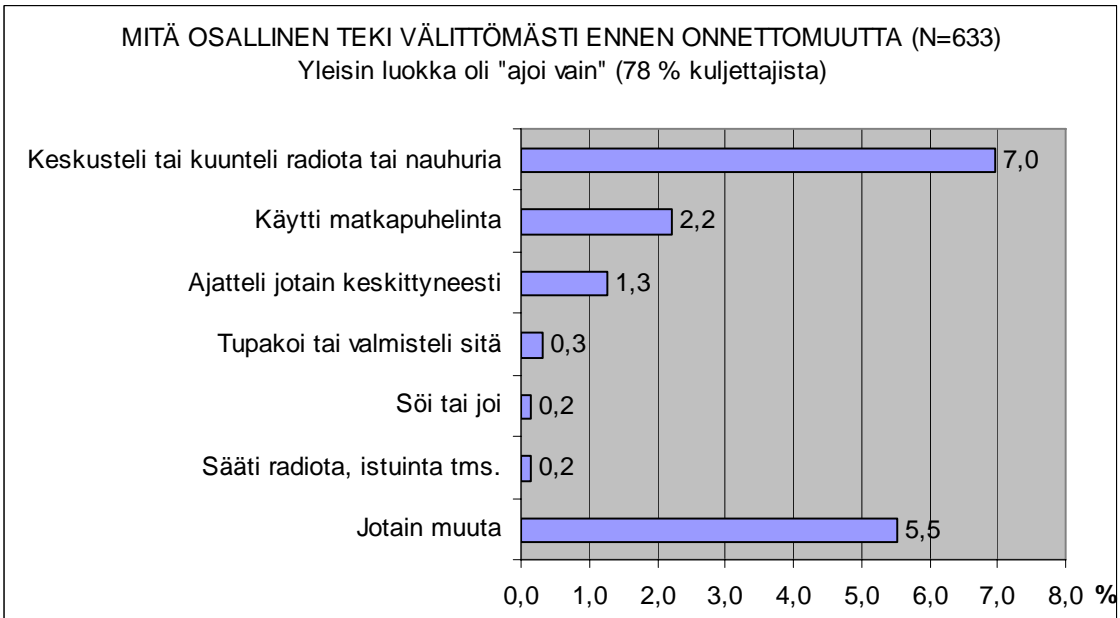
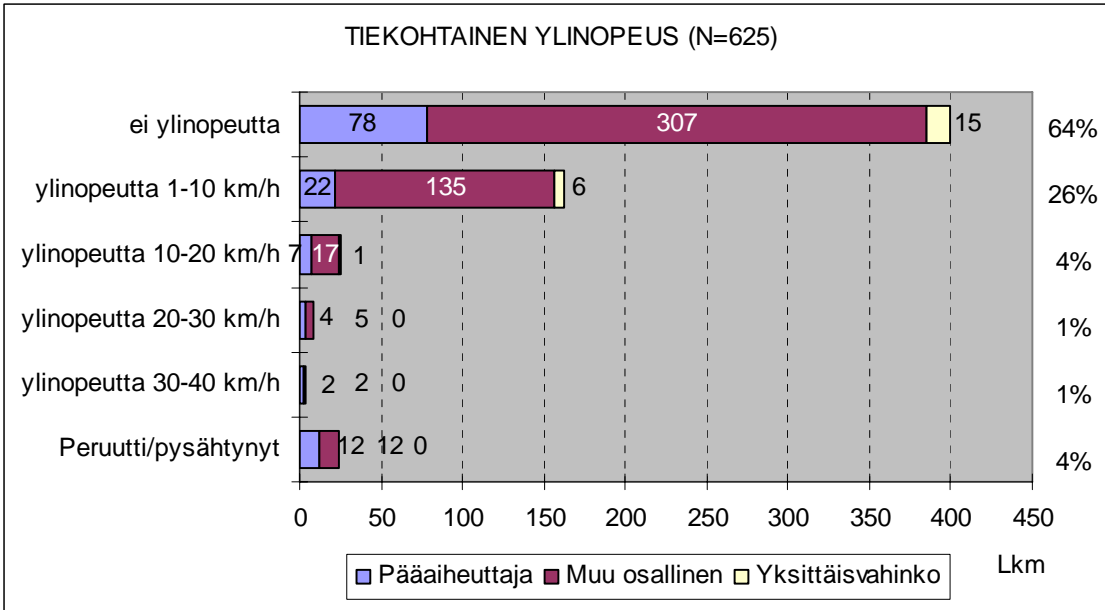
Kuolemaan johtaneiden raskaan liikenteen onnettomuuksissa 2000 – 2005 osallisina olleet raskaan ajoneuvon kuljettajat (tutkijalautakunta-aineisto VALT)











Liite 2. Haastattelurunko 2004

Haastattelurunko, tiivistetty (Ojala 2004, 117-119)

1. Haastateltava, yritys, sen toimiala, sijainti, yrityskoko ja historia
2. Yrityksen kuljetustarpeiden laajuus ja järjestäminen (oma kalusto / ulkoistaminen), aikatauluttaminen ja rahdin määrittelyperuste (maksuperuste kg / km, muu)
3. Riskit ja riskienhallinta
4. Kuljettajavalinta ja – koulutus (koskee myös ulkoistettuja kuljetuksia)
 - Edellyttääkö kuljetuksen antaja tai lainsäädäntö kuljettajilta jotain määrättyä koulutusta / täydennyskoulutusta? Jos edellyttää, mitä tai minkälaista koulutusta?
 - Järjestääkö kuljetuksen antaja kuljettajille tai kuljetusyrityksen edustajille koulutusta ja jos, niin minkälaista koulutusta?
 - Kuljetuksien toteutuksessa turvallisuusvastuu on mm. tieliikennelain perusteella kuljettajalla, mutta vastuun jakamista on ehdotettu mm. liikenneturvallisuussuunnitelmassa. Mikä on haastateltavan näkemys kuljetusten turvallisuusvastuun jakamisen tarpeesta, eduista ja haitoista, esteitä tai mahdollisuuksista?
5. Kuljetussopimusten sisältö, turvallisuuden huomioiminen, ajoneuvotekniikka, lainsäädäntö, tuoteturvallisuus, käytännön liikenne
6. Kuljetusten valvonta, poikkeamat ja poikkeamaraportointi, käytännön toimet
7. Haastateltavan omat vapaat kommentit ja mahdolliset kysymykset

Liite 3. Haastattelut 2007

Työn aikana on toteutettu raskaan liikenteen kuljettajaksi opiskelevien oppilaiden ja kouluttajien sekä alalla toimineiden kuljettajien ryhmähaastatteluita seuraavasti:

Seinäjoen ammattioppilaitos

haastattelu-aika: 9.10.2007

haastateltavat ryhmät: logistiikan perustutkinto, autonkuljettajakoulutus

Opiskelijat 1: Viisi toisen vuosikurssin 17-vuotiasta opiskelijaa, joista on yksi nainen. Kenelläkään ei vielä ole ajokorttia.

Opiskelijat 2: Kuusi kolmannen vuosikurssin 17 - 22 -vuotiasta opiskelijaa, joista on kaksi naista ja neljä miestä. Yhdellä ei vielä ole ajokorttia. Muilla on C-kortti, jonka neljä on ajanut ammattikoulussa ja yksi autokoulussa.

Opettajat: Neljä 35 - 56 -vuotiasta opettajaa, joista on yksi nainen. Haastateltavat ovat toimineen kuljetusalalla 4-7 vuotta. Kaikki ovat suorittaneet C-ajokortin autokoulussa. Yksi on ajanut B-kortin opetusluvalla. Kolmella on myös CE- ja D-kortit. Kaksi on ajanut CE-kortin armeijassa ja saanut D-kortin työkokemuksen kautta. Yksi on ajanut CE- ja D-kortit autokoulussa.

Huittisten aikuiskoulutuskeskus

haastattelu-aika: 10.10.2007

haastateltavat ryhmät: työvoimapolitiittinen koulutus

Opiskelijat 1: Raskaan tavaraliikenteen kuljettajakoulutus, CE-ajokorttitutkinto. Kahdeksan 19 - 46 -vuotiasta opiskelijaa, joista kaksi on naista ja kuusi miestä. Yksi opiskelija on toisella ja yksi kolmannella työvoimakurssilla. Muut ovat ensimmäistä kertaa jatkokoulutuksessa. Kaikki ovat ajaneet C-kortin autokoulussa. Kahdella on myös D-kortti. Toinen on ajanut kortin autokoulussa ja toinen aikuiskoulutuskeskuksessa. Toisella heistä on noin vuoden ajokokemus tilausajoliikenteestä.

Opiskelijat 2: Linja-autonkuljettajakoulutus. 12 opiskelijaa, joista neljä on naista ja kahdeksan miestä. Haastateltavat ovat 21 - 56 -vuotiaita. Viisi haastateltavaa on ensimmäistä kertaa työvoimakurssilla. Kolme on toista, yksi kolmatta ja kolme viidettä kertaa työvoimakurssilla. Viisi on ajanut C-kortin aikuiskoulutuskeskuksessa ja seitsemän autokoulussa.

Opettajat: Kuusi miestä, jotka ovat 45 - 61 -vuotiaita. Haastateltavat ovat toimineen kuljetusalalla 11-35 vuotta. Kaikki ovat suorittaneet C-ajokortin autokoulussa. Tämän jälkeen he ovat saaneet CE-kortin armeijassa (2 kpl), työkokemuksen kautta (2 kpl), autokoulussa (1 kpl) tai aikuiskoulutuskeskuksessa (1 kpl). Kaikilla on myös D-kortti. Kaksi on saanut D-kortin aikuiskoulutuskeskuksessa ja neljä työkokemuksen kautta.

Puolustusvoimien Panssariprikaatin Parolan Pataljoona

haastattelu-aika: 22.10.2007

haastateltavat ryhmät:

Koulutettavat: Kahdeksan opiskelijaa, jotka ovat astuneet palvelukseen tammi-kuussa 2007. Kaikki haastateltavat ovat 19 - 20 -vuotiaita miehiä. Autokomppanian kouluttaja valitsi haastatteluun kyseisenä ajankohtana paikalle pääsevät oppilaat. Opiskelijat ovat suorittaneet keväällä CE-kuljettajatutkinnon ja toimineet palvelusaikanaan puolustusvoimien kuljettajina. Yksi haastateltavista toimii myös varusmiesten ajoharjoitteluradalla kouluttajana. Yhdellä haastateltavalla oli ammattikoulussa suoritettu CE-kortti, joten hän on suorittanut puolustusvoimissa D-kortin. Muilla oli tullessaan autokoulussa suoritettu C-kortti. Haastateltavien koulutustausta on kolmella lukio, yhdellä kauppa-oppilaitos, kolmella ammattikoulu (yhdellä kuljetusala) ja yhdellä peruskoulu. Raskaanliikenteen kuljettajana on toiminut yksi haastateltava päätoimisesti ja neljä kesätöinä tai perheen yrityksessä varakuljettajana. Kuljettajan tai liikennealan yrittäjän ammattiin aikoo viisi haastateltavaa.

Kouluttajat: Kaksi miestä iältään 37 ja 39 vuotta. Haastateltavat ovat toimineet kuljetusalalla 12 ja 15 vuotta. Molemmat ovat suorittaneet ensin C-kortin autokoulussa, jonka jälkeen CE-kortin ja D-kortin armeijassa.

Rahtarit ry

haastattelu-aika: 6.10.2007

Haastatteluun osallistui seitsemän kokenutta kuljettajaa. Haastateltavat olivat 32 - 62 -vuotiaita. Heistä kaksi oli naisia. Kaksi toimii linja-autonkuljettajana ja muut ajavat yhdistelmää. Haastateltavat ovat olleet kuljetusalalla 8-44 vuotta. Neljä kuljettajaa on ajanut C-kortin autokoulussa ja kaksi ammattikoulussa. Viidellä on CE-kortti. Kaksi on ajanut kortin autokoulussa, yksi aikuiskoulutuskeskuksessa, yksi armeijassa ja yksi on saanut kortin työkokemuksella. D-kortti on viidellä haastateltavalla. Yksi on saanut sen autokoulussa, kaksi aikuiskoulutuskeskuksessa ja kaksi työkokemuksella.

Helsingin Itäkeskuksen työvoimaviranomainen

haastattelu-aika: 26.10.2007

Puhelinhaastatteluna haastateltiin yksi työvoimaviranomainen, joka ohjaa pääasiassa linja-autonkuljettajakoulutukseen. Hän on toiminut tehtävässään n. 12 vuotta.

Liite 4. Haastattelurungot 2007

Haastatteluissa selvitettiin mm. seuraavia asioita. Ryhmähaastattelussa käytiin kysymysteemat läpi vapaamuotoisessa järjestyksessä.

Opettajat / kouluttajat

- Millainen on hyvä kuljettaja?
 - Millaisia ominaisuuksia kuljetusala edellyttää?
 - Mitkä asiat kertovat soveltuvuudesta kuljettajan tehtäviin?
 - mitkä tekijät kertovat epäsoveltuudesta alalle?
 - mitkä ovat kuljettajalle asetettavat vähimmäisvaatimukset?
- Mitkä periaatteet ohjaavat kuljettajaoppilaiden valintaa?
 - Pääseekö valitsemaan? Täytetäänkö paikat kaikilla mahdollisilla tulijoilla?
 - opiskelijavalinnassa käytettävät kriteerit? (edellytykset/vaatimukset?)
 - Onko valintakriteereissä eroja eri koulutuspolkujen välillä? (ostopalvelun ja työvoimapolitiittisen koulutuksen ero?)
 - käsitelläänkö soveltuvuutta?
 - karsitaanko? mitkä ovat ehdottomat karsintaan johtavat tekijät?
 - ovatko valintakriteerit riittävät?
 - miten soveltuvuus / soveltumattomuusepäily otetaan huomioon koulutukseen valinnassa ja koulutuksen aikana?
- Opetuksen painotukset; kuinka suuret ovat liikenneturvallisuuden ja kuljettajan (persoona, asenteet, toiminta) osuudet opetussisällöissä?
 - Otetaanko onnettomuuksista saatu tieto huomioon koulutuksessa ja opiskelijavalinnassa?
 - Miten soveltuvuutta käsitellään opetuksessa?
- Voidaanko ohjauksessa ja koulutuksessa ottaa huomioon koulutettavan lähtötaso ja erilaiset tarpeet? Esimerkiksi mahdollinen edistymisen hitaus?
- Mitä tehdään, jos havaitaan soveltumattomuutta?
 - onko havaittu?
 - keskeytetäänkö koulutus?
 - millä perusteilla voidaan keskeyttää koulutus?
 - voisiko soveltuvuutta parantaa lisäkoulutuksella?
- Jos karsintaa, kokelaan hylkäämistä tai koulutuksen keskeyttämistä ei tapahdu, mitkä tekijät estävät karsinnan tai koulutuksen keskeyttämisen?
- Voidaanko oppilaasta saatavissa olevien tietojen avulla arvioida raskaan kaluston kuljettajien soveltuvuutta ammattikuljettajan tehtäviin?
- Voidaanko selvittää edes selvästi epäsoveltuvuutta osoittavat tekijät opiskelijavalinnan kriteereiksi?
 - mitä tietoja pitäisi olla saatavilla, jotta voitaisiin?
 - Voidaanko selvittää edes selvästi epäsoveltuvuutta osoittavat tekijät opiskelijavalinnan kriteereiksi?
- Voidaanko raskaan liikenteen onnettomuusriskejä vähentää
 - kuljettajavalinnalla
 - ajokorttisäädöksillä
 - perus- tai jatkokoulutuksella?
- Kehittämisehdotuksia?

Opiskelijat

- Miksi kiinnostunut alasta? opiskelumotiivit?
- Miten viihtyy? Tulevaisuusnäkömät?
- Millainen on hyvä kuljettaja?
 - millaisia ominaisuuksia kuljetusala edellyttää? (liikenneturvallisuus, palvelualttius, luotettavuus)
- Mitkä asiat kertovat soveltuvuudesta kuljettajan tehtäviin?
 - mitkä tekijät kertovat epäsopivuudesta alalle?
 - mitkä ovat kuljettajalle asetettavat vähimmäisvaatimukset?
- Opetuksen painotukset; kuinka suuret ovat liikenneturvallisuuden ja kuljettajan (persoona, asenteet, toiminta) osuudet opetussisällöissä?
 - Otetaanko onnettomuuksista saatu tieto huomioon koulutuksessa ja opiskelijavalinnassa?
 - Miten soveltuvuutta käsitellään opetuksessa?
- Mitä tehdään, jos koulussa havaitaan soveltumattomuutta?
 - onko havaittu?
 - keskeytetäänkö koulutus?
 - millä perusteilla voidaan keskeyttää koulutus?
- Onko kohdannut alalle soveltumattomia?
 - voisiko soveltuvuutta parantaa lisäkoulutuksella?
- Voidaanko raskaan liikenteen onnettomuusriskejä vähentää?
 - kuljettajavalinnalla
 - ajokorttisäädöksillä
 - perus- tai jatkokoulutuksella?
- Kehittämisehdotuksia?

Kuljettajat

- Miten päätynyt alalle?
- Miten viihtyy? Tulevaisuusnäkömät?
- Millainen on hyvä kuljettaja?
 - Millaisia ominaisuuksia kuljetusala edellyttää?
 - Mitkä asiat kertovat soveltuvuudesta kuljettajan tehtäviin?
 - mitkä tekijät kertovat epäsopivuudesta alalle?
 - mitkä ovat kuljettajalle asetettavat vähimmäisvaatimukset?
- Miten koet muuttuneesi kuljettajana ajokokemuksen kertymisen myötä?
 - onko muutos iän vai ajokokemuksen vaikutusta?
 - rutiini vs. kokemus?
- Millaista pätevyyttä edellytettiin työhönottotilanteessa?
 - Oliko soveltuvuus jotenkin esillä?
- Mitkä tekijät estävät kuljettajaksi pääsyn?
- Onko soveltuvuus jotenkin esillä yrityksessä/päivittäisessä toiminnassa?
 - Ottaako työnjohto huomioon kuljettajien mahdolliset erilaiset valmiudet ja osaamisen heikkoudet?
 - Mitä yrityksessä tehdään, jos havaitaan soveltumattomuutta?
- Onko kohdannut alalle soveltumattomia?
 - Voiko soveltuvuutta parantaa? Jos voi, niin miten?
 - Voisiko soveltuvuutta parantaa lisäkoulutuksella?
- Voidaanko raskaan liikenteen onnettomuusriskejä vähentää?
 - kuljettajavalinnalla
 - ajokorttisäädöksillä
 - perus- tai jatkokoulutuksella
- Otetaanko onnettomuuksien kautta esiin nousseet riskitekijät huomioon?
 - Annetaanko koulutusta/tiedotusta?

- Kehittämisehdotuksia?

Työvoimaviranomainen

- mitkä ovat työvoimapolitiittisen koulutuksen valintaperusteet?
 - omaehtoinen koulutus vs. työvoimapolitiittinen koulutus
- jos oppilaitoksessa todetaan koulutettavan soveltumattomuus, keskeytetäänkö koulutus?
 - millä perusteilla keskeytys voi tapahtua?
 - keskeyttämisen esteet?
- Voidaanko koulutuksella parantaa soveltuvuutta?
- Pyritäänkö koulutettu sijoittamaan aina työmarkkinoille kuljettajaksi vai huomioidaanko hänen oma tai kouluttajan näkemys soveltuvuudesta?
- Miten kuljettajien soveltuvuusharkinta vaikuttaa liikenneturvallisuuteen ja työvoiman riittävyteen?
- Kokeeko olevansa vastuussa koulutettavien soveltuvuudesta alalle?

Liite 5. Työpajaan osallistujat

Ajoneuvohallintokeskus AKE, Marko Rajamäki

Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Markku Viitanen

Helsingin tekniikan alan oppilaitos, Samuli Honkonen

Helsingin yliopisto, Santeri Kallionpää

Hämeen ammatillinen opettajakorkeakoulu HAMK, Pekka Ahlgren

Itella Oy, Juha Kokko

Liikenneturva, Mika Hatakka

Liikkuva poliisi, Ilpo Virtanen

Logistiikkayritysten Liitto, Kyösti Orre

Metsäteollisuus ry, Harri Rumpunen

Pohjolan liikenne Oy, Juha Parkkonen

Pääesikunta, Ilmo Suurnäkki

Rahtarit ry, Anna-Kaisa Lehtinen

Savon ammatti- ja aikuisopisto, Seppo Hutti

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Seppo Tolonen

Suomen kuljetus ja logistiikka SKAL ry, Tuomo Heinonen

Tilausajokuljettajat, Jorma Kuismin

Tilausajokuljettajat, Timo Rinnevuori

Työtehoseura TTS, Arto Arvola

Työterveyslaitos TTL, Kaisa Karvinen

Työterveyslaitos TTL, Seppo Olkkonen

Ramboll, Anne Vehmas

Ramboll, Katja Seimelä

Safety Futures, Tarja Ojala