

AMMATTINA RAUTATIELÄINEN

- tulevaisuuden ammatti
- ammattillinen koulutus ja osaaminen

**Onko rautatieläisten ammatit vielä tulevaisuuden ammatteja?
Onko rautatieammateilla tulevaisuutta?**

Arvoisat juhlavieraat ja rautatieläistoverit

Oma rautatieläisurani alkoi 1980 Helsingin varikolla työharjoittelujaksolla elektroniikkaosastolla, takana oli armeijan jälkeen melko pitkä työttömyysjakso. Jos työn syrjään pääseminen ei aivan lottovoitto ollut, mutta sille perustalle olen elantoni lukemattomien rautatieuran vallinneiden tapaan rakentanut. En ole katunut valintaani. Ala on eri elämänvaiheissani antanut mahdollisuuden mielenkiintoisiin ja haasteellisiin töihin.

Rautateiden pitkän historian aikana on alan arvostus pääosin ollut korkealla. Rautateille pääseminen **varmisti pitkän ja ennustettavan työuran ja kohtuullisen elintason**. Rautatiet eivät ole itseään varten. **Rautatiet ovat aina olleet enemmän kuin osiensa summa**. Ne ovat laajentuessaan, omalla tavallaan historiansa eri vaiheissa, aina vieneet edistystä eteenpäin, lisänneet ihmisten liikkumismahdollisuuksia, antaneet työmahdollisuuksia, parantaneet elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kilpailukykyä. Toisessa päässä, kun rautatiet hiipuvat paikkakunnilta, on kehitys voinut olla aivan päinvastaista.

Rautatiet ovat tarjonneet monia **mielenkiintoisia tehtäviä ja mahdollistaneet pitkiä rautatieläisuria**. Menneinä aikoina virkapuvussaan ja koppalakissaan patsasteleva asemapäällikkö luokiteltiin pikkupaikkakuntien kermaan kuuluvaksi. Vuosikymmenten saatossa on syntynyt kokonaisia rautatieläissukuja. Leikillisesti voi todeta, että jokaisella suomalaisella, jos ei nyt ihan sukulaisia ole, mutta ainakin on tuttuja rautateillä.

Alan arvostuksessa on ollut myös aallonpohja, jolloin ei monikaan kehdannut suureen ääneen kehua olevansa töissä rautateillä. Liikelaitostamisen, yhtiöittämisen ja 1980-luvun lopulta jatkuneen henkilökunnan vähentämisten jälkeen, rautatieala on jälleen kerran murrosvaiheessa: pitkään jatkuneen rautateistä ansionsa saavien määrän laskun jälkeen **ovat vähitellen alkaneet uusien henkilöiden rekrytoinnit**. Uutena alan toimija aloitti **Rautatievirasto** vasta toimintansa.

Kilpailu on tullut rautatielle jäädäkseen ja näköpiirissä on sen laajeneminen, halusimmepa sitä tai emme. **Alasta ollaan kiinnostuneita**, niin hyvässä kuin huonossakin. Välillä tuntuu, että rautatiealan asiantuntijoita on enemmän alan ulkopuolella kuin itse rautateilla. Tämä on luonnollista, onhan **rautatielaitos vielä kansallisomaisuutta**. Keskityn tässä esityksessäni pohtimaan erilaisia näkökulmia, joiden kautta **yrityksen** **hahmottaa rautatieammattien tulevaisuudenkuvaa osana suomalaista työelämää ja ammatillista järjestelmää**.

Kuten edellä totesin, **rautatieala on murroksessa**. Rautatieammattien tulevaisuuden ja parhaiden soveltuvien uusien henkilöiden saamiseksi alalle, on kysyttävä, **onko muutokseen varauduttu riittävästi?** Houkutteleeko ala nuoria, jonka **julkisuuskuva ei ole tällä hetkellä kaikkein mediaseksikkäimpiä**. Keskeinen kysymys on myös, **tarjoaako ala nykynuorille riittävän kiinnostavia ammatillisia urapolkuja ja haasteita?**

Rautatiealan sisällä olevana ja alan ongelmat suhteellisen tarkasti tiedostavana välillä tuntuu, että pilapiirroksiset, tuhtuneet pääkirjoitustasonlehtikirjoittelut, vielä kovemmat yleisönosastokirjoitukset, päättäjien voimakkaat kannanotot ja selvityspyynnöt, ovat välillä aivan liian kohtuuttomia esiintyviin ongelmiin nähden.

Rautatiealan asioiden ja käsitteiden jäsentäminen suurelle yleisölle on vaikeaa, eikä sitä voi kohtuudella heiltä vaatiakaan. Kansan suussa, lähes säännönmukaisesti vieläkin menevät sekaisin radanpitäjän RHK:n ja operaattorina toimivan VR:n roolit ja vastuut. Rautatievirastosta puhumattakaan. Mutta päättäjiltä ja vastuuntuntoiselta ammattimiedialta voidaan edellyttää, että osataan kohdistaa kritiikki oikeaan osoitteeseen. Tämän hetkisestä alan huonohkosta julkisuuskuvasta ei voi yksin syyttää ulkopuolisia. **Alan luonteesta ja pitkistä perinteistään johtuen, ala on ollut kohtalaisen sisäänpäin lämpiävä**, niin myös ammatillisen koulutuksen osalta. Kaikesta negatiivisesta julkisuudesta huolimatta rautatiet tuntuvat vetävän väkeä. Kaikkiin auki oleviin paikkoihin on runsaasti hakijoita. Rautateihin tulevaisuuden työpaikkana ainakin yksilötasolla vielä luotetaan.

Rautatiealan **perusammatit** ovat pääosin olleet ja ovat vieläkin sellaisia, että niihin ei voi suoraan valmistua yleisistä ammatillisista oppilaitoksista, saati kävellä kadulta suoraan työhönottoon. Toimihenkilöpuolella on jo toisin, enää ei ole tarjolla pitkiä yrityksen sisäisiä urapolkuja virkamiesharjoittelijasta pääjohtajiksi. Tehtäviin tullaan yleisen koulutusjärjestelmän kautta. Tämä tuokin sisänlämpivyyden sijaan kaivattua uutta verta alalle esimies ja johtotehtäviin.

Koulutus alan liikenneturvallisuustehtäviin: **konduktöörin, ratapihatyöntekijöiden, liikenteenohjaajien ja veturinkuljettajien** ammatteihin annetaan VR – Yhtymän alaisessa **VR Koulutuskeskuksessa**. Aikaisemmin rautatiekaluston kunnossapidon puolella oli myös omia konepajakouluja. Lukkarinrakkaudestani huolimatta entistä työpaikkaani kohtaan, uskallan väittää, että VRKK:ssa annettava koulutus on, millä tahansa koulutuksen laatua ja muuhun toteutusta mittaavalla kriteerillä korkeatasoista. Koulutuksessa on jo useita vuosia sovellettu **monimuotokoulutusta**, jossa vuorottelevat periteinen luokkamuotoinen opetus, työnopastukseen pohjautuva käytännön oppiminen työssä työharjoittelujaksoineen ja oppimisen varmistaminen työnäytöillä. Riippuen koulutusohjelmasta opetukseen käytetään myös simulaattoreita. Entiseen verrattuna on opiskelun tehokkuutta valmistaa oppilas suoraan ammattiin, nopeutettu huomattavasti. **Enää ei esimerkiksi tarvitse päästäkseen henkilöliikenteen konduktööriksi kulkea pitkää tietä ratapihatyön kautta.** Edellä kuvatussa voi päätellä, että alan liikenneturvallisuustehtävien houkuttelevuus ei varmaankaan ole kiinni opetuksen tasosta tai laadusta.

Pohdittaessa rautatieammattien tulevaisuutta on nähtävä, **miten rautatiealan koulutusjärjestelmät ja ammatillinen koulutus sijoittuu yleiseen suomalaiseen ammatilliseen järjestelmään** ja poikkeako se siitä joillain tavalla ja **ovatko kaikki ammatilliseen koulutukseen kuuluvat järjestelmät ja ohjelmat kunnossa**. Siinä missä edellä kuvattujen liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat poikkeavat yleisestä ammatillisesta koulutusjärjestelmästä on, että **VR:n sisäisillä tutkinnoilla ei ole tällä hetkellä virallisen Opetushallituksen hyväksymää perus-, ammatti- tai erikoisammattitutkinnon statusta.**

Tähän on odotettavissa muutoksia, jos VR koulutuskeskuksen tulevaisuutta tarkastelleen Liikenne- ja viestintäministeriön, vuoden vaihteessa valmistuneen työryhmän loppuraportin, yksimieliset tavoitteet VR **koulutuskeskuksen saamiseksi Opetusministeriön hallinnonalalle ja Koulutuskeskuksen muuttamisen ammatilliseksi erikoisoppilaitokseksi** toteutuvat. Työryhmän yksimielisenä johtopäätöksenä oli myös, että **selvitetään mahdollisuudet muuntaa liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat ammatti- tai erikoisammattitutkinnoiksi**. Työryhmän työllä etsittiin vastauksia selvittää rautatieliikenteen koulutuksen mahdollista uudelleen järjestämistä uudessa tilanteessa, jossa rautatieliikennemarkkinoille saattaa tulla VR Osakeyhtiön lisäksi muitakin rautatieyrityksiä. Uudelleenjärjestelyillä haetaan toimintaa läpinäkyvyyttä ja varmistetaan muodollisesti tasapuolinen kohtelu kaikille koulutusta tarvitseville tahoille.

Toteutuessaan työryhmän tavoitteet tuovat liikenneturvallisuuksitehtävien ammatit samalle viivalle muiden ammatillisten tutkintojen kanssa. Tämä menee yksiin myös nykyisen hallitusohjelman kanssa, jossa on tavoitteena mm. ammattitutkintojen jatko-opiskelukelpoisuuksien parantaminen. Opiskelijalle muutokset merkitsevät myös parantunutta oikeusturvaa ja **täysmääräistä samojen opintososiaalisten etujen piiriin pääsemistä** kuin muillakin aloilla opiskeleville. Muodollisesti näyttäisi tulevaisuus tältä osin näiden ammattien osalta olevan kunnossa.

Liikenneturvallisuuksitehtävät eivät suinkaan ole ainoita rautatiealan tehtäviä, vaikka **Esa Pakarisen** rillumareielokuvista kuva konduktööreistä tai kuva veturinkuljettajista ja ratavartioista Ratavartijan kauniin Inkeri elokuvan kautta on syöpynyt vanhemman polven suomalaisten yhteiseen tajuntaan. **Rautatiet eivät kokonaisuutena toimisi ilman erilaisissa ratapuolen töissä tai rautatiekaluston kunnossapidossa toimivia työntekijöitä.** Nämä rautatiealan työt tarjoavat teknisesti suuntautuneille nuorille monia mielenkiintoisia työuramahdollisuuksia.

Rautatiekalusto on uudistumassa, uusi teknologia tarvitsee uusia tekijöitä rinnalleen. Toki vanhasta kalustostakin on pidettävä huolta, mutta näen, että suuret ikäluokat ja kaltaiseni tämän päivän viisikymppiset saattohoitavat osan vanhasta teknologiasta ennen eläkkeelle jäämistään kierrätykseen. Vastaavasti radanpidon puolella on lukuisia toinen toistaan vaativampia töitä ja nykyaikaista teknologiaa hyödyntäviä töitä, joissa on mahdollisuuksia erikoistua ratatyöntekijästä turvalaiteasentajaan ja muihin erilaisiin tehtäviin ja riippuen peruskoulutuksesta ja omista haluista kehittää itseä vaihtaa työuran aikana tehtävästä toiseen.

Niin rautatiekaluston kunnossapidon puolella kuin radanpidon ammatillisen koulutuksen puolella on eniten kehitettävää.

Rautatiekaluston kunnossapidon puolella ollaan tässä työssä jo pitkällä. Liki parinkymmenen vuoden tauon jälkeen ja uusien asentajien rekrytointien käynnistyttyä kasaantui paineita rautatiekaluston ammatillisen koulutuksen organisoimiseksi. 2004 käynnistyi VR Osakeyhtiön kunnossapitopalvelujen ja Rautatieläisten Liiton yhteistyönä selvitys alan ammatillisen koulutuksen tulevaisuudesta. Projekti johti siihen, että yhteistyössä laadittiin hakemus Opetusministeriölle saada alalle tutkinto. **2005 lopussa tuli päätös, jossa rautatiekaluston kunnossapidon ammattitutkinto sai siunauksensa.** Tästä päätöksestä käynnistyi tutkinnon perusteiden kirjoittaminen, joka työ valmistui viime vuoden lopussa. Uusi tutkinto näinä päivinä tulossa ulos painosta ja otettavissa käyttöön. Edellä kuvattu osoittaa ja kertoo, että **avoimella ja yhteiset intressit tiedostavalla kehitystyöllä on**

mahdollisuus saada paljon aikaan. Kuvattu osoittaa, myös, että täysin uusien tutkintojen synnyttäminen vie aikaa ja teettää paljon erilaista selvitystyötä ja raakaa asiantuntijakirjoittamista.

Olen luottavainen rautatiekaluoston kunnossapidon ammatillisen koulutuksen tulevaisuuden suhteen. Pelimerkit on luotu, nyt on soveltamisen aika. Mitä tulee **radan kunnossapidon ja rakentamisen puolen ammatillisen kehittymiseen**, on siellä ehkä kaikista rautatiealan osa-alueista eniten tehtävää. **Ratatoimiala on rautatiealoista ensimmäinen, jolla on avattu kilpailu.** Ratahallintokeskus radanpitäjänä on omistajalta saamien tehtäviensä perusteella edistänyt uusien yrittäjien tuloa alalle. **Jälkiviisaana voidaan kysyä, ovatko keinot olleet oikeita?**

Alalle tulon helpottamiseksi sen sijaan, että olisi ryhdytty miettimään ja valmistelemaan alan ammatillista koulutusjärjestelmää kuntoon, joita uudetkin yrittäjät olisivat voineet hyödyntää, ryhdyttiin toimiin, **jotka johtivat ratatyön pätevyysvaatimuksien mittaviin heikentämisiin.** Toivottavasti tämänsuuntainen kehitystyö on tiensä päässä, varsinkin, kun toimintansa on aloittanut Rautatievirasto, jolle tehtävänsä mukaisesti kuuluu erilaisten määräysten ja ohjeiden laadinta turvallisuusasioissa, eikä sekoiteta pätevyysvaatimuksia/junaturvallisuusasioita ja kilpailun esteiden avaamista toisiinsa. **Paras tie turvallisuus huomioon poistaa kilpailun esteitä on rakentaa yhteistyössä alan eri toimijoiden työnantajien, työntekijöiden ja oppilaitosten kanssa viranomaisten myötävaikutuksella alalle nykyaikaiset ammatilliset koulutusohjelmat ja -järjestelmät.**

Rautatieläisten Liitto peräänkuuluttaakin eri tahoja yhteistyöhön ammatillisen koulutusjärjestelmän luomista ratatyön perusammatteihin.

Mitä lausuin ratatoimialan tämän hetkisestä ammatillisen koulutuksen tilasta ei kuva kuitenkaan täysin synkkä ole. Alalla on siemenenä jo yksi ammattitutkinto eli **kiskoliikenteen turvalaiteasentajan ammattitutkinto**, jota on ollut käytössä jo useita vuosia. Merkittävää, on myös, että Oy VR Rata Ab:ssä ollaan parin vuoden suvantokauden jälkeen jälleen tarttumassa ammatillisen koulutuksen kehittämiseen härkää sarvista ja koulutusohjelmien päivitys on alkamassa.

Mitä tulee rautatiealan eri toimijoihin, opetushallintoon, muihin viranomaisiin ym. Näyttää siltä, että tällä hetkellä **ei oikeastaan ole mitään koordinoivaa virallista tahoa**, jolle kuuluisi vastuu ja huoli, liikenneturvallisuustehtäviä lukuun ottamatta, rautatiealan koulutuksen kehittämisen. Olisi aika käsittämätöntä, jos vastaavasti jollain muulla elinkeinoelämän osa-alueella olisi yhtä villi tilanne. Rautatieläisten Liitto on omalta osaltaan valmis edesauttamaan tämän epäkohdan saattamiseksi pois päiväjärjestyksestä.

Myös näyttötutkintoihin perustuva ammattitutkintojärjestelmä kaipaisi rautatiealan näkökulmasta uudistamista. Näyttötutkintojärjestelmähän on korostaa pohjimmiltaan ammattitaidon hankkimistavoista riippumatonta mahdollisuutta osallistua näyttöihin. Tiedämme kaikki rautatiealalla toimijat, että **esimerkiksi liikenneturvallisuustehtäviin ei ole mahdollista valmistautua näyttöihin ilman niihin valmentavaa koulutusta.** Kukaan ei voi harrastuksissaan tai muuten vaan voi hankkia rautatiealan käytännön osaamista ja marssia suoraan näyttöön. Tältä osin olisi lakia ja asetuksia ammattitutkinnoista ja niiden suorittamistavoista muutettava. Jos tämä ei ole mahdollista on luotava jokin muu tapa, jossa rautatiealalta on mahdollista saada kaikki jatko-opiskelumahdollisuudet täyttävä tutkinto ja todistus.

Vaikka en omaa ennustajan lahoja, **olen melko varma, että rautatieala pitkästä iästään huolimatta tulevaisuuden ala.** Niin kauan kuin tavaraa ja ihmisiä kuljetetaan, tarvitaan rautateitä. Toki uusi teknologia voi karsia joitain ammatteja pois, mutta samalla se tuo toisia ammatteja tilalle. Vielä eivät meitä uhkaa 1960 luvulla ennustetut jokamiehen lentolaitteet, joiden piti mullistaa ihmisten liikkuminen viimeistään vuonna 2000 tai skifielokuvien teleportaatiolaitteet. Jos joku uhkakuva meitä suomalaisina rautatieläisinä, on varmistettava, ettei meille rautatiepuolella käy kuin Venäjän rekkaliikenteessä.

Se mikä tekee rautatiealasta ja sen ammateista tulevaisuuden alan on yhä enemmän jalansijaa saavat ympäristöarvot ja uhka ilmaston lämpenemisestä. Rautatieläisten Liitto totesi toimintapoliittisessa ohjelmassaan seuraavasti: ”Rautatieala nähdään ympäristöystävällisenä, kestäväen kehityksen mukaisena ja suurta yleisöä kiinnostavana, korkeaa teknologiaa hyödyntävänä tulevaisuuden alana. Minusta tämä on niitä asioita, joita ei ole osattu hyödyntää riittävästi alan markkinoinnissa ja positiivisen julkisuuskuvan luomisessa.

Rautatiealan houkuttelevuuden parantamiseksi ja varmistamiseksi ja erilaisten alalle tulon mahdollisuuksien lisäämiseksi on rohkeasti **laajennettava myös oppisopimuksen käyttöä** niissä ammateissa, joissa sitä on luontevaa käyttää. Oppilaan kannalta tällöin päästään suoraan työsuhteeseen ja työnantajat saavat mittavan yhteiskunnan rahoituksen oppisopimuskoulutuksen järjestämisen kuluihin. Oppisopimuksen käyttö mahdollistaa myös parhaiten ns. hiljaisen tiedon käytäntöjen siirtämisen vanhoilta osaajilta uusille tulokkaille. Käytäntö on osoittanut, että pelättyä sukupolvien välistä kuilua ei sitenkään tullut. Ikäerot uusien tulokkaiden ja vanhojen välillä ovat sen verran suuret, että se ei aiheuta kilpailua paikasta auringossa.

Rautatieläisten Liiton toimintapoliittiseen ohjelmaan on myös kirjoitettu: "Rautatieala tarjoaa kiinnostavia ammatillisia urapolkuja ja haasteita osana kokonaislogistista järjestelmää." Uskomme edelleen tähän. Tämä merkitsee myös sitä, että tulisi harkita koko logistiikka-alan ammatillisen koulutuksen kehittämistä sellaiseksi, että se antaisi perusvalmiudet nuorelle siirtyä myöhemmin jollekin logistiikka-alan tehtävistä ja erikoistua siellä työssäoppimisen kautta ammattiin.

Olen esityksessäni useita kertoja **puhunut ammattitutkinnoista ja niiden saamisesta alalle**. Joku voisi ajatella, että härällä ajaja puhuu härällä ajamisesta, tai rautatieläinen rautateistä, mutta vakavasti ottaen, olen puheideni kautta tuonut esiin korkeimman päättävän elimemme, Rautatieläisten Liiton edustajakokouksen v. 2005 linjaamia päätöksiä ja tavoitteita jäsenistömme ammatillisen osaamisen kehittämiseksi ja edistämiseksi. Miksi nämä asiat ovat sitten ammattiliitolle tärkeitä? Eikö perinteisesti ammattiliiton tehtävänä ole taistella kynsin ja hampain paremmista työehdoista ja palkoista. Tämä tehtävä ei ole mihinkään hävinnyt, päinvastoin elämme juuri sitä aikaa kun mekin olemme valmistautumassa työehtosopimusneuvotteluihin.

Esitykseni teema rautatieammattien tulevaisuudesta kuvastaa oikeastaan sitä päämäärää, johon olemme tähtäämässä. **Haluamme varmistaa omalta osaltamme rautatieammattien tulevaisuuden ja jäsenistömme työmarkkinakelpoisuuden korkeana pitämisen kaikissa olosuhteissa.** Olemme edunvalvonta strategioissamme ottaneet huomioon sen, että käy rautatiealalla millaisia järjestelyä tahansa on varma, että rautatiealan töitä tehdään jatkossakin ja ne tekijät ovat jäsenistöämme. Käsityksemme on, että **mikään ei ole niin vahvaa muutosturvaa kuin vankka ammatillinen osaaminen.** Tämä on laajasti ottaen myös koko Suomen päämäärä. Emme kansakuntana pärjää globaalissa kilpailussa massatuotteilla tai huonolla laadulla. Emme rautatieläisinä pärjää ilman vankkaa ammattitaitoa ja sen takaavia koulutusjärjestelmiä. **On myös oikeudenmukaisuuskysymys saada rautatiealan ammatit on muodolliselta tasoltaan samalle tasolle muiden alojen tutkintojen kanssa.**

Hannu Siltala
työehtosihteeri