

Kuorma- ja linja-autojen ammattikuljettajien saatavuustutkimus

Ilkka Salanne, Marko Tikkanen, Janne Tuominen, Kati Kiiskilä

Julkaisun nimi Kuorma- ja linja-autojen ammattikuljettajien saatavuustutkimus				
Tekijät Ilkka Salanne, Marko Tikkanen, Janne Tuominen ja Kati Kiiskilä				
Toimeksiantaja ja asettamispäivämäärä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom				
Julkaisusarjan nimi ja numero Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 3/2024		ISSN (verkkojulkaisu) 2669-8781 ISBN (verkkojulkaisu) 978-952-311-904-8		
Asiasanat Kuljettajapula, raskas liikenne, kuorma-autonkuljettaja, linja-autonkuljettaja, ammattipätevyys				
Tiivistelmä Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, onko Suomessa kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuudessa ongelmia, mitkä ovat mahdollisia syitä taustalla, sekä ennustaa miten tilanne tulee kehittymään. Tutkimusmenetelminä olivat tilastoanalyysit, kyselyt ja haastattelut. Tilastoanalyysillä tutkittiin mm. kuorma- ja linja-auton ajokorttien määriä, ammattipätevyyksien ja niiden uusimisten määriä sekä kuorma- ja linja-autonkuljettajien määriä ja koulutusmääriä. Analyysissä käytettiin lähtöaineistoina sekä julkisia että ei-julkisia Tilastokeskuksen ja Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien tilastoja ja julkisia Opetushallituksen tilastoja. Tutkimuksessa toteutettiin erilliset internetkyselyt kuorma- ja linja-autonkuljettajille, kuljetusyrityksille ja kuljetusalan koulutusorganisaatioille. Kyselyt keskittyivät kuljettajan työn houkuttelevuuteen, työoloihin, kuljettajien saatavuuteen ja koulutukseen. Kuljettajakyselyyn saatiin 605, yrityskyselyyn 128 ja koulutusorganisaatioille suunnattuun kyselyyn 47 vastausta. Haastatteluja tehtiin 12, joissa haastateltiin kuljetusalan järjestöjä, Puolustusvoimia, yksityisiä kuljetusalan koulutusorganisaatioita ja aiemmin ammattikuljettajina toimineita henkilöitä. Työttömiä työnhakijoita kuljetusallalla on moninkertainen määrä avoimiin työpaikkoihin nähden, vaikka tämä suhde on pienentynyt selvästi reilussa kymmenessä vuodessa: kuorma-autonkuljettajilla noin viidennekseen ja linja-autonkuljettajilla kolmannekseen. Suurimmalla osalla kuljetusalan yrityksiä on ollut vaikeuksia rekrytoida kuljettajia. Rekrytointivaikeuksia on ollut erityisesti lyhyisiin, mutta myös vakituisiin työsuhteisiin. Niitä on ollut kaikenkokoisilla yrityksillä, erityisesti Uudellamaalla sekä kuorma-autonkuljettajien rekrytoinnissa koko Suomessa. Kuorma-autonkuljettajien rekrytointiongelmien johtuvat riittävän osaamistason omaavien kuljettajien vähäisestä tarjonnasta ja eri kuljetussuoritealojen vaatimuksista. Linja-autonkuljettajien heikko saatavuus johtunee ammatin heikosta vetovoimasta, jolloin alalle ei hakeuduta riittävästi. Kuorma-auton ajokortteja on ollut viime vuosina keskimäärin noin kahdeksankertainen määrä ammattipätevyyksiin nähden ja ammattipätevyyksiä edelleen noin kolminkertainen määrä ammatissa toimiviin kuljettajiin nähden. Linja-auton ajokorttien määrä suhteessa ammattipätevyyksiin sekä ammattipätevyyksien suhde kuljettajiin on ollut noin viime vuosina noin kolminkertainen. Vuodelle 2030 laaditun trendiennusteen mukaan kuorma-auton ajokorttien määrä vähenee 135 000 ajokortilla 799 000 ajokorttiin, mutta ammattipätevyyksien määrä vähenee ainoastaan 8 000:lla 115 000 ammattipätevyyteen. Kuorma-autonkuljettajien määrä kasvaa 9 000 kuljettajalla 51 300 kuljettajaan. Linja-auton ajokorttien määrä vähenee 7 300 ajokortilla 71 000 ajokorttiin, mutta ammattipätevyyksien määrä vähenee ainoastaan 3 000:lla 29 900 ammattipätevyyteen. Linja-autonkuljettajien määrä kasvaa 1 000:lla 11 200 kuljettajaan. Kuljettajien saatavuusongelmien taustalla nousi esiin alan houkuttelevuutta ja vetovoimaa heikentäviä pääasiassa työolosuhteisiin liittyviä tekijöitä. Osa tekijöistä on ammattien ominaispiirteisiin liittyviä kuten esimerkiksi yö- ja viikonlopputyö ja osa työhön muuten liittyviä tekijöitä kuten pitkä työhön sidonnaisuusaika, logistiikkajärjestelmän aiheuttamat aikataulupaineet, teiden kunnon ja talvikunnossapidon koetut puutteet, taukopaikkojen pieni määrä, WC-tilojen puuttuminen paikallisliikenteen linja-autonkuljettajilta, niukat työsuhte-edut ja työn raskaus.				
Yhteyshenkilö Elina Uusitalo		Raportin kieli suomi	Luottamuksellisuus julkinen	Kokonaissivumäärä 173
Jakaja		Kustantaja		

Publikation Undersökning om tillgången på yrkesförare för lastbilar och bussar				
Författare Ilkka Salanne, Marko Tikkanen, Janne Tuominen och Kati Kiiskilä				
Tillsatt av och datum Transport- och kommunikationsverket Traficom				
Publikationsseriens namn och nummer Traficoms forskningsrapporter och utredningar 3/2024		ISSN (elektronisk publikation) 2669-8781 ISBN (elektronisk publikation) 978-952-311-904-8		
Ämnesord Förarbrist, tung trafik, lastbilsförare, bussförare, yrkeskompetens				
Sammandrag Syftet med undersökningen var att utreda om det i Finland finns problem med tillgången på lastbils- och bussförare, vilka de eventuella orsakerna till detta är samt att förutspå hur situationen kommer att utvecklas. Metoderna som användes i undersökningen var statistikanalyser, enkäter och intervjuer. Med statistikanalyserna undersöktes bland annat antalet körkort för lastbil och buss, antalet yrkeskompetenser och förnyande av yrkeskompetenser, antalet lastbils- och bussförare samt antalet utbildningar. Som källmaterial i analyserna användes både offentlig och icke-offentlig statistik från Statistikcentralen och Transport- och kommunikationsverket Traficom och offentlig statistik från Utbildningsstyrelsen. I undersökningen gjordes skilda webbenkäter för lastbils- och bussförare, för transportföretag och för utbildningsorganisationer inom transportbranschen. Enkäterna fokuserade på hur lockande förarbetet är, arbetsförhållandena, tillgången på förare samt utbildningen. Förarenkäten fick 605 svar, företagsenkäten 128 svar och enkäten som var riktad till utbildningsorganisationer fick 47 svar. Det gjordes 12 stycken temaintervjuer. Sju av dem som intervjuades representerade organisationer inom transportbranschen, Försvarsmakten och privata utbildningsorganisationer inom transportbranschen, och fem av dem som intervjuades hade tidigare arbetat som yrkesförare. Inom transportbranschen finns det mångfaldigt fler arbetslösa arbetssökande än lediga arbetsplatser. Förhållandet har dock minskat tydligt under drygt tio år: lastbilsförare med cirka en femtedel och bussförare med en tredjedel. Största delen av transportbranschens företag har haft svårigheter att rekrytera förare. Rekryteringssvårigheterna har gällt speciellt korta anställningar, men också fasta anställningsförhållanden. Både små och stora företag har haft rekryteringssvårigheter speciellt i Nyland och vid rekrytering av lastbilsförare har svårigheterna gällt hela Finland. Då det gäller lastbilsförare beror rekryteringssvårigheterna på bristen på förare med tillräcklig kunskapsnivå och på de olika transportarbetsområdenas krav. Bristen på bussförare beror antagligen på yrkets låga attraktivitet som leder till att inte tillräckligt många söker sig till branschen. Antalet lastbilskörkort har under de senaste åren i genomsnitt varit cirka åttafaldigt jämfört med antalet yrkeskompetenser. Antalet yrkeskompetenser har varit cirka trefaldigt jämfört med antalet personer som arbetar i föraryrket. Antalet busskörkort jämfört med antalet yrkeskompetenser samt antalet yrkeskompetenser jämfört med antalet förare har under de senaste åren varit cirka trefaldigt. Enligt trendprognosen för år 2030 kommer antalet lastbilskörkort att minska med 135 000 körkort till 799 000 körkort, men antalet yrkeskompetenser kommer att minska med enbart 8 000 till 115 000 yrkeskompetenser. Antalet lastbilsförare kommer att öka med 9 000 förare till 51 300 förare. Antalet busskörkort kommer att minska med 7 300 körkort till 71 000 körkort, men antalet yrkeskompetenser kommer att minska med enbart 3 000 till 29 900 yrkeskompetenser. Antalet bussförare kommer att öka med 1 000 till 11 200 förare. Som bakgrundsfaktorer som kan förklara bristen på förare kunde man se faktorer speciellt vad gäller arbetsförhållandena som gör branschen mindre attraktiv. En del faktorer gäller yrkenas särdrag som till exempel natt- och veckoslutsarbete och en del gäller sådant som annars hör till arbetet som till exempel att man binder sig till arbetet för en lång tid, tidspressen som beror på logistiksystemet, brister i vägarnas underhåll och vinterunderhåll, få rastplatser, avsaknaden av WC-utrymmen för lokaltrafikens bussförare, sparsamma anställningsförmåner och arbetets tyngd.				
Kontaktperson Elina Uusitalo		Språk finska	Sekretessgrad offentlig	Sidoantal 173
Distribution		Förlag		

Title of publication Availability survey of professional lorry and bus drivers	
Author(s) Ilkka Salanne, Marko Tikkanen, Janne Tuominen and Kati Kiiskilä	
Commissioned by, date Finnish Transport and Communications Agency Traficom	
Publication series and number Traficom Research Reports 3/2024	ISSN (e-publication) 2669-8781 ISBN (e-publication) 978-952-311-904-8
Keywords Lack of drivers, heavy transport, lorry driver, bus driver, professional qualifications	
Abstract The aim of the study was to find out if there are problems with the availability of professional lorry and bus drivers in Finland, what are the possible reasons behind it, and to predict how the situation will develop. The research methods were statistical analyses, surveys and interviews. With statistical analyses, e.g. numbers of lorry and driving licenses, numbers of professional qualifications and their renewals, and numbers of lorry and bus drivers and training numbers. In the analyses, both public and non-public statistics from Statistics Finland and the Finnish Transport and Communications Agency Traficom, and public statistics from the Finnish National Agency for Education, were used as source data. The study carried out separate internet surveys for lorry and bus drivers, transport companies and training organisations in the transport industry. The surveys focused on the appeal of the driver's job, working conditions, availability of drivers and training. 605 responses were received to the driver survey, 128 to the company survey and 47 to the survey aimed at training organisations. 12 focused interviews were conducted. Seven of the interviewees represented transport sector organisations, the Defence Forces and private transport sector training organisations, and five were persons who previously worked as professional drivers. There are many times the number of unemployed jobseekers in the transport sector compared to available jobs, although this ratio has clearly decreased in just over ten years: for lorry drivers it has decreased to about a fifth and for bus drivers to a third. Most companies in the transport sector have had difficulties recruiting drivers. The recruitment difficulties were especially for short-term employment, but also for permanent employment. Companies of all sizes have had recruitment difficulties, especially in Uusimaa and in the recruitment of lorry drivers throughout Finland. Recruitment problems for lorry drivers are caused by the low supply of drivers with a sufficient level of qualifications and the demands of different transport sectors. The poor availability of bus drivers is due to the profession's low appeal, which means that there are not enough applicants for the sector. In recent years, there have been on average about eight times the number of lorry driving licenses compared to professional qualifications, and still about three times the number of professional qualifications compared to professional drivers. The number of bus driving licenses in relation to professional qualifications, as well as the ratio of professional qualifications to drivers, has been approximately threefold in recent years. According to the trend forecast prepared for the year 2030, the number of lorry driving licenses will decrease by 135,000 to 799,000 driving licences, but the number of professional qualifications will only decrease by 8,000 to 115,000 qualifications. The number of lorry drivers will increase by 9,000 drivers to 51,300 drivers. The number of lorry driving licenses will decrease by 7,300 to 71,000 driving licences, but the number of professional qualifications will only decrease by 3,000 to 29,900 qualifications. The number of bus drivers will increase by 1,000 drivers to 11,200 drivers. In the background of the availability problems of drivers, factors mainly related to working conditions emerged that weakened the appeal of the sector. Some of the factors are related to the characteristics of the professions, such as night and weekend work, and some are other factors related to work, such as a long commitment to work, scheduling pressure caused by the logistics system, perceived deficiencies in the condition of roads and winter maintenance, the small number of places to take a break, the lack of toilets for local bus drivers, scarce employment benefits and workload.	

Contact person Elina Uusitalo	Language Finnish	Confidence status public	Pages, total 173
Distributed by	Published by		

ALKUSANAT

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää sitä, onko Suomessa pulaa kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajista sekä mistä mahdolliset ammattikuljettajien saatavuusongelmat johtuvat. Tutkimuksen tuloksia voidaan hyödyntää mahdollisten lainsäädännön muutostarpeiden arvioinnissa.

Työn toteutuksesta vastasivat Ilkka Salanne (projektipäällikkö), Marko Tikkanen, Janne Tuominen ja Kati Kiiskilä Sitowise Oy:stä. Tutkimuksen ohjausryhmän puheenjohtajana toimi Elina Uusitalo ja ohjausryhmän muina jäseninä Traficomista Henna Antila, Max Fogdell, Jussi-Pekka Laine ja Riikka Rajamäki.

Tutkimus toteutettiin syyskuun 2023 ja helmikuun 2024 välisenä aikana.

Helsinki, 20. helmikuuta 2024

Elina Uusitalo
Erityisasiantuntija
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

FÖRORD

Syftet med undersökningen var att utreda om det i Finland finns brist på yrkesförare för lastbilar och bussar samt vad den eventuella bristen på yrkesförare beror på. Undersökningens resultat kan utnyttjas vid bedömningen av eventuella ändringsbehov i lagstiftningen.

Ilkka Salanne (projektchef), Marko Tikkanen, Janne Tuominen och Kati Kiiskilä från Sitowise Oy ansvarade för genomförandet av arbetet. Ordförande i styrgruppen för undersökningen var Elina Uusitalo och andra medlemmar i styrgruppen var Henna Antila, Max Fogdell, Jussi-Pekka Laine och Riikka Rajamäki från Traficom.

Undersökningen genomfördes mellan september 2023 och februari 2024.

Helsingfors, den 20 februari 2024

Elina Uusitalo
Specialsakkunnig
Transport- och kommunikationsverket Traficom

FOREWORD

[The aim of the study was to find out whether there is a shortage of professional lorry and bus drivers in Finland and what the possible problems with the availability of professional drivers are. The results of the study can be used in the assessment of possible legislative change needs.

The following were responsible for the implementation of the work: Ilkka Salanne (Project Manager), Marko Tikkanen, Janne Tuominen and Kati Kiiskilä from Sitowise Oy. Elina Uusitalo was the chairperson of the research steering group and the other members of the steering group were Henna Antila, Max Fogdell, Jussi-Pekka Laine and Riikka Rajamäki from Traficom.

The study was carried out between September 2023 and February 2024.

Helsinki, 20 February 2024

Elina Uusitalo
Special Adviser
Finnish Transport and Communications Agency Traficom

Sisällysluettelo

1	Tutkimuksen tausta ja tavoitteet.....	10
2	Käsitteitä ja määritelmiä	11
3	Tutkimusongelmat ja -menetelmät sekä tutkimuksen rajaus	12
3.1	Tutkimusongelmat	12
3.2	Tutkimusmenetelmät	13
3.3	Tutkimuksen rajaus	18
4	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimukset	19
4.1	Ajokorttivaatimukset	19
4.2	Ammattipätevyysvaatimukset	21
4.2.1	Perustason ammattipätevyys.....	21
4.2.2	Perustason ammattipätevyuden laajentaminen toiseen kuljetusmuotoon	22
4.2.3	Perustason ammattipätevyuden ylläpitäminen jatkokoulutuksella	23
4.2.4	ADR-ajolupa vaarallisten aineiden kuljettamiseen.....	24
5	Kuorma- ja linja-autojen määrät sekä kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet	26
5.1	Kuorma-autojen määrä	26
5.2	Linja-autojen määrä.....	27
5.3	Kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet	29
6	Ajokorttien, ammattipätevyyksien ja ammattikuljettajien määrä.....	35
6.1	Kuorma-auton ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä	35
6.2	Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä	37
6.3	Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien määrät ja jakaumat.....	38
6.4	Kuorma-auton- ja linja-autonkuljettajien vertailu muihin ammattiryhmiin	42
6.5	Kuorma-auton ja linja-autonkuljettajien taustat.....	43
7	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien koulutus.....	45
7.1	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokorttikoulutukset	45
7.2	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutus	45
7.2.1	Kuorma-autonkuljettajien, tavaraliikenteen kuljetusyritysten ja kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet kuorma- autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä	45
7.2.2	Linja-autonkuljettajien, henkilöliikenteen kuljetusyritysten ja kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet linja- autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä	48
7.2.3	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien, kuljetusyritysten ja kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä	51
7.3	Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattikoulutus.....	56
7.3.1	Kuorma-auton, yhdistelmäajoneuvon ja linja-auton kuljettajiksi koulutettavien opintojen keskeyttäminen	56
7.3.2	Kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä	58
7.3.3	Tavaraliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet kuorma- autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä	59
7.3.4	Linja-autonkuljettajien mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä	60

7.3.5	Henkilöliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä	61
7.3.6	Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden ja kuljetusalan järjestön mielipiteet kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutuksen kehittämisestä	62
8	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien saatavuus	64
8.1	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien tarjonta	64
8.1.1	Raskaan liikenteen kuljettajien koulutusmäärät	64
8.1.2	Ammattikuljettajien potentiaali	65
8.1.3	Ammattipätevyyden uusimisen yleisyys	67
8.1.4	Alalla pysyminen	69
8.2	Kuorma- ja linja-autonkuljettajien kysyntä	70
8.2.1	Työpaikkojen määrä	70
8.2.2	Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi tavaraliikenteen kuljetusyrityksiin	73
8.2.3	Linja-autonkuljettajien rekrytointi henkilöliikenteen kuljetusyrityksiin	81
8.2.4	Kuorma-autonkuljettajien vakituisen työpaikan saaminen	87
8.2.5	Linja-autonkuljettajien vakituisen työpaikan saaminen	88
8.3	Kuorma-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuus	90
8.3.1	Kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoima	90
8.3.2	Kuorma-autonkuljettajan työolosuhteet	97
8.3.3	Kuorma-autonkuljettajan palkka	105
8.4	Linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuus	110
8.4.1	Linja-autonkuljettajan ammatin vetovoima	110
8.4.2	Linja-autonkuljettajan työolosuhteet	117
8.4.3	Linja-autonkuljettajan palkka	125
8.5	Ennuste ajokorttien, ammattipätevyyksien ja kuljettajien määrän kehityksestä vuodelle 2030	130
9	Yhteenveto ja johtopäätökset	133
9.1	Yhteenveto ja vastauksia tutkimuskysymyksiin	133
9.2	Johtopäätökset	147
	Lähteet	150
	Liitteet	152
	Liite 1 Kuorma-auton ja linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn kysymykset	152
	Liite 2 Kuljetusyrityksille suunnatun kyselyn kysymykset	158
	Liite 3 Koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn kysymykset	165
	Liite 4 Ammattipätevyyden uusimisaste vuositasolla alatyypeittäin	170

1 Tutkimuksen tausta ja tavoitteet

Kuljetus- ja logistiikka-alan edustajat ovat jo pidempään viestineet alan kärsivän kuljettajapulasta. Linja-auto-alan järjestön jäsenyrityksille tekemässä kyselyssä vastaajat ovat tuoneet esiin työvoiman saatavuuden (kuljettajat, korjaamohenkilökunta jne.) yhtenä haasteena liiketoiminnan kehittämiseksi.

Kuljettajapula on Euroopan unionin ja maailmanlaajuinen ongelma, joka vaikuttaa tavara- ja matkustajaliikenteen toimintoihin, ihmisten liikkuvuuteen sekä erityisesti logistiikkaan ja globaaleihin toimitusketjuihin. Kuljettajapula vaikuttaa kuljetusyritysten ja heidän palveluidensa lisäksi myös muihin yrityksiin ja kuluttajiin.

Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää sitä, ovatko väitteet raskaan liikenteen kuljettajapulasta Suomessa perusteltuja.

Tutkimuksen tavoitteena oli saada kuva kehityksestä kuljettajien saatavuudessa ja siihen vaikuttaneista syistä sekä ennustaa, miten tilanne mahdollisesti kehittyy tästä eteenpäin. Tutkimuksen tulosten avulla voidaan arvioida, onko tarvetta lainsäädännön muutoksille ja mihin niiden tulisi kohdistua.

2 Käsitteitä ja määritelmiä

Kuorma- tai linja-autoa ammattimaisessa liikenteessä kuljettavalta henkilöltä vaaditaan **ammattipätevyys**. Ammattipätevyys saavutetaan suorittamalla joko perustason ammattipätevyyskoulutus ja siihen liittyvä teoriakoe tai jatkokoulutus. (Lähde Traficom d) Ammattipätevyysvaatimuksia on kuvattu tarkemmin luvussa 4.2.

Kuorma-auto on tavarankuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo, jonka kokonaismassa on suurempi kuin 3 500 kilogrammaa. N2-luokan kuorma-auton kokonaismassa on enintään 12 000 kilogrammaa ja N3-luokan kuorma-auton yli 12 000 kilogrammaa. (Lähde Traficom a)

Perävaunu on hinattava ajoneuvo. Kuorma-autoihin kytkettäviä perävaunuja ovat pääasiassa O3-luokan perävaunut, joiden luokittelumassa on suurempi kuin 3 500 kilogrammaa mutta enintään 10 000 kilogrammaa ja O4-luokan perävaunut, joiden luokittelumassa on yli 10 000 kilogrammaa. Kuorma-autojen peräväunutyyppejä ovat puoliperävaunu, varsinainen perävaunu (täysperävaunu) ja keskiakseliperävaunu. (Lähde Logistiikan Maailma a ja Traficom a)

Ajoneuvoyhdistelmä on auton (pääasiassa kuorma-autot) ja yhden tai kahden perävaunun yhdistelmä. (Lähde Logistiikan Maailma a)

Linja-auto on henkilöiden kuljetukseen tarkoitettu ajoneuvo, jossa on kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle. M2-luokan linja-auton kokonaismassa on enintään viisi tonnia ja M3-luokan linja-auton yli viisi tonnia. (Lähde Traficom a)

Luvanvarainen tieliikenne on henkilöiden tai tavaroiden kuljettamista tiellä tulo- ja kuljetustarkoituksessa korvausta vastaan (ammattimainen kuljettaminen tiellä). Ammattimaiseen henkilöiden kuljettamiseen linja-autolla tarvitaan henkilöliikennelupa. Ammattimaiseen tavaroiden kuljettamiseen tarvitaan tavaraliikennelupa, kun tavaraa kuljetetaan tiellä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka kokonaismassa on yli 3 500 kilogrammaa tai kevyt tavaraliikennelupa, kun tavaraa kuljetetaan tiellä kansainvälisessä tieliikenteessä ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu kokonaismassa on yli 2 500 kilogrammaa ja enintään 3 500 kilogrammaa. Ilman henkilöliikennelupaa saa kuitenkin suorittaa konsernin, siihen verrattavan yhtymän tai julkisyhteisön sisäisiä henkilökuljetuksia niiden hallinnassa olevilla ajoneuvoilla, tai kunnan tai muun julkisyhteisön järjestämiin sosiaali- ja terveyspalveluihin kuuluvana kuljettaa henkilöitä sen hallinnassa olevalla ajoneuvolla kuljetuspalvelujen saajilta perittäväksi säädettyä asiakasmaksua vastaan. Ilman tavaraliikennelupaa saa kuitenkin Suomen sisäisissä kuljetuksissa kuljettaa tavaraa traktorilla, jonka suurin sallittu nopeus on enintään 60 kilometriä tunnissa. Tavaraa saa kuljettaa myös henkilöliikenneluvan haltija linja-autolla. Lisäksi valtioneuvoston asetuksella voidaan vapauttaa luvanvaraisuudesta muu sellainen Suomen sisäinen tavarankuljetus, jolla on kuljetusmarkkinointiin vain vähäinen vaikutus kuljetettavien tavaroiden luonteen tai lyhyen kuljetusmatkan vuoksi. (Lähde Finlex)

3 Tutkimusongelmat ja -menetelmät sekä tutkimuksen raja

Tutkimusongelmien kautta pyrittiin kartoittamaan mahdollisen ammattikuljettajien saatavuusongelman laajuutta, selvittämään taustalla olevia syitä sekä ennustamaan tulevaisuuden kehitystä Suomessa.

3.1 Tutkimusongelmat

Tutkimusongelmia ovat

1. Kuljettajapula henkilö- ja tavaraliikenteessä
 - a. Kuljettajien määrä: Kuinka paljon Suomessa on kuorma-auton ammattikuljettajia ja bussikuljettajia sekä miten määrät ovat kehittyneet? Mitkä ovat kuljettajien ikä- ja sukupuolijakaumat sekä yrittäjäkuljettajien määrä verrattuna työntekijäkuljettajien määrään?
 - b. Ennuste kehityksestä: Miten tilanne on kehittynyt Suomessa ja ennuste tulevasta kehityksestä?
2. Mahdollisen kuljettajapulan taustalla olevat syyt
 - a. Ammatin houkuttelevuus: Mikä on kuljettajan ammatin vetovoima ja keihin se kohdistuu? Onko kuljettajapulan taustalla alueellisia syitä vai liittyykö se koulutuksen saatavuuteen/koulutuksen laatuun tai elämänvaiheeseen?
 - b. Työolojen vaikutus: Miten työpaikan olosuhteet, aikataulut, resurssointi ym. vaikuttavat?
 - c. Palkkaus: Mikä on kuljettajien ammatin palkkataso, koetaanko palkkaus riittäväksi suhteessa ammatin vaatimuksiin ja vaadittuun koulutukseen?
3. Rekrytoinnin ongelmat
 - a. Avoimien työpaikkojen ja koulutettujen työnhakijoiden suhde: Kuinka suuri osuus avoimiksi ilmoitetuista paikoista on jäänyt täyttämättä?
 - b. Alueellisuus: Onko rekrytoinnin ongelmat alueellisia, oppilaitosten sijainti, avointen työpaikkojen määrä, alueen taloudellinen tilanne ym.
 - c. Yrityksen koon vaikutus: Kohdistuvatko rekrytoinnin ongelmat tietyn kokoisiin yrityksiin?
 - d. Työpaikat ja työnhakijat: Ovatko hakijat liian kokemattomia tai liian kokeneita/iäkkäitä? Ovatko työpaikat määräaika

3.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimuksen pääasiallisina menetelminä käytettiin tilastanalyysseja, kyselyitä ja haastatteluita.

Tilastanalyysit

Työn ensimmäisen vaiheen tutkimusmenetelmänä hyödynnettiin tilastollisia analyysseja monipuolisesti eri lähteisiin perustuen. Analyysseissa hyödynnettiin muun muassa seuraavia tilastoaineistoja:

- Tilastokeskuksen luvanvaraiset aineistot
 - o FOLK-henkilöaineiston perustietomoduuli (tuorein tilastovuosi 2022)
 - o FOLK-henkilöaineiston työssäkäyntimoduuli (tuorein tilastovuosi 2020)
- Tilastokeskuksen avoimet aineistot
 - o Kuorma-autojen liikenne- ja kuljetussuoritetilastot
 - o Moottoriajoneuvokanta
 - o Työssäkäyntitilasto
 - o Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto
 - o Työnvälitystilasto
- Traficomin ajoneuvo-, ajokoe- ja ajokorttitilastot
 - o Avoin tilastotietokanta ajokorteista ja kuljettajantutkinnoista
 - o Ajoneuvotietokanta
 - o Tilasto suoritetuista ammattipätevyyskorteista
 - o Tilasto suoritetuista ajokorteista, joissa lisämerkintä ammattipätevyydestä (95)
 - o Tilasto ADR-ajoluvista
- Opetushallinnon tilastopalvelu Vipunen
 - o Ammatillisen koulutuksen opiskelu- ja tutkintotilastot

Tilastokeskuksen luvanvaraisia aineistoja käytettiin FIONA-etäkäyttöjärjestelmän kautta. Järjestelmässä henkilöaineistoon yhdistettiin Traficomin ajokorttitietoja, jotta ammattipätevyystietoja voitiin vertailla henkilön työssäkäyntitietoihin ja muihin taustamuuttujiin. Tilastolliset analyysit tehtiin SPSS- ja Excel-ohjelmistoilla.

Kyselyt

Tutkimuksessa toteutettiin erilliset kyselyt kuorma- ja linja-autonkuljettajille kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajan työn houkuttelevuudesta, tavara- ja henkilöliikenteessä toimiville kuljetusyrityksille kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuudesta ja ammatin houkuttelevuudesta sekä kuljetusalan koulutusorganisaatioille kuorma-auton ja linja-auton ammattikuljettajien koulutuksesta ja ammatin houkuttelevuudesta. Kyselyssä vastaajille esitetyt kysymykset on esitetty kyselyittäin liitteissä 1, 2 ja 3.

Kyselyiden vastaukset kerättiin SurveyPal-ohjelmalla marraskuussa 2023 noin kahden viikon aikana.

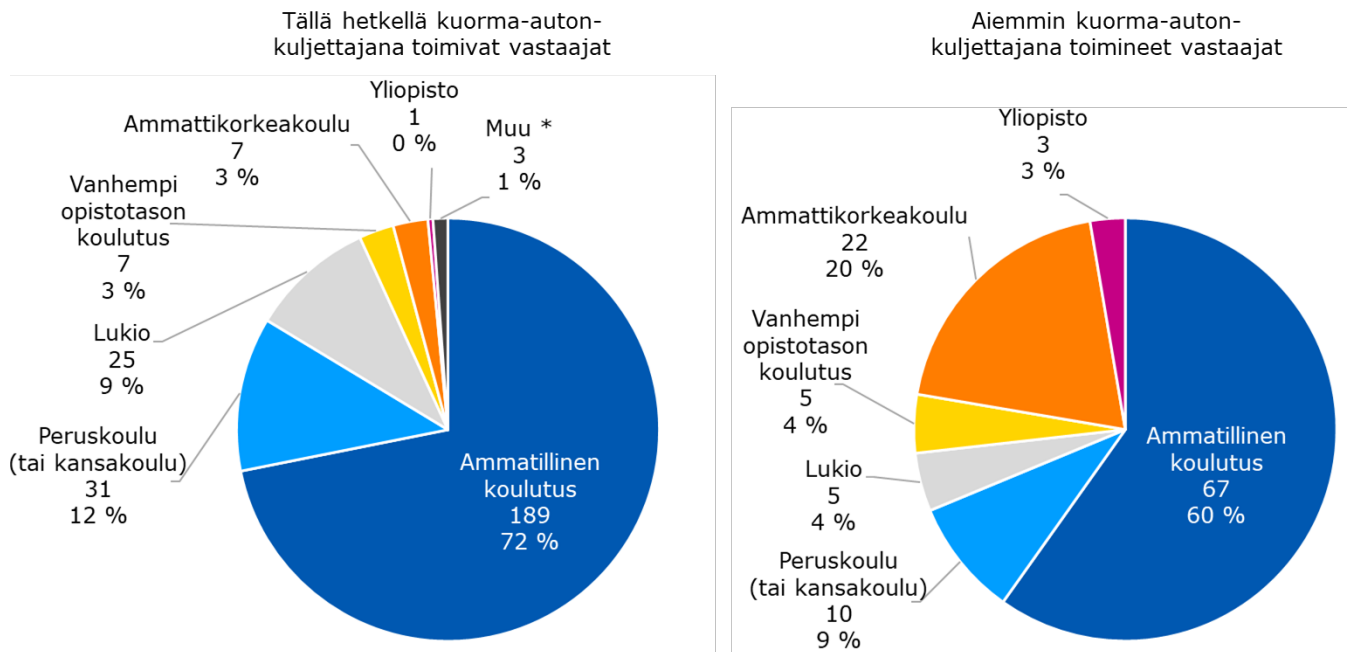
Kuorma- ja linja-autonkuljettajille suunnattu kysely

Kuorma- ja linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastaukset kerättiin lähettämällä kyselylinkki niille Traficominn ammattipätevyysrekisterissä oleville lähes 2 700 henkilölle, jotka ovat antaneet suostumuksensa tietojensa käyttämiseen tutkimustarkoitukseen sekä julkaisemalla kyselylinkki Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n Facebook-sivulla sekä Rahtarit ry:n internet- ja Facebook-sivuilla. Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 645 vastaajalta, joista 266 toimi kyselyn aikana pääasiassa kuorma-autonkuljettajana (kuorma-auto tai yhdistelmäajoneuvo), 114 oli aiemmin toiminut pääasiassa kuorma-autonkuljettajana, mutta ei toiminut enää, 173 toimi kyselyn aikana pääasiassa linja-autonkuljettajana, 52 oli aiemmin toiminut pääasiassa linja-autonkuljettajana, mutta ei toiminut enää ja 40 vastaajaa ei kuulunut mihinkään edellä mainituista ryhmistä eli ei kuulunut kyselyn kohderyhmään. Vastaajista 521 oli miehiä, 111 naisia, kuusi muunsukupuolisia ja seitsemän vastaajan sukupuolesta ei saatu vastausta.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden vastaajien ryhmissä oli selvästi eniten ammatillisen koulutuksen käyneitä vastaajia. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 72 %:lla korkein koulutustaso oli ammatillinen koulutus, 12 %:lla peruskoulu (muutamalla vastaajalla myös kansakoulu), yhdeksällä prosentilla lukio, kolmella prosentilla vanhempi opistotason koulutus, kolmella prosentilla ammattikorkeakoulu, yhden vastaajan korkein koulutustaso oli yliopisto ja yhdellä prosentilla vastaajista muu koulutus (ammattilukio tai työnohjekoulutus). (Kuva 1)

Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 60 %:lla korkein koulutustaso oli ammatillinen koulutus, 22 %:lla ammattikorkeakoulu, yhdeksällä prosentilla peruskoulu (muutamalla vastaajalla myös kansakoulu), neljällä prosentilla lukio, neljällä prosentilla vanhempi opistotason koulutus ja kolmella prosentilla yliopisto. (Kuva 1)

Mikä on korkein koulutustasosi?

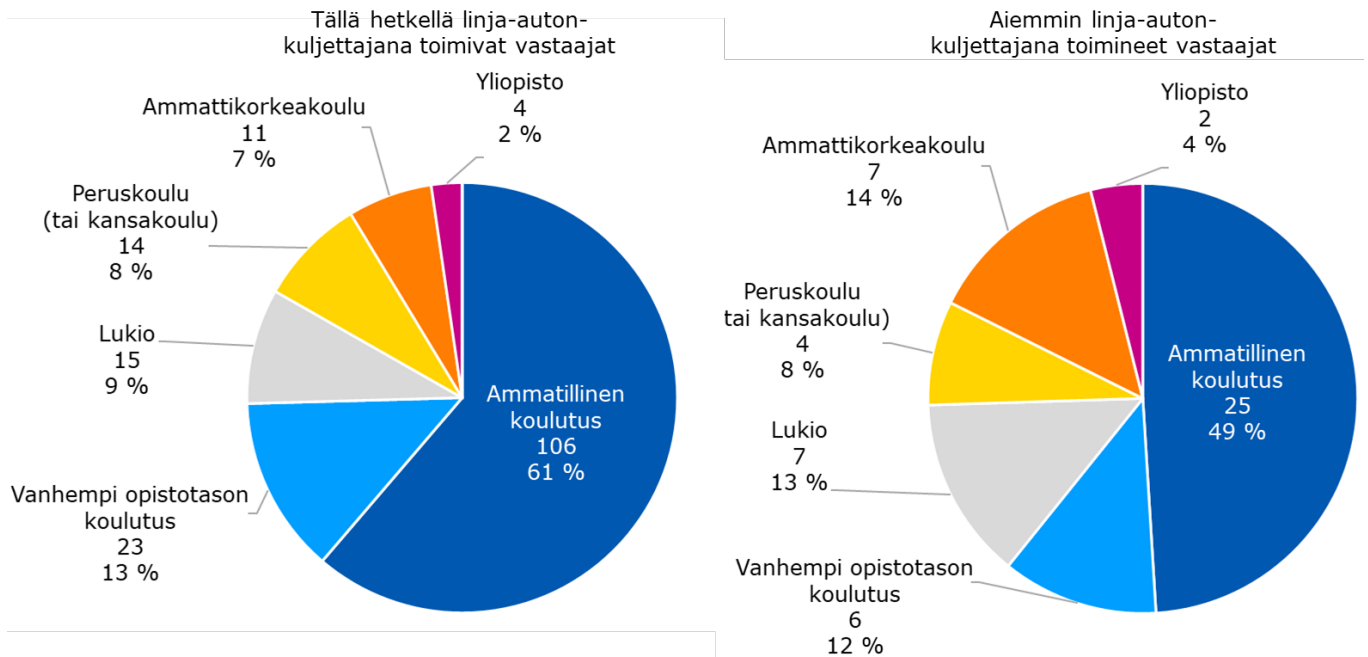


Kuva 1. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden vastaajien korkein koulutustaso.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden vastaajien ryhmissä oli selvästi eniten ammatillisen koulutuksen käyneitä vastaajia. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 61 %:lla korkein koulutustaso oli ammatillinen koulutus, 13 %:lla vanhempi opistotason koulutus, yhdeksällä prosentilla lukio, kahdeksalla prosentilla peruskoulu (muutamalla vastaajalla myös kansakoulu), seitsemällä prosentilla ammattikorkeakoulu ja kahdella prosentilla yliopisto. (Kuva 2)

Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 49 %:lla korkein koulutustaso oli ammatillinen koulutus, 14 %:lla ammattikorkeakoulu, 13 %:lla lukio, 12 %:lla vanhempi opistotason koulutus, kahdeksalla prosentilla peruskoulu (muutamalla vastaajalla myös kansakoulu) ja neljällä prosentilla yliopisto. (Kuva 2)

Mikä on korkein koulutustasosi?



Kuva 2. Kyselyyn vastanneiden tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden vastaajien korkein koulutustaso.

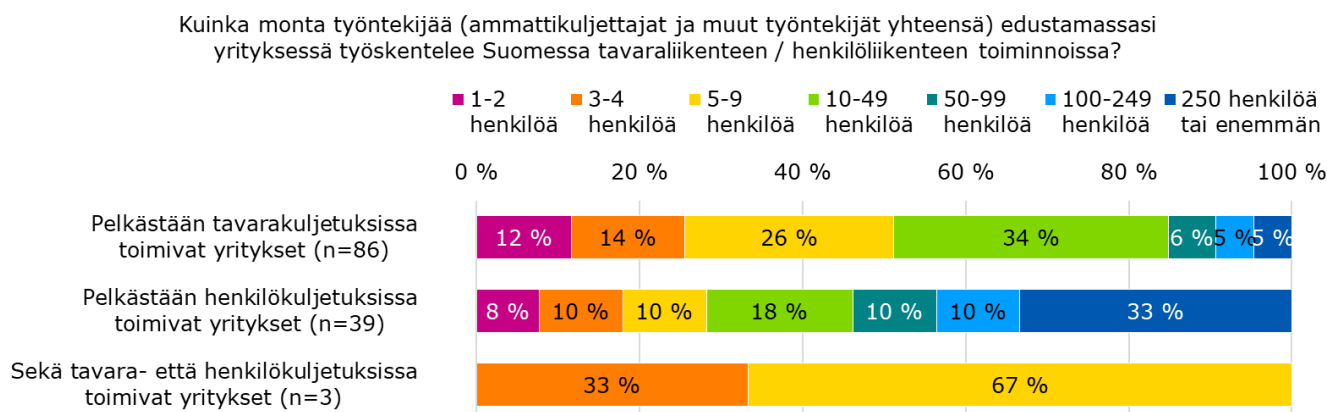
Kuljetusyrityksille suunnattu kysely

Kuljetusyrityksille suunnatun kyselyn vastaukset kerättiin Linja-autoliitto ry:n ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry:n kautta. Molemmat liitot lähettivät kyselylinkin sähköpostilla suoraan jäsenyrityksilleen. Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 128 vastaajalta, joista 86 toimi pelkästään tavarakuljetuksissa, 39 pelkästään henkilökuljetuksissa ja kolme molemmissa kuljetuksissa.

Pelkästään tavarakuljetuksissa toimivista yrityksistä 12 % oli 1–2 henkilöä työllistäviä yrityksiä, 14 % 3–4 henkilöä työllistäviä yrityksiä, 26 % 5–9 henkilöä työllistäviä yrityksiä, 34 % 10–49 henkilöä työllistäviä yrityksiä, kuusi prosenttia 50–99 henkilöä työllistäviä yrityksiä, viisi prosenttia 100–249 henkilöä työllistäviä yrityksiä ja viisi prosenttia 250 henkilöä tai enemmän työllistäviä yrityksiä. (Kuva 3)

Pelkästään henkilökuljetuksissa toimivista yrityksistä kahdeksan prosenttia oli 1–2 henkilöä työllistäviä yrityksiä, kymmenen prosenttia 3–4 henkilöä työllistäviä yrityksiä, kymmenen prosenttia 5–9 henkilöä työllistäviä yrityksiä, 18 % 10–49 henkilöä työllistäviä yrityksiä, kymmenen prosenttia 50–99 henkilöä työllistäviä yrityksiä, kymmenen prosenttia 100–249 henkilöä työllistäviä yrityksiä ja 33 % 250 henkilöä tai enemmän työllistäviä yrityksiä. (Kuva 3)

Sekä tavaraku- että henkilökuljetuksissa toimivista yrityksistä kolmasosa 3–4 henkilöä työllistäviä yrityksiä ja kaksi kolmasosaa 5–9 henkilöä työllistäviä yrityksiä. (Kuva 3)



Kuva 3. Kyselyyn vastanneiden yritysten työntekijämäärät.

Koulutusorganisaatioille suunnattu kysely

Koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastaukset kerättiin Suomen Autokoululiitto ry:n kautta sekä lähettämällä kyselylinkki internetistä kerättyihin koulutusorganisaatioiden sähköpostiosoitteisiin. Suomen Autokoululiitto lähetti kyselylinkin sähköpostilla suoraan jäsenyrityksilleen. Kyselylinkki lähetettiin sähköpostilla 77:n koulutusorganisaation yhteensä 112:een internetistä kerättyyn julkisesti koulutusorganisaatioiden internetsivuilla esillä olevaan sähköpostiosoitteeseen. Osioiteissa oli mukana koulutusorganisaatioiden johtohenkilöiden, kouluttajien ja opettajien sekä koulutusorganisaatioiden yleisiä sähköpostiosoitteita. Kyselyyn saatiin vastauksia yhteensä 47 vastaajalta, joista 32 toimi toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa ja 15 yksityisissä organisaatioissa.

Haastattelut

Tutkimuksessa haastateltiin Teamsilla ja puhelimitse yhteensä 12 henkilöä kuorma- ja linja autonkuljettajan ammatin houkuttelevuudesta, työoloista ja koulutuksesta. Haastateltavista viisi oli henkilöitä, jotka olivat hankkineet kuljettajan ammattipätevyyden aiemmin, mutta eivät enää toimineet ammattikuljettajina, kaksi Puolustusvoimien Pääesikunnassa toimivaa henkilöä, kolme kuljetusalan järjestöissä toimivaa henkilöä ja kaksi yksityisessä kuljetusalan koulutusorganisaatiossa toimivaa henkilöä.

Haastatelluista henkilöistä, jotka olivat hankkineet kuljettajan ammattipätevyyden aiemmin, mutta eivät enää toimineet ammattikuljettajina, neljä oli hankkinut kuorma-autonkuljettajan ja yksi linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden. Haastatelluista henkilöistä neljä oli miehiä ja yksi nainen ja haastateltavien ikä oli 28–47 vuotta.

Haastattelut tehtiin marras-joulukuussa 2023.

Muut menetelmät

Lisäksi tutkimuksessa käytettiin menetelmänä työpöytätyömmästä mm. kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokortti- ja ammattipätevyysvaatimuksista.

3.3 Tutkimuksen rajaus

Ammattikuljettajista tutkimus rajattiin koskemaan tällä hetkellä kuorma- ja/tai linja-autonkuljettajana toimivia tai aiemmin kuorma- tai linja-autonkuljettajana toimineita henkilöitä.

Yrityksistä tutkimus rajattiin koskemaan tiekuljetusalan yrityksiä, jotka toimivat tavaraliikenteen ja/tai henkilöliikenteen kuljetuksissa.

Kuljetusalan koulutusorganisaatioista tutkimus rajattiin koskemaan toisen asteen ammatillisia oppilaitoksia, yksityisiä koulutusorganisaatiota ja Puolustusvoimia. Yksityisiä koulutusorganisaatioita olivat autokoulut ja muut yksityiset kuljetusalan koulutuksia tarjoavat koulutusorganisaatiot.

4 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokortti- ja ammatti-pätevyysvaatimukset

4.1 Ajokorttivaatimukset

Kuorma-autot

Kuorma-auton kuljettamiseen oikeuttavia ajokorttiluokkia ovat luokat C1, C, C1E ja CE. Kuorma-auton kuljettamiseen tarvitaan C-luokan ajokortti ja ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen CE-luokan ajokortti. C- ja CE-luokkien ikäraja on 21 vuotta, mutta ajo-oikeus on mahdollista saada 18-vuotiaana, jos kuljettajalla on kuorma-auton kuljettajan perustason ammattipätevyys (luku 4.2) suoritettuna. Kevyempien kuorma-autojen ja ajoneuvoyhdistelmien kuljettamiseen oikeuttavien C1- ja C1E-luokkien ikäraja on 18 vuotta. C-luokkien ajokortit myönnetään pääsääntöisesti viideksi vuodeksi kerrallaan. (Taulukko 1) (Lähteet Traficom b ja c)

Taulukko 1. Kuorma-autojen vaadittavat ajokorttiluokat (yksinkertaistettu kooste) (lähteet Traficom b ja c).

Ajoneuvo	Kokonaismassa	Vaadittava ajokorttiluokka	Vaadittava ikä
Kuorma-auto ilman perävaunua	yli 3 500 kg	C	21 vuotta / 18 vuotta, jos kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys
Kuorma-auton ja perävaunun ajoneuvoyhdistelmä	yli 12 000 kg	CE	21 vuotta / 18 vuotta, jos kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys
Kevyt kuorma-auto ilman perävaunua	3 500–7 500 kg	C1	18 vuotta
Kevyt kuorma-auton ja perävaunun ajoneuvoyhdistelmä	enintään 12 000 kg	C1E	18 vuotta

Linja-autot

Linja-auton kuljettamiseen oikeuttavia ajokorttiluokkia ovat D1, D, D1E ja DE. Linja-auton kuljettamiseen tarvitaan D-luokan ajokortti ja linja-autoyhdistelmän kuljettamiseen DE-luokan ajokortti. D- ja DE-luokkien ikäraja on 24 vuotta. D- ja DE-luokan ajokortin voi saada 23-vuotiaana, jos on suorittanut linja-autonkuljettajan perustason 140 tunnin ammattipätevyyskoulutuksen, 21-vuotiaana, jos on suorittanut linja-autonkuljettajan perustason 280 tunnin ammattipätevyyskoulutuksen tai 21-vuotiaana jos on suorittanut linja-autonkuljettajan 140 tunnin ammattipätevyyskoulutuksen ja liikennöinti tapahtuu paikallisliikenteessä alle 50 kilometrin pituisella reitillä. D-luokan ajokortin voi saada 18-vuotiaana, jos on suorittanut linja-autonkuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Pienempien linja-autojen ja linja-autoyhdistelmien kuljettamiseen oikeuttavien D1- ja D1E-luokkien ikäraja on 21 vuotta. D-luokkien ajokortit myönnetään pääsääntöisesti viideksi vuodeksi kerrallaan. (Taulukko 2) (Lähteet Traficom b ja c)

Taulukko 2. Linja-autojen vaadittavat ajokorttiluokat (yksinkertaistettu kooste) (lähteet Traficom b ja c).

Ajoneuvo	Matkustajamäärä kuljettajan lisäksi	Vaadittava ajokorttiluokka	Vaadittava ikä
Linja-auto	enemmän kuin 8 henkilöä	D	24 vuotta Poikkeukset: • 23 vuotta, jos linja-autonkuljettajan perustason 140 tunnin ammattipätevyys • 21 vuotta, jos linja-autonkuljettajan perustason 280 tunnin ammattipätevyys • 21 vuotta, jos linja-autonkuljettajan perustason 140 tunnin ammattipätevyys ja liikennöinti paikallisliikenteessä alle 50 km:n reitillä • 18 vuotta, jos linja-autonkuljettajan ammatillinen perustutkinto ja perustason ammattipätevyys
Linja-autoyhdistelmä	enemmän kuin 8 henkilöä	DE	24 vuotta Poikkeukset: • 23 vuotta, jos linja-autonkuljettajan perustason 140 tunnin ammattipätevyys • 21 vuotta, jos linja-autonkuljettajan perustason 280 tunnin ammattipätevyys • 21 vuotta, jos linja-autonkuljettajan perustason 140 tunnin ammattipätevyys ja liikennöinti paikallisliikenteessä alle 50 km:n reitillä
Pienoislinja-auto "pikkubussi"	enintään 16 henkilöä	D1	21 vuotta
Pienoislinja-autoyhdistelmä	enintään 16 henkilöä	D1E	21 vuotta

4.2 Ammattipätevyysvaatimukset

Kuorma- tai linja-autoa ammattimaisessa liikenteessä kuljettavalta henkilöltä vaaditaan ammattipätevyys. Ammattipätevyys on vaadittu tavaraliikenteessä 10.9.2009 alkaen ja henkilöliikenteessä 10.9.2008 alkaen. Jos kuorma-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2009, tavaraliikenteen ammattipätevyyden voi saada jatkokoulutuksella. Jos linja-auton ajo-oikeus on alkanut ennen 10.9.2008 henkilöliikenteen ammattipätevyyden voi saada jatkokoulutuksella. Suoritettu ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta. (Lähde Traficom d)

4.2.1 Perustason ammattipätevyys

Kuorma- tai linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden voi saada suorittamalla joko perustason ammattipätevyyskoulutuksen ja siihen liittyvä teoriakokeen tai perustason ammattipätevyyskokeen.

Perustason ammattipätevyyskoulutus

Kuorma- tai linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksessa annetaan kuljettajalle opetusta kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvästä ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljetettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Perustason ammattipätevyyskoulutuksen kesto on joko 280 tuntia tai 140 tuntia ja koulutus on erillinen tavara- ja henkilöliikenteessä. Koulutuksen laajuus riippuu henkilön iästä ja ajokorttiluokasta. (Taulukko 3) (Lähde Traficom d)

Taulukko 3. Kuorma- tai linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen laajuudet eri ajokortti- ja ikäluokissa (lähde Traficom d).

Liikennemuoto ja kuljettaja	Ajokorttiluokka	Ikä-luokka	Ammattipätevyyskoulutuksen laajuus
Tavaraliikenne, kuorma-autonkuljettaja	C, CE	18–20 vuotta	280 tuntia
Tavaraliikenne, kuorma-autonkuljettaja	C1, C1E	18–20 vuotta	140 tuntia
Tavaraliikenne, kuorma-autonkuljettaja	C, CE, C1, C1E	21 vuotta tai yli	140 tuntia
Henkilöliikenne, linja-autonkuljettaja	D, DE	18–20 vuotta	280 tuntia ammatillisen koulutuksen yhteydessä
Henkilöliikenne, linja-autonkuljettaja	D, DE	21–22 vuotta	280 tuntia
Henkilöliikenne, linja-autonkuljettaja	D paikallisliikenteessä alle 50 km:n reitillä	21–22 vuotta	140 tuntia
Henkilöliikenne, linja-autonkuljettaja	D1, D1E	21–22 vuotta	140 tuntia
Henkilöliikenne, linja-autonkuljettaja	D, DE, D1, D1E	23 vuotta tai yli	140 tuntia

Perustason ammattipätevyyskoulutusta saa antaa ammattipätevyyskoulutuksen antamiseen hyväksytyt koulutuskeskukset, joissa koulutus annetaan ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyllä koulutusohjelmalla. Koulutuksen jälkeen tulee suorittaa teoriakoe, joka suoritetaan Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalla Ajovarma Oy:ssä. (Lähde Traficom d)

Perustason ammattipätevyyskoe

Kuorma- tai linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys voidaan saavuttaa suorittamalla perustason ammattipätevyyskoe, jonka suorittamista varten ei tarvitse käydä koulutusta. Koe suoritetaan hyväksytyn kokeen järjestäjän toimesta. Kokeen järjestäjä laatii kokeen ja vastaa kokeen oikeellisuudesta ja ajantasaisuudesta. Kokeen järjestäjä arvioi suoritettua kokeen. (Lähde Traficom d)

Perustason ammattipätevyyskoe koostuu kestoltaan vähintään neljän tunnin teoriakokeesta ja käytännön kokeesta. Käytännön koe on kaksiosainen, joista toinen osa on kestoltaan vähintään 90 minuutin ajokoe ja toinen kestoltaan vähintään 30 minuutin käytännön koeosa, joka sisältää ajoneuvon kuormaukseen, liikenneturvallisuuteen ym. liittyviä käytännön tehtäviä. (Lähde Traficom d)

4.2.2 Perustason ammattipätevyyden laajentaminen toiseen kuljetusmuotoon

Perustason ammattipätevyys voidaan laajentaa toiseen kuljetusmuotoon (tavara-liikenne tai henkilöliikenne) suorittamalla ammattipätevyyden laajentamiseen liittyvä koulutus ja koulutukseen liittyvä teoriakoe. Henkilön on suoritettava ammattipätevyyden perustason koulutus tai suoritettava ammattipätevyyden perustason koe, jos ammattipätevyys on saavutettu toiseen liikennelajiin jatkokoulutuksella. Ammattipätevyyden laajentamiseen liittyvä koulutus on laajuudeltaan joko 70 tuntia tai 35 tuntia ja koulutus suoritetaan erikseen tavara- tai henkilöliikenteelle. Koulutuksen laajuus riippuu henkilön iästä ja ajokorttiluokasta. (Taulukko 4) (Lähde Traficom d)

Perustason ammattipätevyyden laajentamiseen liittyvässä koulutuksessa opetetaan kuljetusten kuljettajalle asettamista vaatimuksista, liikenneturvallisuuteen sekä kuljettajan ja kuljetusten turvallisuuteen vaikuttavista seikoista sekä hyvää ammatin hoitamisesta ajoneuvoa kuljettaessa ja muissa kuljettajan tehtävissä. Laajentamiskoulutusta saa antaa ammattipätevyyskoulutuksen antamiseen hyväksytyt koulutuskeskukset. Koulutus annetaan ammattipätevyyskoulutukseen hyväksytyllä koulutusohjelmalla. Perustason ammattipätevyyden laajentamiskoulutuksen jälkeen tulee suorittaa teoriakoe, joka järjestetään Liikenne- ja viestintäviraston palveluntuottajalla Ajovarma Oy:ssä. (Lähde Traficom d)

Taulukko 4. Kuorma- tai linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksen laajentaminen eri ajokortti- ja ikäluokissa (lähde Traficom d).

Ammattipätevyden laajentaminen	Ajokortti-luokka	Ikäluokka	Ammattipätevyyskoulutuksen laajuus
Kuorma-autonkuljettajan tavaraliikenteen ammattipätevyden laajentaminen henkilöliikenteeseen	C, CE	18–20 vuotta	70 tuntia
Kuorma-autonkuljettajan tavaraliikenteen ammattipätevyden laajentaminen henkilöliikenteeseen	C1, C1E	18–20 vuotta	35 tuntia
Kuorma-autonkuljettajan tavaraliikenteen ammattipätevyden laajentaminen henkilöliikenteeseen	C, CE, C1, C1E	21 vuotta tai yli	35 tuntia
Linja-autonkuljettajan henkilöliikenteen ammattipätevyden laajentaminen tavaraliikenteeseen	D, DE	18–20 vuotta	70 tuntia amatillisen koulutuksen yhteydessä
Linja-autonkuljettajan henkilöliikenteen ammattipätevyden laajentaminen tavaraliikenteeseen	D, DE	21–22 vuotta	70 tuntia
Linja-autonkuljettajan henkilöliikenteen ammattipätevyden laajentaminen tavaraliikenteeseen	D paikallisliikenteessä alle 50 km:n reitillä	21–22 vuotta	35 tuntia
Linja-autonkuljettajan henkilöliikenteen ammattipätevyden laajentaminen tavaraliikenteeseen	D1, D1E	21–22 vuotta	35 tuntia
Linja-autonkuljettajan henkilöliikenteen ammattipätevyden laajentaminen tavaraliikenteeseen	D, DE, D1, D1E	23 vuotta tai yli	35 tuntia

4.2.3 Perustason ammattipätevyden ylläpitäminen jatkokoulutuksella

Kuorma- tai linja-auton perustason ammattipätevyden ylläpitämiseksi tai uudelleen voimaan saattamiseksi kuljettajan on suoritettava jatkokoulutus. Mikäli ammattipätevyys on voimassa sekä henkilö- että tavaraliikenteessä, ammattipätevyttä voi ylläpitää molempiin kuljetusmuotoihin suorittamalla 35 tunnin jatkokoulutuksen viiden vuoden aikana. Jatkokoulutus voidaan jakaa jaksoihin. Yhden jakson pituus on oltava vähintään seitsemän tuntia, joka voidaan jakaa kahteen osaan. Osat on suoritettava peräkkäisinä päivinä. (Lähde Traficom d)

Jatkokoulutus voidaan toteuttaa teoriaopetuksena, käytännön harjoituksina, ajo-harjoitteluna tai näiden yhdistelminä. Teoriaopetus voidaan toteuttaa luokkahuoneopetuksena, virtuaalisena luokkahuoneopetuksena tai verkko-opetuksena. Kuljettaja tai kuljetusyritys voi itse valita koulutuksen sisällön, mutta koulutuksen tulee kuitenkin aina olla kuljettajan tehtäviin liittyvää koulutusta. Yhden seitsemän tunnin jaksoista tulee olla turvallisen, taloudellisen ja ympäristöystävällisen ajotavan vahvistavaa koulutusta. Jatkokoulutuksessa käytettävä koulutusohjelma tulee olla Liikenne- ja viestintäviraston hyväksymä. (Lähde Traficom d)

Suoritettu seitsemän tunnin jatkokoulutusjakso on voimassa viisi vuotta. Tämän jälkeen jaksoa ei voi hyödyntää ammattipätevyyden hakemiseen. Jatkokoulutuksen antanut koulutuskeskus ilmoittaa koulutuksen suorittaneet Liikenne- ja viestintäviraston rekisteriin. (Lähde Traficom d)

4.2.4 ADR-ajolupa vaarallisten aineiden kuljettamiseen

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ADR-ajolupa, jos kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo sitä edellyttävät. Ajolupa on voimassa sekä kotimaan että kansainvälisissä kuljetuksissa. ADR-ajoluvan haltija saa kuljettaa ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä sellaisia vaarallisia aineita, joiden aineluokkaa ja kuljetustapaa vastaavat merkinnät hänellä on ADR-ajoluvassaan. (Lähde Traficom e)

Vaarallisten aineiden perusajolupa suoritetaan alkukoulutuksessa peruskurssilla, joka toimii pohjana kaikelle ajolupakoulutukselle ja jossa annetaan opetusta vaarallisten aineiden tiekuljetuksesta ja sen vaatimuksista, vaaroista, turvallisuustoimenpiteistä, toimenpiteistä vaaratilanteissa sekä muista kuljettajan tehtävistä ja taidoista. Peruskurssin laajuus on 18 oppituntia. (Taulukko 5) (Lähde Traficom f)

Vaarallisten aineiden yhdistetty perusajolupa suoritetaan yhdistetyllä peruskurssilla, jonka laajuus on 26 oppituntia ja se antaa perusajoluvan vaarallisten aineiden lisäksi kuljettaa räjähteitä (vaarallisten aineiden luokka 1) ja radioaktiivisia aineita (7). (Taulukko 5) (Lähteet Logistiikan maailma b ja Traficom f)

Räjähdeajolupa suoritetaan luokan 1 räjähteiden erikoiskurssilla, jonka laajuus on kahdeksan oppituntia ja radioaktiivisten aineiden ajolupa luokan 7 radioaktiivisen aineen kuljetuksen erikoiskurssilla, jonka laajuus on myös kahdeksan oppituntia. (Taulukko 5) (Lähteet Logistiikan maailma b ja Traficom f)

Säiliöajolupa suoritetaan säiliökuljetusten erikoiskurssilla, jonka laajuus on 12 oppituntia (Taulukko 5). Säiliöajolupa koskee ajoneuvoja tai liikuteltavia yksiköitä (MEMU, mobile explosives manufacturing unit), joissa kuljetetaan vaarallisia aineita (tilavuudeltaan yli 1 m³:n kiinteät säiliöt tai irrotettavat säiliöt) monisäiliöajoneuvoja, joiden säiliöiden kokonaistilavuus on yli 1 m³, sellaisia ajoneuvoja tai MEMU:ja, joissa kuljetettavat vaaralliset aineet ovat yksittäistilavuudeltaan yli 3 m³:n säiliökontissa, UN-säiliössä tai MEG-kontissa. MEMU:lla tarkoitetaan räjähteiden valmistukseen ja panostukseen käytettävää yksikköä tai yksiköllä varustettua ajoneuvoa, jossa kuljetettavat vaaralliset aineet eivät itse ole räjähteitä. Yksikkö koostuu erilaisista säiliöistä ja irtotavarakonteista, prosessilaitteistosta sekä pumpuista ja vastaavista laitteista. MEMU:ssa voi olla erityisosasto pakattuja räjähteitä varten. (Lähteet Logistiikan maailma b ja Traficom f ja g)

Taulukko 5. Vaarallisten aineiden kuljettamiseen tarvittavat ADR-ajoluvat ja alkukoulutusten laajuudet (lähde Traficom e).

Vaarallisten aineiden ajolupa (luokat on kuvattu taulukkoa edeltävissä tekstikappaleissa)	Vaadittava alkukoulutus	Alkukoulutuksen laajuus
Perusajolupa (luokat 2–6, 8 ja 9)	Peruskurssi	18 oppituntia
Yhdistetty perusajolupa (luokat 1–9)	Yhdistetty peruskurssi (perus-, räjähteiden erikois- ja radioaktiivisen aineen kuljetuksen erikoiskurssit yhdistetty)	26 oppituntia
Räjähdeajolupa (luokka 1)	Luokan 1 räjähteiden erikoiskurssi	8 oppituntia
Radioaktiivisten aineiden ajolupa (luokka 7)	Luokan 7 radioaktiivisen aineen kuljetuksen erikoiskurssi	8 oppituntia
Säiliöajolupa	Säiliökuljetusten erikoiskurssi	12 oppituntia

ADR-ajoluvan voimassapitämiseksi kuljettajan on suoritettava säännöllisin väliajoin täydennyskoulutusta. Täydennyskoulutuksen tarkoituksena on pitää kuljettajien tiedot ja taidot ajan tasalla. Täydennyskoulutuksessa käsitellään esimerkiksi vaarallisiin aineisiin liittyvää uutta tekniikkaa, lainsäädäntöä ja kuljettavia aineita koskevaa kehitystä. (Lähde Traficom f)

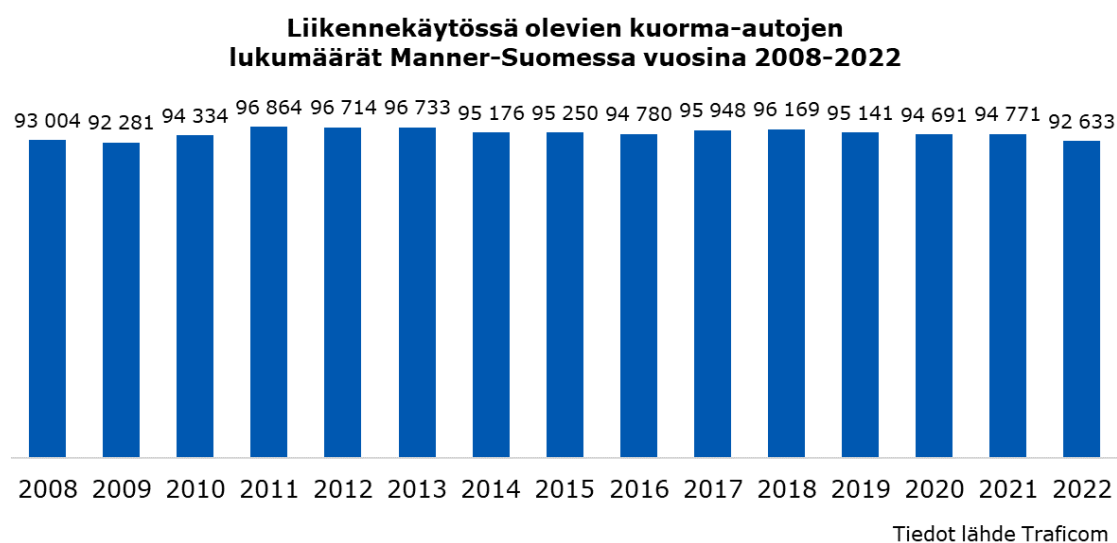
Osa ADR-ajolupakoulutuksesta voidaan hyväksilukea osana kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyysjatkokoulutusta. (Lähde Traficom f)

ADR-ajolupakoulutus tulee toteuttaa Liikenne- ja viestintäviraston Traficomin myöntämän koulutuslupan ja siihen liitettyjen koulutusohjelmien mukaisesti. Koulutus voidaan suorittaa lähiopetuksena tai etäopetuksena tai näiden yhdistelmänä. Täydennyskoulutuksen laajuus perusajoluvassa on yhdeksän oppituntia, perus- ja räjähdeajoluvassa, perus- ja radioaktiivisten aineiden ajoluvassa ja yhdistetyssä perusajoluvassa kussakin 13 oppituntia, perus- ja säiliöajoluvassa 15 oppituntia sekä perus-, räjähde- ja säiliöajoluvassa, perus-, radioaktiivisten aineiden ja säiliöajoluvassa ja yhdistetyssä perus- ja säiliöajoluvassa kussakin 19 oppituntia. (Lähde Traficom f)

5 Kuorma- ja linja-autojen määrät sekä kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet

5.1 Kuorma-autojen määrä

Manner-Suomessa liikennekäytössä olevien kuorma-autojen lukumäärä vaihteli vuosien 2008–2022 ajanjaksolla noin 92 300:n ja noin 96 900 kuorma-auton välillä (Kuva 4, lukumäärät ovat vuoden lopun lukumääriä). Lisäksi liikennekäytöstä poistettuja kuorma-autoja oli esimerkiksi vuonna 2022 yhteensä 80 100 kappaletta. (Lähteet Traficom h ja Tilastokeskus a)



Kuva 4. Liikennekäytössä olevien kuorma-autojen lukumäärät Manner-Suomessa vuosina 2008–2022 (lukumäärät ovat vuoden lopun lukumääriä) (tiedot lähde Traficom g).

Vuonna 2022 Suomessa oli kevyitä kuorma-autoja yhteensä noin 42 700, raskaita kuorma-autoja noin 22 500, kokonaismassaltaan 40–60 tonnin ajoneuvoyhdistelmiä (puoliperävaunuaajoneuvoyhdistelmät) noin 11 000 ja kokonaismassaltaan yli 60 tonnin ajoneuvoyhdistelmiä noin 18 500 (täysperävaunuaajoneuvoyhdistelmät) (lähde SKAL). (Noin 2 000 ajoneuvon ero kokonaismäärässä verrattuna Traficom tilastoihin johtunee siitä, että SKALin esittämissä luvuissa lukumäärät on otettu keskeltä vuotta eikä vuoden lopusta).

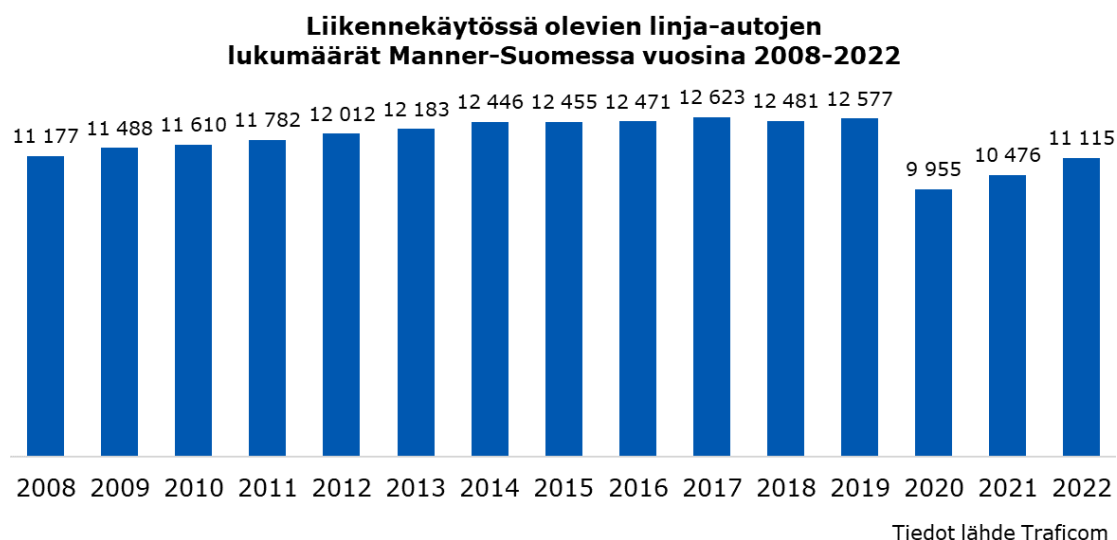
Liikennekäytössä olevista kuorma-autoista oli vuonna 2022 luvanvaraisessa tavari liikennekäytössä yhteensä noin 26 800, joista noin 24 800:ssa haltijana oli yritys ja noin 1 700:ssa toiminimi. Selvästi eniten kuorma-autoja oli yksityisessä käytössä ja niistä selvästi suurimmassa osassa haltijana oli yritys. (Taulukko 6) (Lähde Tilastokeskus b)

Taulukko 6. Liikennekäytössä olevien kuorma-autojen määrä Manner-Suomessa käyttö-tarkoituksen ja haltijan mukaan vuonna 2022 (lähde Tilastokeskus b).

Käyttö-tarkoitus	Yritys	Toimi-nimi	Valtio	Kunta	Yksityis-haltija	Tunte-maton	Yhteensä
Yksityinen käyttö	30 466	5 031	247	2 087	18 492	1	56 324
Luvanvarainen tavaraliikenne	24 804	1 741	0	41	203	0	26 789
Luvanvarainen	6 558	465	0	5	75	0	7 103
Myyntivarasto	1 311	188	0	0	0	0	1 499
Kouluajoneuvo	248	2	2	299	2	0	553
Vuokraus ilman kuljettajaa	330	9	0	1	8	0	348
Tuntematon	16	0	0	0	0	1	17
Yhteensä	63 733	7 436	249	2 433	18 780	2	92 633

5.2 Linja-autojen määrä

Manner-Suomessa liikennekäytössä olevien linja-autojen lukumäärä vaihteli vuosien 2008–2022 ajanjaksolla noin 10 000:n ja noin 12 600 linja-auton välillä (Kuva 5, lukumäärät ovat vuoden lopun lukumääriä). Lisäksi liikennekäytöstä poistettuja linja-autoja oli esimerkiksi vuonna 2022 yhteensä 8 500 kappaletta. (Lähteet Traficom h ja Tilastokeskus a)



Kuva 5. Liikennekäytössä olevien linja-autojen lukumäärät Manner-Suomessa vuosina 2008–2022 (lukumäärät ovat vuoden lopun lukumääriä) (tiedot lähde Traficom h).

Liikennekäytössä olevien kaukoliikenteen linja-autojen määrä vaihteli vuosien 2018–2022 ajanjaksolla noin 2 800:n ja noin 3 600 linja-auton välillä. Samalla ajanjaksolla paikallisliikenteen linja-autojen määrä vaihteli noin 3 500:n ja noin 4 100 linja-auton välillä ja pienoislinja-autojen määrä noin 3 400:n ja noin 4 600 linja-auton välillä. (Taulukko 7) (Lähde Tilastokeskus c)

Taulukko 7. Liikennekäytössä olevien linja-autojen määrä Manner-Suomessa tyypeittäin vuosina 2018–2022. (lähde Tilastokeskus c).

Linja-autotyyppi	2018	2019	2020	2021	2022
Kaukoliikenteen linja-autot (istumapaikkoja vähintään 24)	4 325	4 319	2 802	3 201	3 581
Paikallisliikenteen linja-autot (istumapaikkoja vähintään 24)	3 525	3 860	3 732	3 881	4 146
Pienoislinja-autot ("pikkubussit") (istumapaikkoja enintään 23)	4 631	4 398	3 421	3 394	3 388
Yhteensä	12 481	12 577	9 955	10 476	11 115

Liikennekäytössä olevista linja-autoista oli vuonna 2022 luvanvaraisessa henkilöliikennekäytössä yhteensä noin 9 300, joista noin 8 800:ssa haltijana yritys ja noin 260:ssa toiminimi. (Taulukko 8) (Lähde Tilastokeskus b)

Taulukko 8. Liikennekäytössä olevien linja-autojen määrä Manner-Suomessa käyttötarkoituksen ja haltijan mukaan vuonna 2022 (lähde Tilastokeskus b).

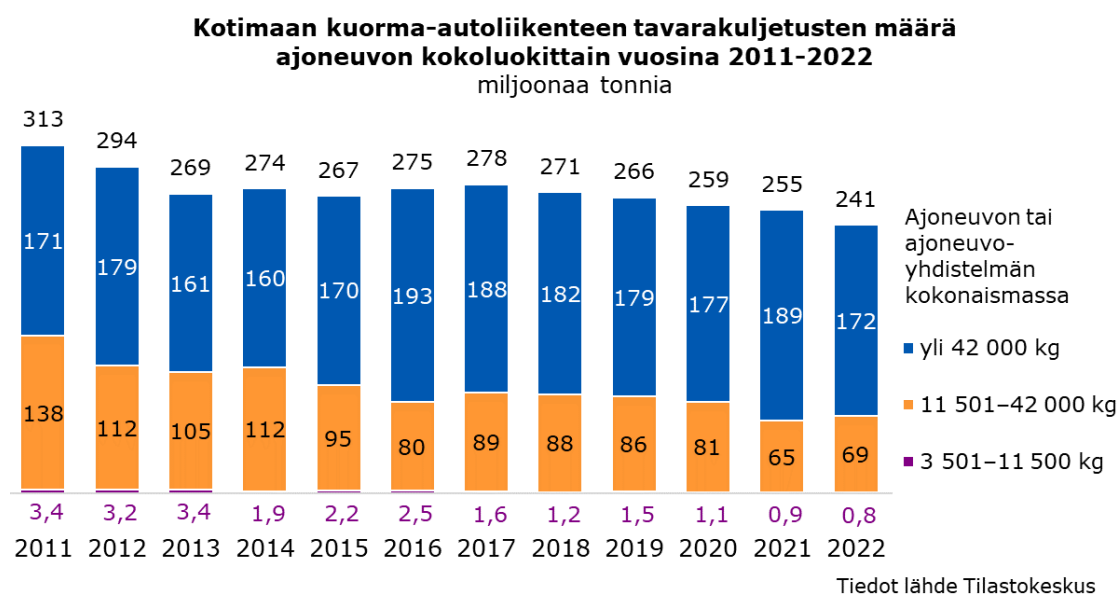
Käyttö-tarkoitus	Yritys	Toimi-nimi	Valtio	Kunta	Yksityis-haltija	Yhteensä
Luvanvarainen	8 790	255	1	181	33	9 260
Yksityinen käyttö	354	51	41	30	659	1 135
Myyntivarasto	570	27	0	0	0	597
Kouluajoneuvo	40	1	0	43	0	84
Vuokraus ilman kuljettajaa	21	2	0	0	1	24
Luvanvarainen tavaraliikenne	11	1	0	0	0	12
Tuntematon	3	0	0	0	0	3
Yhteensä	9 789	337	42	254	693	11 115

5.3 Kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet

Kuorma-autoilla kotimaassa kuljetettu tavaramäärä vaihteli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 241:n ja noin 313 miljoonan tonnin välillä (Kuva 6). Samalla ajanjaksolla kuorma-autojen kuljetussuorite vaihteli noin 20,3 ja noin 29,0 miljardin tonnikilometrin välillä (Kuva 7). (Lähde Tilastokeskus d)

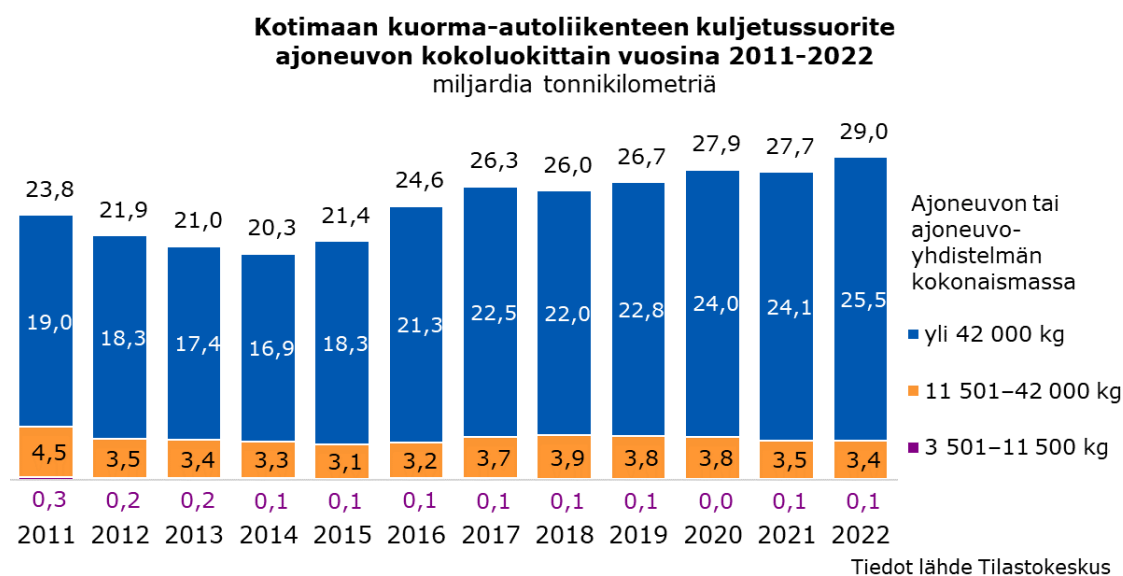
Kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet ajoneuvon kokoluokittain

Kotimaassa kuorma-autoilla **kuljetetuista tavaratonneista** selvästi suurin osa kuljetettiin kokonaismassaltaan yli 42 tonnin ajoneuvoilla, jotka ovat pääasiassa täysperäajoneuvoyhdistelmiä. Kokonaismassaltaan yli 42 tonnin ajoneuvoyhdistelmillä vuotuinen kuljetusmäärä vaihteli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 160:n ja noin 193 miljoonan tonnin välillä ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetetuista tavaratonneista noin 55 %:n ja noin 74 %:n välillä. Kokonaismassaltaan 11,5–42 tonnin kuorma-autoilla, jotka ovat pääasiassa ilman perävaunua olevia kuorma-autoja, tavaraa kuljetettiin noin 65–138 miljoonaa tonnia vuodessa osuuden ollessa noin 25–44 % kaikista kuorma-autoilla kuljetetuista tavaratonneista. Kevyillä kokonaismassaltaan 3,5–11,5 tonnin kuorma-autoilla kuljetettiin tavaraa noin 0,8–3,4 miljoonaa tonnia vuodessa osuuden ollessa noin 0,3–1,3 % kaikista kuorma-autoilla kuljetetuista tavaratonneista. (Kuva 6) (Lähde Tilastokeskus d)



Kuva 6. Kotimaan kuorma-autoliikenteen tavarakuljetusten määrä ajoneuvon kokoluokittain vuosina 2011–2022 (tiedot lähde Tilastokeskus d).

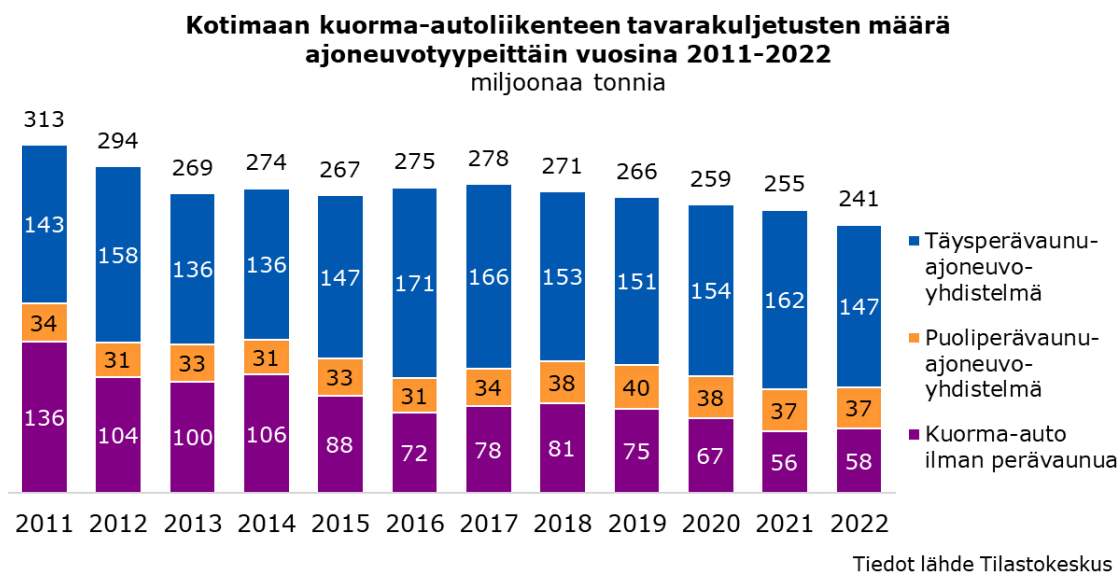
Myös kotimaan kuorma-autoliikenteen **kuljetussuoritteesta** selvästi suurin syntyi vuosien 2011–2022 ajanjaksolla kokonaismassaltaan yli 42 tonnin ajoneuvoilla, joiden vuotuinen kuljetussuorite oli noin 16,9–25,5 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 80–88 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Kokonaismassaltaan 11,5–42 tonnin kuorma-autojen kuljetussuorite oli noin 3,1–4,5 miljardia tonnikilometriä vuodessa ja osuus noin 12–19 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Kevyillä kokonaismassaltaan 3,5–11,5 tonnin kuorma-autoilla kuljetussuorite oli korkeintaan 0,3 miljardia tonnikilometriä vuodessa ja osuus korkeintaan 1,1 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. (Kuva 7) (Lähde Tilastokeskus d)



Kuva 7. Kotimaan kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite ajoneuvon kokoluokittain vuosina 2011–2022 (tiedot lähde Tilastokeskus d).

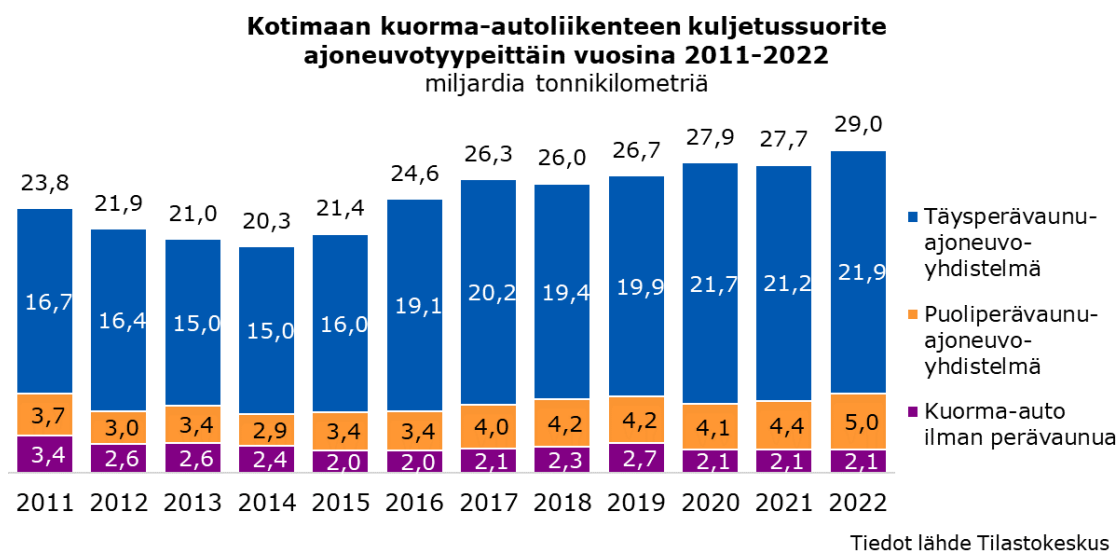
Kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet ajoneuvotyypeittäin

Kotimaassa kuorma-autoilla **kuljetetuista tavaratonneista** selvästi suurin osa kuljetettiin täysperävaunuaajoneuvoyhdistelmillä. Täysperävaunuaajoneuvoyhdistelmillä vuotuinen kuljetusmäärä vaihteli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 136:n ja noin 171 miljoonan tonnin välillä ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetetuista tavaratonneista noin 46 %:n ja noin 64 %:n välillä. Puoliperävaunuaajoneuvoyhdistelmillä tavaraa kuljetettiin noin 31–40 miljoonaa tonnia vuodessa osuuden ollessa noin 10–15 % kaikista kuorma-autoilla kuljetetuista tavaratonneista ja ilman perävaunua olevilla kuorma-autoilla tavaraa kuljetettiin noin 56–136 miljoonaa tonnia vuodessa osuuden ollessa noin 22–43 % kaikista kuorma-autoilla kuljetetuista tavaratonneista. (Kuva 8) (Lähde Tilastokeskus d)



Kuva 8. Kotimaan kuorma-autoliikenteen tavarakuljetusten määrä ajoneuvotyypeittäin vuosina 2011–2022 (tiedot lähde Tilastokeskus d).

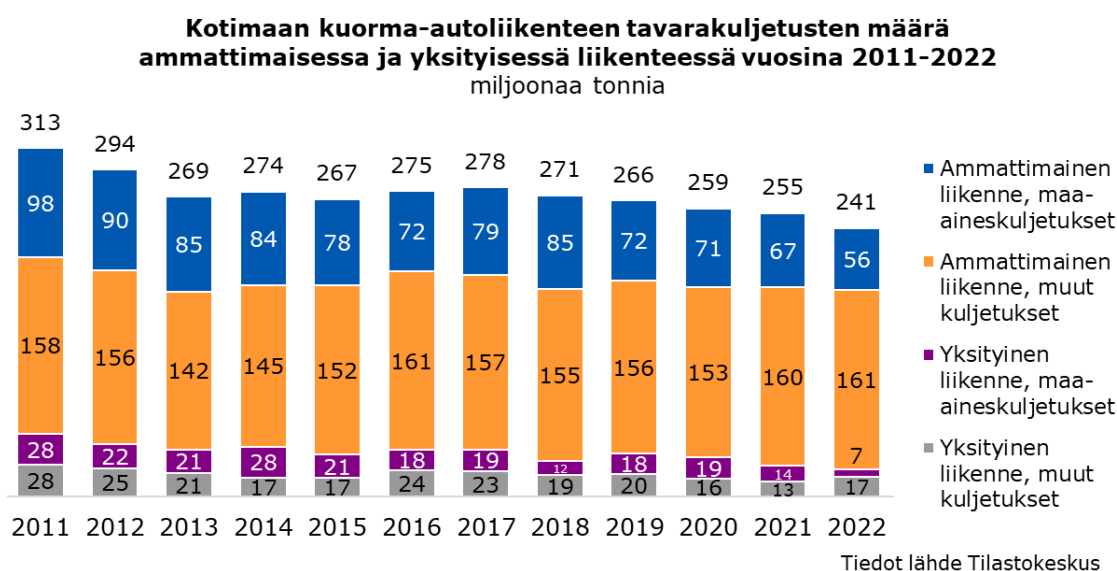
Myös kotimaan kuorma-autoliikenteen **kuljetussuoritteesta** selvästi suurin syntyi täysperäajoneuvoyhdistelmillä. Täysperävaunuajoneuvoyhdistelmien vuotuinen kuljetussuorite oli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 15,0–21,9 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 70–78 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Puoliperävaunuajoneuvoyhdistelmien kuljetussuorite oli noin 2,9–5,0 miljardia tonnikilometriä vuodessa ja osuus noin 13–17 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Ilman perävaunua olevilla kuorma-autoilla kuljetussuorite oli noin 2,0–3,4 miljardia tonnikilometriä vuodessa ja osuus noin 7–14 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. (Kuva 9) (Lähde Tilastokeskus d)



Kuva 9. Kotimaan kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite ajoneuvotyypeittäin vuosina 2011–2022 (tiedot lähde Tilastokeskus d).

Kuorma-autoliikenteen kuljetusmäärät ja -suoritteet ammattimaisessa ja yksityisessä liikenteessä

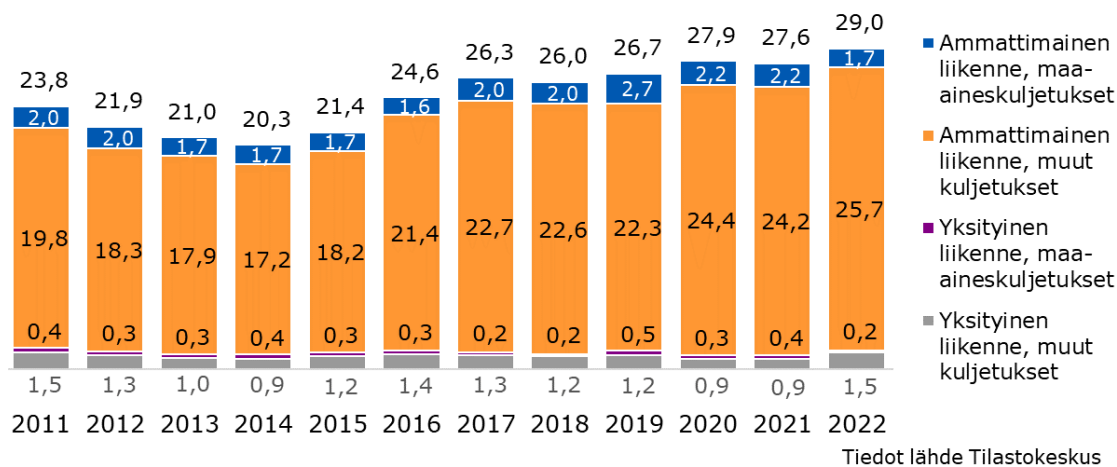
Kotimaassa kuorma-autoilla **kuljetetuista tavaratonneista** selvästi suurin osa kuljetettiin ammattimaisessa liikenteessä. Ammattimaisessa liikenteessä vuotuinen kuljetusmäärä vaihteli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 217:n ja noin 256 miljoonan tonnin välillä ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetuista tavaratonneista noin 82 %:n ja noin 90 %:n välillä. Ammattimaisessa liikenteessä maa-aineskuljetusten määrä oli noin 56–98 miljoonaa tonnia vuodessa ja muiden kuljetusten määrä noin 142–161 miljoonaa tonnia vuodessa. Yksityisessä liikenteessä vuotuinen kuljetusmäärä oli 24–57 miljoonaa tonnia ja osuus 10–18 % kaikista kuorma-autoilla kuljetuista tavaratonneista. Yksityisessä liikenteessä maa-aineskuljetusten määrä oli noin 7–28 miljoonaa tonnia vuodessa ja muiden kuljetusten määrä noin 13–28 miljoonaa tonnia vuodessa. (Kuva 10) (Lähde Tilastokeskus e)



Kuva 10. Kotimaan kuorma-autoliikenteen tavarakuljetusten määrä ajoneuvotyypeittäin vuosina 2011–2022 (tiedot lähde Tilastokeskus e).

Kotimaan kuorma-autoliikenteen **kuljetussuoritteesta** selvästi suurin synty ammattimaisessa liikenteessä. Ammattimaisessa liikenteessä vuotuinen kuljetussuorite oli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 18,9–27,3 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 92–96 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Ammattimaisessa liikenteessä maa-ainesten kuljetussuorite oli noin 1,6–2,7 miljardia tonnikilometriä vuodessa ja muiden kuljetusten määrä noin 17,2–25,7 miljardia tonnikilometriä vuodessa. Yksityisessä liikenteessä vuotuinen kuljetussuorite oli noin 1,2–2,0 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 4–8 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Yksityisessä liikenteessä vuotuinen maa-ainesten kuljetussuorite oli noin 0,2–0,5 miljardia tonnikilometriä ja muiden kuljetusten määrä noin 0,9–1,5 miljardia tonnikilometriä. (Kuva 11) (Lähde Tilastokeskus d)

Kotimaan kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite ammattimaisessa ja yksityisessä liikenteessä vuosina 2011–2022
miljardia tonnikilometriä



Kuva 11. Kotimaan kuorma-autoliikenteen kuljetussuorite ammattimaisessa ja yksityisessä liikenteessä vuosina 2011–2022 (tiedot lähde Tilastokeskus e).

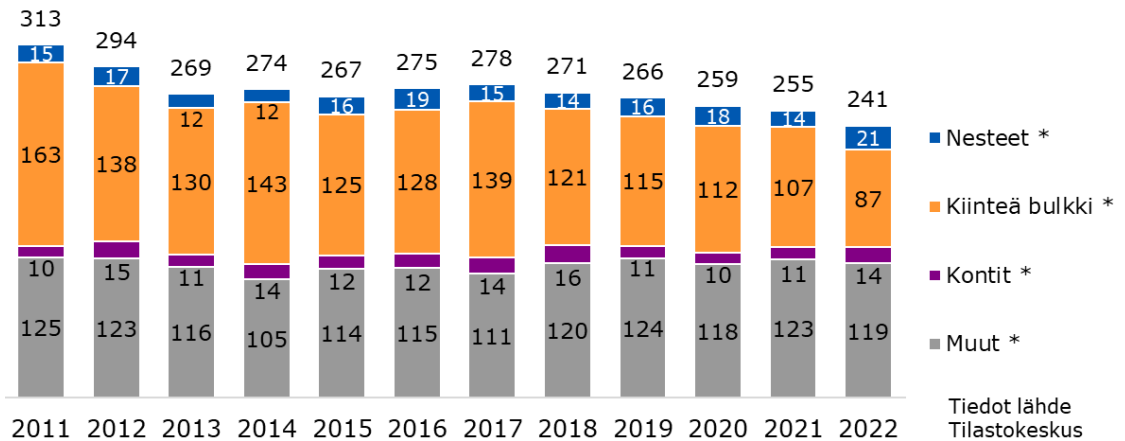
Kuorma-autoliikenteen eri tavaralajien kuljetusmäärät ja -suoritteet

Kotimaassa kuorma-autoilla **kuljetetuista tavaratonneista** selvästi suurin osa oli kiinteää bulkkia (esimerkiksi maa-ainekset tai turve) tai muita tavaralajeja kuin kiinteää bulkkia, nesteitä tai konteissa kuljetettuja tavaroita. Kiinteän bulkin vuotuinen kuljetusmäärä vaihteli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 107:n ja noin 163 miljoonan tonnin välillä ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetuista tavaratonneista noin 36 %:n ja noin 52 %:n välillä. Säiliöautoilla kuljetettujen nesteiden vuotuinen kuljetusmäärä oli 12–21 miljoonaa tonnia vuodessa ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetuista tavaratonneista noin 4–9 %. Konteissa kuljetetun tavaran vuotuinen kuljetusmäärä oli 10–16 miljoonaa tonnia vuodessa ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetuista tavaratonneista noin 3–6 %. Muiden tavaralajien vuotuinen kuljetusmäärä oli 105–125 miljoonaa tonnia vuodessa ja osuus kaikista kuorma-autoilla kuljetuista tavaratonneista noin 38–49 %. (Kuva 12) (Lähde Tilastokeskus f)

Kotimaan kuorma-autoliikenteen **kuljetussuoritteesta** selvästi suurin syntyi muiden tavaroiden kuin kiinteän bulkin, nesteiden tai konteissa kuljetettujen tavaroiden kuljettamisesta. Muiden tavaroiden vuotuinen kuljetussuorite oli vuosien 2011–2022 ajanjaksolla noin 12,5–18,6 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 59–69 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Kiinteän bulkin vuotuinen kuljetussuorite oli noin 4,0–6,5 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 16–25 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Nesteiden vuotuinen kuljetussuorite oli noin 1,5–4,1 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 7–14 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. Konteissa kuljetun tavaran vuotuinen kuljetussuorite oli noin 0,9–1,7 miljardia tonnikilometriä ja osuus noin 4–7 % kuorma-autojen koko kuljetussuoritteesta. (Kuva 13) (Lähde Tilastokeskus f)

Kotimaan kuorma-autoliikenteen eri tavaralajien kuljetusten määrä vuosina 2011-2022

miljoonaa tonnia



* Nesteet: kuljetus säiliöautolla

Kiinteä bulkki (esim. maa-ainekset ja turve): kuljetus lava-autolla tai kuormatilallisella autolla

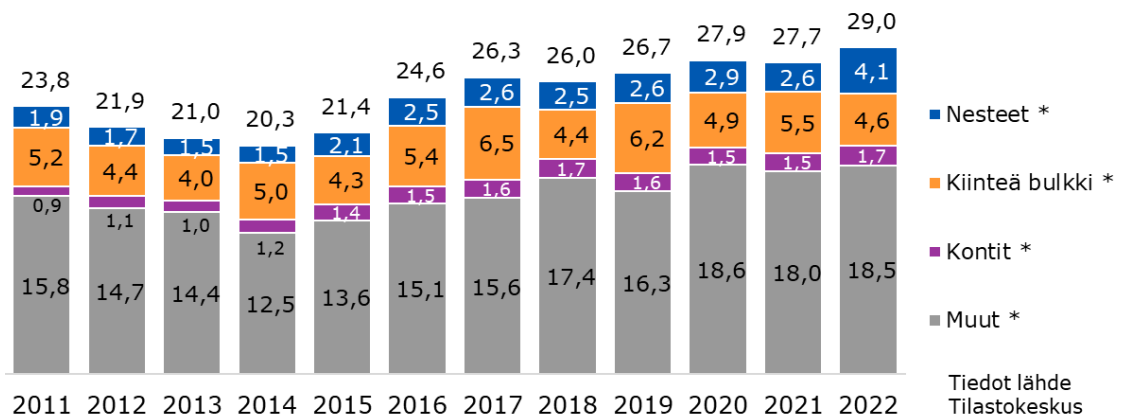
Kontit: kuljetus lava-autolla

Muut: kuljetus esim. lava-autolla tai kuormatilallisella autolla

Kuva 12. Kotimaan kuorma-autoliikenteen eri tavaralajien kuljetusten määrä vuosina 2011-2022 (tiedot lähde Tilastokeskus f)

Kotimaan kuorma-autoliikenteen eri tavaralajien kuljetussuorite vuosina 2011-2022

miljardia tonnikilometriä



* Nesteet: kuljetus säiliöautolla

Kiinteä bulkki (esim. maa-ainekset ja turve): kuljetus lava-autolla tai kuormatilallisella autolla

Kontit: kuljetus lava-autolla

Muut: kuljetus esim. lava-autolla tai kuormatilallisella autolla

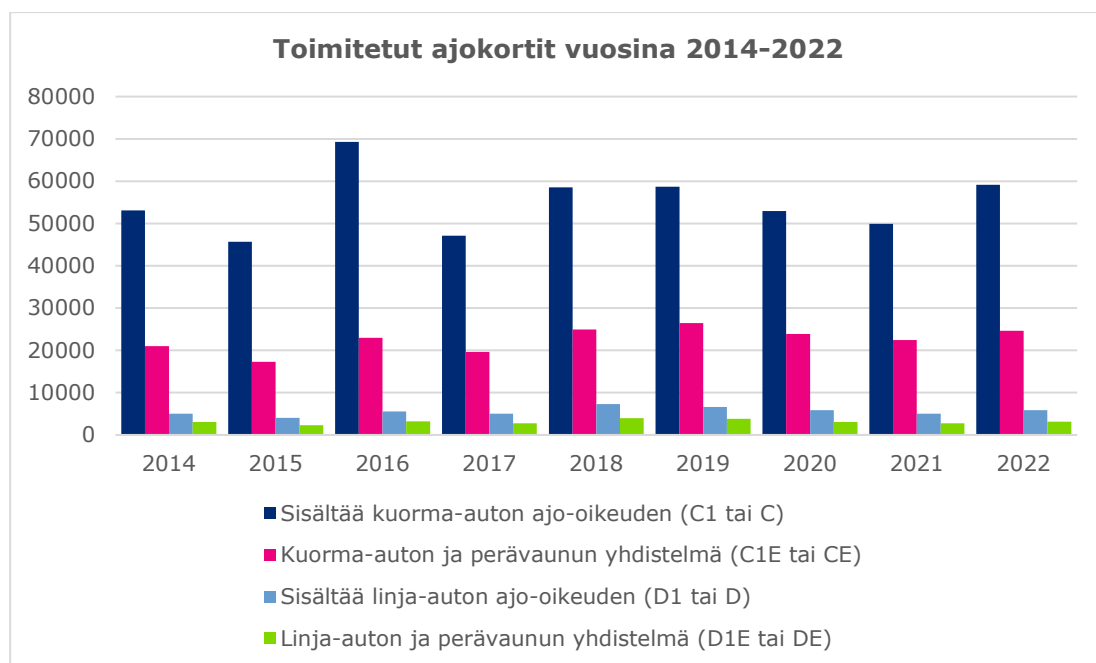
Kuva 13. Kotimaan kuorma-autoliikenteen eri tavaralajien kuljetussuorite vuosina 2011-2022 (tiedot lähde Tilastokeskus f).

6 Ajokorttien, ammattipätevyksien ja ammattikuljettajien määrä

6.1 Kuorma-auton ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä

Traficom on toimittanut vuosina 2014–2022 keskimäärin noin 54 900 kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavaa C1- tai C-luokan ajokorttia vuodessa ja 22 600 kuorma-auton ja perävaunun yhdistelmään oikeuttavaa C1E- tai CE-luokan ajokorttia vuodessa (Kuva 14). Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia D1- tai D-luokan ajokortteja Traficom on toimittanut samassa ajassa noin 5 600 vuodessa ja linja-auton ja perävaunun yhdistelmään oikeuttavia D1E- tai DE-luokan ajokortteja noin 3 100 vuodessa. Yhteensä raskaan liikenteen ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja on siten toimitettu vuosittain noin 86 200 kappaletta. (Lähde Traficom i)

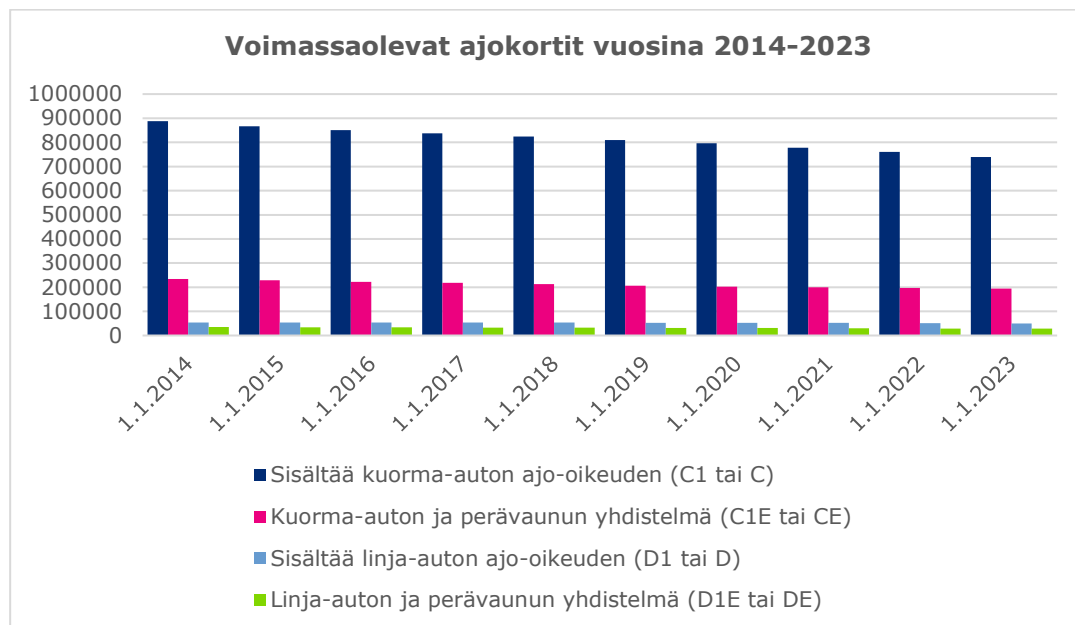
Toimitettujen ajokorttien kokonaismäärän kehityksessä ei ole ollut selkeää suuntaa, vaikka määrät ovatkin vaihdelleet vuosien välillä. Eniten raskaan liikenteen ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja on toimitettu vuonna 2016, jolloin kokonaismäärä kasvoi yli 100 000:een. Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien toimitettu määrä puolestaan on ollut korkeimmillaan vuonna 2018. Myös vuonna 2022 ja vuoden 2023 ennakkotietojen perusteella toimitetut ajokorttimäärät ovat olleet hieman keskimääräistä korkeammalla. Vuoden 2023 elokuun loppuun mennessä toimitettujen kuorma-auton ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä nousi jo yli 90 000:een. (Lähde Traficom i)



Kuva 14. Toimitetut kuorma-auton ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavat ajokortit vuosina 2014–2022 (lähde Traficom i).

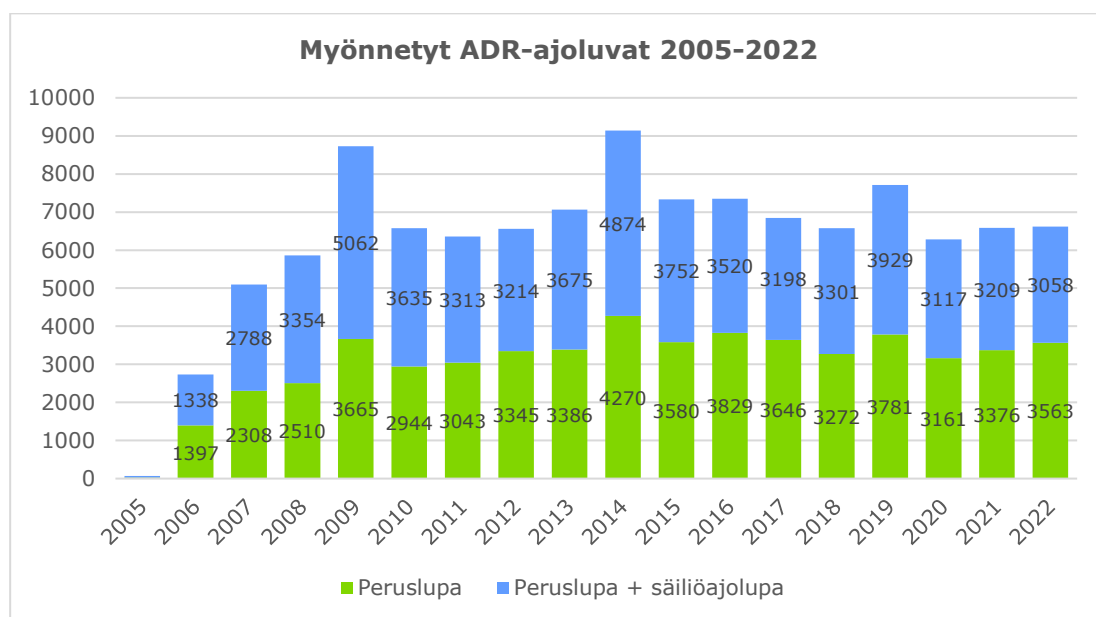
Voimassa olevien raskaan liikenteen ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä sen sijaan on ollut laskusuuntainen vuosina 2014–2023 (Kuva 15). Uusien suoritettujen ajokorttien määrä ei ole siten kattanut vanhaksi menneitä ajo-oikeuksia ja määrät ovatkin laskeneet kaikissa ajokorttiluokissa melko lineaarisesti jokaisena vuonna. Vuosittainen keskivähenemä on ollut noin kaksi prosenttia. Vuoden

2014 alussa raskaan liikenteen ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien yhteenlaskettu määrä oli noin 1,21 miljoonaa, kun vuoden 2023 alussa määrä oli enää 1,01 miljoonaa. Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavissa ajokorteissa määrän vähenemä on ollut hieman pienempää kuin kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavissa ajokorteissa. (Lähde Traficom i)



Kuva 15. Voimassa olevat kuorma-auton ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavat ajokortit vuosina 2014–2022 (lähde Traficom i).

Traficom on lisäksi myöntänyt viimeisen kymmenen vuoden aikana keskimäärin noin 7 000 ADR-ajolupaa vuodessa vaarallisten aineiden kuljettamista varten (Kuva 16). Noin puolet luvista on ollut peruslupia ja puolet kattaneet myös säiliöajoluvan. Vuosina 2009, 2014 ja 2019 ADR-ajolupia on myönnetty hieman keskimääräistä enemmän, mutta muuten määrät ovat pysyneet kohtuullisen vakiona vuodesta 2010 lähtien. (Lähde Traficom j)



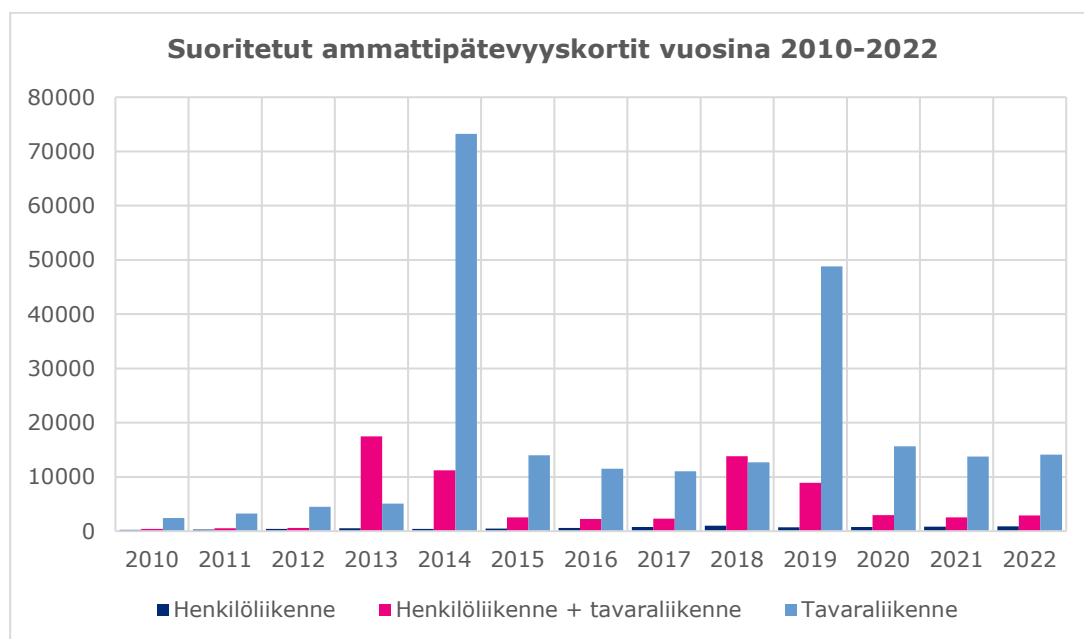
Kuva 16. Myönnetyt ADR-ajoluvat vaarallisten aineiden kuljettamiseen vuosina 2005–2022 (lähde Traficom j).

6.2 Henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä

Traficomin varsinaisten ajokorttitilastojen rinnalla ammattipätevyyksien määrän kehitystä on seurattu Traficomin ammattipätevyyskorttitilastojen perusteella. Aineistoon on yhdistetty sekä varsinaisen ammattipätevyyskortin tilastot että ammattipätevyyteen oikeuttavan ajokortin erityisehdon 95 ilmaisevat tilastot. Kaikkiaan tilastossa on vuoden 2008 ja vuoden 2023 elokuun välillä noin 215 000 suoritettua ammattipätevyysmerkintää ja noin 110 000 suoritettua erityisehdolla 95 varustettua ajokorttimerkintää. (Lähde Traficom k)

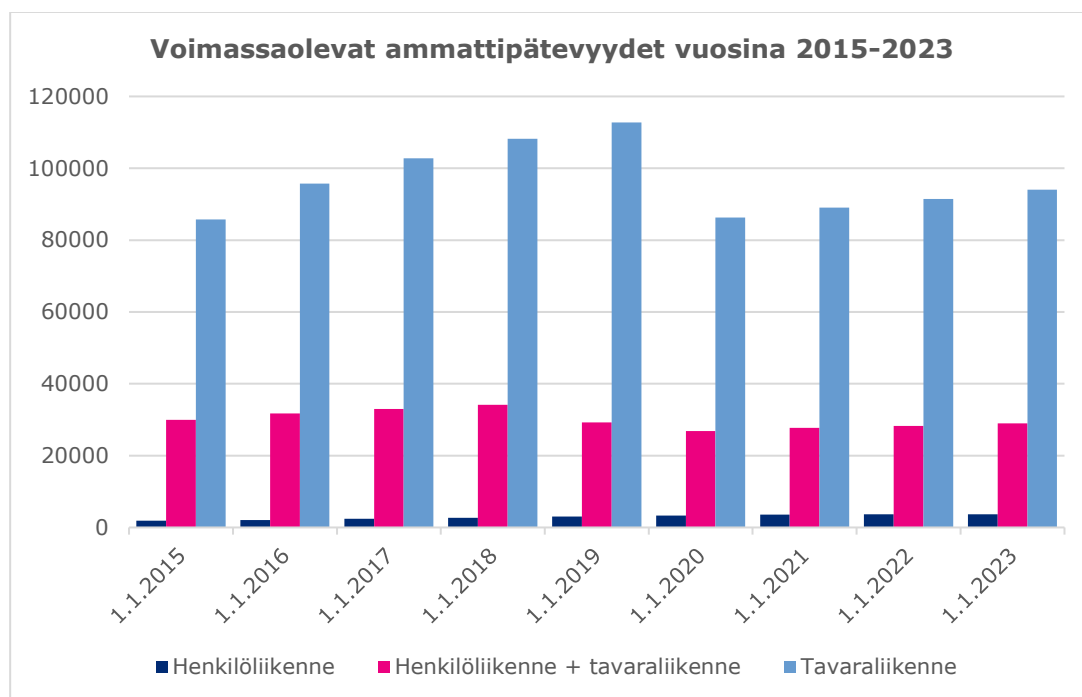
Suoritettujen ammattipätevyyksien määrässä on korostunut vuodet, jolloin ennen vuosien 2008 ja 2009 ammattipätevyysvaatimuksen voimaantuloa ammattikuljettajana toimineilta on viimeistään vaadittu ammattipätevyyden suorittamista (Kuva 17). Henkilöliikenteen suoritettujen ammattipätevyyksien määrä on kasvanut suureksi vuonna 2013 ja tavaraliikenteen suoritettujen ammattipätevyyksien määrä vuonna 2014, jolloin viisi vuotta uudistuksen voimaantulosta on tullut täyteen. Tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä onkin ollut huomattavan suuri vuonna 2014, jolloin on suoritettu yhteensä yli 80 000 tavaraliikenteeseen oikeuttavaa ammattipätevyyttä. Vastaava kasvu ammattipätevyyksien suorituksissa näkyy jälleen seuraavan viisivuotiskauden päätteeksi, eli vuosina 2018 ja 2019. (Lähde Traficom k)

Kaiken kaikkiaan vuoden 2008 ja vuoden 2023 elokuun välillä on suoritettu noin 9 200 henkilöliikenteen ammattipätevyyttä, 76 000 henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ammattipätevyyttä ja 241 tavaraliikenteen ammattipätevyyttä. Pelkästään henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä on siten selvästi vähiten ja suurin osa henkilöliikenteen kuljettajista suorittaa ammattipätevyyden, joka oikeuttaa henkilöliikenteen ohella myös tavaraliikenteeseen. (Lähde Traficom k)



Kuva 17. Suoritettujen ammattipätevyyksien määrä alatyypeittäin vuosina 2008–2022 (lähde Traficom k).

Vuoden 2015 alussa voimassa olevia ammattipätevyyksiä oli yhteensä noin 117 500. Voimassa olevien ammattipätevyyksien määrä on kasvanut vuodesta 2015 vuosiin 2018–2019 melko tasaisesti. Henkilöliikenteen voimassa olevien ammattipätevyyksien määrä on ollut korkeimmillaan vuoden 2018 alussa ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä vuoden 2019 alussa. Ennen vuosien 2008–2009 ammattipätevyysvaatimuksen uudistumista kuljettajana toimineiden ammattipätevyyksien vanheneminen näkyy voimassa olevien ammattipätevyyksien selvänä vähenemänä vuoden 2018 (henkilöliikenne) ja vuoden 2019 (tavaraliikenne) päätteeksi. Tämän jälkeen voimassa olevat ammattipätevyydet ovat jälleen lievästi kasvaneet vuosittain, mutta oletettavaa on, että seuraavan viisivuotiskauden päätteeksi tilastoissa näkyy jälleen lievä pudotus vuosien 2023 ja 2024 päätteeksi. Vuoden 2023 alussa voimassa olevia ammattipätevyyksiä oli yhteensä 126 700. Näistä 74 % oli pelkästään tavaraliikenteen ammattipätevyyksiä, 23 % tavaraliikenteen ja henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä ja 3 % pelkästään henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä. (Lähde Traficom k)

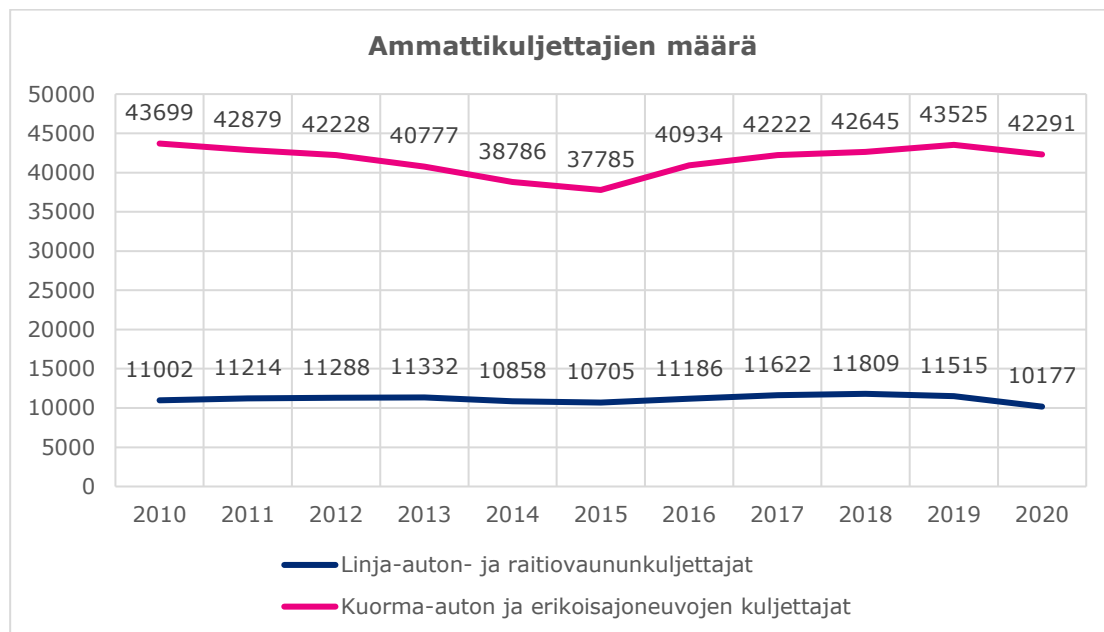


Kuva 18. Voimassa olevien ammattipätevyyksien määrä alatyypeittäin vuosina 2015–2023 (lähde Traficom k).

6.3 Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien määrät ja jakaumat

Vuoden 2020 lopussa Suomessa oli noin 42 300 kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajaa ja noin 10 200 linja-auton tai raitiovaununkuljettajaa (Kuva 19). Tarkempaa erottelua kuljetettavan kaluston tyypistä ei ole Tilastokeskuksen ammattikoodien perusteella mahdollista tehdä. Molempien ammattiryhmien kohdalla kuljettajamäärä on hieman pienempi kuin 10 vuotta sitten. Kuorma-auton ja erikoisajoneuvonkuljettajien määrä on ollut pienimmillään vuonna 2015 (37 800), jolloin lopuiltakin ennen vuoden 2009 ammattipätevyysvaatimusta ammatissa toimineilta on pätevyys umpeutunut. Vuoden 2015 jälkeen kuljettajien määrä on kääntynyt jälleen lievään nousuun vuoteen 2019 saakka. Linja-auton ja

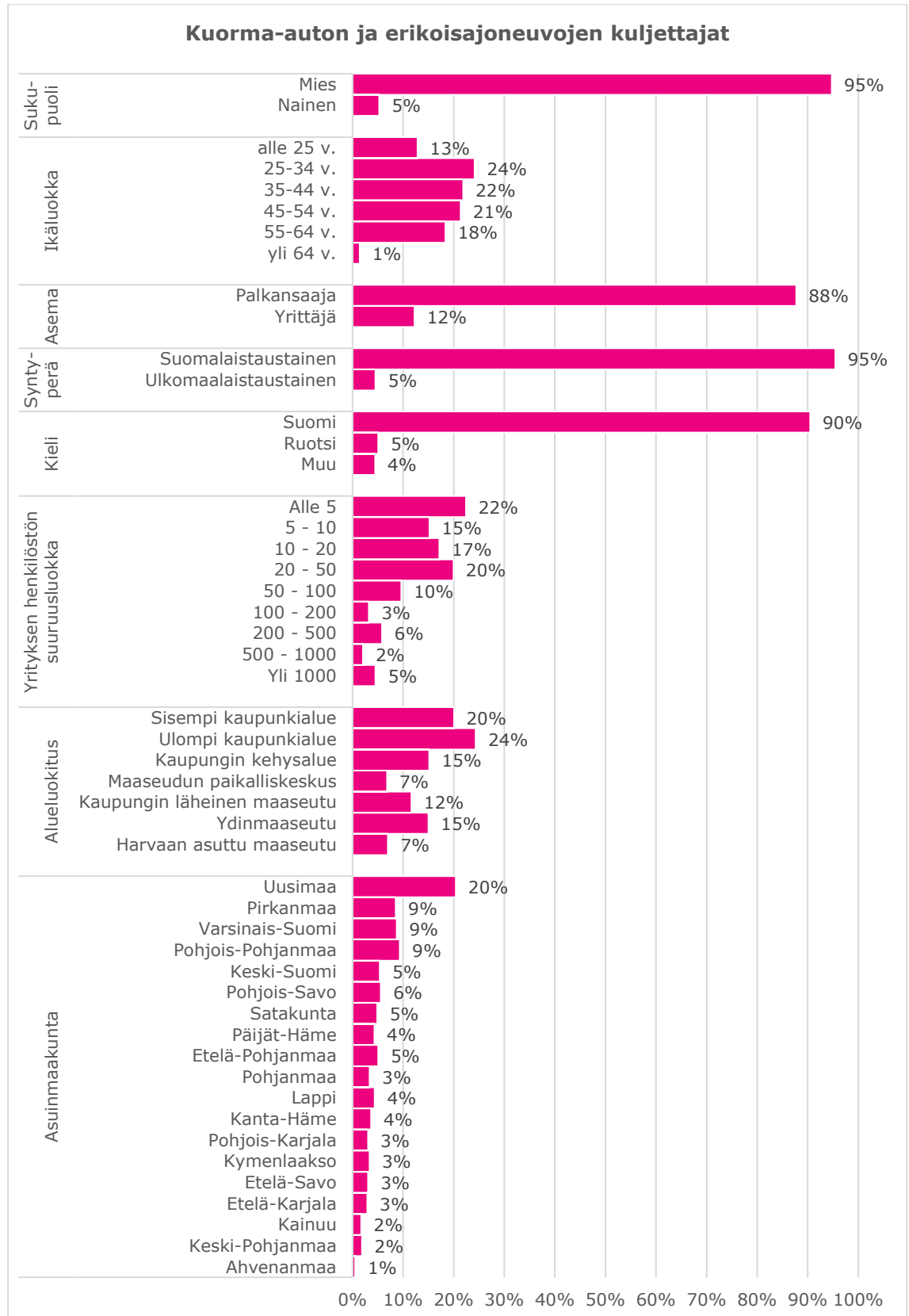
raitiovaununkuljettajilla näkyy niin ikään lievä notkahdus määrässä vuonna 2015, vaikka muutokset eivät olekaan yhtä selkeitä. Linja-auton ja raitiovaununkuljettajilla selkein notkahdus on tapahtunut vuonna 2020, jolloin koronarajoitusten voidaan olettaa vaikuttaneen kuljettajien kysyntään. Vuonna 2019 määrä onkin ollut hieman pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella. (Lähde Tilastokeskus h)



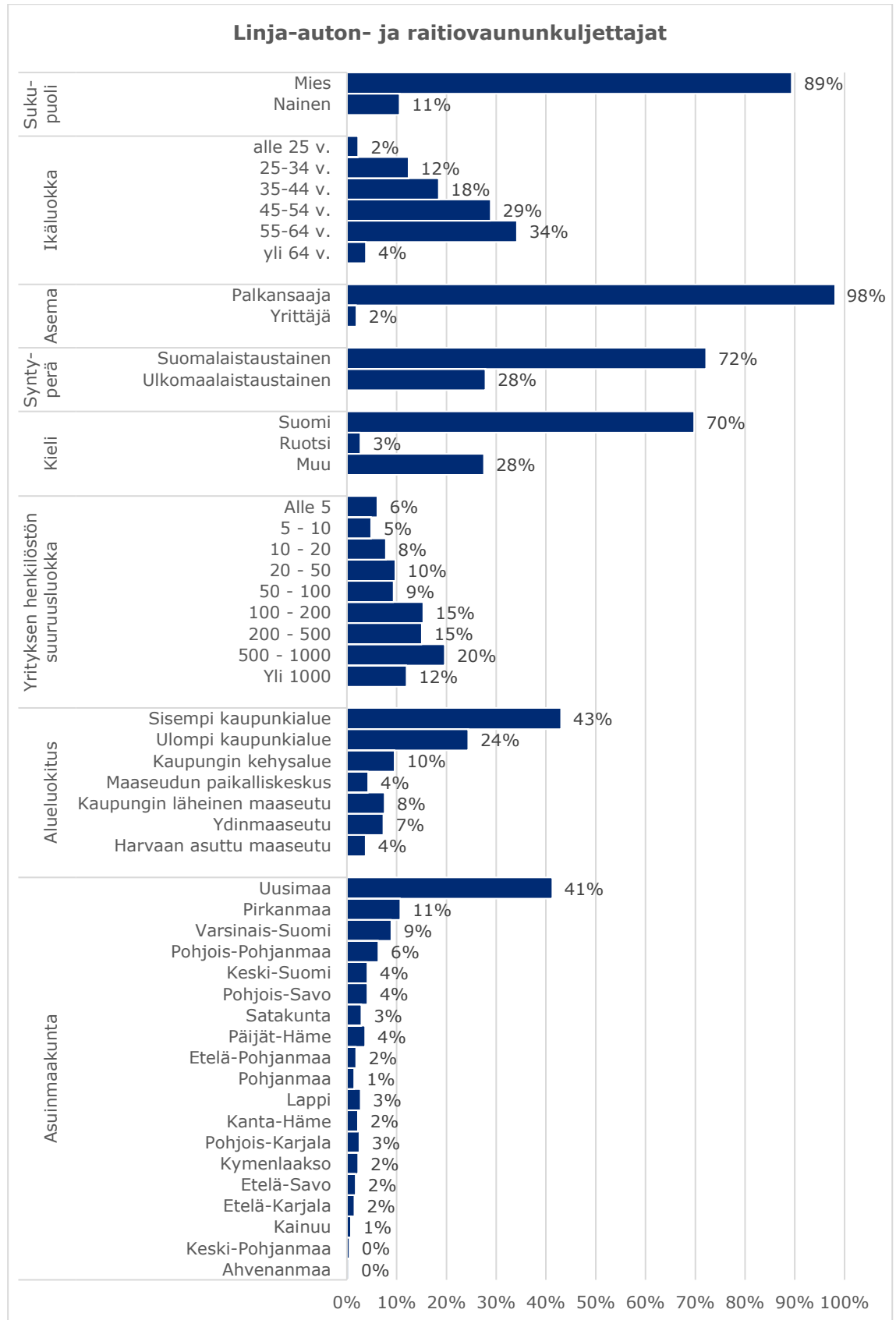
Kuva 19. Ammattikuljettajien määrän kehitys vuosina 2010–2020 (lähde Tilastokeskus h).

Tilastokeskuksen työssäkäyntitilastosta ei ole erotettavissa kuorma-autonkuljettajia muista samaan ryhmään kuuluvista erikoisajoneuvon kuljettajista. Vastaavasti ei ole myöskään mahdollista erottaa linja-autonkuljettajia raitiovaununkuljettajista. Luettavuuden vuoksi seuraavissa kappaleissa kuorma-auton ja erikoisajoneuvonkuljettajiin on viitattu kuorma-autonkuljettajina ja linja-auton ja raitiovaununkuljettajiin linja-autonkuljettajina. (Lähde Tilastokeskus h)

Sekä kuorma-auton että linja-autonkuljettajien ammatit ovat hyvin miesvoittoisia. Vuoden 2020 työssäkäyntitilaston perusteella 95 % kuorma-autonkuljettajista ja 89 % linja-autonkuljettajista oli miehiä (Kuva 20 ja Kuva 21). Ikäryhmittäin tarkasteltuna kuorma-autonkuljettajilla suurimman ikäryhmän muodostavat 25–34-vuotiaat kuljettajat, kun taas linja-autonkuljettajilla korostuvat vanhemmat ikäluokat suurimman kymmenvuotisryhmän ollessa 55–64-vuotiaat kuljettajat. Yrittäjiä on kuorma-autonkuljettajien joukossa 12 % eli selvästi linja-autonkuljettajia enemmän. Ulkomaalaistaustaisten ja muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvien osuus puolestaan on linja-autonkuljettajissa selvästi suurempi. Kaikkiaan 28 % linja-autonkuljettajista oli vuonna 2020 ulkomaalaistaustaisia ja osuus kasvaa entisestään isoimmilla kaupunkiseuduilla. Esimerkiksi Helsingissä vuonna 2020 jo hieman yli puolet kuljettajista oli ulkomaalaistaustaisia. Yrityksen henkilöstön suuruusluokan osalta kuorma-autonkuljettajat työskentelevät pääosin alle 50 hengen yrityksissä, kun taas linja-autonkuljettajilla korostuu suuret yli 100 henkeä työllistävät yritykset. Niin ikään linja-autonkuljettajilla korostuu luonnollisesti asuinpaikan sijoittuminen Uudellemaalle sekä muille suurille ja tiheään asutuille kaupunkiseuduille, kun taas kuorma-autonkuljettajia asuu tasaisemmin myös pienemmillä paikkakunnilla. (Lähde Tilastokeskus h)



Kuva 20. Kuorma-auton ja erikoisajoneuvon kuljettajien jakauma henkilön taustatietojen perusteella (lähde Tilastokeskus h).



Kuva 21. Linja-auton ja raitiovaunukuljettajien jakauma henkilön taustatietojen perusteella (lähde Tilastokeskus h).

Useiden tekijöiden kohdalla kuljettajien jakauma on pysynyt kohtuullisen vakiona vuosien 2010–2020 ajan. Esimerkiksi alueellinen vaihtelu kuljettajien määrässä on pysynyt pienenä. Naisten osuus kuorma-auton kuljettajista on kasvanut vuosien 2010–2012 neljästä prosentista 5–6 prosenttiin vuosina 2016–2020. Linja-autonkuljettajilla sukupuolijakauman vaihtelu on säilynyt korkeintaan yhdessä prosentissa vuosina 2010–2020. Linja-autonkuljettajien keski-ikä on ollut lievää kasvua: vuonna 2010 linja-autonkuljettajien keski-ikä on ollut 47,6 vuotta, kun se vuonna 2020 on ollut 48,6 vuotta. Vastaavassa ajassa kuorma-autonkuljettajien keski-ikä on noussut 40,6 vuodesta 40,9 vuoteen. (Lähde Tilastokeskus h)

Ulkomaalaistaustaisten kuljettajien osuus on kasvanut linja-autonkuljettajissa 16 prosentista 28 prosenttiin vuosien 2010 ja 2020 välillä. Kuorma-autonkuljettajissa vastaava määrä on kasvanut kolmesta prosentista viiteen prosenttiin. Kuljettajien äidinkielen kehityskulku on ollut vastaavanlainen. Ulkomaalaistaustaisten, mutta Suomessa syntyneiden kuljettajien osuus on jäänyt jokaisena vuonna alle yhteen prosenttiin. (Lähde Tilastokeskus h)

Yrittäjäkuljettajien osuus kuorma-autonkuljettajista on vähentynyt vuosien 2010–2012 noin 18 prosentista vuosien 2018–2020 noin 12 prosenttiin. Linja-autonkuljettajissa yrittäjäkuljettajien osuus on säilynyt kymmenen vuoden ajan pienenä, noin kahdessa prosentissa. Yrityksen henkilöstön suuruusluokan osalta kuorma-autonkuljettajilla yrityksen keskikoko on hieman kasvanut kymmenen vuoden aikana. Linja-autonkuljettajilla täysin selkeää suuntaa yrityskoon kehittymisessä ei ole vastaavassa ajassa ollut. Yrityksen liikevaihto on molemmissa ammattiryhmissä kasvanut kymmenessä vuodessa, vaikka kehitys vuosien välillä ei olekaan ollut täysin lineaarista. (Lähde Tilastokeskus h)

6.4 Kuorma-auton- ja linja-autonkuljettajien vertailu muihin ammattiryhmiin

Vertailtaessa kuorma-auton ja linja-autonkuljettajien taustoja muihin ammattiryhmiin, korostuu tietyt kuljettajille ominaiset taustat (Taulukko 9). Kuorma-autonkuljettajat ovat keskimäärin hieman muita ammattiryhmiä nuorempia, kun taas linja-autonkuljettajat melko selvästi keskimääräistä palkansaajaa iäkkäämpiä. Molemmissa kuljettajaryhmissä miesten osuus on poikkeuksellisen suuri muiden ammattien keskimääräiseen jakaumaan verrattuna. Linja-autonkuljettajilla korostuu selvästi myös ulkomaalaistaustaisten ja muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvien osuus. Kuorma-autonkuljettajien joukossa puolestaan suomenkielisiä on hieman muita ammattiryhmiä enemmän. (Lähde Tilastokeskus h)

Kuorma-autonkuljettajien vuoden 2020 lopussa voimassa ollut työsuhde on kestänyt keskimäärin 865 päivää, kun taas linja-autonkuljettajilla nykyinen työsuhde on ollut keskimäärin selvästi lyhyempi: keskimäärin 400 päivää. Muiden ammattien keskiarvo vastaavalle luvulle on 685 päivää, joten linja-autonkuljettajien työsuhteiden voidaan olettaa olevan keskimääräistä lyhyempiä ja kuorma-autonkuljettajien työsuhteiden keskimääräistä pidempiä. Ansiotuloissa ei ole ollut kovin suurta eroa kuorma-autonkuljettajien ja linja-autonkuljettajien välillä. Kuorma-autonkuljettajat ovat ansainneet vuonna 2020 keskimäärin 38 090 euroa ja linja-autonkuljettajat 37 768 euroa. Molemmissa ammattiryhmissä keskiansiotaso jää hieman keskimääräisen palkansaajan alapuolelle. Yrityksen liikevaihdon näkökulmasta sekä kuorma-autonkuljettajat että linja-autonkuljettajat ovat työskennelleet keskimääräistä pienemmässä yrityksessä. Kuorma-autonkuljettajien

edustaman yrityksen liikevaihto on vuonna 2020 ollut keskimäärin 22,4 miljoonaa euroa ja linja-autonkuljettajilla 45,9 miljoonaa euroa. (lähde Tilastokeskus h)

Työttömyyspäiviä kuorma-autonkuljettajilla on vuonna 2020 ollut keskimäärin 3,6 päivää, kun muiden ammattien työttömyyspäivien keskiarvo on 6,8 päivää. Linja-autonkuljettajilla vuonna 2020 työttömyyspäivien määrä on noussut keskimäärin 22,1 päivään. Lukemien ei voida kuitenkaan kuvaavan nykytilannetta, koska vuoden 2020 koronarajoitukset kohdistuivat voimakkaasti erityisesti henkilökuljetusten alalle. Vuonna 2019 vähintään yhden vuoden työsuhteessa olleilla linja-autonkuljettajilla työttömyyspäiviä on ollut keskimäärin 1,5 ja kuorma-autonkuljettajilla 0,5. (Lähde Tilastokeskus h)

Taulukko 9. Kuorma-auton ja erikoisajoneuvonkuljettajien, linja-auton ja raitiovaununkuljettajien sekä muiden ammattiryhmien keskeisiä tunnuslukuja ja jakaumia vuodelta 2020 (lähde Tilastokeskus h).

Mittari	Kuorma-auton ja erikoisajoneuvojen kuljettajat	Linja-auton- ja raitiovaununkuljettajat	Vertailu: muut ammatit keskimäärin
Määrä	42 291 henkilöä	10 177 henkilöä	2 161 408 henkilöä
Keski-ikä	40,9 vuotta	48,7 vuotta	42,6 vuotta
Sukupuolijakauma (mies/nainen)	95/5 %	89/11 %	49/51 %
Kielijakauma (suomi/ruotsi/muu)	90/5/4 %	70/3/28 %	88/5/7 %
Ammattiaseman jakauma (palkansaaja/yrittäjä)	88/12 %	98/2 %	90/10 %
Nykyisen työsuhteen keskimääräinen kesto päivinä	865 päivää	400 päivää	685 päivää
Keskimääräiset ansiotulot vuodessa	38 090 €	37 768 €	41 063 €
Yrityksen henkilöstön keskikoko	115 henkilöä	385 henkilöä	359 henkilöä
Yrityksen liikevaihdon keskikoko	22,4 milj.€	45,9 milj.€	85,6 milj. €
Työttömyyspäivien määrä vuonna 2020	3,6 päivää	22,1 päivää	6,8 päivää

6.5 Kuorma-auton ja linja-autonkuljettajien taustat

Sukupuolittain tarkasteltaessa sekä kuorma-autonkuljettajissa että linja-autonkuljettajissa mieskuljettajien keski-ikä on hieman naiskuljettajia suurempi. Keski-ikä on niin ikään yrittäjäkuljettajilla jonkin verran palkansaajia suurempi. Linja-autonkuljettajissa ulkomaalaistaustaiset ja muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvat ovat keski-ikänsä muita nuorempia. Kuorma-autonkuljettajilla tilanne on päinvastainen, vaikka erot säilyvätkin melko pieninä. Pienissä yrityksissä ja suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella keski-ikä on keskimäärin hieman suuria yrityksiä ja isoilla kaupunkiseuduilla asuvia kuljettajia korkeampi. (Lähde Tilastokeskus h)

Miehillä kuljettajien keskimääräinen ansiotulotaso on jonkin verran suurempi kuin naisilla. Kuorma-autonkuljettajilla palkkaero sukupuolten välillä on hieman linja-autonkuljettajia suurempi. Suomalaistaustaisilla ja suomea äidinkielenään puhuvilla kuorma-autonkuljettajilla tulotaso on muita ryhmiä korkeampi. Linja-autonkuljettajilla puolestaan syntyperältään ulkomaalaistaustaiset ovat tienanneet keskimääräistä enemmän. Yhtenä keskeisenä syynä voidaan pitää ulkomaalaistaustaisten linja-autonkuljettajien keskittymistä isoille kaupunkiseuduille ja erityisesti pääkaupunkiseudulle, jossa ansiotulotaso on kauttaaltaan korkeampi. Erityisesti linja-autonkuljettajilla asuinpaikka sisemmällä kaupunkialueilla ja Uudellamaalla, kuten myös yrityksen suuri koko korreloivatkin selkeästi korkeamman ansiotulotason kanssa. (Lähde Tilastokeskus h)

Nykyinen työsuhde on ollut keskimääräistä pidempi erityisesti yrittäjäkuljettajilla sekä pienissä alle viiden hengen yrityksissä työskentelevillä kuljettajilla, joilla nykyisen työsuhteen kesto on ollut moninkertainen muihin kuljettajiin nähden. Hie-
man keskimääräistä pidempiä työsuhteita on ollut niin ikään suomalaistaustaisilla kuljettajilla ja harvempaan asutuilla alueilla asuvilla kuljettajilla. Maakunnittain tarkasteltuna selkeää eroa ei kuitenkaan tule esille asuinseutujen välillä. Miespuolisilla kuorma-autonkuljettajilla työsuhteet ovat myös kestäneet keskimäärin naiskuljettajia pidempään. Linja-autonkuljettajilla vastaavaa eroa sukupuolten välillä ei tule esille. (Lähde Tilastokeskus h)

Työttömyyspäivien määrän perusteella tuoreinta, vuoden 2020 tilastoaineistoa voidaan pitää koronarajoitusten vuoksi harhaanjohtavana, mutta vuoden 2019 tilastoaineiston perusteella voidaan tehdä joitain johtopäätöksiä. Miespuolisilla linja-autonkuljettajilla työttömyyspäivien määrä on ollut hieman naiskuljettajia suurempi. Kuorma-autonkuljettajissa tilanne on ollut päinvastainen. Palkansaajilla työttömyyspäiviä on ollut merkittävästi yrittäjäkuljettajia enemmän. Myös ulkomaalaistaustaisilla ja muuta kuin suomea tai ruotsia äidinkielenään puhuvilla työttömyyspäiviä on ollut keskimääräistä enemmän. Erityisen selväksi ero nousee kuorma-autonkuljettajilla, joilla ulkomaalaistaustaisten kuljettajien työttömyyspäivien keskimääräinen määrä on ollut noin kolminkertainen suomalaistaustaisiin kuljettajiin nähden. Pienissä alle viiden hengen yrityksissä työttömyyspäiviä on ollut isompia yrityksiä vähemmän. Alueellisesti tarkasteltuna työttömiä linja-autonkuljettajia on ollut isoilla kaupunkiseuduilla ja suurimmissa maakunnissa keskimääräistä vähemmän. Kuorma-autonkuljettajilla selkeää yhteyttä asuinseudun koolla ei ollut työttömyyspäivien määrään. (Lähde Tilastokeskus h)

7 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien koulutus

Tässä luvussa esitetyt tulokset perustuvat kuorma- ja linja-autonkuljettajille, tavaraj- ja henkilöliikenteen kuljetusyrityksille ja kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnattujen kyselyiden vastauksiin sekä kuljetusalan koulutusorganisaation, Puolustusvoimien, kuljetusalan järjestöjen sekä ammattikuljettajana aiemmin toimineiden ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevien henkilöiden haastatteluiden tuloksiin.

7.1 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokorttikoulutukset

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn kysymykseen ”Miten kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokorttikoulutuksia tulisi mielestäsi kehittää?” vastasi kyselyyn vastanneista 47 vastaajasta 23 vastaajaa. Vastaajien mukaan kehitettävää on pääasiassa ajo-opetusmäärissä, jonka vastaajat mainitsivat 17 kertaa ja ajokorttien ikärajoissa, jonka vastaajat mainitsivat seitsemän kertaa.

Viiden vastaajan mielestä ajo-opetusmääriä tulisi lisätä ja kolmen vastaajan mielestä ajo-opetusmääriä voisi mukauttaa oppilaan tason mukaan. Kolme vastaajaa piti ajo-opetusmääriä sopivina ja kolmen vastaajan mielestä määrää voisi vähentää. Kaksi vastaajaa toivoi simulaattorikoulutuksen lisäämistä ja yksi halusi pitää oikeassa liikenteessä ajamisen määrän riittävänä simulaattoriajoon verrattuna. Alla on lainauksia vastauksista.

”Suurin osa oppilaista on B-ajokortillisia. Lähtötaso on heikentynyt huomattavasti ”Bernerin” ajokorttiuudistuksen jälkeen. Lisää lakisääteisiä ajotunteja.”

”Opetusmäärät ovat pelkkään C-korttiin sopivat. Ammatillisella puolella tosin turhauttaa osin se, että samoja asioita käsitellään niin ammattipätevyystunneilla kuin erillisillä C-tunneilla. Näiltä osin on jonkin verran päällekkäisyyttä. Voisiko sille tehdä jotain?”

”Pakollisista ajotuntimääristä luopuminen, jolloin opetusta annettaisiin henkilökohtaisen tarpeen vastaava määrä.”

”Pakollisten 2. luokan ajokorttien ajotuntien määrää voisi vähentää, koska ammattikouluissa opiskelija saa runsaasti raskaan kaluston suljetun alueen käsittelykoulutusta ennen ajo-opetustakin. Lainsäädännöllinen painopiste pitää olla nimenomaan alempien korttiluokkien ajo-opetuksen ja liikennekasvatuksen määrissä ja sisällöissä eli juuri eri suuntaan kuin on viime vuosina menty esim. B-teoria- ja ajo-opetuksia sekä olosuhdeopetusta vähentämällä.”

7.2 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutus

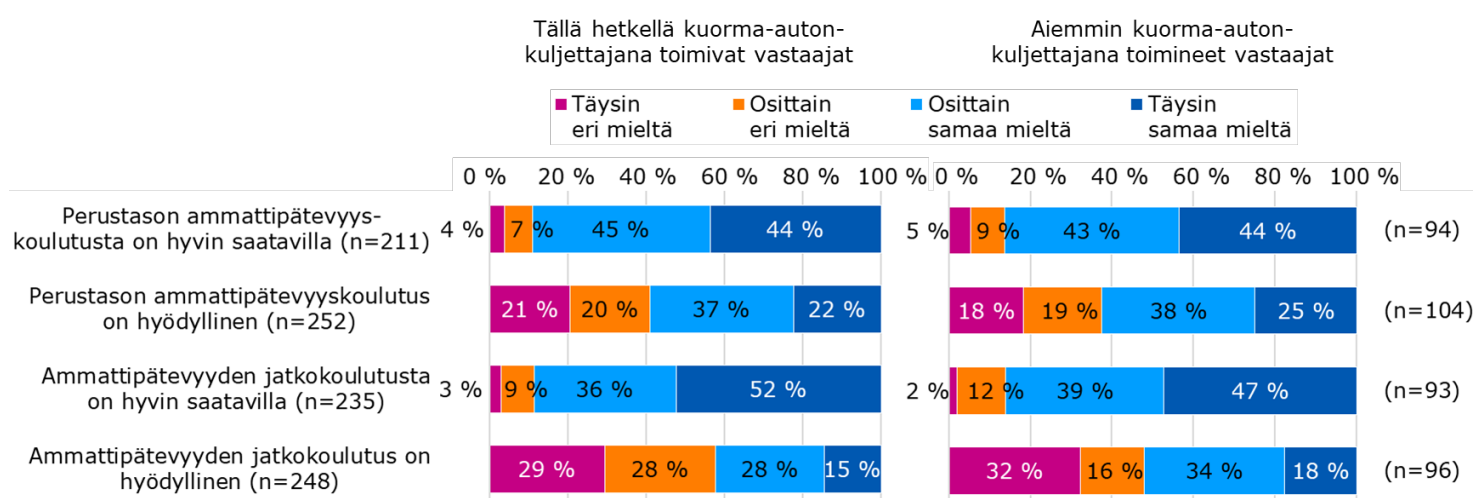
7.2.1 Kuorma-autonkuljettajien, tavaraliikenteen kuljetusyritysten ja kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että

jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. Vastaajista 87–88 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla” ja ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 22)

Osa vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta hyödyllisenä. Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 41 % ja aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 37 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. Vielä suurempi osa vastaajista ei pitänyt ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta hyödyllisenä. Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 57 % ja aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 48 % oli väittämistä ”Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 22)



Kuva 22. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden eri ikäryhmiin kuuluvien henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksiin liittyviin väittämiin.

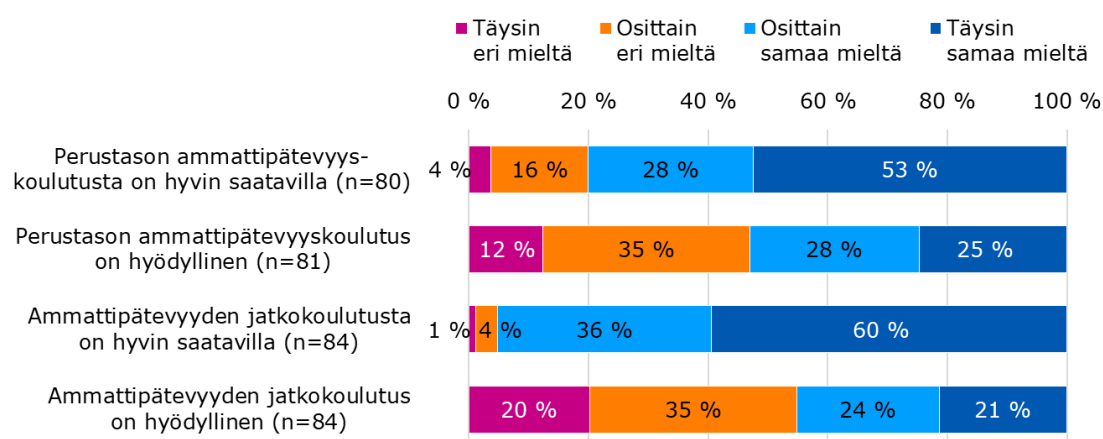
Tutkimuksessa haastatelluista aiemmin ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä henkilöistä kolme oli toiminut aiemmin kuorma-auton ammattikuljettajana ja yksi oli hankkinut kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyden, mutta ei ollut toiminut kuorma-auton ammattikuljettajana lainkaan. Kahden haastateltavan mielestä perustason ammattipätevyyskoulutus ei antanut tarvittavia valmiuksia ammattiin tai se antoi vain teoreettiset valmiudet siihen. Kahden haastateltavan mielestä perustason ammattipätevyyskoulutus antoi ainakin osittain valmiudet toimia kuorma-autonkuljettajan ammatissa. Kolmen haastateltavan mielestä kuorma-autonkuljettajana työskentely opettaa alalla työskentelyn parhaiten, koska alalla on paljon eri tehtäviä, joiden vaatimukset ovat hyvin erilaisia.

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta haastateltavat eivät kokeneet kovinkaan hyödyllisenä eikä välttämättömänä. Kolmen haastateltavan mielestä perustason ammattipätevyyskoulutuksesta ei saanut realistista kuvaa kuorma-autonkuljettajan ammatista tai ammatin vaatimuksista ja yhden haastateltavan mielestä koulutuksesta sai realistisen kuvan (perustason ammattipätevyyskoulutus suoritettu Puolustusvoimissa).

Tavaraliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. Vastaajista 81–96 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla” ja ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 23)

Osa vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 37 % oli väittämästä ”Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. Vielä suurempi osa vastaajista ei pitänyt ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 55 % oli väittämästä ”Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 23)

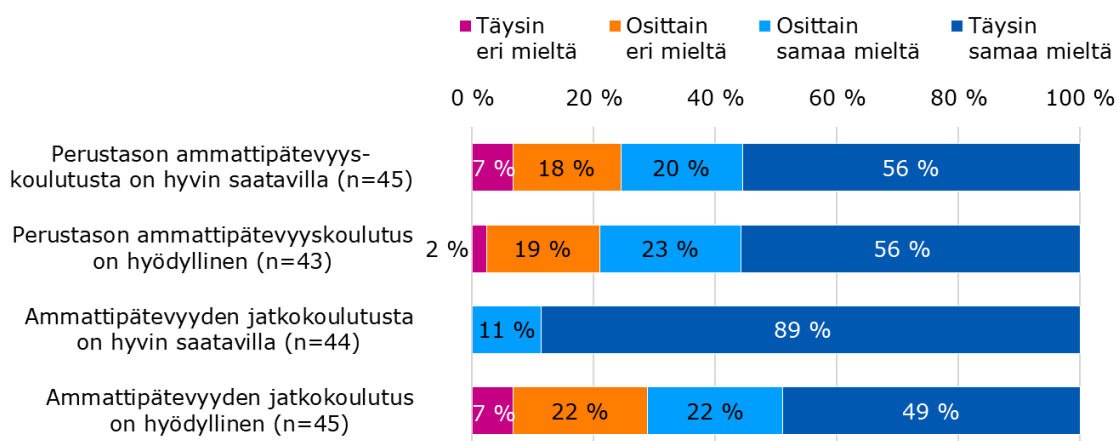


Kuva 23. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksiin liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. Vastaajista 76–100 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla” ja ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 24)

Osa vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 21 % oli väittämästä ”Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. Vielä suurempi osa vastaajista ei pitänyt ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 29 % oli väittämästä ”Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 24)



Kuva 24. Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen liittyviin väittämiin.

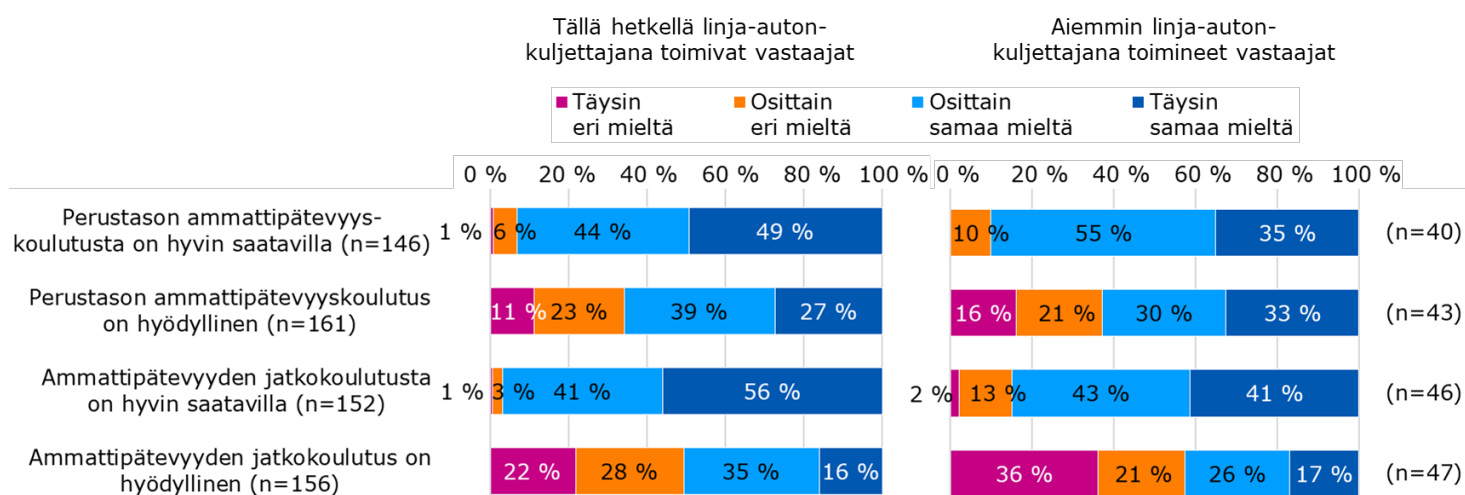
Kuljetusalan koulutusorganisaation haastattelussa haastateltavilta kysyttiin, miten perustason ammattipätevyyskoulutus ja jatkokoulutus vastaavat heidän mielestään ammattikuljettajien käytännön tehtävien ja työllistävien yritysten tarpeita. Koulutusorganisaatiosta haastatteluun osallistuneiden kahden henkilön mielestä perustason ammattipätevyyskoulutus antaa alan ulkopuolelta tulijalle hyvän perustan kuljetusalasta ja kuvan sen vaatimuksista. Perustason ammattipätevyyskoulutus ei kuitenkaan haastateltavien mukaan riitä tekemään koulutetusta henkilöstä kuljetusalan ammattilaista, vaan antaa yleiskäsityksen kuljettajan ammatista. Haastateltavien mukaan kuljettajan ammatissa menestyminen vaatii lisää oppimista alasta mm. siksi, että kuljetussuoritealakohtaiset vaatimukset ovat erilaisia. Haastateltavien mukaan ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa koulutuksen räätälöintimahdollisuus on erinomainen ja jatkokoulutuksessa on mahdollista tehdä yrityskeitaisia koulutuksia.

7.2.2 Linja-autonkuljettajien, henkilöliikenteen kuljetusyritysten ja kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Linja-autonkuljettajien mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. Vastaajista 84–97 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla” ja ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 25)

Osa vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta hyödyllisenä. Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 44 % ja aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 37 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. Vielä suurempi osa vastaajista ei pitänyt ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta hyödyllisenä. Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista puolet ja aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 57 % oli väittämistä ”Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 25)



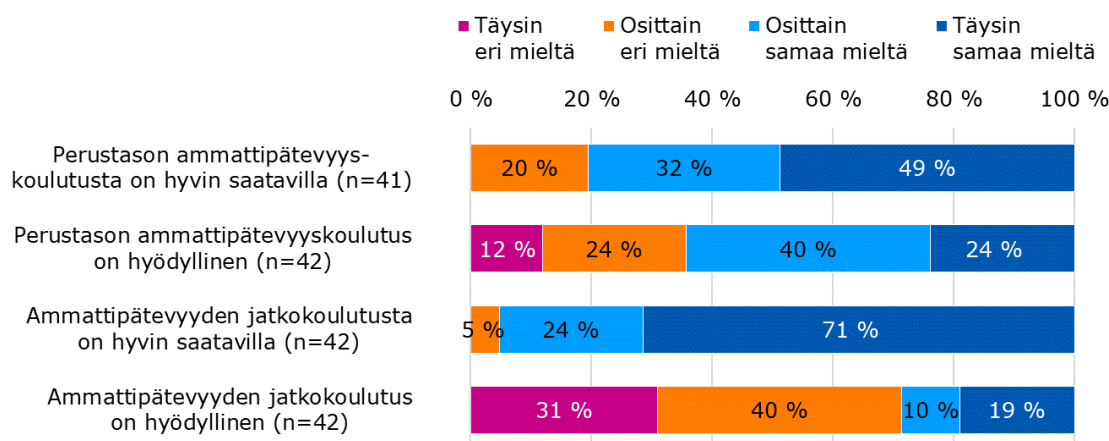
Kuva 25. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden eri ikäryhmiin kuuluvien henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen liittyviin väittämiin.

Tutkimuksessa haastatelluista aiemmin ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä henkilöistä yksi oli toiminut aiemmin linja-auton ammattikuljettajana. Haastateltavan mielestä perustason ammattipätevyyskoulutus vastasi hyvin linja-autonkuljettajan ammatissa toimimisen tarpeita ja koulutuksen jälkeen oli helppo aloittaa linja-auton ammattikuljettajan työ. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksen koulutuspäivistä osa oli haastateltavan mielestä turhia.

Henkilöliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. Vastaajista 80–95 % oli väittämistä "Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla" ja "Perustason ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla" täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 76)

Osa vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 36 % oli väittämistä "Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen" täysin tai osittain eri mieltä. Vielä suurempi osa vastaajista ei pitänyt ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 71 % oli väittämistä "Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen" täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 26)

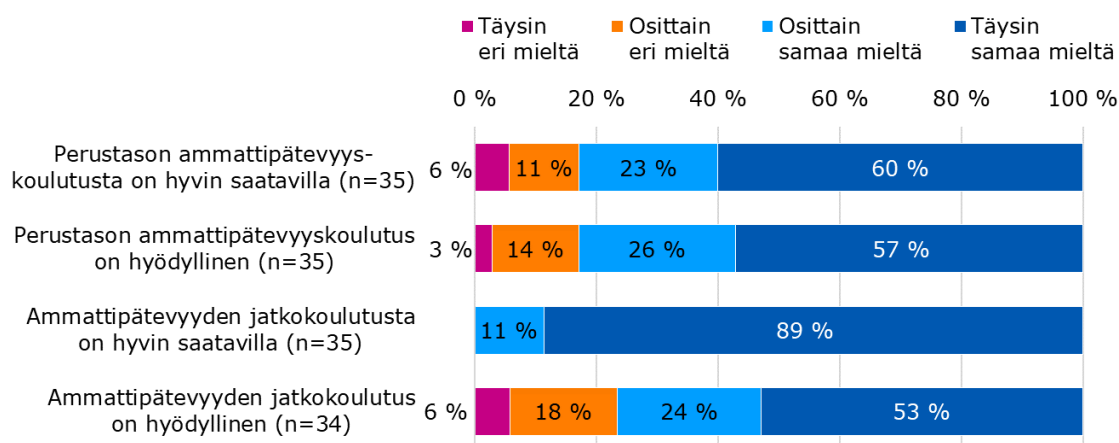


Kuva 26. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksiin liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen saatavuudesta ja hyödyllisyydestä

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. Vastaajista 83–100 % oli väittämistä ”Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla” ja ”Perustason ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 27)

Osa vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 17 % oli väittämästä ”Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. Vielä suurempi osa vastaajista ei pitänyt ammattipätevyyskoulutuksen jatkokoulutusta hyödyllisenä. Vastaajista 24 % oli väittämästä ”Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 27)



Kuva 27. Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutukseen liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan koulutusorganisaation haastattelun vastaukset ammattipätevyyskoulutuksesta on esitetty luvun 7.2.1 lopussa.

7.2.3 **Kuorma- ja linja-autonkuljettajien, kuljetusyritysten ja kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä**

Kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä

Kuorma-autonkuljettajille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten kuorma-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 169 vastaajasta 62 vastaajaa kohdisti vastauksensa ammattipätevyyskoulutukseen. Vastaukset kohdistuivat ammattipätevyyskoulutuksen sisältöön, lopettamiseen, tiheyteen ja hintaan.

Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 29 kohdisti vastauksensa ammattipätevyyskoulutuksen sisältöön. Vastaajat eivät pitäneet järkevänä, että ammattipätevyyden jatkokoulutuksen voi suorittaa pakollisen ennakoivan ajon lisäksi käymällä sama kurssi useaan kertaan. Jatkokoulutuksen kurssipäivistä toivottiin sisällöltään oikeasti mielenkiintoisia ja tarpeellisia. Jatkokoulutusta ehdotettiin selkeämmäksi lisäämällä pakollisia kursseja, joksi ehdotettiin ensiapu 1 -kursseja. Muita ehdotettuja kurssien sisältöjä olivat ajotapa-, ajo- ja lepoaika-, kuormasidonta-, liikenneturvallisuus-, alkusammutus-, liukkaan kelin ajo- ja ajoneuvon rakennekoulutukset sekä massatavarakuljetuksiin, riskien tunnistamisen ja uusiin säädöksiin liittyvät koulutukset. Ennakoivan ajon kurssiin toivottiin luokkaopetuksen sijaan ajo-opetusta. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Ammattipätevyyskoulutuksiin jotain järkevyyttä, ei ole mitään järkeä, kun sen saa käymällä vaikka samaa kurssia.”

”Tuoda nykyisiä ja uusia säädöksiä esille ja tien päällä toimimista niiden mukaan.”

Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 17 oli sitä mieltä, että ammattipätevyyskoulutusvaatimuksen voisi poistaa kokonaan. Ammattipätevyyskoulutusta pidettiin turhana tai merkityksettömän erityisesti kokeneille kuljettajille ja vaatimusta ammattipätevyydestä esteenä kuljettajan kesätyöpaikkaan pääsemiseen. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Ammattipätevyyksien poistaminen antaisi helpomman pääsyn alalle.”

”Pelkkään kuorma-auto ajamiseen esimerkiksi kesätöihin pitäisi päästä ilman ammattipätevyyksiä, kynnys olisi matalampi, ehkäpä kiinnostusta heräisi.”

Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista seitsemän piti vaatimusta ammattipätevyyden uusimisesta viiden vuoden välein liian tiheänä ja viisi ammattipätevyyden jatkokoulusta ainoastaan kouluttajia taloudellisesti hyödyttävänä toimintana. Neljä vastaajaa piti perustason ammattipätevyyskoulutuksen kustannusta korkeana yksityishenkilölle. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Jos vaikka ajaa jatkuvasti, ammattipätevyyttä voisi harventaa.”

”Koulutus on hyväksi, mutta välillä tuntuu, että koulutus on vaan rahastusta. Varsinkin kun on koko ikä asunut enemmän tai vähemmän teillä.”

Tutkimuksessa haastatelluista aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä henkilöistä kaksi (yhteensä neljä haastateltavaa) kehittäisi perustason ammattipätevyyskoulutusta käytännönläheisemmäksi, jotta siirtyminen kuljettajan työhön olisi helpompaa. Ammattipätevyyden jatkokoulutusta tulisi haastateltavien mielestä kehittää tiivistämällä koulutusta ja muuttamalla koulutuksen sisältöä. Yhden haastateltavan mielestä koulutuksen voisi tiivistää yhden päivän koulutukseksi ja koulutuksen voisi hänen mielestään suorittaa myös etäkoulutuksena. Koulutuksessa tulisi haastateltavien mielestä olla enemmän onnettomuustilanteessa toimimiseen, uusiin ja muuttuneisiin säädöksiin (mm. massat) liittyvää sisältöä sekä ajo- ja lepoaikojen kertausta samojen sisältöjen toistamisen sijaan.

Tavaraliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä

Kuljetusalan yrityksille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten kuorma-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 46 vastaajasta 12 vastaajaa kohdisti vastauksensa ammattipätevyyskoulutuksen kehittämiseen. Vastaajat toivoivat ammattipätevyysvaatimusten keventämistä esimerkiksi lyhytaikaisissa työsuhteissa (esim. kesätyöt ja sijaisuudet) siten, että yritys vastaisi kuljettajan perehdyttämisestä. Kursseilla tulisi olla käytännön opetusta (ajaminen ym.) ja lähiopetusta, eikä verkkokursseja tulisi olla. Koulutuksen ja kouluttajien taso on erittäin vaihtelevaa ja tulisikin panostaa korkealaatuisen koulutuksen järjestämiseen. Yksi vastaajista ehdotti ammattipätevyysvaatimuksen poistamista kokonaan. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Taloudellinen ja ennakoiva-ajokoulutus pitää saada teorian lisäksi myös käytännön koulutukseksi.”

”Alalle tulemista pitäisi helpottaa jollain tasolla nykyisestä, koska tällä hetkellä ammattipätevyyden saamiseksi vaaditaan aika paljon eikä kaikki alalle koulutautuneet eivät jää alalle.”

Linja-autonkuljettajien mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä

Linja-autonkuljettajille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 106 vastaajasta 23 vastaajaa kohdisti vastauksensa ammattipätevyyskoulutukseen. Vastaukset kohdistuivat ammattipätevyyskoulutuksen sisältöön, lopettamiseen, tiheyteen, laajuuteen ja hintaan.

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 15 kohdisti vastauksena ammattipätevyyskoulutuksen sisältöön. Vastaajat toivoivat koulutuksen olevan käytännönläheisempää, tiiviimpää ja yksilöllisempää ja kaikilla kurssipäivillä tulisi olla eri sisältö. Koulutuksen tulisi sisältää muutakin kuin ennakoivaa ajoa. Vastaajien mukaan osa kursseista vaikuttaisi olevan suunniteltu enemmän kuorma-autonkuljettajille kuin linja-

autonkuljettajille. Jatkokoulutukseen ehdotettiin pakolliseksi kurssiksi ensiapu 1 -kurssia. Muita ehdotettuja kurssien sisältöjä olivat ajoneuvotekniikka- ja liikenneturvallisuuskoulutukset. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Koulutuksen tulisi olla yksilöidämpää. Monien yksityisten kurssit ovat todella alkeellisia teemalla rahat pois asiakkaalta, kun pakko on hankkia koulutus. Erityisesti etäkoulutukset ovat kyseenalaisia hyödyltään ja kouluttajan motiiveilta.”

”Niin että koulutus on käytännönläheistä eikä pelkästään EU:n keksimään normia.”

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista neljä piti vaatimusta ammattipätevyyden uusimisesta viiden vuoden välein liian tiheänä ja myös kolme vastaajaa ammattipätevyyden jatkokoulutusta ainoastaan kouluttajia taloudellisesti hyödyttävänä toimintana. Yksi vastaaja piti ammattipätevyyskoulutuksen kustannusta korkeana. Vastaajista yksi vaati ammattipätevyyskoulutusvaatimuksen poistamista kokonaan. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Alalla olevilla kuljettajilla aivan turhaa istumista 5 päivää ammattipätevyyskoulutusta käytäntö opettaa joka päivä liikenteessä, ettei ole täysin oppinutta kuljettajaa, tietoa saa nykyään niin paljon aivan turhaa rahastusta.”

”Kertauspäiviä tulisi vähentää viiden sijasta yhteen. Se kohtuullistaisi kustannustasoa ja siinä ajassa voi käydä läpi sallittujen ajoaikojen kertaamisen ja uudet määräykset alalla.”

Tutkimuksessa haastateltu aiemmin linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkinut ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevä henkilö kehittäisi perustason ammattipätevyyskoulutusta lisäämällä koulutukseen liukkaalla ja piimeällä ajamisen harjoittelua oikeissa olosuhteissa, koska simulaattoriharjoittelu ei yksin ole riittävää ko. olosuhteiden harjoitteluun. Ammattipätevyyden jatkokoulutusta tulisi haastateltavan henkilön mielestä kehittää lisäämällä koulutukseen enemmän liikenne- ja työturvallisuuteen liittyvää sisältöä.

Henkilöliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä

Kuljetusalan yrityksille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymyksen vastanneista 23 vastaajasta neljä vastaajaa kohdisti vastauksensa ammattipätevyyskoulutukseen. Vastaajien mukaan ammattipätevyyden jatkokoulutusta tulisi vähemmän ja uusimisväliä pidentää 8–10 vuoteen. Yksi vastaaja ehdotti ammattipätevyysvaatimuksesta luopumista. Yksi vastaajista piti ammattipätevyysvaatimusta esteenä määräaikaisten kuljettajien saatavuuteen. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Pitää olla vähemmän direktiivipäiviä.”

”Ammattipätevyyskoulutuksien myötä on kuljettajien saatavuus määräaikaisiin tuurauksiin vaikeutunut. Direktiivipäivien sisältö on saman asian toistamista vuodesta toiseen. Kehitettävää olisi koulutuksissa todella paljon, mutta kustannuksilla ei saa lisätä enää kuljetusyritysten taakkaa.”

Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä

Kuljetusalan koulutusorganisaatioilta kysyttiin kyselyssä kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä kysymyksellä "Miten kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutuksia tulisi mielestäsi kehittää?". Kyselyyn vastanneista 47 vastaajasta kysymykseen vastasi 33 vastaajaa.

Seitsemän vastaajan mielestä perustason ammattipätevyyskoulutuksen laajuutta tulisi muuttaa vähentämällä vaadittavaa 280 tunnin määrää, vähentämällä ajo-opetuksen määrää, siirtämällä osa opinnoista jatkokoulutukseen tai helpottamalla vanhojen C-ajo-oikeuden omistavien suoritusta. Alla on lainaus vastauksista.

"Perustason koulutustapa ja sisältö lähemmäksi jatkokoulutuksen sisältöä ja koulutustapaa. Kuorma-autokortin suorittanut on yleensä kiinnostunut perustason ammattipätevyydestä, mutta koulutuksen laajuus ja sitä kautta kustannus ovat rajoittavia tekijöitä."

Viisi vastaajaa toivoi koulutukseen enemmän työhön liittyviä käytännön harjoituksia. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

"Linkitys enemmän käytännön tehtäviin ja tutustuminen nykypäivän logistiikkaan tai vastaavasti henkilöliikenteen puolella työelämään tutustuminen."

"Muokata koulutukset mahdollisimman todenmukaiseksi työelämän vaatimuksia vastaaviksi."

Neljä vastaajaa antoi kehittämis ehdotuksia ammattipätevyyden jatkokoulutuksen. Jatkokoulutusta tulisi kehittää siten, että samaa vapaasti valittavaa kurssia ei voisi suorittaa useita kertoja. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

"Jatkokoulutus ei pitäisi sisältää pakollista aihetta, mutta vaatimuksena voisi olla, että jatkokoulutuksen 35 h ei saa sisältää kahta samaa aihetta. Pois lukien ADR ajolupakoulutuksen hyväksiluku."

"Jatkokoulutuspäivät on edellisten kertausta ja motivoivat aika huonosti alalla pitkään ollutta kuljettajaa."

Kolmen vastaajan mielestä perustason ammattipätevyyden suorittaminen ammattipätevyyskokeella tulisi muuttaa helposti toteutettavaksi. Nykyinen koemalli ei toimi käytännössä. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

"Ammattipätevyyskoulutus perustaso, näyttökokeella suoritettavaksi. Nykyinen malli on tehty mahdottomaksi suorittaa näyttökokeella."

"Perustason ammattipätevyyskoulutusta tulisi laskea tai kokeen vastaanottavan koulutuskeskuksen vaatimuksia keventää, jotta kokeesta saataisiin aito vaihtoehto koulutukselle."

Kaksi vastaajaa piti verkkokoulutusten suorittamista liian helppona ja yksi vastaaja toivoi enemmän ajasta ja paikasta riippumatonta verkkokoulutusta. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Koulutuksesta pitäisi poistaa verkkokoulutusmahdollisuus, koska kuljettajat tekevät niitä ajaessaan raskasta ajoneuvoa tai tekevät jotain muuta koulutuksen aikana kuin seuraavat sitä. Kuljettajat oikein kehuvat sillä kuinka helppoa koulutus on nykyään, kun ei tarvitse kuin pitää jotain mobiililaitetta auki. Tämä ei palvele ammattipätevyyskoulutuksen perustarkoitusta.”

”Enemmän tulisi sallia hyödynnettävien etämahdollisuuksia koulutuksessa, että koulutus ei olisi paikasta ja ajasta riippuvainen.”

Kuljetusalan koulutusorganisaation haastattelussa haastateltavilta kysyttiin, miten perustason ammattipätevyyskoulutusta ja jatkokoulutusta tulisi kehittää, jotta ne vastaisivat tarpeita paremmin. Haastateltavien mukaan ammattipätevyyskoulutuksissa voi olla tasoeroja ja kouluttajille tulisi olla tiukemmat vaatimukset, koska muuten koulutuksen vaikuttavuus häviää ja myös opiskelijat turhautuvat tällöin. Ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa työhön liittyvät tiedot työssäjaksamisesta, ympäristöasioista ym. muista alan muutoksista tulisi päivittää.

Kuljetusalan koulutusorganisaation haastateltavien mukaan verkkokoulutukset ovat joustavia kuljettajille, jotka ovat vuorotyössä ja lähiopetukset ovat yrityksille ja kuljettajille hankalia, mutta niitäkin tarvitaan. Verkkokoulutusten tulee kuitenkin olla laadukkaita. Lähiopetuksena järjestettävät koulutukset ovat myös antoisampia kuin verkkokoulutukset. Opiskelijat ovat olleet hieman tyytyväisempiä lähikoulutuspäiviin, mutta ero ei ole iso verrattuna verkkokoulutuksiin. Haastattelussa koulutusorganisaatiossa verkkokoulutukset toteutetaan siten, että niissä tulee kontrollikysymykset 45 minuutin välein. Verkkokoulutukset ovat valvottuja ja niiden suorittajalla tulee olla kamera päällä koulutuksen aikana.

Kuljetusalan koulutusorganisaation haastateltavien mukaan noin viisi prosenttia koulutettavista keskeyttää perustason ammattipätevyyskoulutuksen. Rekrytointikoulutuksia ei keskeytetä helposti. Syitä koulutuksen keskeyttämiseen ovat yhteiskunnan taloudellinen tilanne (työvoiman kysyntä), henkilön elämänhallintaan liittyvät syyt sekä se, että koulutettava huomaa, että ala ei sovi hänelle.

Kuljetusalan järjestöjen ja Puolustusvoimien mielipiteet kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen kehittämisestä

Haastatelluilta kuljetusalan järjestöiltä ja Puolustusvoimilta kysyttiin kuorma- ja linja-auton ammattipätevyyskoulutusten vastaavuutta ammattikuljettajien käytännön tehtävien ja työllistävien yritysten tarpeisiin.

Haastateltavien mukaan perustason ammattipätevyyskoulutus toimii nykyisessä muodossaan hyvin lukuun ottamatta ammattipätevyyskoetta. Ammattipätevyyskokeen lopullinen lainsäädäntö on liian monimutkainen ja muodolliset vaatimukset ovat liian korkeat. Suomessa on vain yksi koulutusorganisaatio, jossa ammattipätevyyskokeen voi suorittaa ja suorituksia on tehty vain kymmenen. Esimerkiksi teoriakokeessa on oltava kaksi valvojaa ja kokeessa käytettävien ajoneuvojen on oltava kokeen järjestäjän omistuksessa, jolloin kuljettajan on suoritettava koe tuntemattomalla ajoneuvolla. Teoriakokeessa kuljettajan on vastattava yrittäjätaison kysymyksiin, mikä ei ole järkevä toimintatapa.¹ Ammattipätevyyskoemenettelyä tulisi keventää toimintamallia muuttamalla säilyttäen samalla riittävän korkea vaatimustaso. Ammattipätevyyskoemenettelyyn voisi olla yksi viranomaisen

¹ Huom: Haastateltavat eivät ehkä tunteneet ammattipätevyyskoetta koskevaa sääntelyä kailta osin tai se ymmärrettiin eri tavalla.

luoma koemalli. Puolustusvoimissa on keskusteltu sisäisesti ammattipätevyyskokeen käyttöönotosta kuljettajakoulutuksessa, mutta arviota milloin koe otettaisiin käyttöön tai kenelle ja millä resursseilla se toteutettaisiin ei ole tehty. Ammattipätevyyskoe ei juuri nopeuttaisi varusmieskuljettajien kouluttamista, koska varusmieskuljettajat jouduttaisiin kuitenkin kouluttamaan kuljettajan tehtäviin ja kokeen vastaanottajalle on Puolustusvoimissa samat muodolliset vaatimukset kuin siviilissäkin. Puolustusvoimissa haasteena on suuret saapumiserät ja saapumiserien ajoittuminen koko Suomessa samaan ajankohtaan. Joukko-osastosta riippuen kuljettajakoulutukseen valittuja voi olla 70–400 varusmiestä.

Ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa olisi haastateltavien mukaan kehitettävää, koska osa koulutuspäivistä ei lisää kuljettajien ammattitaitoa. Haastateltavien mukaan jatkokoulutuksen ainoan pakollisen ennakoidun ajon kurssin lisäksi kuorma-autonkuljettajien jatkokoulutuksessa tulisi olla pakollisena vähintään kuorman sidontakurssi ja linja-autonkuljettajien jatkokoulutuksessa voisi olla pakollisina kursseina ensiapu- ja turvallisuuskurssit. Toisaalta jatkokoulutuksessa on haastateltavien mukaan paljon valinnaisia kursseja, joista kuljettaja voi halutessaan valita itselleen sopivat ammattitaitoa ylläpitävät ja kehittävät kurssit ja lisäksi koulutuksia voi myös räätälöidä.

7.3 Kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammattikoulutus

7.3.1 *Kuorma-auton, yhdistelmäajoneuvon ja linja-auton kuljettajiksi koulutettavien opintojen keskeyttäminen*

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajiksi koulutettavien opiskelijoiden opintojen keskeyttämisen yleisin syy on henkilökohtainen syy, jonka vastaajista valitsi 87 %. Vastaajista 60 %:n mukaan opiskelija vaihtoi toiselle alalle, koska koki että kuljetusala ei sovi hänelle, 43 %:n mukaan opiskelijan opiskelutaidot eivät riittäneet, 40 %:n mukaan opiskelija keskeytti terveydellisistä syistä ja myös 40 %:n mukaan keskeyttämisen syy oli riittämätön kielitaito. Seitsemän prosentin mukaan opetus oli liian teoreettista opiskelijalle ja 13 %:n mukaan keskeyttämisen syynä oli muu syy, joita olivat taloudellinen syy, koulutukseen hakeneiden opiskelijoiden taso ja motivaatio sekä työaikoihin mukautumisen puuttuminen vuorotyössä. Opinto-ohjaus vastasi koulutusorganisaatioiden mukaan opiskelijoiden erityisvaatimuksia, koska yksikään organisaatio ei valinnut vaihtoehtoa keskeyttämisen syyksi. (Kuva 28)



* Taloudellinen syy, töihin lähteminen ennen valmistumista, vastuullisuuden puuttuminen, koulutukseen hakeneiden opiskelijoiden taso ja motivaatio

Kuva 28. Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden vastaukset kuorma-autonkuljettajaksi opiskelevien henkilöiden yleisimmistä opintojen keskeyttämisen syistä.

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella myös linja-autonkuljettajiksi koulutettavien opiskelijoiden opintojen keskeyttämisen yleisin syy on henkilökohtainen syy, jonka vastaajista valitsi 77 %. Vastaajista 55 %:n mukaan keskeyttämisen syy oli riittämätön kielitaito, 50 %:n mukaan opiskelija vaihtoi toiselle alalle, koska koki että kuljetusala ei sovi hänelle, 41 %:n mukaan opiskelija keskeytti terveydellisistä syistä, 32 %:n mukaan opiskelijan opiskelutaidot eivät riittäneet ja viiden prosentin mukaan opetus oli liian teoreettista opiskelijalle. 14 %:n mukaan keskeyttämisen syynä oli muu syy, joita olivat taloudellinen syy, töihin lähteminen ennen valmistumista, vastuullisuuden puuttuminen sekä koulutukseen hakeneiden opiskelijoiden taso ja motivaatio. Opinto-ohjaus vastasi koulutusorganisaatioiden mukaan opiskelijoiden erityisvaatimuksia, koska yksikään organisaatio ei valinnut vaihtoehtoa keskeyttämisen syyksi. (Kuva 29)



* Taloudellinen syy, koulutukseen hakeneiden opiskelijoiden taso ja motivaatio, työaikoihin mukautumisen puuttuminen vuorotyössä

Kuva 29. Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden vastaukset linja-autonkuljettajaksi opiskelevien henkilöiden yleisimmistä opintojen keskeyttämisen syistä.

7.3.2 Kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä

Kuorma-autonkuljettajille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten kuorma-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 169 vastaajasta 106 vastaajaa kohdisti vastauksensa yleisesti kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittämiseen. Vastaukset kohdistuivat koulutuksen käytännön opetukseen ja harjoitteluun sekä koulutuksen muuhun sisältöön.

Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 75 kohdisti vastauksensa ammattikoulutuksen käytännön opetukseen ja harjoitteluun. Kuorma-autonkuljettajan käytännön opetusta ja harjoittelua toivottiin yleisesti lisää ja teoriaa vähemmän. Täsmällisempiä vastaajien mainitsemia käytännön opetuksen ja harjoittelun lisätarpeita olivat ajotuntien yleinen lisääminen tiellä eikä simulaattorissa, pimeällä ja liukkaalla ajaminen, ajamisen harjoittelu kuorman kanssa ja ilman, peruuttaminen, myös vanhemmilla autoilla ajaminen, ennakoiva ja taloudellinen ajaminen, kuorman lastaus, purku ja sidonta, pienten ja keskikokoisten huolto- ja korjaustöiden tekeminen ja ajoneuvotekniikka. Yleisesti vastaajat toivoivat opiskelijoille enemmän pakollista käytännön harjoittelua yrityksissä. Seuraavana on kaksi lainausta vastauksista.

”Enemmän käytäntöä, lastausta, purkua ja kuorman sidontaa.”

”Enemmän työelämää tutustumista sellaisissa työpaikoissa, joissa työnantajia kiinnostaa uusien potentiaalisten koulutettavien taitojen kehittäminen.”

Tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista tai aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 32 kohdisti vastauksensa muuhun ammattikoulutuksen sisältöön. Kuorma-autonkuljettajakoulutukseen valittaville henkilöille toivottiin soveltuvuustestiä tai koulutukseen hakeutuville tulisi antaa realistinen kuva kuljettajan ammattista, jotta alalle ei hakeutuisi sille soveltumattomia henkilöitä. Oppilaitosten ja kuljetusyritysten yhteistyötä ja yritysten tukemista toivottiin lisää. Kuljettajakoulutuksen tulisi olla vastaajien mielestä monipuolista koulutusta, jossa oppilaat voisivat harjoitella monenlaisella kalustolla eri kuljetustehtävissä ja erilaisissa olosuhteissa. Muutama vastaaja toivoi koulutuksen lyhentämistä ja tiivistämistä. Alla on yksi lainaus vastauksista.

”Tulisi pyrkiä nykyistä paremmin selvittämään alan koulutuksiin hakeutuvien motivaatio suorittaa logistiikan perustutkinnon koulutus kunnialla loppuun saakka sekä halu oikeasti työllistyä kuljettajana. Siitä, että työkkäri pakottaa hakemaan esim. aikuisen työttömän johonkin koulutukseen, joka ei oikeasti kiinnosta, ei tule korjaamaan pahenevaa kuljettajapulaa koskaan.”

7.3.3 Tavaraliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä

Kuljetusalan yrityksille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten kuorma-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 46 vastaajasta 32 vastaajaa kohdisti vastauksensa yleisesti koulutuksen kehittämiseen. Vastaajien mukaan koulutus voisi olla jopa hieman lyhyempi, koska alalla ei tarvita pitkää koulutusta. Koulutus tulisi järjestää tehokkaammin, kuljettajien koulutusmääriä tulisi lisätä ja huolehtia opettajien riittävästä pätevyydestä. Koulutuksen sisällä painopistettä tulisi muuttaa enemmän käytännön asioiden kuten ajoneuvon käsittelyn, ennakoivan ajon, liukkaan kelin ajon ja taloudellisen ajon opettamiseen. Asiakaspalvelutaitoja ja elämänhallinnan taitoja tulisi myös opettaa sekä lisätä ajoneuvotekniikan opetusta. Opiskelijavalintaan tulisi kiinnittää huomiota ja antaa hakijoille alasta realistinen kuva, jotta saataisiin valittua alalle soveltuvat opiskelijat. Seuraavana on kaksi lainausta vastauksista.

”Opetus koulussa on laskenut huomattavasti. Ei osata käsitellä hulia, sähköpäässiä, rullakoita, lavoja eikä tunnisteta lavoja FIN, Euro yms. Kuormausta ja liinojen käyttöä ei osata tehdä oikeaoppisesta ja lain edellyttämällä tavalla. Nykyään viimeisen parin vuoden aikana olen joutunut opettamaan kuorma-autolla ajon, koska auton käsittely on ollut hyvin huteraa. Ihmettelen, kuinka ovat saaneet edes ajokortin. Näistä kaikista ovat myös valittaneet itse toppiharjoittelijat ja koulusta suoraan minulle työllistyneet. Tuntuu, että koulut ovat vierittäneet kaiken opettamisen yrityksille, jotka ottavat toppiharjoittelijoita yritykseensä. Tämä on hyvin kuormittavaa yrityksille ja tästä syystä on jouduttu toppiharjoittelu katkaisemaan kesken harjoituksen, kun harjoittelijalla ei ole tietämättömyyden lisäksi ollut minkäänlaista motivaatiota edes.”

”Simulaattori- ja verkko-opetus on heikentänyt valmistuvien kuljettajien ammatillista osaamista. Koulutuksen tulisi olla enemmän käytännönopetusta lähiopetuksessa.”

Muita vastaajien mainitsemia koulutuksen kehittämiskohteita olivat työssäoppimisen lisääminen ja Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen uudistaminen. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”...opiskelussa aktiivista vuorovaikutusta eri alan kuljetusliikkeisiin, jotta oma juttu löytyisi.”

”Puolustusvoimissa kannattaisi kiinnittää huomio ketä koulutetaan yhdistelmäajoneuvonkuljettajaksi, nyt koulutetaan kuljettajaksi varusmiehiä, jotka ei siviilissä tule kuljetusalalle missään tapauksessa.”

7.3.4 Linja-autonkuljettajien mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä

Linja-autonkuljettajille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 106 vastaajasta 69 vastaajaa kohdisti vastauksensa yleisesti linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittämiseen. Vastaukset kohdistuivat pääasiassa ajo-opetuksen lisäämiseen, asiakaspalveluun, koulutuksen käytännön opetukseen ja harjoitteluun, ajoneuvotekniikkaan ja korjauksiin, realistiseen kuvaan alasta, koulutuksen kestoon ja koulutuksen muuhun sisältöön.

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat mainitsivat vastauksissaan käytännön ajo-opetuksen lisäämisen 21 kertaa. Vastaajien mukaan käytännön ajotunteja tulisi olla yleisesti enemmän sekä ajoneuvon käsittelyharjoituksia, liukkaan kelin ja yleisesti eri keliolosuhteissa harjoittelua, ennakoivan ajon harjoittelua sekä erilaisilla autoilla ajamisen harjoittelua tulisi olla enemmän. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Auton käsittelyä esim. ajoharjoitteluradalla tulisi lisätä. Simulaattori ei ole lainkaan sama asia kuin oikea auto.”

”Ajo-opetusta hieman enemmän, tilanteiden salliessa myös haastavammissa olosuhteissa.”

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat mainitsivat vastauksissaan asiakaspalvelun lisäämisen 16 kertaa. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Kiinnittää huomiota asiakaspalveluun. Huolehtia matkustajista. Ajaa siten että matkustajat pysyisivät tolillaan pysäkillä saavuttaessa sekä ajon aikana.”

”Hankalat asiakastilanteet.”

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat mainitsivat vastauksissaan käytännön harjoittelun 16 kertaa. Harjoittelua toivottiin lisää ja sen toivottiin tapahtuvat kokeneen kuljettajan ohjauksessa. Seuraavana on lainaus vastauksista.

”Käytännön toimintaa huomattavasti nykyistä enemmän.”

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat mainitsivat vastauksissaan ajoneuvotekniikan ja korjausten opetuksen lisäämisen seitsemän kertaa. Alla on lainaus vastauksista.

”Enemmän koulutusta siihen miten auto toimii ja miten ratkaistaan ongelmia vikatilanteissa.”

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat mainitsivat vastauksissaan realistisen kuvan antamisen linja-autonkuljettajan ammatista seitsemän kertaa. Opiskelijoille tulisi kertoa mm. työajoista ja työssäjaksamisesta ja korostaa työn vaativuutta. Alla on lainaus vastauksista.

”Rehellisesti kerrotaisiin työtilanteesta alueittain ja palkkatasosta. Myös ongelmakohtia tulisi kartoittaa enemmän ja niistä kertoa koulutuksen aikana. Näin saataisiin paljon totuudenmukaisempi kuva alasta.”

Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat tai aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat mainitsivat vastauksissaan koulutuksen keston viisi kertaa. Vastaajien mukaan koulutusta voisi nopeuttaa lyhentämällä sitä. Muita vastaajien mainintoja olivat mm. alalle soveltuvamman opiskelija-aineksen valinta, turvallisuuskoulutuksen lisääminen, koulun ja työpaikkojen yhteistyön lisääminen ja tilausajoon liittyvien asioiden opettaminen.

7.3.5 Henkilöliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet linja-autonkuljettajan ammattikoulutuksen kehittämisestä

Kuljetusalan yrityksille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneista 23 vastaajasta yhdeksän vastaajaa kohdisti vastauksensa nopeampaan alalle pääsyyn. Vastaajien mukaan oppisopimuskoulutusta ja muita työhön valmistavia koulutuksia tulisi sujuvoittaa ja nopeuttaa. Ajokortti tulisi saada aiemmin, koska harva jaksaa odottaa 21-vuotiaaksi asti linja-autonkuljettajaksi pääsyä. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Nuorisoasteen koulutusväylä on teoriassa olemassa, mutta ammattioppilaitokset eivät kuitenkaan sitä halua järjestää. Lisäksi aikuiskoulutuksen alarajon seurauksena perinteistä väylää tulla ammatti ei enää käytännössä ole -> aikuiskoulutuskeskukset kouluttivat 6–7 kk kuljettajan, ammattikouluissa sama kestää 18–24 kk. Ei ole mahdollista perheelliselle ammatinvaihtajalle.”

”Ikärajaa alentaa. Suurimmalla osalla nuorista on jo työpaikka ja ammatti ennen 23 vuoden ikää, eikä heitä silloin ole niin helppoa saada työntekijöiksi henkilöliikenteeseen.”

Muita vastaajien mainitsemia ammattikoulutuksen kehittämiseen liittyviä asioita olivat työharjoittelun kehittäminen, asiakaspalvelun opettamisen lisääminen, toimiminen poikkeustilanteissa (esim. onnettomuudet) ja kielitaito. Myös alan vetovoiman lisäämiseen tulisi kiinnittää huomiota. Seuraavana on kolme lainausta vastauksista.

”Logistiikan perustutkinto ja työvoimakoulutuksen samanlainen sisältö tärkeätä työnantajan näkökulmasta kuin myös kouluttajasta riippumatta harjoittelujaksojen samanaikaisuus. Nyt haasteena on osalla kouluttajista, että pukaavat jo koulutuksen alussa työpaikkaharjoitteluun ja oikeanlaisen mielekkään sisällön räätälöinti haasteellista.”

”Maahanmuuttajille taasen pitäisi saada väylä, jossa alkuun opiskellaan kieli, kielitaidon ollessa riittävä jatkettaisiin tutkintoon tähtäävän koulutukseen. Olemme joutuneet hylkäämään satoja, lähentelee jo varmaan tuhatta hakijaa riittämättömän kielitaidon takia.”

”Suurimmat ongelmat eivät ole niinkään koulutuksessa, vaan enemmänkin siinä, että alalle ja linja-autonkuljettajan tärkeään ammattiin ei ole imua. Tärkein kehitysalue olisi ammatin houkuttelevuuden parantaminen mm. työskentelyolosuhteita parantamalla (esim. WC:tä) ja markkinoinnilla, jota pitäisi suunnata erityisesti nuoriin ja naisiin.”

Haastatellun yksityisen koulutusorganisaation edustajien mukaan Etelä-Suomessa suurin osa linja-autonkuljettajan koulutukseen hakijoista on maahanmuuttajataustaisia.

7.3.6 Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden ja kuljetusalan järjestön mielipiteet kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutuksen kehittämisestä

Kuljetusalan koulutusorganisaatioilta kysyttiin kyselyssä kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutuksen kehittämisestä kysymyksellä ”Miten kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutusta tulisi mielestäsi kehittää?”.

Kysymykseen vastanneista 26 vastaajasta viisi kehittäisi ammattikoulutusta tiivis-
tämällä ja järjeistämällä oppilaitosten ja kuljetusyritysten yhteistyötä. Alla on
kaksi lainausta vastauksista.

”Ammattikoulutuksessa on tärkeää, että oppilaitoksella ja yrityksellä on tiivis yhteistyö. Meillä on pääosin oppisopimuksia niin tämä asia toteutuu hyvin.”

”Kun opiskelua on lisätty / lisätään työpaikalle, niin työpaikalle pitäisi maksaa korvaus annetusta opetuksesta.”

Viisi vastaajaa kehittäisi koulutuksen sisältöä lisäämällä ajotunteja, ajoneuvon käsittelykoulutusta, käyttämällä koulutuksessa erilaisia ajoneuvoja sekä muuttamalla työelämäjaksoja lisäämällä niiden lukumäärää ja lyhentämällä niitä hieman.

Viisi vastaajaa kehittäisi koulutusta lyhentämällä sitä. Erityisesti muille kuin suoraan peruskoulusta tuleville opiskelijoille nykyinen 2,5–3 vuoden koulutus koetaan liian pitkäksi. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Aikuisille, yli 21-vuotiaille, osatutkintosuoritusten kannustimia, jolla alan houkuttelevuutta saadaan lisättyä. Perustutkinnon suorittamisen hyöty aikuiselle, työelämässä jo toimineelle, ei ole merkittävä työn tekemisen kannalta.”

”Peruskoulusta hakeutuville kolmen vuoden malli on toimiva, mutta ns. nopeat aikuiskoulutukset olisivat tarpeellisia. Koulutuksen kesto olisi puolesta vuodesta vuoteen ja nopeasti työelämään.”

Kolme vastaajaa kehittäisi koulutusta uudistamalla rahoitusta. Koulutukseen toivottiin lisää rahaa ja uusia rahoitusvaihtoehtoja. Alla on lainaus vastauksista.

”Rahoituksen uudistaminen, jotta olisi mahdollisuus järkevästi kehittää ja viedä koulutuksia eteenpäin.”

Muita vastaajien kehittämisehdotuksia olivat mm. ajokortin ikärajojen alentaminen, opiskelijoiden soveltuvuustestit, nykyaikaisen ajoneuvokaluston (vaihtoehtoiset käyttövoimat) käyttäminen ja opettajat, joilla on pidempi työkokemus. Lisäksi kyseenalaistettiin, miksi viranomaisvalvontaa tarvitaan ammatillisissa oppilaitoksissa ajokorttien teoria- ja ajokokeissa. Alla on kaksi lainausta vastauksista.

”Kuljettajan soveltuminen kuljetusalalle tulisi todeta ennen opiskelujen alkua. Laajennettu lääkärin/psykologin arvio soveltuvuudesta olisi kaikkien osapuolten kannalta hyvä.”

”Osaamista arvioidaan ammatillisessa koulutuksessa. Miksi pitää olla jokin viranomaisen erikseen todentamassa ajokorttien teoria- ja ajokokeita?”

Haastatellun kuljetusalan järjestön edustajan mukaan ammattikoulutukseen tehdyt muutokset ovat vaikuttaneet negatiivisesti kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutukseen. Opiskelijoiden työssäoppimisjakso on liian aikaisessa vaiheessa opintoja, jolloin opiskelijat ovat vasta 16-vuotiaita eivätkä pääse vielä ajamaan ajoneuvoja. Työssäoppimisjakson tulisi olla vasta sitten, kun opiskelijalla on ajokortti. Haastateltavan mukaan oppivelvollisuusikärajan nosto 18 vuoteen ja oppivelvollisuuden laajentaminen toisen asteen opintoihin pakottaa peruskoulun päättäneet hakemaan jatko-opintoihin ja se näkyy kuljetusalalla, koska kouluihin hakee ja sinne pääsee opiskelijoita, jotka soveltuvat huonommin alalle. Haastateltavan mukaan muutokset rahoituksessa ovat myös vaikuttaneet negatiivisesti, esimerkiksi erään oppilaitoksen 11 kouluttajasta irtisanottiin puolet. Yksilöopetus on kallista ja se vaatii rahoitusta.

Haastatellun kuljetusalan järjestön edustajan mukaan eri kuljetussuoritealoilla vaatimukset ovat erilaisia ja erityisesti raakapuun ja vaarallisten aineiden kuljetuksissa tarvitaan lisäkoulutusta, koska niissä pelkkä peruskoulutus ei riitä.

Haastatellun yksityisen koulutusorganisaation edustajien mukaan heidän organisaationsa järjestämiltä kursseilta valmistuvat henkilöt työllistyvät paremmin kuin logistiikan perustutkintoon johtavasta koulutuksesta. Ero johtunee nopeammasta koulutuksesta (kesto 6–7 kuukautta), motivoituneemmista opiskelijoista (koulutukseen on valittu sopivat henkilöt), koulutettavien iästä ja rekrykoulutuksista. Esimerkiksi linja-autonkuljettajan ikä tulee olla vähintään 23 vuotta, kun logistiikan perustutkinnossa ikä voi olla 18 vuotta. Lisäksi rekrykoulutuksissa tehtävän yritysysteistyön takia työpaikka odottaa koulutettavaa kurssin päätyttyä.

Haastatellun yksityisen koulutusorganisaation edustajien mukaan tekemistä ei saa ohjata liikaa ulkopuolelta, mutta valvontaa tulee olla riittävästi, jotta koulutusten taso säilyy. Tällä hetkellä valvontaa on vähän (satunnaista).

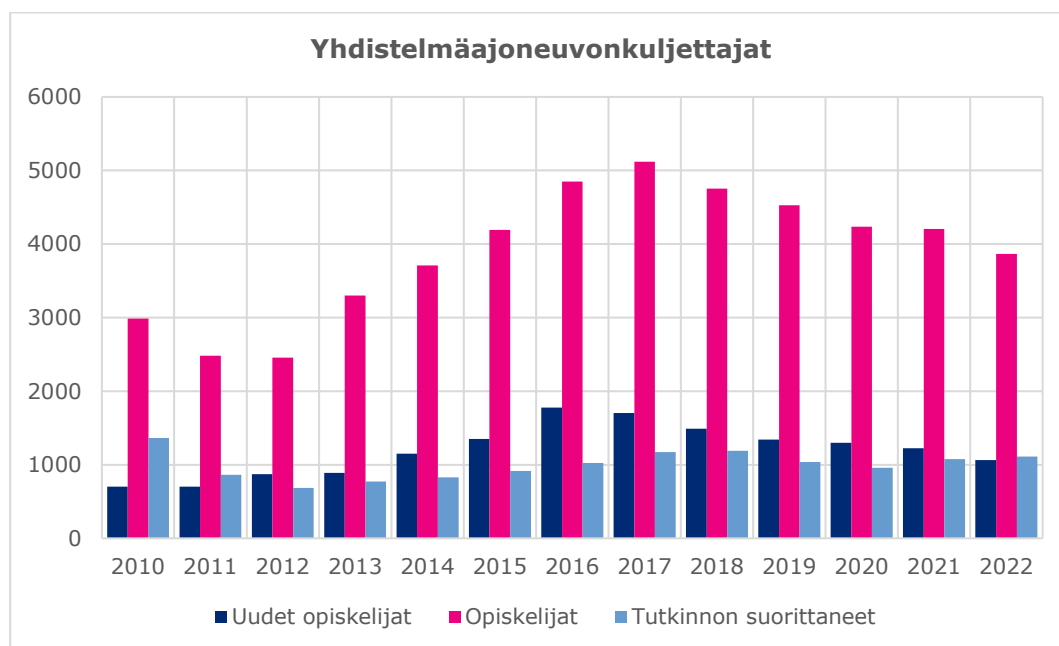
8 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien saatavuus

8.1 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien tarjonta

8.1.1 Raskaan liikenteen kuljettajien koulutusmäärät

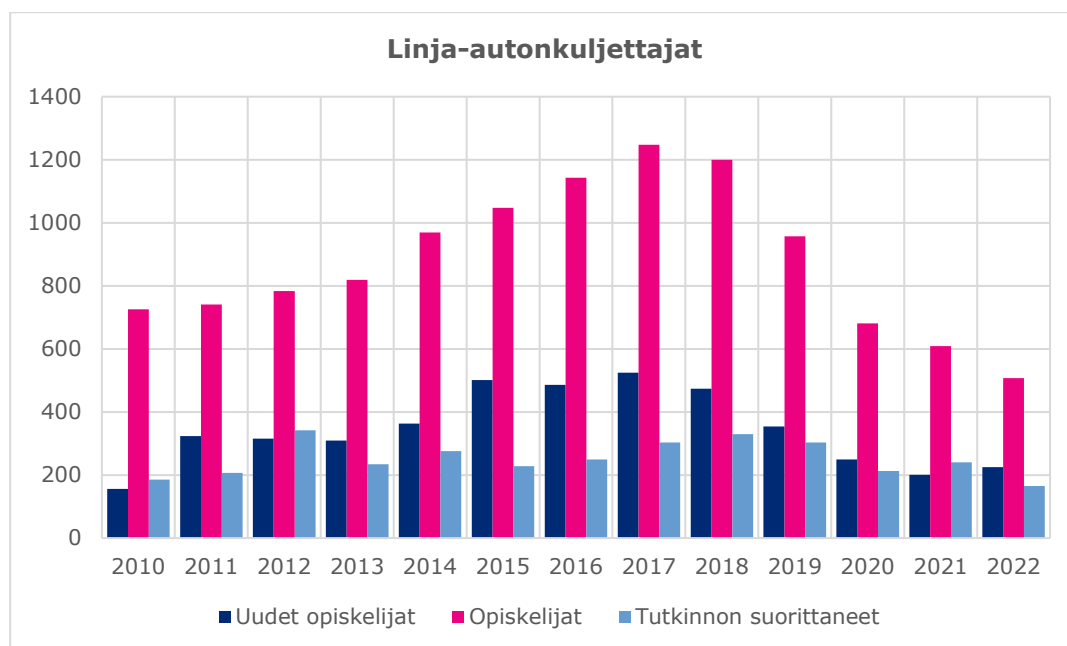
Toisen asteen ammatillinen koulutus

Opetushallinnon tilastopalvelu Vipusen tilastojen perusteella yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tutkintoja on suoritettu vuosittain noin 1 000 kappaletta (Kuva 30). Uusia opiskelijoita on aloittanut vuosittain keskimäärin noin 1 200 ja keskimäärin opiskelijoita on ollut kirjoilla vuosittain noin 3 900. Opiskelijoiden määrä on ollut korkeimmillaan vuosina 2016–2018, jolloin uusia opiskelijoita on aloittanut yli 1 700 vuodessa. Tämän jälkeen uusien opiskelijoiden määrä on kääntynyt lievään laskuun ja ollut vuosina 2019–2022 noin 1 100–1 300 uuden vuosittaisen opiskelijan tuntumassa. Tutkinnon suorittaneissa määrät ovat niin ikään olleet korkeimmillaan vuosina 2017–2018, mutta selkeää suuntaa kehityksessä ei ole ollut havaittavissa. Vuonna 2022 yhdistelmäajoneuvonkuljettajan tutkinnon on suorittanut noin 1 100 henkilöä, mikä on hieman pitkän aikavälin keskiarvon yläpuolella. Kuorma-autonkuljettajien koulutusmääristä ei ollut tilastopalvelusta luotettavaa tilastoa muodostettavissa. (Lähde OPH Vipunen)



Kuva 30. Yhdistelmäajoneuvonkuljettajien koulutus- ja tutkintomäärät vuosina 2010–2022 (lähde OPH Vipunen).

Linja-autonkuljettajien opiskelijamäärät ovat niin ikään olleet korkeimmillaan vuosina 2017–2018, jolloin uusia opiskelijoita on aloittanut vuosittain noin 500 ja tutkinnon on suorittanut hieman yli 300 opiskelijaa (Kuva 31). Kirjoilla on näinä vuosina ollut kerrallaan hieman yli 1 200 opiskelijaa. Opiskelijamäärät ovat laskeneet selvästi viime vuosina ja erityisesti koronavuosina 2020 ja 2021 sekä uusien opiskelijoiden että tutkinnon suorittaneiden määrä on vähentynyt. Tilaston perusteella kokonaisopiskelijamäärä on ollut noin puolet vuosien 2015–2018 opiskelijamääristä. Vuosina 2021–2022 uusia linja-autonkuljettajaksi opiskelevia opiskelijoita on aloittanut hieman yli 200 ja tutkinnon on suorittanut noin 200 opiskelijaa. (Lähde OPH Vipunen)



Kuva 31. Linja-autonkuljettajien koulutus- ja tutkintomäärät vuosina 2010–2022 (lähde OPH Vipunen).

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus

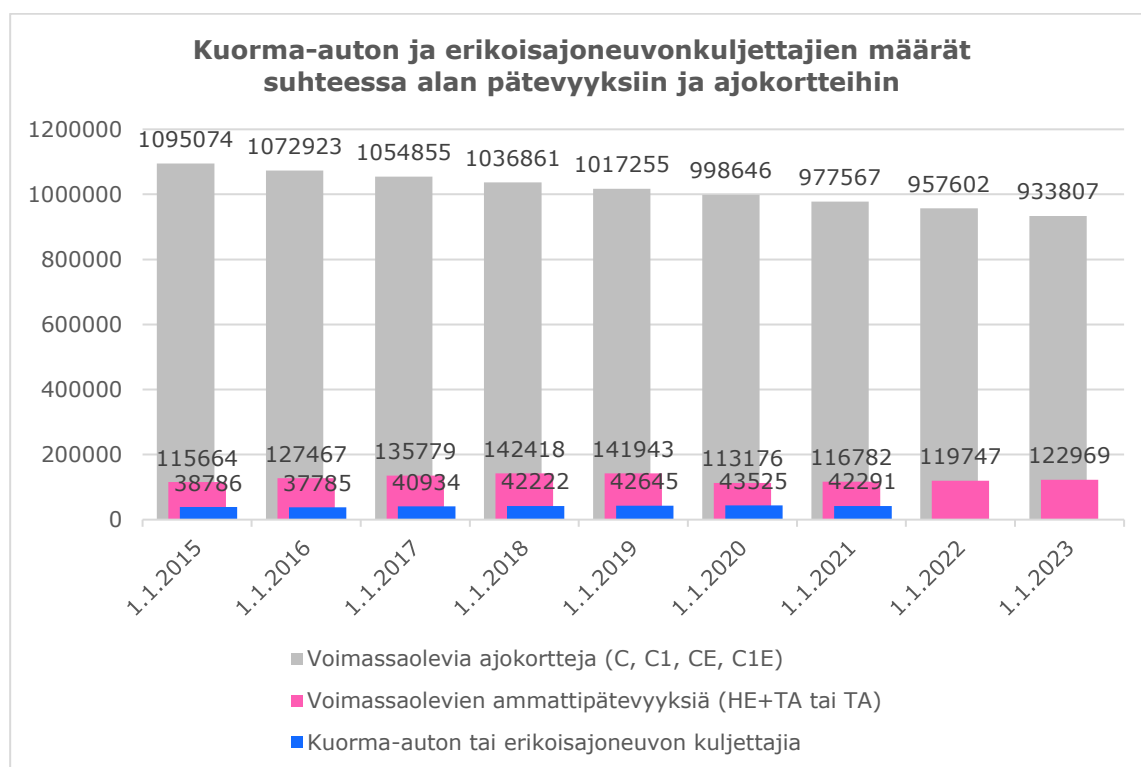
Tutkimuksessa tehdyn haastattelun mukaan Puolustusvoimat kouluttaa joka vuosi yhteensä noin 3 000 kuorma- ja linja-auton varusmieskuljettajaa. Puolustusvoimilla on lakisääteinen velvoite kouluttaa reserviin raskaiden ajoneuvojen kuljettajia omia tarpeitaan varten, mutta lain mukaan Puolustusvoimien on myös toteutettava kuljettajakoulutuksensa siten, että varusmieskuljettajat pystyvät toimimaan ammattikuljettajina varusmiespalveluksen jälkeen siviilissä. Puolustusvoimat ottaa huomioon varusmieskuljettajien koulutuksen yhteiskunnallisen hyödyn ja hyödyn yrityksille, mutta Puolustusvoimien ensisijainen tavoite on kouluttaa kuljettajia omia tarpeitaan varten.

Koulutetuista 3 000 varusmieskuljettajista 1 000:lla olisi mahdollisuus toimia ammattikuljettajana siviilissä heti varusmiespalveluksen päätyttyä ja noin 2 000:lla hieman myöhemmin, kun 21 vuoden ikä tulee täyteen. Kuljettajakoulutuksen käyneiden varusmiesten keskimääräinen kotiutusikä on noin 20 vuotta 8 kuukautta–20 vuotta 10 kuukautta. Ei ole tietoa, kuinka suuri osa näistä noin 2 000 koulutusta kuljettajasta, jotka kotiutuvat alle 21-vuotiaina, olisi halukkaita kuljettajan tehtäviin heti kotiutumisen jälkeen, jos sellainen olisi mahdollista. Puolustusvoimat ostaa kuljettajakoulutuksen siviilitoimijoilta sekä johtaa ja valvoo koulutusta itse.

8.1.2 Ammattikuljettajien potentiaali

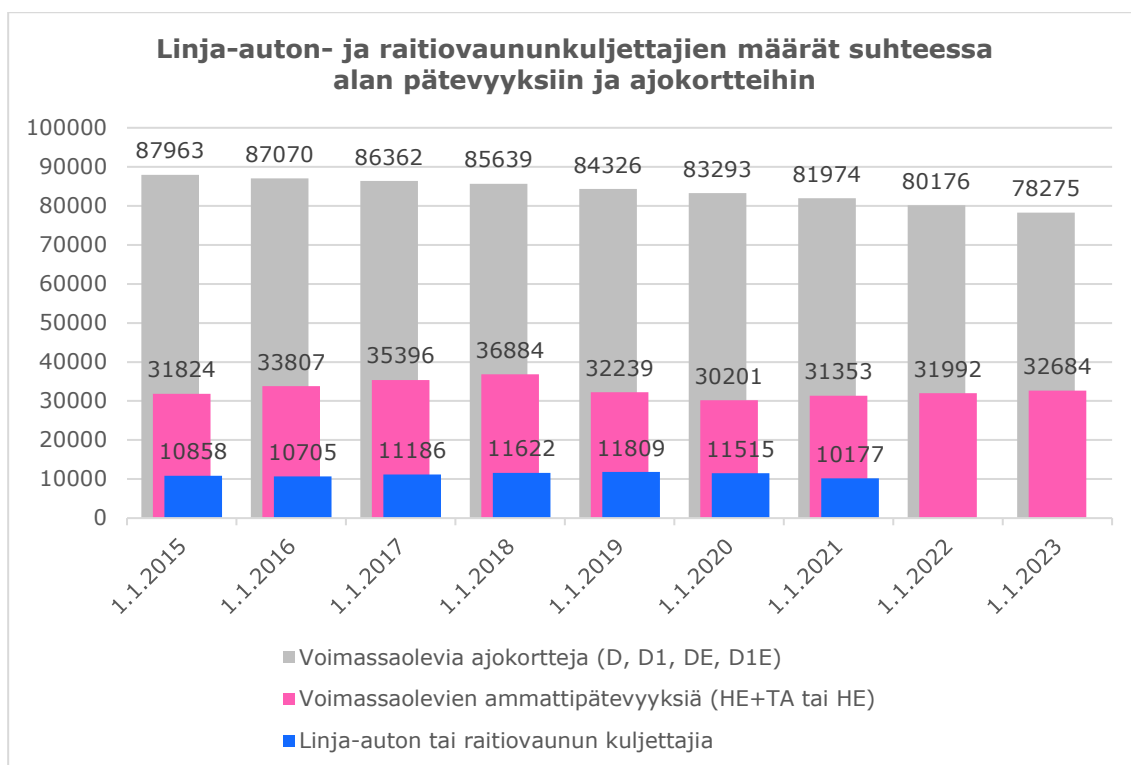
Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja oli voimassa vuonna 2015 noin 1,1 miljoonaa. Määrä on laskenut vuoden 2023 alkuun mennessä noin 0,9 miljoonaan. Ajokorttien määrä on kuitenkin säilynyt korkeana suhteessa voimassa olevien tavaraliikenteen ammattipätevyysien määrään, joka on vaihdellut vuosien 2015 ja 2023 välillä noin 116 000 ja 142 000 välillä. Ammattipätevyyksiä on puolestaan edelleen ollut selvästi enemmän kuin kuorma-auton tai

erikoisajoneuvon kuljettajan ammatissa toimivia henkilöitä, joiden määrä on vaihdellut vuosina 2015–2020 noin 38 000 ja 43 000 kuljettajan välillä. Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja on siten ollut viime vuosina keskimäärin noin 8-kertainen määrä ammattipätevyyksiin nähden ja ammattipätevyyksiä on edelleen ollut noin kolminkertainen määrä ammatissa toimiviin kuljettajiin nähden. Molempien osalta suhdeluku on kuitenkin hieman laskenut viimeisen viiden vuoden aikana (Kuva 32). (Lähteet Traficom i ja k, Tilastokeskus h)



Kuva 32. Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien, tavaraliikenteen ammattipätevyyksien ja kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajien määrän kehitys vuosina 2015–2023 (lähteet Traficom i ja k, Tilastokeskus h).

Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja oli vuoden 2015 alussa noin 88 000 kappaletta. Määrä on niin ikään hieman laskenut viime vuosina ja vuoden 2023 alussa vastaavia ajokortteja oli voimassa noin 78 000. Ero henkilöliikenteen ammattipätevyyksien määrään on niin ikään kohtuullisen suuri, mutta ei yhtä merkittävä kuin kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksien välillä. Henkilöliikenteen ammattipätevyyksien määrä on vaihdellut vuosina 2015–2023 noin 30 000 ja 37 000 välillä. Vastaavasti linja-auton tai raitiovaunun kuljettajia on vuosina 2015–2020 ollut noin 10 000–12 000. Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja on siten ollut viime vuosina keskimäärin noin 2,6-kertainen määrä ammattipätevyyksiin nähden ja ammattipätevyyksiä on edelleen ollut noin kolminkertainen määrä ammatissa toimiviin kuljettajiin nähden. Kovin selkeää kehityssuuntaa ajokorttien, ammattipätevyyksien ja ammatissa toimivien kuljettajien keskinäisessä suhteessa ei ole vuosien varrella ollut (Kuva 33). (Lähteet Traficom i ja k, Tilastokeskus h)



Kuva 33. Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien, henkilöliikenteen ammattipätevyyksien ja linja-auton tai raitiovaunukuljettajien määrän kehitys vuosina 2015–2023 (lähteet Traficom i ja k, Tilastokeskus h).

Sekä kuorma-auton että linja-auton ajo-oikeuksia on suuri määrä verrattuna varsinaiseen ammatissa toimivien kuljettajien määrään. Ajokorttien määrä on ollut laskussa viime vuosien aikana. Vuoden 2015 alusta vuoden 2023 alkuun kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä on laskenut noin 14 % ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä noin 11 %. Ammattipätevyyksien määrä ei ole noudattanut selkeää kehityssuuntaa, vaikka viiden vuoden takaiseen määrään nähden sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä onkin vuoden 2023 alussa ollut yli 10 % pienempi. Ammattikuljettajien määrä puolestaan on viiden vuoden jaksolla tarkasteltuna ollut lievän nousujohteinen, mikäli ei oteta huomioon vuoden 2020 koronarajoitusten aiheuttamaa notkahdusta linja-autonkuljettajien määrään. (Lähteet Traficom i ja k, Tilastokeskus h)

8.1.3 Ammattipätevyyden uusimisen yleisyys

Traficomin ammattipätevyystilastojen perusteella kaikista vuosina 2008–2017 ammattipätevyyden suorittaneista kaikkiaan vajaa 50 000 henkilöä eli noin kaksi kolmasosaa on uusinnut jossain vaiheessa ammattipätevyyden. Pelkästään henkilöliikenteen ammattipätevyyksissä uusimisosuus on ollut 78 %, henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen ammattipätevyyksissä 75 % ja pelkästään tavaraliikenteen ammattipätevyyksissä 63 %. Henkilöliikenteen puolella ammattipätevyyden ylläpitäminen on siten melko selvästi yleisempää kuin tavaraliikenteen puolella. Vuoden 2017 jälkeen ammattipätevyyden suorittaneilla uusineiden osuus luonnollisesti laskee, sillä ammattipätevyys ei ole ehtinyt vanhentua tilastoaikanhetkeen mennessä. Valtaosa uusituista ammattipätevyyksistä on uusittu 4–5 vuoden kuluttua

alkuperäisestä pätevyyden suoritusajankohdasta, eli hieman ennen pätevyyden vanhentumista. Kuitenkin myös viiden vuoden jälkeen ammattipätevyyden jo kertaalleen umpeuduttua uusimismerkintöjä on kertynyt seuraavan viiden vuoden aikana keskimäärin noin 1–4 prosentille pätevyyden alkuperäisistä suorittajista. Vuosikohtaiset ammattipätevyyden uusimisasteet alatyypeittäin on esitetty liitteessä 4. (Lähde Traficom k)

Ikäryhmittäin tarkasteltuna ammattipätevyytensä uusineiden osuus säilyy melko tasaisena 54-vuotiaiden ikäluokkaan saakka. Kaikkiaan alle 55-vuotiaista ammattipätevyyden on uusinut 69 % sen vuosina 2008–2017 suorittaneista henkilöistä. 55–65-vuotiaiden ikäryhmässä alkaa näkyä eläkkeelle siirtymisen vaikutus ja noin puolet kaikista ammattipätevyyden suorittaneista ei ole enää pätevyyttään uusineet määräaikaan mennessä. Myös yli 65-vuotiaiden ikäryhmässä uusineiden osuus on keskiarvon alapuolella, mutta tavaraliikenteen puolella jopa melko selvästi korkeampi kuin 55–64-vuotiaiden ikäryhmässä (Taulukko 10). (Lähde Traficom k)

Taulukko 10. Ennen vuotta 2018 ammattipätevyyden suorittaneiden pätevyyden uusimisprosentti (31.8.2023 mennessä) ikäryhmittäin. Ikäryhmä kuvaa henkilön ikää ensimmäisen ammattipätevyyden suoritushetkellä (lähde Traficom k).

Ikäryhmä	Henkilöliikenteen ammattipätevyys	Henkilö- ja tavaraliikenteen ammattipätevyydet	Tavaraliikenteen ammattipätevyys
Alle 25 vuotta	80 %	82 %	65 %
25–34 vuotta	79 %	81 %	65 %
35–44 vuotta	81 %	83 %	66 %
45–54 vuotta	77 %	82 %	66 %
55–64 vuotta	69 %	61 %	43 %
65 vuotta tai yli	47 %	60 %	61 %
Kaikki	78 %	75 %	63 %

Aiemmin todetun mukaisesti pelkästään henkilöliikenteen kattavien ammattipätevyyksien määrä on pieni ja valtaosa henkilöliikenteen alalla toimivista kuljettajista suorittaa sekä henkilöliikenteeseen että tavaraliikenteeseen oikeuttavan ammattipätevyyden. Väitettä tukee se, että ensimmäisellä suorituskerralla pelkästään henkilöliikenteen ammattipätevyyden suorittajista kaikkiaan kolmannes päivittää pätevyyden uusimiskerran yhteydessä kattamaan myös tavaraliikenteen. Ensimmäisellä suorituskerralla sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittajista 99 % suorittaa vastaavan pätevyyden myös uusimiskerralla ja pelkästään tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittajista 97 % säilyttää uusimiskerralla pätevyyden pelkästään tavaraliikenteessä. (Lähde Traficom k)

Sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen puolella ammattipätevyyden uusiminen on hieman yleisempää miehillä kuin naisilla. Eroa uusimisen yleisyydessä on noin 3–6 prosenttia. Myös palkansaajat uusivat ammattipätevyyden yrittäjäkuljettajia todennäköisemmin. Ulkomaalaistaustaisilla sekä muuta kuin suomea tai

ruotsia äidinkielenään puhuvilla uusimisaste on niin ikään keskiarvon yläpuolella. Alueellisesti tarkasteltuna asuinseudun yhdyskuntarakenteellisella sijainnilla ei ole kovin selkeää vaikutusta uusimisen yleisyyteen. Maakunnista tavaraliikenteen pätevyys uusitaan keskimääräistä useammin Pohjanmaalla ja Keski-Pohjanmaalla ja vastaavasti epätodennäköisimmin Etelä-Karjalassa ja Kainuussa. Erot säilyivät kuitenkin melko pieninä. Henkilöliikenteen puolella uusimisen todennäköisyys on keskiarvon alapuolella Pohjois-Pohjanmaalla, Etelä-Pohjanmaalla, Kanta-Hämeessä, Etelä-Karjalassa ja Kainuussa. Myös Ahvenanmaalla pätevyyden uusimisaste on selvästi muita maakuntia matalampi, mutta myös ammattikuljettajien määrä on hyvin pieni. (Lähteet Traficom k ja Tilastokeskus h)

8.1.4 Alalla pysyminen

Traficomin ammattipätevyys- ja Tilastokeskuksen FOLK-yhdistelmäaineiston perusteella vuonna 2020 pelkästään henkilöliikenteen ammattipätevyyden suorittaneista 58 % on ollut vuoden 2020 päätteeksi linja-auton tai raitiovaunukuljettajan ammatissa. Vastaavasti pelkästään tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittaneista ainoastaan 25 % on ollut vuoden 2020 päätteeksi kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajan ammatissa. Vuonna 2019, jolloin tavaraliikenteen ammattipätevyyksiä on uusittu paljon, ammattipätevyyden suorittaneista selvästi suuremmalla osuudella, eli 45 prosentilla vuoden 2020 lopun ammattinimike on ollut kuorma-auton- tai erikoisajoneuvon kuljettaja. Vuonna 2020 sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittaneista 26 prosentilla ammattina on vuoden päätteeksi ollut linja-auton tai raitiovaunukuljettaja ja 13 prosentilla kuorma-auton tai erikoisajoneuvon kuljettaja. Vuoden 2020 tilastoja viiden vuoden takaiseen tilastoon verrattaessa hieman suurempi osuus ammattipätevyyden suorittaneista on päätenyt ammattipätevyyttä vastaavaan ammattiin kyseisen vuoden päätteeksi. (Lähteet Traficom k ja Tilastokeskus h)

Kaiken kaikkiaan 68 prosentilla kaikista jossain vaiheessa henkilöliikenteen ammattipätevyyden suorittaneista oli ammattina vuoden 2020 lopussa linja-auton tai raitiovaunukuljettaja. Vastaavasti 39 prosentilla tavaraliikenteen ammattipätevyyden jossain vaiheessa suorittaneista ammattina oli vuoden 2020 lopussa kuorma-auton tai erikoisajoneuvon kuljettaja. Sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittaneista 38 prosenttia oli linja-auton tai raitiovaunukuljettajan ammatissa ja 21 % kuorma-auton tai erikoisajoneuvon kuljettajana. Henkilöliikenteen ammattipätevyyden suorittaneet ovat siten olleet melko selvästi uskollisempia ammattikuljettajan ammatille kuin tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittaneet. (Lähteet Traficom k ja Tilastokeskus h)

Linja-auton, raitiovaunun, kuorma-auton tai erikoisajoneuvon kuljettajien lisäksi ammattipätevyyden suorittaneiden ammattinimikkeissä korostuvat muut kuljetusalaan liittyvät ammatit. Kaikkiaan 9 % henkilöliikenteen ammattipätevyyden suorittaneista oli vuoden 2020 lopussa henkilö-, taksi- tai pakettiautonkuljettajan ammatissa. Tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittaneilla toiseksi yleisin ammattinimike puolestaan oli maansiirtokoneiden ym. kuljettaja, joka edusti 6 %:n osuutta kaikista ammateista. Muina ammatteina korostuivat muun muassa hankinta- ja jakelujohtajat, moottoriajoneuvojen asentajat ja korjaajat, rahdinkäsittelijät ja varastotyöntekijät. Kaiken kaikkiaan ammattipätevyyden suorittaneiden ammattinimikkeet olivat kuitenkin levinneet hyvin laajalle varsinaisten kuljettajien ammattien ohella, kattaen kaikkiaan yli 450 eri ammattikoodia. (Lähteet Traficom k ja Tilastokeskus h)

Taulukko 11. TOP20-ammattinimikkeet vuoden 2020 lopussa niillä henkilöillä, jotka ovat jossain vaiheessa vuosina 2008–2023 suorittaneet ammattipätevyyden (lähteet Traficom k ja Tilastokeskus h).

TOP 20 ammattinimikkeet	Henkilö- liikenteen ammatti- pätevyys	Henkilö- ja tavara- liikenteen ammatti- pätevyydet	Tavara- liikenteen ammatti- pätevyys
Linja-auton- ja raitiovaunukuljettajat	68 %	38 %	1 %
Kuorma-auton ja erikoisajoneuvojen kuljettajat	2 %	21 %	39 %
Henkilö-, taksi- ja pakettiautonkuljettajat	9 %	6 %	2 %
Maansiirtokoneiden ym. kuljettajat	0 %	2 %	6 %
Tuntematon	2 %	2 %	2 %
Hankinta- ja jakelujohtajat	1 %	3 %	2 %
Moottoriajoneuvojen asentajat ja korjaajat	1 %	1 %	3 %
Rahdinkäsittelijät, varastotyöntekijät ym.	1 %	1 %	3 %
Muut kuljetuksen ja huollinnan toimistotyöntekijät	1 %	2 %	1 %
Myyjät	1 %	1 %	2 %
Ammatillisen koulutuksen opettajat	0 %	2 %	1 %
Kiinteistöhuollon työntekijät	0 %	1 %	2 %
Maa- ja metsätaloustyökoneiden kuljettajat	0 %	0 %	2 %
Talonrakentajat	0 %	1 %	2 %
Peltoviljelijät	0 %	1 %	2 %
Ajo-opettajat	0 %	2 %	0 %
Maatalous- ja teollisuuskoneasentajat ja -korjaajat	0 %	0 %	1 %
Myyntiedustajat	0 %	1 %	1 %
Maa- ja vesirakentamisen avustavat työntekijät	0 %	0 %	1 %
Rakennustoiminnan tuotantojohtajat	0 %	0 %	1 %

8.2 Kuorma- ja linja-autonkuljettajien kysyntä

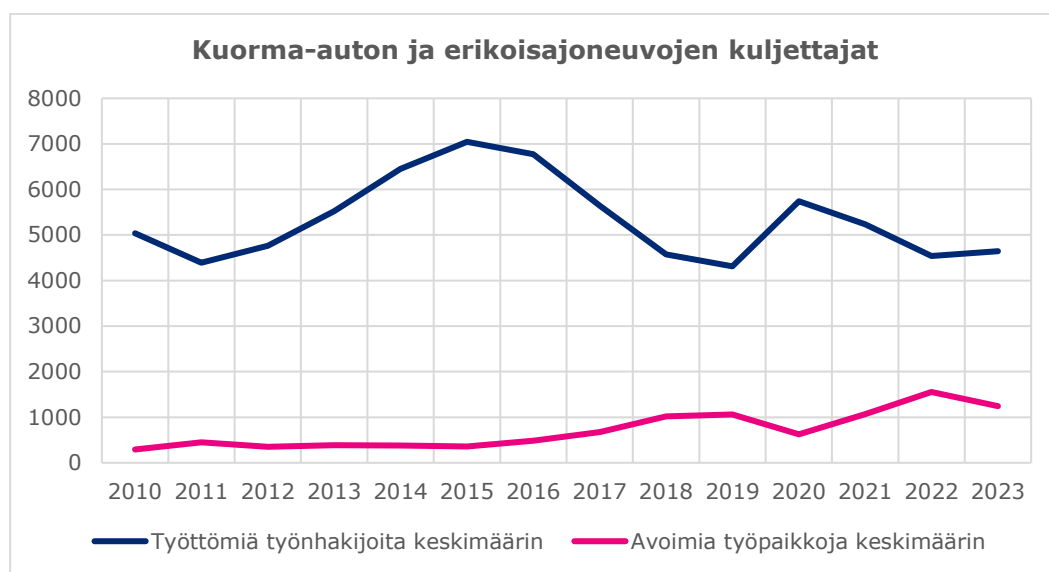
8.2.1 Työpaikkojen määrä

Marraskuussa 2023 Suomessa oli TE-palveluiden internetsivuilla avoinna yhteensä 295 kuorma-autonkuljettajan työpaikkaa, joista 118 sijaitsi Uudellamaalla. Linja-autonkuljettajien työpaikkoja oli avoinna yhteensä 47, joista 14 sijaitsi Uudellamaalla. (Lähde TE-palvelut) TE-palveluiden luvut ovat selvästi matalampia, kuin Tilastokeskuksen työnvälitystilaston tiedot. Erot selittynevät tilastointierolla: TE-palveluiden tilastot perustuvat työnantajien TE-toimistoille jättämiin työpaikkailmoituksiin, kun taas Tilastokeskuksen tiedot perustuvat yritys- ja toimipaikkarekisteristä tehtyyn otantaan. (Lähde Tilastokeskus g)

Tilastokeskuksen työnvälitystilaston perusteella Suomessa oli puolestaan lokakuussa 2023 yhteensä 651 avointa kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajan työpaikkaa ja 228 avointa linja-auton- tai raitiovaunukuljettajan avointa työpaikkaa. Kuorma-auton- tai erikoisajoneuvonkuljettajan avoimista työpaikoista

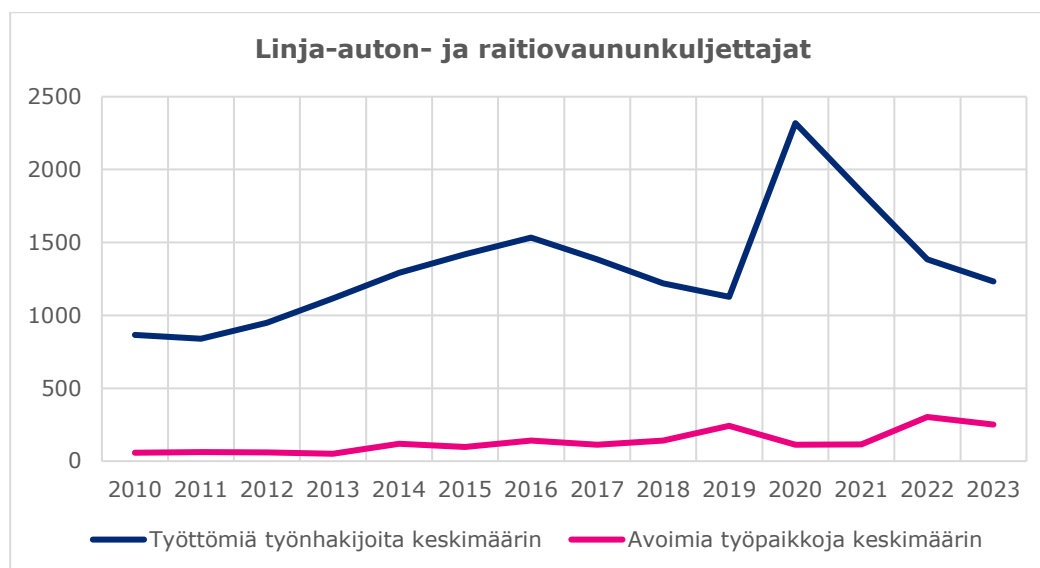
vajaa kolmannes sijaitsi Uudellamaalla ja linja-auton- tai erikoisajoneuvonkuljettajan avoimista työpaikoista noin 70 % sijaitsi Uudellamaalla. Työttömiä työnhakijoita oli Suomessa kuorma-auton- tai erikoisajoneuvonkuljettajan ammattiin loka-kuussa 2023 yhteensä 4 785 henkilöä ja linja-auton- tai raitiovaununkuljettajan ammattiin 1 073 henkilöä. Kuorma-auton- tai erikoisajoneuvon kuljettajan ammatin työnhakijoista noin 20 % asui Uudellamaalla ja linja-auton- tai erikoisajoneuvon kuljettajan ammatin työnhakijoista noin 40 % asui Uudellamaalla. (Lähde Tilastokeskus h)

Vuosien 2010–2023 aikana kuorma-auton- tai erikoisajoneuvon kuljettajan avoimien työpaikkojen keskimääräinen määrä on kasvanut noin 400:stä yli 1 000 avoimeen työpaikkaan (Kuva 34). Korkeimmillaan määrä on ollut vuonna 2022, jolloin avoimia työpaikkoja on ollut keskimääräisenä kuukautena noin 1 550. Ammattia hakevien työnhakijoiden määrä ei ole kasvanut vastaavalla tavalla ja vuosina 2022–2023 työnhakijoiden määrä on ollut lähes vastaava kuin vuosina 2010–2012, eli keskimäärin hieman alle 5 000. Korkeimmillaan työnhakijoiden määrä on ollut vuonna 2015, jolloin kuorma-auton- tai erikoisajoneuvonkuljettajan työpaikkaa hakevia työnhakijoita on ollut keskimääräisenä kuukautena noin 7 000. (Lähde Tilastokeskus h)



Kuva 34. Kuorma-auton ja erikoisajoneuvonkuljettajien työttömien työnhakijoiden ja avoimien työpaikkojen määrät keskimääräisenä kuukautena vuosina 2010–2023 (lähde Tilastokeskus h).

Linja-auton- tai raitiovaununkuljettajien avoimien työpaikkojen määrä on kasvanut vuoden 2010 vajaasta 60 avoimesta työpaikasta vuosien 2022–2023 keskimäärin noin 270 avoimeen työpaikkaan. Myös työttömien työnhakijoiden määrä on kasvanut hieman. Vuosina 2010–2011 työnhakijoita on ollut keskimäärin noin 850 ja vuosina 2022–2023 keskimäärin noin 1 300. Koronarajoitusten vaikutukset henkilöliikenteeseen näkyvät selvästi vuosina 2020 ja 2021, jolloin avoimien työpaikkojen määrä on hetkellisesti laskenut ja työttömien työnhakijoiden määrä kasvanut selvästi. Tämän jälkeen määrät ovat kuitenkin normalisoituneet. (Lähde Tilastokeskus h)



Kuva 35. Linja-auton ja raitiovaununkuljettajien työttömien työnhakijoiden ja avoimien työpaikkojen määrät keskimääräisenä kuukautena vuosina 2010–2023 (lähde Tilastokeskus h).

Työttömien työnhakijoiden suhde avoimien työpaikkojen määrään on molempien ammattikuljettajien ryhmässä pienentynyt viimeisten vuosien aikana. Määrissä on kuitenkin ollut melko suurta vaihtelua eri vuosien välillä. Vuosina 2010–2015 sekä kuorma-auton että linja-autonkuljettajilla työttömiä työnhakijoita on ollut keskimäärin noin 15 jokaista avointa työpaikkaa kohden koko Suomessa. Koronarajoitusten jälkeisinä vuosina 2022–2023 kuorma-autonkuljettajilla suhdeluku on laskenut hieman yli kolmeen ja linja-autonkuljettajilla vajaaseen viiteen työnhakijaan yhtä työpaikkaa kohden (Taulukko 12). Ammatissa toimiviin kuljettajiin verrattaessa kovin suuria eroja tai selkeää kehityssuuntaa suhdeluvuissa ei ole ollut vuosina 2010–2019. Työttömiä linja-autonkuljettajia suhteessa työllisiin on vuosien 2010–2019 aikana ollut keskimäärin 7–12 %. Kuorma-autonkuljettajilla vastaava osuus on ollut 9–16 %. Erityisesti linja-autonkuljettajilla osuus on noussut koronarajoitusten myötä vuonna 2020. Vuosilta 2022 ja 2023 työntekijätilastoa ei ollut saatavilla raportin kirjoitushetkellä. (Lähde Tilastokeskus h)

Taulukko 12. Työttömien työnhakijoiden suhde avoimien työpaikkojen määrään keskimääräisenä kuukautena (lähde Tilastokeskus h).

Ammatti	Vuosi 2010	Vuosi 2011	Vuosi 2012	Vuosi 2013	Vuosi 2014	Vuosi 2015	Vuosi 2016	Vuosi 2017	Vuosi 2018	Vuosi 2019	Vuosi 2020	Vuosi 2021	Vuosi 2022	Vuosi 2023
Kuorma-auton ja erikoisajoneuvojen kuljettajat	17,2	9,8	13,6	14,3	17,0	19,9	14,0	8,3	4,5	4,1	9,2	4,9	2,9	3,7
Linja-auton- ja raitiovaununkuljettajat	14,9	13,4	15,6	22,0	10,9	14,7	10,8	12,2	8,7	4,7	20,7	16,2	4,6	4,9
Vertailuluku: kaikki ammatit keskimäärin	9,3	7,0	7,1	8,7	9,4	9,7	8,9	6,8	4,7	3,8	6,2	3,8	2,6	3,5

Alueellisesti tarkasteltuna kuorma-autonkuljettajan työnhakijoiden määrä suhteessa avoimiin työpaikkoihin on ollut vuonna 2023 suurimmillaan Etelä-Karjalan, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Pohjanmaan alueilla, joissa työnhakijoiden määrä suhteessa työpaikkoihin on ollut noin 15–22-kertainen. Pienimmillään suhdeluku on puolestaan ollut Uudenmaan, Varsinais-Suomen, Kanta-Hämeen, Pirkanmaan ja

Kainuun alueilla. Uudellamaalla ja Pirkanmaalla on ollut keskimäärin alle kolme työnhakijaa avointa työpaikkaa kohden vuonna 2023. (Lähde Tilastokeskus h)

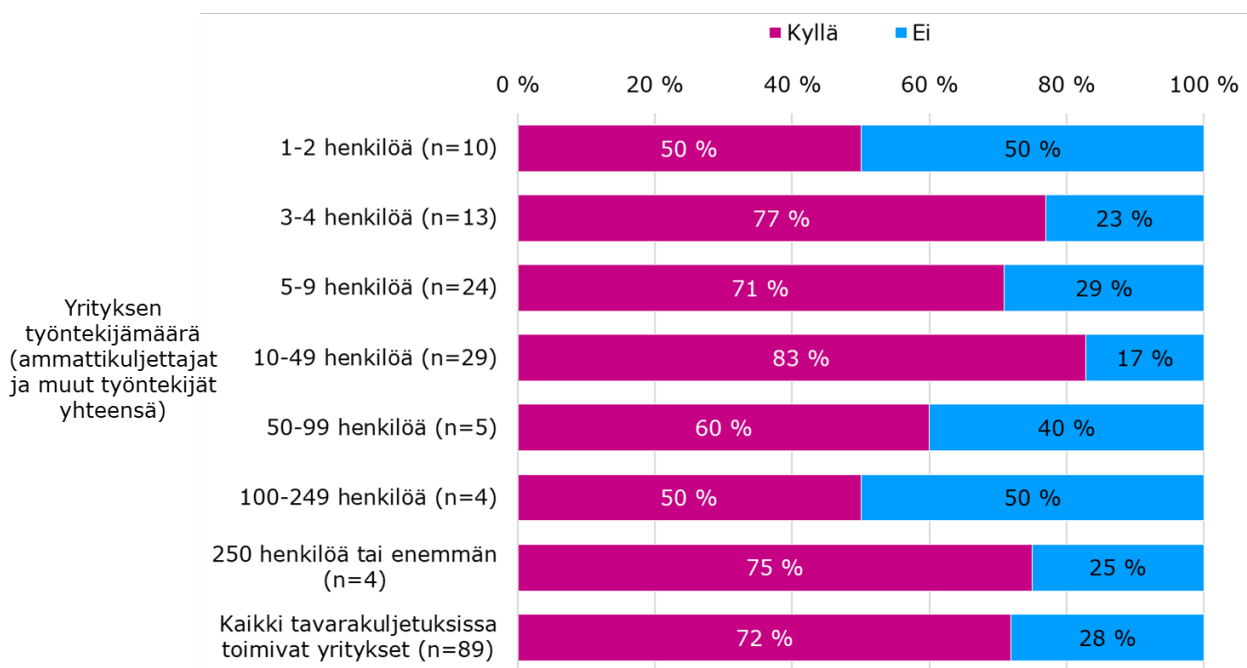
Linja-autonkuljettajilla työnhakijoiden määrä suhteessa avoimiin työpaikkoihin on ollut vuonna 2023 suurimmillaan Kymenlaaksossa ja Keski-Suomessa, joissa työttömiä työnhakijoita on ollut keskimäärin lähes 40-kertainen määrä työpaikkoihin nähden. Huomioitava kuitenkin on, että molemmissa maakunnissa myös avoimien työpaikkojen määrä on ollut hyvin pieni. Kohtuullisen paljon työttömiä työnhakijoita suhteessa avoimiin linja-autonkuljettajan työpaikkoihin on ollut myös Satakunnassa, Pohjois-Savossa ja Pohjois-Karjalassa. Vähiten työttömiä linja-autonkuljettajia suhteessa avoimiin työpaikkoihin vuonna 2023 on ollut Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä, Pohjanmaalla, Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa. Uudellamaalla avoimien työpaikkojen määrä suhteessa työnhakijoihin on ollut keskimäärin 2,9-kertainen. (Lähde Tilastokeskus h)

8.2.2 Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi tavaraliikenteen kuljetusyrityksiin

Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi erikokoisissa yrityksissä

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivista kuljetusyrityksistä 72 %:lla on ollut vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa. Eniten vaikeuksia rekrytoinnissa on ollut 10–49 työntekijän (työntekijämäärä sisältää ammattikuljettajat ja muut työntekijät) yrityksillä, joista 83 %:lla on ollut vaikeuksia rekrytoinnissa. 3–4 työntekijän yrityksistä 77 %:lla, 250 tai enemmän työntekijöitä työllistävästä yrityksistä 75 %:lla, 5–9 työntekijän yrityksistä 71 %:lla, 50–99 työntekijän yrityksistä 60 %:lla sekä 1–2 ja 100–249 työntekijän yrityksistä puolella on ollut vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa. (Kuva 36)

Onko edustamassasi yrityksessä ollut vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa?



Kuva 36. Erikoisten tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytointivaikeuksista.

Kuorma-autonkuljettajien rekrytinnin ongelmat

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä on eniten ongelmia riittävän osaamistason kuorma-autonkuljettajien rekrytinnissa, joka oli ongelma 57 %:ssa vastanneista yrityksistä. Vastaajat perustelivat (yhteensä 14 sanallista perustelua) ongelmaa uusien alalle tulevien kuljettajien käytännön tason osaamisen puutteilla alan koulutuksista huolimatta (kahdeksan sanallista perustelua), nosturin käytön osaavien kuljettajien puuttumisella (2), HCT-ajoneuvojen kuljettamistaitoisten kuljettajien puuttumisella (1), alan erilaisilla osaamisvaatimuksilla (1), käytännön tason osaamispuutteilla (1) ja välinpitämättömällä asenteella (1). (Kuva 37)

CE-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi oli ongelma 46 %:ssa yrityksistä. Vastaajat perustelivat (yhteensä kahdeksan sanallista perustelua) ongelmaa pääasiassa kuljettajien huonolla saatavuudella (kuusi sanallista perustelua). (Kuva 37)

Kokeneiden kuorma-autonkuljettajien rekrytointi oli ongelma 43 %:ssa yrityksistä. Vastaajat perustelivat (yhteensä kahdeksan sanallista perustelua) ongelmaa pääasiassa kuljettajien huonolla saatavuudella (viisi sanallista perustelua). (Kuva 37)

Kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden omistavien kuorma-autonkuljettajien rekrytointi oli ongelma 24 %:ssa yrityksistä. Vastaajat perustelivat (yhteensä viisi sanallista perustelua) ongelmaa pääasiassa ammattipätevyyskoulutuksen korkealla hinnalla (kaksi sanallista perustelua) ja ammattipätevyyden hankalalla saavuttamisella (2). (Kuva 37)

C-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi oli ongelma 21 %:ssa yrityksistä, ADR-ajoluvan omistavien kuljettajien rekrytointi 19 %:ssa yrityksistä, kuljettajien palkkavaatimukset kymmenessä prosentissa yrityksistä, tavaraliikenteen ammattipätevyyden lisäksi myös henkilöliikenteen ammattipätevyyden omistavien kuorma-autonkuljettajien rekrytointi kolmessa prosentissa yrityksistä, kuorma-auton ajokortin lisäksi myös linja-auton ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi kolmessa prosentissa yrityksistä, C1-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi kolmessa prosentissa yrityksistä, C1E-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi kolmessa prosentissa yrityksistä, ja muu ongelma yhdeksässä prosentissa yrityksistä. Muita ongelmia olivat vastaajien mukaan kuljettajien kiinnostuksen puuttuminen jakelukuljetuksista, nosturikokemus, joustamattomuus, oman osaamisen kertomatta jättäminen (ei osata kertoa totuutta), työnantajan näkökulman ymmärtämättömyys ja tehokkuuden puuttuminen työnteosta. (Kuva 37)

Jos kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa on ollut ongelmia, mitkä asiat ovat olleet ongelmallisia?
70 vastaajaa, vastaajat ovat voineet valita korkeintaan kolme vaihtoehtoa



* Jakelukuljetukset eivät kiinnosta, nosturikokemus, joustamattomuus, oman osaamisen kertomatta jättäminen, työnantajan näkökulman ymmärtämättömyys, tehokkuuden puuttuminen työnteosta

Kuva 37. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnin ongelmista.

Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi alueittain

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä oli eniten vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa koko Suomessa, jossa kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa oli vaikeuksia 33 %:lla vastanneista yrityksistä. Uudellamaalla kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa oli vaikeuksia 26 %:lla yrityksistä, Pirkanmaalla ja Varsinais-Suomessa kummassakin 16 %:lla yrityksistä, Etelä-Savossa ja Kymenlaaksossa kummassakin kymmenellä prosentilla yrityksistä, Etelä-Pohjanmaalla, Pohjanmaalla ja ulkomailla kussakin yhdeksällä prosentilla yrityksistä, Keski-Suomessa ja Pohjois-Pohjanmaalla kummassakin kahdeksalla prosentilla yrityksistä, Kanta-Hämeessä ja Pohjois-Savossa kummassakin seitsemällä prosentilla yrityksistä, Pohjois-Karjalassa ja Päijät-Hämeessä kummassakin kuudella prosentilla yrityksistä, Keski-Pohjanmaalla ja Satakunnassa kummassakin neljällä prosentilla yrityksistä, Etelä-Karjalassa ja Lapissa kummasaki kolmella prosentilla yrityksistä sekä Ahvenanmaalla ja Kainuussa kummassakin yhdellä prosentilla yrityksistä. (Kuva 38)



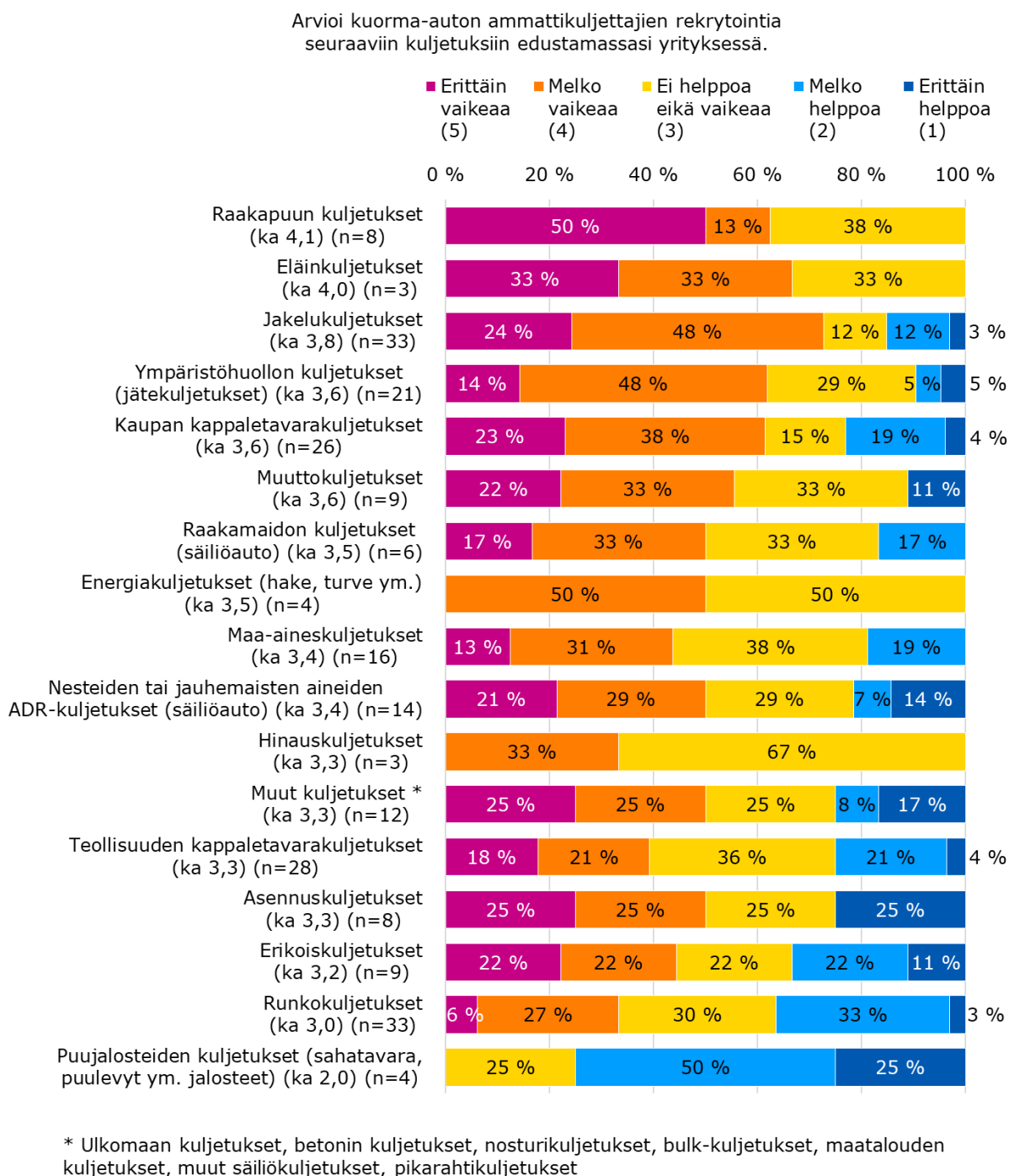
Kuva 38. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytointivaikeuksista eri alueilla.

Haastatellun kuljetusalan järjestön edustajan mukaan kuljettajien saatavuus vaihtelee alueittain. Esimerkiksi Kemin uusi puunjalostustehdas vaikuttaa kuljettajien saatavuuteen tehtaän vaikutusalueella.

Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi eri kuljetussuoritealoilla

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä oli eri kuljetussuoritealoista eniten vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa raakapuun kuljetuksissa, eläinkuljetuksissa ja jakelukuljetuksissa. Kuljettajien rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi raakapuun kuljetuksissa toimivista yrityksistä 63 %, eläinkuljetuksissa toimivista yrityksistä 66 % ja jakelukuljetuksissa toimivista yrityksistä 72 % (Kuva 39). Raakapuun kuljetuksissa toimivat yritykset perustelivat (kolme sanelusta perustelua) vastauksiaan osaavien työtekijöiden puuttumisella ja jakelukuljetuksissa toimivat yritykset (6) työn fyysisellä ja henkisellä kuormittavuudella ja kuljettajien haluttomuudella työskennellä jakelukuljetuksissa.

Muista kuljetussuoritealoista kuljettajien rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi (suluissa vastaajien perustelua) ympäristöhuollon kuljetuksissa toimivista yrityksistä 62 % (ala ei kiinnosta, kaksi perustelua), kaupan kappaletavarakuljetuksissa toimivista yrityksistä 61 % (fyysinen kuormittavuus, yksi perustelu), muuttokuljetuksissa toimivista yrityksistä 55 % (ala ei kiinnosta, yksi perustelu), raakamaidon kuljetuksissa toimivista yrityksistä puolet, energiakuljetuksissa toimivista yrityksistä puolet (ajotaidot metsässä, yksi perustelu), maa-aineskuljetuksissa toimivista yrityksistä 44 %, nesteiden ja jauhemaisten aineiden ADR-kuljetuksissa toimivista yrityksistä puolet (ADR-pätevyyden korkea kustannus ja suorittamisen työläys, koulutukseltaan ja kokemukseltaan sopivien kuljettajien puuttuminen ja öljy-yhtiöiden ammattissaolovaatimus, kolme perustelua), hinauskuljetuksissa toimivista yrityksistä 33 %, muissa kuljetuksissa toimivista yrityksistä puolet (ulkomaan kuljetukset, betonin kuljetukset, nosturikuljetukset, bulk-kuljetukset, maatalouden kuljetukset, muut säiliökuljetukset, pikarahtikuljetukset), teollisuuden kappaletavarakuljetuksissa toimivista yrityksistä 39 %, asennuskuljetuksissa toimivista yrityksistä puolet (ala ei kiinnosta, yksi perustelu), erikoiskuljetuksissa toimivista yrityksistä 44 % ja runkokuljetuksissa toimivista yrityksistä 33 % (osaavien työtekijöiden puuttuminen ja yötyö, kolme perustelua). Puujalosteiden kuljetuksissa toimivista yrityksistä yksikään ei arvioinut kuljettajien rekrytointia vaikeaksi. (Kuva 39)



Kuva 39. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnista eri kuljetussuoritealoilla.

Haastatellun kuljetusalan järjestön edustajan mukaan eri kuljetussuoritealoilla on ollut melko tasaisesti ongelmia kuljettajien saatavuudessa. Raakapuun kuljetuksessa kuljetusasiakkaat ovat olleet aktiivisia kuljetusten kehittämisessä, koska siellä kuljettaja-/yrittäjäpula koetaan riskinä.

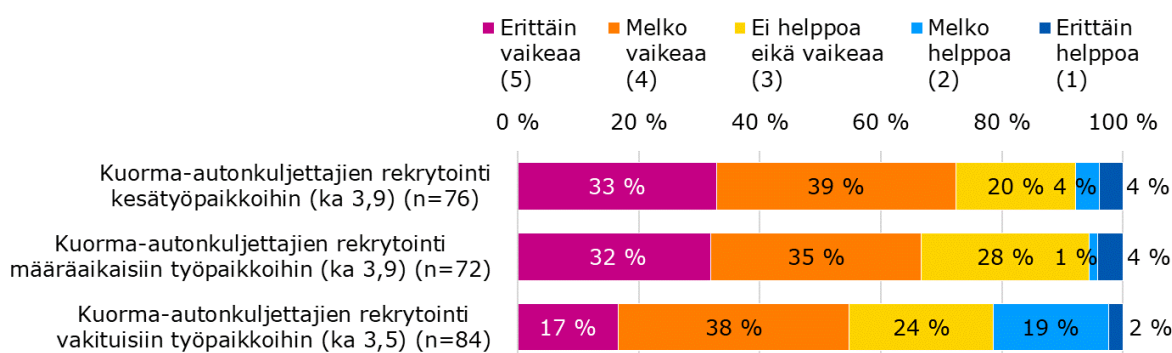
Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi eripituisiin työsuhteisiin

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä oli eniten vaikeuksia kuljettajien rekrytoinnissa kesätyöpaikkoihin, joihin rekrytoinnin 72 % yrityksistä arvioi erittäin tai melko vaikeaksi (Kuva 40). Vastaajat perustelivat (yhteensä 18 sanallista perustelua) vastauksiaan kuljettajien heikolla saatavuudella (11 sanallista perustelua), ammattipätevyysvaatimuksilla (3), osaamistasoltaan sopivien kuljettajien puutteella (2) ja suhdanteen vaihtelulla (2).

Määräaikaisiin työpaikkoihin rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi 77 % (Kuva 40). Vastaajat perustelivat (yhteensä 14 sanallista perustelua) vastauksiaan kuljettajien heikolla saatavuudella (10 sanallista perustelua), ammattipätevyysvaatimuksilla (3) ja suhdanteen vaihtelulla (1).

Vakituisiin työpaikkoihin rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi 55 % yrityksistä (Kuva 40). Vastaajat perustelivat (yhteensä 15 sanallista perustelua) vastauksiaan kuljettajien heikolla saatavuudella (11 sanallista perustelua), osaamistasoltaan sopivien kuljettajien puutteella (2), ammattipätevyysvaatimuksilla (1) ja suhdanteen vaihtelulla (1).

Arvioi kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytointia seuraaviin työpaikkoihin edustamassasi yrityksessä.



Kuva 40. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnista eripituisiin työsuhteisiin.

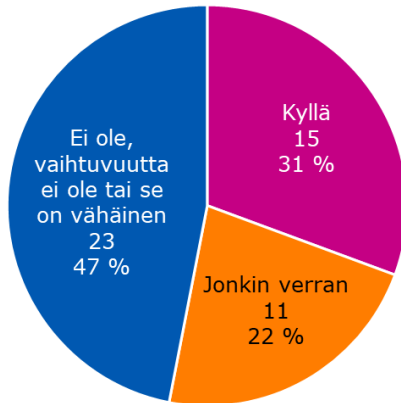
Kuorma-autonkuljettajien vaihtuvuus yrityksissä

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivista kuljetusyrityksistä 31 %:lla oli ongelmia kuorma-autonkuljettajien vaihtuvuudessa (Kuva 41). Vaihtuvuutta oli kappaletavaran, ympäristöhuollon ja ulkomaan kuljetuksissa. Kappaletavaran pitkämatkaisissa kuljetuksissa ja ulkomaan kuljetuksissa vaihtuvuuden syitä ovat matkatyö, kappaletavaran jakelukuljetuksissa työn fyysinen raskaus, sekä ympäristöhuollon kuljetuksissa työn likaisuus ja fyysinen raskaus.

Yrityksistä 22 %:lla oli jonkin verran ongelmia kuorma-autonkuljettajien vaihtuvuudessa (Kuva 41). Syynä vaihtuvuuteen on pääasiassa työn kausittainen luonne.

Suurimmalla osalla (47 %) yrityksistä ei ollut ongelmia kuorma-autonkuljettajien vaihtuvuudessa (Kuva 41).

Onko edustamassasi yrityksessä ongelmana kuorma-autonkuljettajien vaihtuvuus?



Kuva 41. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-auton ammattikuljettajien vaihtuvuudesta yrityksissä.

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastattelujen mukaan kuorma-autonkuljettajan ammatin epäsäännöllinen työaika, työn raskaus sekä pitkä 15 tunnin työhön sidonnaisuusaika vähentävät kuorma-autonkuljettajan ammatissa pysymistä. Pitkä työhön sidonnaisuusaika on kirjattu alan työehtosopimukseen, eikä sitä ole saatu muutettua työnantajien vastustuksen takia. Haastateltavien mukaan kuljettajia lopettaa kuorma-autonkuljettajan työt ennenaikaisesti terveydellisistä syistä (tuki- ja liikuntaelinsairaudet, uniapnea).

Haastateltavien mukaan talouden suhdanteet vaikuttavat kuljettajien pysymiseen ammatissa. Rakentamisen korkeasuhdanteessa kuorma-autonkuljettajia lähtee rakennuksille töihin ja rakentamisen matalasuhdanteessa useat rakennusalalla toimineet henkilöt hakeutuvat kuljettajakoulutuksiin tavoitteenaan työllistyä kuorma-auton ammattikuljettajina. Työvoiman saatavuus aiheuttaa alan tilaisuuksissa paljon keskustelua. Kuljettajatarvetta olisi myös ennakoitava kouluttamalla tarpeeksi kuljettajia.

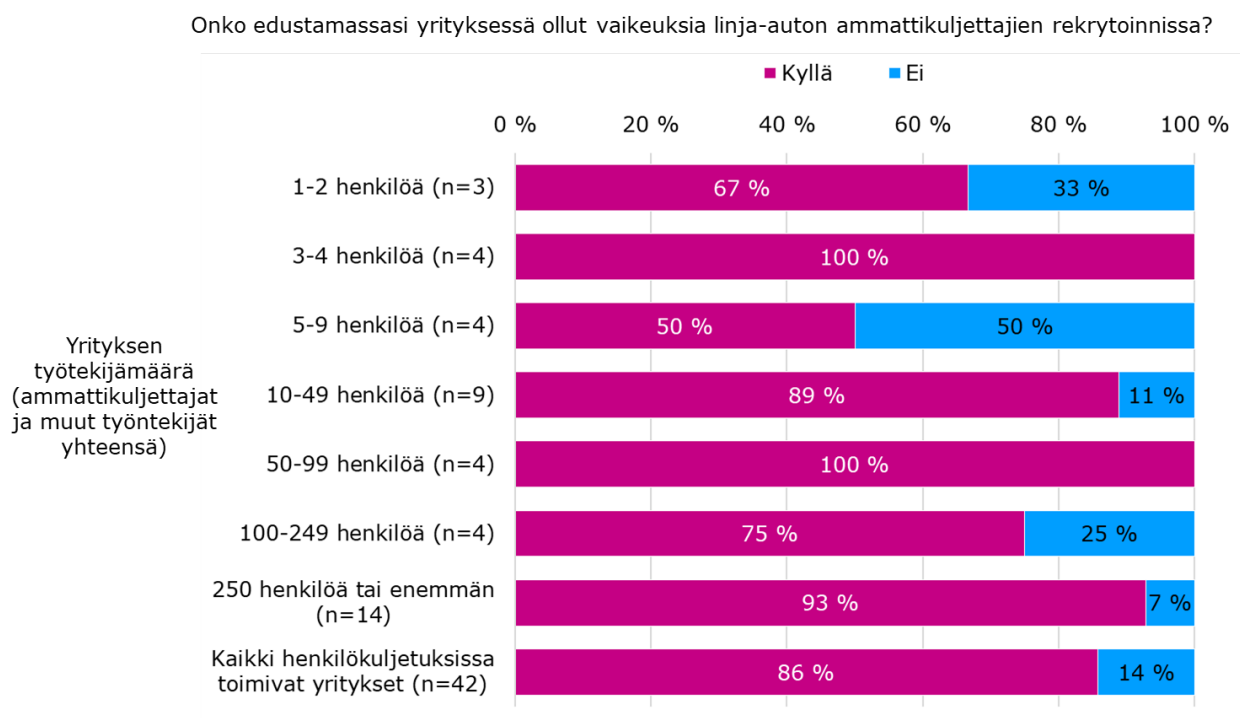
Haastateltavien mukaan logistiset ketjut on viety tehokkuudessa liian pitkälle eli kuljettajan työ muuttuu ”lennosta”. Jos kuljettaja ei voi vaikuttaa työhönsä riittävästi, kuljettaja voi siirtyä toiselle alalle.

Haastateltavien mukaan kuljettajan ammatissa pysymiseen vaikuttaa myös se, että nuoret eivät välttämättä haluakaan työskennellä koko työuraansa samassa ammatissa.

8.2.3 Linja-autonkuljettajien rekrytointi henkilöliikenteen kuljetusyrityksiin

Linja-autonkuljettajien rekrytointi erikokoisissa yrityksissä

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivista kuljetusyrityksistä 86 %:lla on ollut vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa. Eniten vaikeuksia rekrytoinnissa on ollut 3–4 työntekijän (työntekijämäärä sisältää ammattikuljettajat ja muut työntekijät) ja 50–99 työntekijän yrityksillä, joista kaikilla on ollut vaikeuksia rekrytoinnissa. 250 tai enemmän työntekijöitä työllistävästä yrityksistä 93 %:lla, 10–49 työntekijän yrityksistä 89 %:lla, 100–249 työntekijän yrityksistä 75 %:lla, 1–2 työntekijän yrityksistä 67 %:lla ja 5–9 työntekijän yrityksistä puolella on ollut vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa. (Kuva 42)



Kuva 42. Erikoisten henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-auton ammattikuljettajien rekrytointivaikeuksista.

Linja-autonkuljettajien rekrytoinnin ongelmat

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä on eniten ongelmia D-ajokortin omaavien kuljettajien rekrytoinnissa, joka oli ongelma 57 %:ssa vastanneista yrityksistä. Vastaajat perustelivat (yhteensä kymmenen sanallista perustelua) ongelmaa pääasiassa kuljettajien heikolla saatavuudella (kahdeksan sanallista perustelua). (Kuva 43)

Linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden omaavien linja-autonkuljettajien rekrytointi oli ongelma 42 %:ssa yrityksistä. Vastaajat perustelivat (yhteensä kolme sanallista perustelua) ongelmaa pääasiassa ammattipätevyyskoulutuksen korkealla hinnalla (kaksi sanallista perustelua) ja ammattipätevyyden hankalalla suorittamisella työn ohessa (1). (Kuva 43)

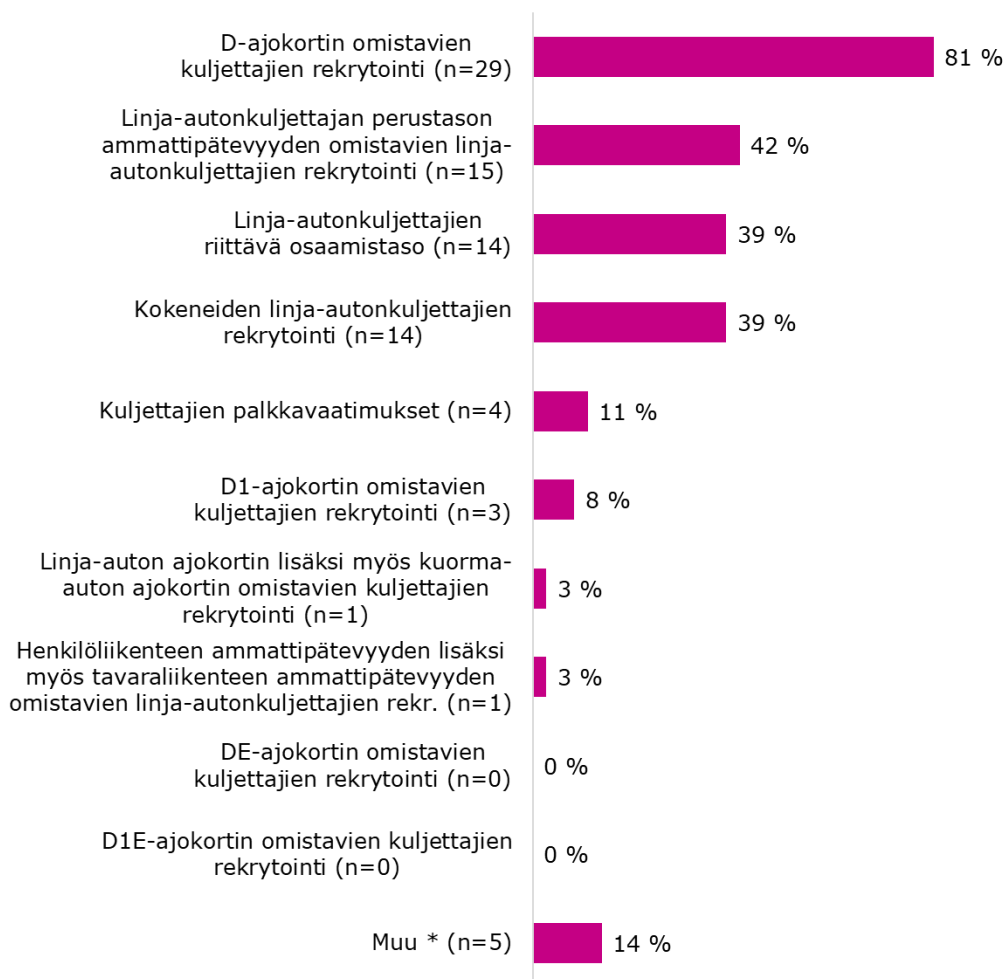
Linja-autonkuljettajien riittävä osaamistaso oli ongelma 39 %:ssa yrityksistä. Kaikki vastaajat perustelivat (neljä sanallista perustelua) ongelmaa pääasiassa henkilöiden heikolla lähtötasolla (ajoneuvotekniikka, kielitaito ja palvelualttius). (Kuva 43)

Kokeneiden linja-autonkuljettajien rekrytointi oli ongelma 39 %:ssa yrityksistä. Kaikki vastaajat perustelivat (yhteensä neljä sanallista perustelua) ongelmaa kuljettajien huonolla saatavuudella. (Kuva 43)

Kuljettajien palkkavaatimukset olivat ongelma 11 %:ssa yrityksistä, D1-ajokortin omaavien kuljettajien rekrytointi kolmessa prosentissa yrityksistä, henkilöliikenteen ammattipätevyyden lisäksi myös tavaraliikenteen ammattipätevyyden omaavien linja-autonkuljettajien rekrytointi kolmessa prosentissa yrityksistä ja muu ongelma 14 %:ssa yrityksistä. Muita ongelmia olivat vastaajien mukaan työaikojen joustamattomuus, kuljettajien saatavuus ja hakijoiden heikko taso. DE ja D1E ajokortin omistavien kuljettajien rekrytoinnissa yrityksissä ei ollut ongelmia. (Kuva 43)

Jos linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa on ollut ongelmia, mitkä asiat ovat olleet ongelmallisia?

36 vastaajaa, vastaajat ovat voineet valita korkeintaan kolme vaihtoehtoa



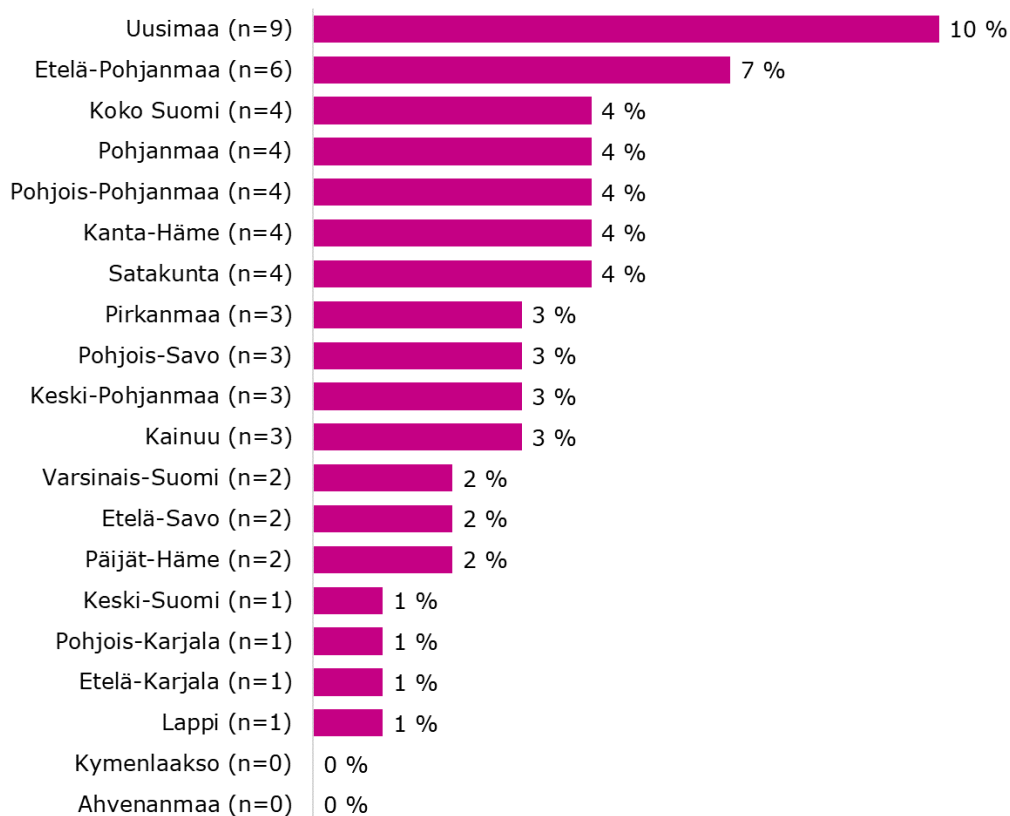
* Työaikojen joustamattomuus, kuljettajien saatavuus, hakijoiden heikko taso

Kuva 43. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnin ongelmista.

Linja-autonkuljettajien rekrytointi alueittain

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä oli eniten vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa Uudellamaalla, jossa oli vaikeuksia rekrytoinnissa kymmenellä prosentilla yrityksistä. Etelä-Pohjanmaalla vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa oli seitsemällä prosentilla yrityksistä, koko Suomessa, Pohjanmaalla, Pohjois-Pohjanmaalla, Kanta-Hämeessä ja Satakunnassa kussakin neljällä prosentilla yrityksistä, Pirkanmaalla, Pohjois-Savossa, Keski-Pohjanmaalla ja Kainuussa kussakin kolmella prosentilla yrityksistä, Varsinais-Suomessa, Etelä-Savossa ja Päijät-Hämeessä kussakin kahdella prosentilla yrityksistä sekä Keski-Suomessa, Pohjois-Karjalassa, Etelä-Karjalassa ja Lapissa kussakin yhdellä prosentilla yrityksistä. Ahvenanmaalla eikä Kymenlaaksossa ei ollut vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa. (Kuva 38)

Jos edustamassasi yrityksessä on vaikeuksia rekrytoida linja-auton ammattikuljettajia, millä alueilla heitä on vaikea rekrytoida?
33 vastaajaa, vastaajat ovat voineet valita useita vaihtoehtoja



Kuva 44. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-auton ammattikuljettajien rekrytointivaikeuksista eri alueilla.

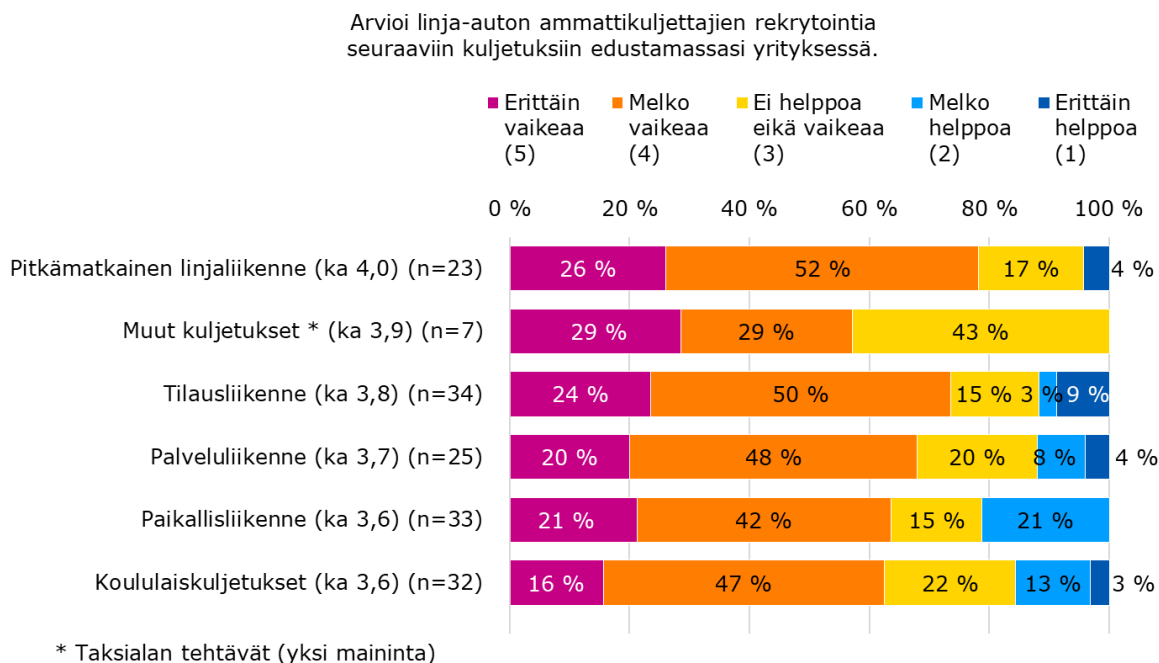
Haastatellun kuljetusalan järjestön mukaan linja-autonkuljettajista on pula koko Suomessa.

Linja-autonkuljettajien rekrytointi eri kuljetuksiin

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä oli eri kuljetuksista eniten vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa pitkämatkaiseen linjaliikenteeseen, muihin kuljetuksiin (taksiliikenne, yksi maininta), tilausliikenteeseen ja palveluliikenteeseen. Kuljettajien rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi pitkämatkaisessa linjaliikenteessä toimivista yrityksistä 78 %, muissa kuljetuksissa toimivista yrityksistä 58 %, tilausliikenteessä toimivista yrityksistä 74 % ja palveluliikenteessä toimivista yrityksistä 68 % (Kuva 45). Pitkämatkaisessa linjaliikenteessä toimivat yritykset perustelivat (neljä sanallista perustelua) kuljettajien halettomuudella työskennellä pitkämatkaisessa linjaliikenteessä ja ”direktiiveillä”, tilausliikenteessä toimivat yritykset työhön sopivien kuljettajien heikolla saatavuudella, alan epävarmuudella ja ”direktiiveillä” (seitsemän sanallista perustelua) sekä palveluliikenteessä toimivat yritykset työhön sopivien kuljettajien heikolla saatavuudella ja ”direktiiveillä” (kolme sanallista perustelua).

Paikallisliikenteessä toimivista yrityksistä kuljettajien rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi 63 % (työ ja vuorotyö ei kiinnosta, kuljettajien heikko saatavuus ja ”direktiivit”, seitsemän perustelua) ja koululaiskuljetuksissa toimivista yrityksistä myös 63 % (työhön sopivien kuljettajien heikko saatavuus ja ”direktiivit”, viisi sanallista perustelua). (Kuva 45)

”Direktiiveillä” vastaaja tarkoittanee ammattipätevyysvaatimuksia.



Kuva 45. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnista eri kuljetuksiin.

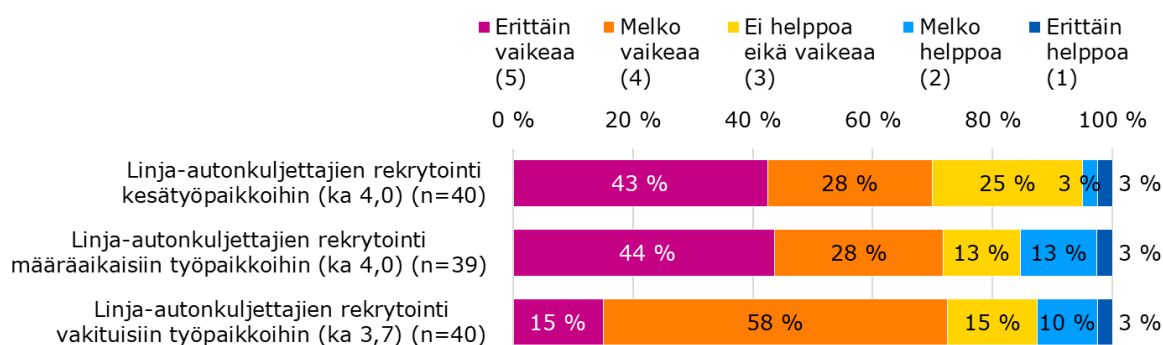
Linja-autonkuljettajien rekrytointi eripituisiin työsuhteisiin

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivilla kuljetusyrityksillä oli eniten vaikeuksia kuljettajien rekrytoinnissa kesätyöpaikkoihin, joihin rekrytoinnin 71 % yrityksistä arvioi erittäin tai melko vaikeaksi (Kuva 46). Vastaajat perustelivat (yhteensä yhdeksän sanallista perustelua) vastauksiaan kuljettajien heikolla saatavuudella (kuusi sanallista perustelua), ammattipätevyysvaatimuksilla (2) ja kokeneiden kuljettajien puutteella (1).

Määräaikaisiin työpaikkoihin rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi 72 % (Kuva 46). Vastaajat perustelivat yhteensä kahdeksan sanallista perustelua vastauksiaan kuljettajien heikolla saatavuudella (kuusi sanallista perustelua), ammattipätevyysvaatimuksilla (1) ja kokeneiden kuljettajien puutteella (1).

Vakituisiin työpaikkoihin rekrytoinnin arvioi erittäin tai melko vaikeaksi 73 % yrityksistä (Kuva 46). Vastaajat perustelivat vastauksiaan kuljettajien heikolla saatavuudella (seitsemän sanallista perustelua).

Arvioi linja-auton ammattikuljettajien rekrytointia seuraaviin työpaikkoihin edustamassasi yrityksessä.



Kuva 46. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnista eripituisiin työsuhteisiin.

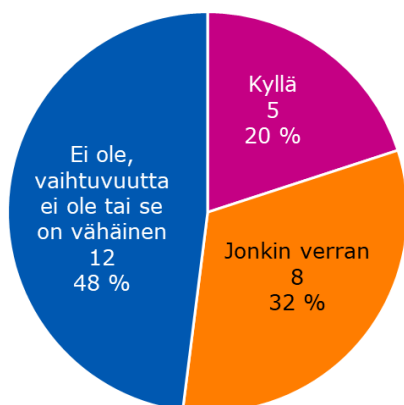
Linja-autonkuljettajien vaihtuvuus yrityksissä

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivista kuljetusyrityksistä 20 %:lla oli ongelmia linja-autonkuljettajien vaihtuvuudessa (Kuva 47). Vaihtuvuutta oli pääasiassa paikallisliikenteessä, jossa syitä vaihtuvuuteen ovat työpaikan vaihtamisen helppous ja kuljettajien epäsopi-
vuus alalle.

Yrityksistä 32 %:lla oli jonkin verran ongelmia linja-autonkuljettajien vaihtuvuudessa (Kuva 47). Syynä vaihtuvuuteen ovat pääasiassa työpaikan vaihtamisen helppous ja kuljettajien eläköityminen.

Suurimmalla osalla (48 %) yrityksistä ei ollut ongelmia linja-autonkuljettajien vaihtuvuudessa (Kuva 47).

Onko edustamassasi yrityksessä ongelmana linja-autonkuljettajien vaihtuvuus?



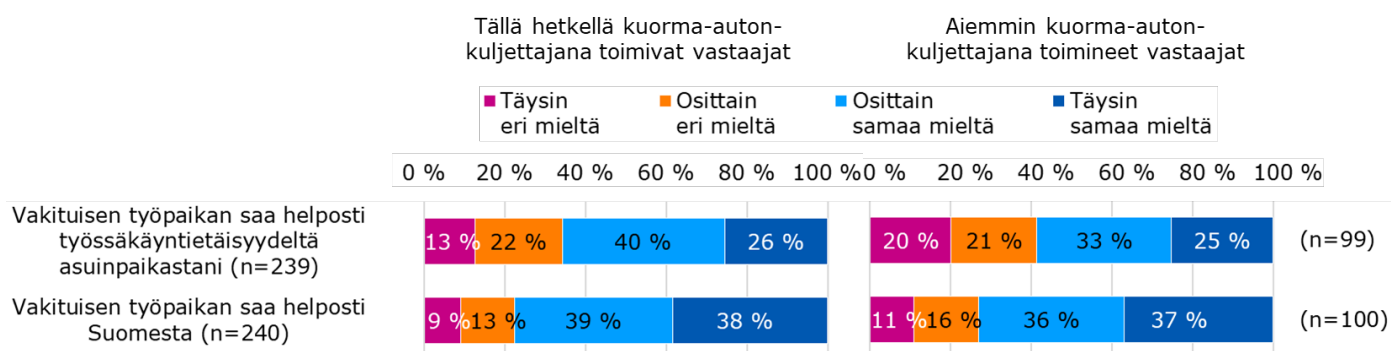
Kuva 47. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-auton ammattikuljettajien vaihtuvuudesta yrityksissä.

8.2.4 Kuorma-autonkuljettajien vakituisen työpaikan saaminen

Kuorma-autonkuljettajien arviot kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisesta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurin osa arvioi kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen helpoksi. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 66 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 58 % oli väittämstä ”Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä asuinpaikastani” täysin tai osittain samaa mieltä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 77 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 73 % oli väittämstä ”Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 48)

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella eri alueilla ² asuvien vastaajien vastauksissa ei ollut merkittäviä eroja.

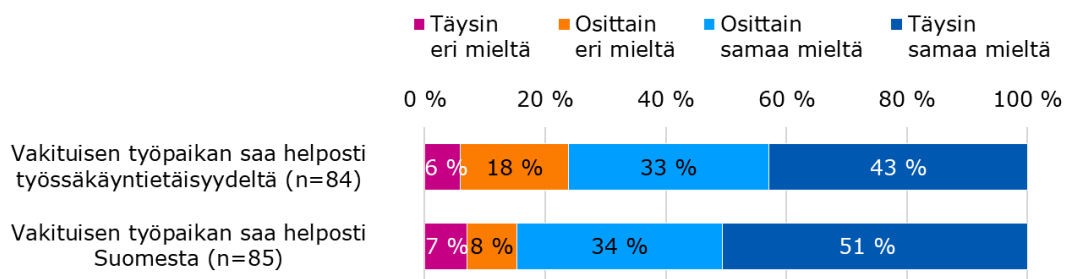


Kuva 48. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamiseen liittyviin väittämiin.

Tavaraliikenteen kuljetusyritysten arviot kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisesta

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivista kuljetusyrityksistä suurin osa arvioi kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen helpoksi. Vastaajista 76 % oli väittämstä ”Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä” ja 85 % väittämstä ”Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 49)

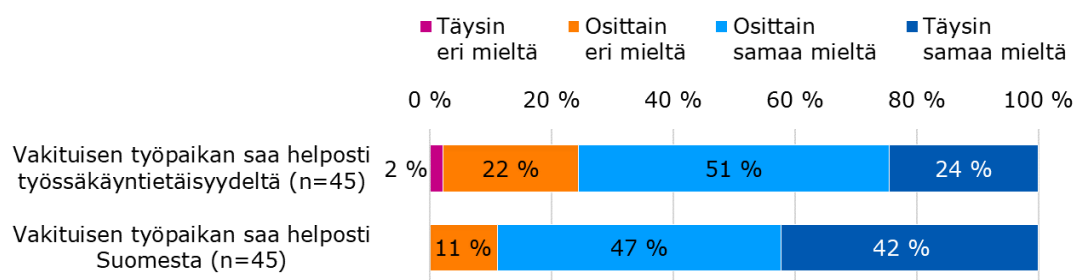
² Uusimaa, Etelä-Suomi (Varsinais-Suomi, Päijät-Häme, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala), Länsi-Suomi (Pirkanmaa, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Suomi ja Pohjanmaa), Pohjois- ja Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Lappi)



Kuva 49. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten vastaukset kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamiseen liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisesta

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella koulutusorganisaatioista suurin osa arvioi kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen helpoksi. Vastaajista 75 % oli väittämstä "Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä" ja 89 % väittämstä "Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta" täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 50)



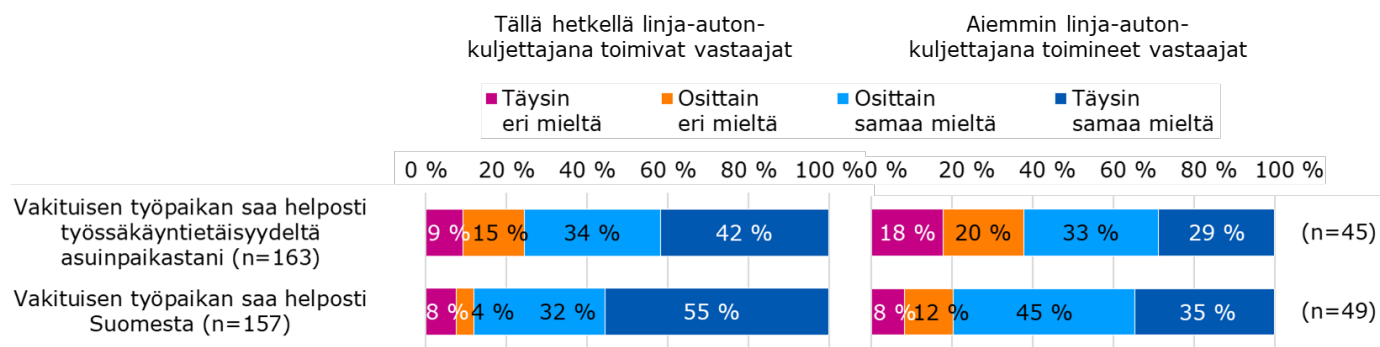
Kuva 50. Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamiseen liittyviin väittämiin.

8.2.5 Linja-autonkuljettajien vakituisen työpaikan saaminen

Linja-autonkuljettajien arviot linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisesta

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurin osa arvioi linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen helpoksi. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 76 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 62 % oli väittämstä "Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä asuinpaikastani" täysin tai osittain samaa mieltä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 87 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 80 % oli väittämstä "Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta" täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 51)

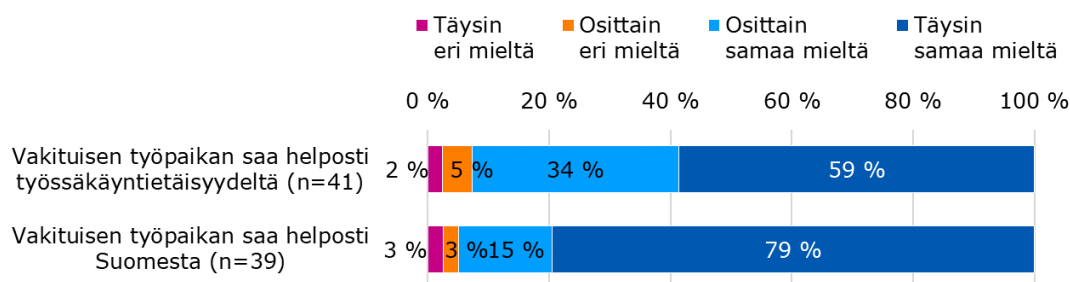
Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella eri alueilla ³ asuvien vastaajien vastauksissa ei ollut merkittäviä eroja lukuun ottamatta Uudellamaalla ja Etelä-Suomessa asuvien aiemmin linja-autonkuljettajana toimineiden vastaajien vastauksia väittämään ”Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä asuinpaikastani”, josta Uudellamaalla asuvista vastaajista 77 %, Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 83 % ja Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 38 % oli täysin tai osittain samaa mieltä.



Kuva 51. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamiseen liittyviin väittämiin.

Henkilöliikenteen kuljetusyritysten arviot linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisesta

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivista kuljetusyrityksistä suurin osa arvioi linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen helpoksi. Vastaajista 93 % oli väittämistä ”Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä” ja 94 % väittämistä ”Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 52)

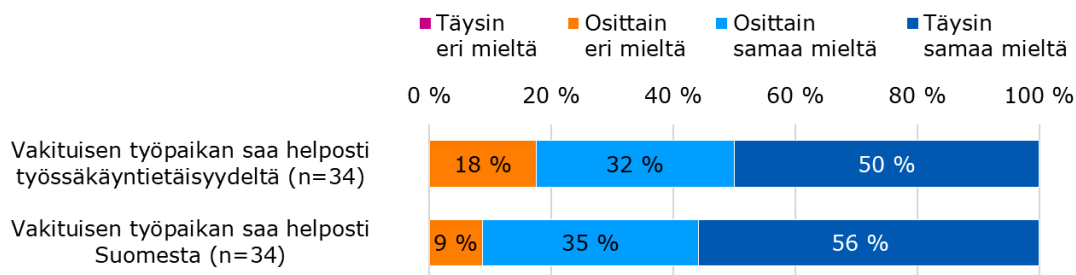


Kuva 52. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten vastaukset linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamiseen liittyviin väittämiin.

³ Uusimaa, Etelä-Suomi (Varsinais-Suomi, Päijät-Häme, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala), Länsi-Suomi (Pirkanmaa, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Suomi ja Pohjanmaa), Pohjois- ja Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Lappi)

Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden mielipiteet linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisesta

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella koulutusorganisaatioista suurin osa arvioi linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen helpoksi. Vastaajista 82 % oli väittämästä ”Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä” ja 91 % väittämästä ”Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 53)



Kuva 53. Kuljetusalan koulutusorganisaatioiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamiseen liittyviin väittämiin.

8.3 Kuorma-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuus

8.3.1 Kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoima

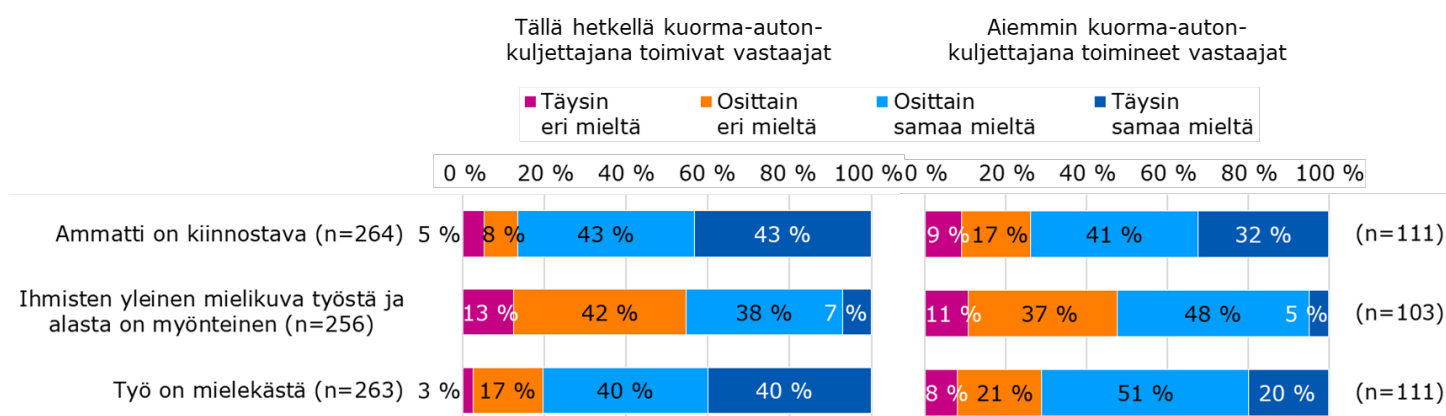
Kuorma-autonkuljettajien arviot kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurimman osan mielestä kuorma-autonkuljettajan ammatti on kiinnostava. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 86 % oli väittämästä ”Ammatti on kiinnostava” täysin tai osittain samaa mieltä. Myös aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista selvästi suurin osa, 73 %, oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 54)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset väittämästä ”Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen” jakoutuivat melko tasan väittämästä samaa ja eri mieltä olevien kesken. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 55 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja 45 % täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 48 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja 52 % täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 54)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurimman osan mielestä kuorma-autonkuljettajan työ on mielekästä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 80 % oli väittämästä ”Työ on mielekästä” täysin tai osittain samaa mieltä. Myös aiemmin pääasiassa kuorma-

autonkuljettajana toimineista vastaajista selvästi suurin osa, 71 %, oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 54)



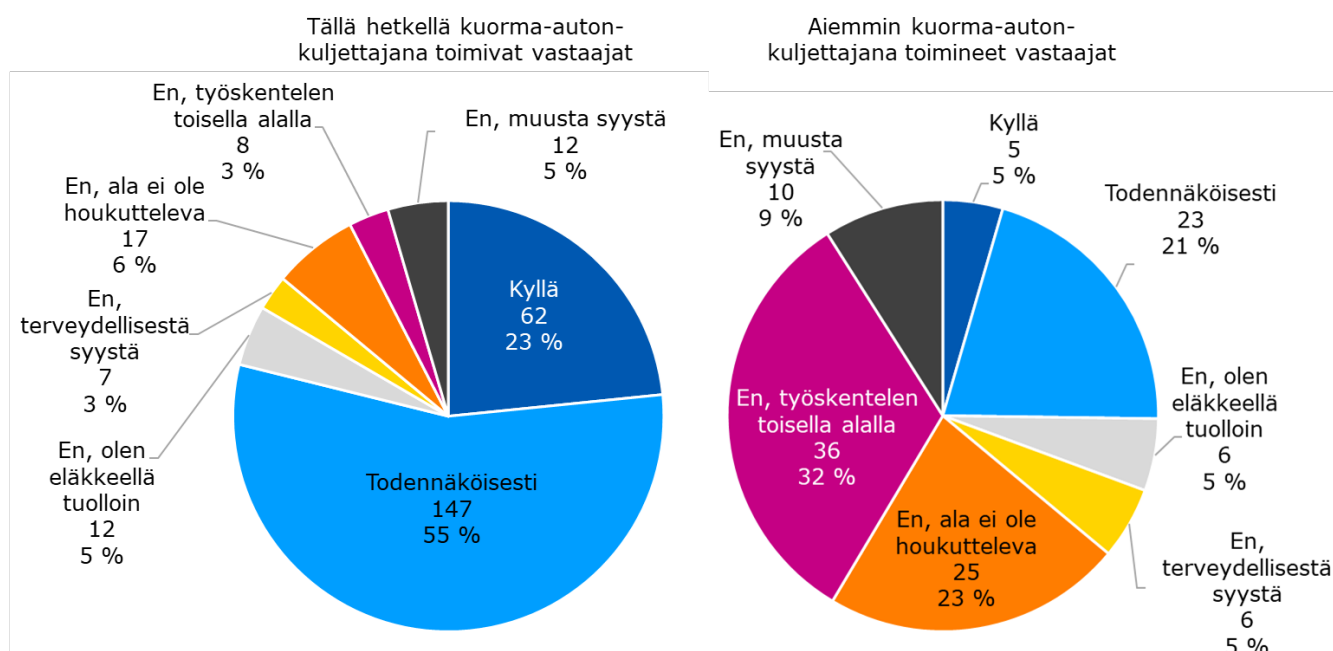
Kuva 54. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

Tutkimuksessa haastatelluista aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä henkilöistä kolme kertoi saaneensa kuorma-auton ajokokemusta varusmiespalveluksessa ja hakeutuneensa siksi ammattikuljettajaksi. Alun perin kuorma-autonkuljettajaksi hakeutumisen syitä olivat varusmiespalveluksessa saadun kuljettajakoulutuksen lisäksi yhdellä haastateltavalla kiinnostus alasta sekä autoista ja liikenteestä laajemmin ja yhdellä haastateltavalla ammattipätevyyden saaminen maanrakennuskoneen ammattikoulutuksen yhteydessä. Naishaastateltava ei ole toiminut kuorma-autonkuljettajan ammatissa lainkaan perustason ammattipätevyyden hankkimisen jälkeen, koska hän ei saanut kuljettajan työpaikkaa koulutuksesta huolimatta. Yksi haastateltava mainitsi kuorma-auton ammattikuljettajana toimimisen vastanneen hyvin ennako-odotuksia työstä, yksi mainitsi ammattipätevyysvaatimuksen hankaloittaneen alalla pysymistä ja yksi ei pitänyt ammattia kovin mielenkiintoisena.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 23 % arvioi toimivansa kuorma-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua. Todennäköisesti kuorma-auton ammattikuljettajana arvioi toimivansa 55 % vastaajista ja 22 % vastaajista arvioi, että ei toimi viiden vuoden kuluttua kuorma-auton ammattikuljettajana. Kuusi prosenttia vastaajista ei pitänyt alaa houkuttelevana, viisi prosenttia olisi viiden vuoden kuluttua eläkkeellä, kolme prosenttia ei työskentelisi kuorma-auton ammattikuljettajana terveydellisestä syystä, kolme prosenttia työskentelisi toisella alalla ja viisi prosenttia ei työskentelisi kuorma-auton ammattikuljettajana muista syistä. Muita vastaajien (12 sanallisista vastausta) mainitsemissa syistä olivat työn, perhe-elämän ja vapaa-ajan yhteensovittamisen ongelmat, hankalat työajat, huono palkka ja palkanlisät, teiden hoitamattomuus ja puutteelliset taukopaikat. (Kuva 55)

Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista viisi prosenttia arvioi toimivansa kuorma-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua. Todennäköisesti kuorma-auton ammattikuljettajana arvioi toimivansa 21 % vastaajista ja 74 % vastaajista arvioi, että ei toimi viiden vuoden kuluttua kuorma-auton ammattikuljettajana. Vastaajista 32 % prosenttia työskentelisi toisella alalla, 23 % ei pitänyt alaa houkuttelevana, viisi prosenttia ei työskentelisi kuorma-auton ammattikuljettajana terveydellisestä syystä, neljä prosenttia olisi viiden vuoden kuluttua eläkkeellä ja yhdeksän prosenttia ei työskentelisi kuorma-auton ammattikuljettajana muista syistä. Muita vastaajien (yhdeksän sanallista vastausta) mainitsemia syitä olivat työn, perhe-elämän ja vapaa-ajan yhteensovittamisen ongelmat, pyrkimys esimiestehtäviin, hankalat työajat ja huono palkka. (Kuva 55)

Arvioi työskenteletkö kuorma-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua?



Kuva 55. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan ammatissa toimimisesta viiden vuoden kuluttua.

Tutkimuksessa haastatelluista aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä neljästä henkilöstä yksi perusti oman muulla kuin kuljetusalalla toimivan yrityksen ja myös muut kolme henkilöä työllistyivät muulle alalle. Yksi haastateltava ei ollut kiinnostunut kuorma-autonkuljettajan työstä sen yksitoikkoisuuden takia ja on kohta valmistumassa uuteen korkeammin koulutettuun ammattiin. Yksi haastateltava (nainen) oli työllistynyt muulle alalle, koska ei ollut saanut kuorma-autonkuljettajan työpaikkaa. Kaksi muuta muulle alalle työllistynyttä haastateltavaa voisivat mielestään toimia keikkaluonteisesti kuorma-autonkuljettajana, mutta kokivat ammattipätevyyden ylläpidon kalliina ja kurssien suorittamisen hankalasti yhteensovitettavana päätoimen työn kanssa.

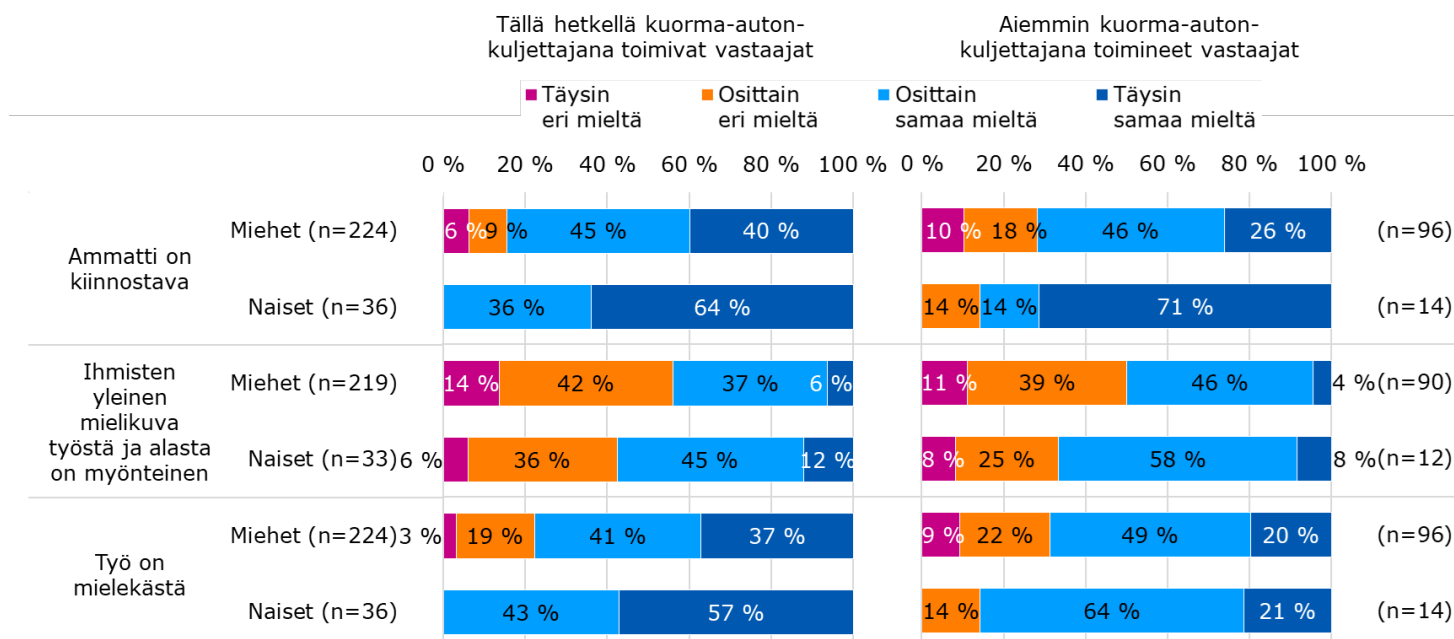
Haastatelluista aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä neljästä henkilöstä kolme voisi harkita palaamista kuorma-auton ammattikuljettajaksi, mutta palaminen vaatisi haastateltavien mielestä ammattipätevyysvaatimusten helpottamista, nykyisen työtilanteen muuttumista tai työllistymisen helpottumista. Kuorma-autonkuljettajan ammatti vaatii kuljettajalta isoja joustoja, koska kuljettajan työ on epäsäännöllistä, eikä ammatti siksi ole yhden haastateltavan mielestä houkutteleva. Yhden haastateltavan mielestä alan vetovoimaa voisi lisätä somenäkyvyyden tai esimerkiksi alaan liittyvän tosi-tv-sarjan avulla.

Mies- ja naispuolisten kuorma-autonkuljettajien arviot kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista mies- ja naisvastaajista suurimman osan mielestä kuorma-autonkuljettajan ammatti on kiinnostava. Naisvastaajat pitivät ammattia kiinnostavampana kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista naisvastaajista kaikki ja miesvastaajista 85 % oli väittämistä ”Ammatti on kiinnostava” täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 85 % ja miesvastaajista 72 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 56)

Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivat naisvastaajat olivat väittämistä ”Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen” hieman enemmän samaa mieltä kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista naisvastaajista 57 % ja miesvastaajista 43 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 66 % ja miesvastaajista puolet oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 56)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat väittämistä ”Työ on mielekästä” hieman enemmän samaa mieltä kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista naisvastaajista kaikki ja miesvastaajista 78 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 85 % ja miesvastaajista 69 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 56)



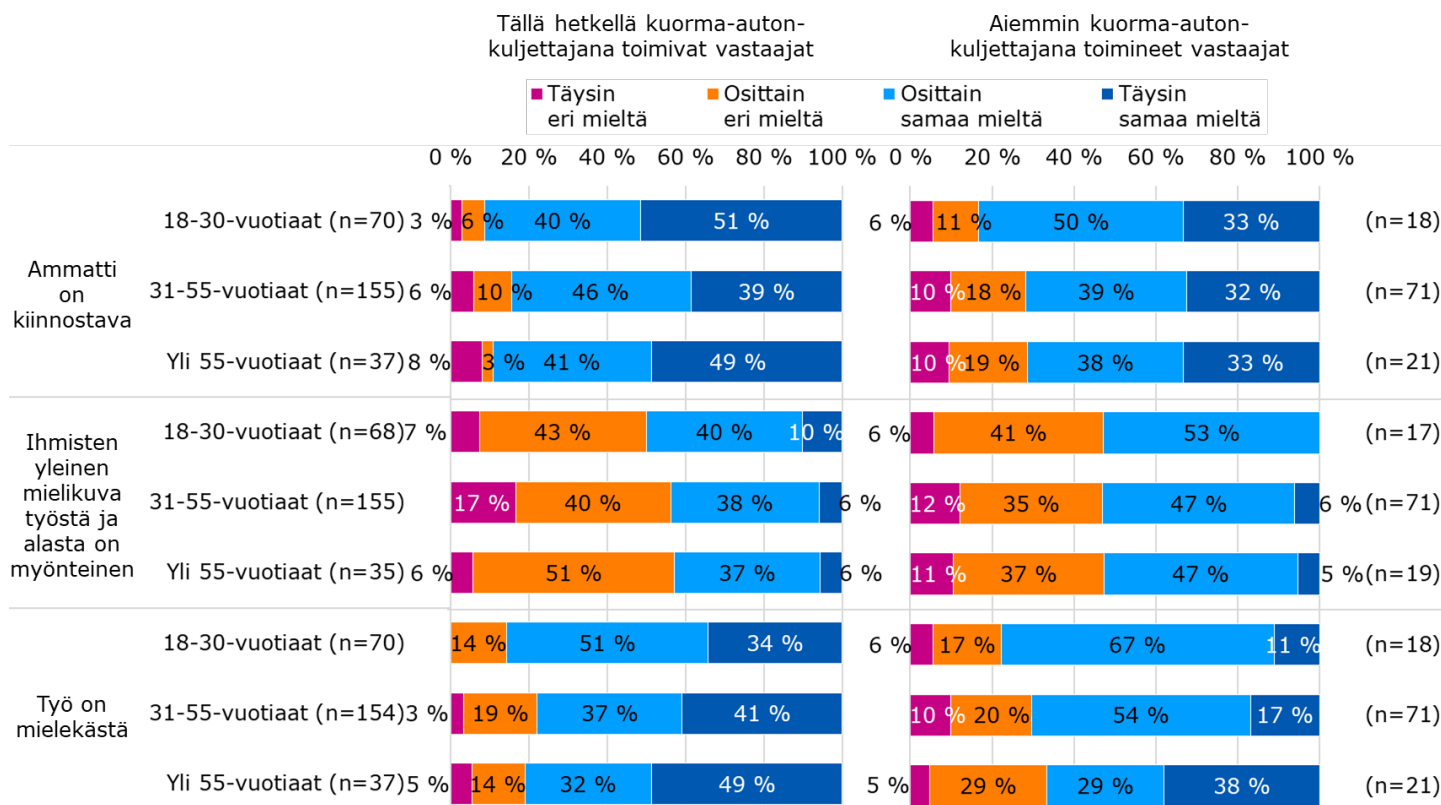
Kuva 56. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden mies- ja naisvastaajien vastaukset kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

Eri ikäisten kuorma-autonkuljettajien arviot kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella 18–30-vuotiaat vastaajat olivat eniten samaa mieltä väittämästä ”Ammatti on kiinnostava”, mutta ero muihin ikäryhmiin ei ollut suuri erityisesti tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien vastaajien ryhmässä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 91 %, yli 55-vuotiaista vastaajista 90 % ja 31–55-vuotiaista vastaajista 85 % oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista 83 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 71 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista myös 71 % oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 57)

Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista eniten samaa mieltä väittämästä ”Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen” olivat 18–30-vuotiaat vastaajat, mutta ero muihin ikäryhmiin ei ollut suuri. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista puolet oli väittämästä samaa mieltä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista 31–55-vuotiaista vastaajista ja myös yli 55-vuotiaista vastaajista 57 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 53 % oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä kaikissa ikäryhmissä ja täysin samaa mieltä väittämästä oli 31–55-vuotiaista vastaajista kuusi prosenttia ja yli 55-vuotiaista vastaajista viisi prosenttia. (Kuva 57)

Väittämästä ”Työ on mielekästä” olivat eniten samaa mieltä 18–30-vuotiaat vastaajat, mutta ero muihin ikäryhmiin ei ollut suuri. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 85 %, yli 55-vuotiaista vastaajista 81 % ja 31–55-vuotiaista vastaajista 78 % oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista 78 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 71 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 67 % ja oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 57)



Kuva 57. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden eri ikäryhmiin kuuluvien henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

Eri alueilla asuvien kuorma-autonkuljettajien arviot kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella eri alueilla ⁴ asuvien vastaajien mielipiteissä väittämästä ”Ammatti on kiinnostava” ei ollut suuria eroja. Eri alueilla asuvista tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 85–88 % oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä ja

⁴ Uusimaa, Etelä-Suomi (Varsinais-Suomi, Päijät-Häme, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala), Länsi-Suomi (Pirkanmaa, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Suomi ja Pohjanmaa), Pohjois- ja Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Lappi)

kokonaismielipidettä kuvaava vastausvaihtoehdoista ⁵ laskettu keskiarvo oli eri alueilla 3,2–3,3. Eri alueilla asuvista aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 69–77 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä ja kokonaismielipidettä kuvaava vastausvaihtoehdoista laskettu keskiarvo oli eri alueilla 2,9–3,0.

Eri alueilla asuvien vastaajien mielipiteissä väittämistä ”Ihmisten yleinen mieluinen kuva työstä ja alasta on myönteinen” ei ollut suuria eroja lukuun ottamatta Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvia tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivia vastaajia. Eri alueilla asuvista tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 45 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä ja muilla alueilla asuvista vastaajista 57–62 %. Kokonaismielipidettä kuvaava vastausvaihtoehdoista laskettu keskiarvo oli tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivilla Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvilla vastaajilla 2,6 ja muilla alueilla asuvilla vastaajilla 2,2–2,4. Eri alueilla asuvista aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 49–58 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä ja kokonaismielipidettä kuvaava vastausvaihtoehdoista laskettu keskiarvo oli eri alueilla 2,4–2,6.

Eri alueilla asuvien vastaajien mielipiteissä väittämistä ”Työ on mielekästä” ei ollut suuria eroja. Eri alueilla asuvista tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 75–86 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä ja kokonaismielipidettä kuvaava vastausvaihtoehdoista laskettu keskiarvo oli eri alueilla 3,1–3,2. Eri alueilla asuvista aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 63–77 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä ja kokonaismielipidettä kuvaava vastausvaihtoehdoista laskettu keskiarvo oli eri alueilla 2,7–2,9.

Kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation arviot kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien mukaan kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimaa lisää työn itsenäisyys, monipuolisuus ja kutsumus alalle. Kuorma-autonkuljettajan ammatti on usein kutsumusammatti, joka on periytynyt sukupolvelta toiselle. Kuorma-autonkuljettajan ammatti on myös joillekin alalla toimiville enemmän elämäntapa kuin pelkkä työ. Henkilöstä ja kuljetussuoritealasta riippuen houkuttelevuutta lisää työn monipuolisuus, esimerkiksi jätekuljetuksissa työ on fyysisistä ja jollakin toisella kuljetussuoritealalla työ sisältää oman työn suunnittelua tietokoneella. Aiemmin itse ajaminen on kiinnostanut kuljettajia, mutta nykyään työ voi sisältää kuljetussuoritealasta riippuen paljon muutakin kuin ajamista, kuten esimerkiksi asennustyötä ja muuta palvelutyötä.

Haastateltavien mukaan mielikuva kuljetusalasta on muuttunut negatiivisemmaksi, mikä vähentää ammatin vetovoimaa. Kuljetusalan järjestöissä on haastateltavien mukaan tehty työtä alan vetovoiman vahvistamiseksi, mutta asia ei ole parantunut. Haastateltavien mukaan myös julkisuuteen ajoittain esille tulevat automaattiset ajoneuvot ym. vastaava uutisointi saattavat heikentää alan vetovoimaa, koska nuoret alaa harkitsevat henkilöt saattavat olettaa, että kuljettajan työt loppuvat. Toisaalta automaattinen ajaminen ja myös letka-ajo helpottaisi

⁵ Täysin eri mieltä = 1, osittain eri mieltä = 2, osittain samaa mieltä = 3 ja täysin samaa mieltä = 4.

kuljettajapulaa, mutta letka-ajo saattaa lisätä kuljettajan työn vastuuta ja stressiä. Logistiikka-alaa ja myös sen jatko-opintoja tulisi markkinoida kokonaisuutena ja kuljettajan ammatista tiedottaminen olisi tarpeellista.

Haastateltavien mukaan yrityksissä on melko suuria eroja kuljettajien pysyvyydessä. Pysyvyyteen vaikuttaa myös palkka, mutta haastateltavat pitivät sitä kohutuullisena ja positiivisena.

8.3.2 Kuorma-autonkuljettajan työolosuhteet

Kuorma-autonkuljettajien arviot kuorma-autonkuljettajan työolosuhteista

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurin osa vastaajista piti kuorma-autonkuljettajan työmäärää suurena. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 85 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 89 % oli väittämistä ”Työmäärä on suuri” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 58)

Suurin osa vastaajista piti kuorma-autonkuljettajan työtä fyysisesti ja henkisesti kuormittavana. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 84 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 81 % oli väittämistä ”Työ on fyysisesti kuormittavaa” täysin tai osittain samaa mieltä. Väittämistä ”Työ on henkisesti kuormittavaa” oli täysin tai osittain samaa mieltä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 85 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 92 %. (Kuva 58)

Vastaajista noin puolet koki ajo- ja lepoaika-asetuksen vähentävän kuorma-autonkuljettajan työn kuormittavuutta ja noin puolet ei kokenut sen vähentävän työn kuormittavuutta. Väittämistä ”Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta” tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 49 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 47 % oli täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 58)

Suurin osa vastaajista piti kuorma-autonkuljettajan työn aikatauluvaatimuksia tiukkoina. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 80 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 93 % oli väittämistä ”Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 58)

Suurin osa vastaajista piti kuorma-autonkuljettajan ja kuljetuksen jatkuvaa seuranta stressaavana. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 74 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 88 % oli väittämistä ”Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 58)

Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista suurin osa piti kuorma-autonkuljettajan työaikoja sopivina. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 63 % oli väittämistä ”Työajat ovat sopivat” täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 58). Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurin osa ei pitänyt työaikoja sopivina. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 58 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 58). Aiemmin pääasiassa

kuorma-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 23 % ja miesvastaajista 52 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä.

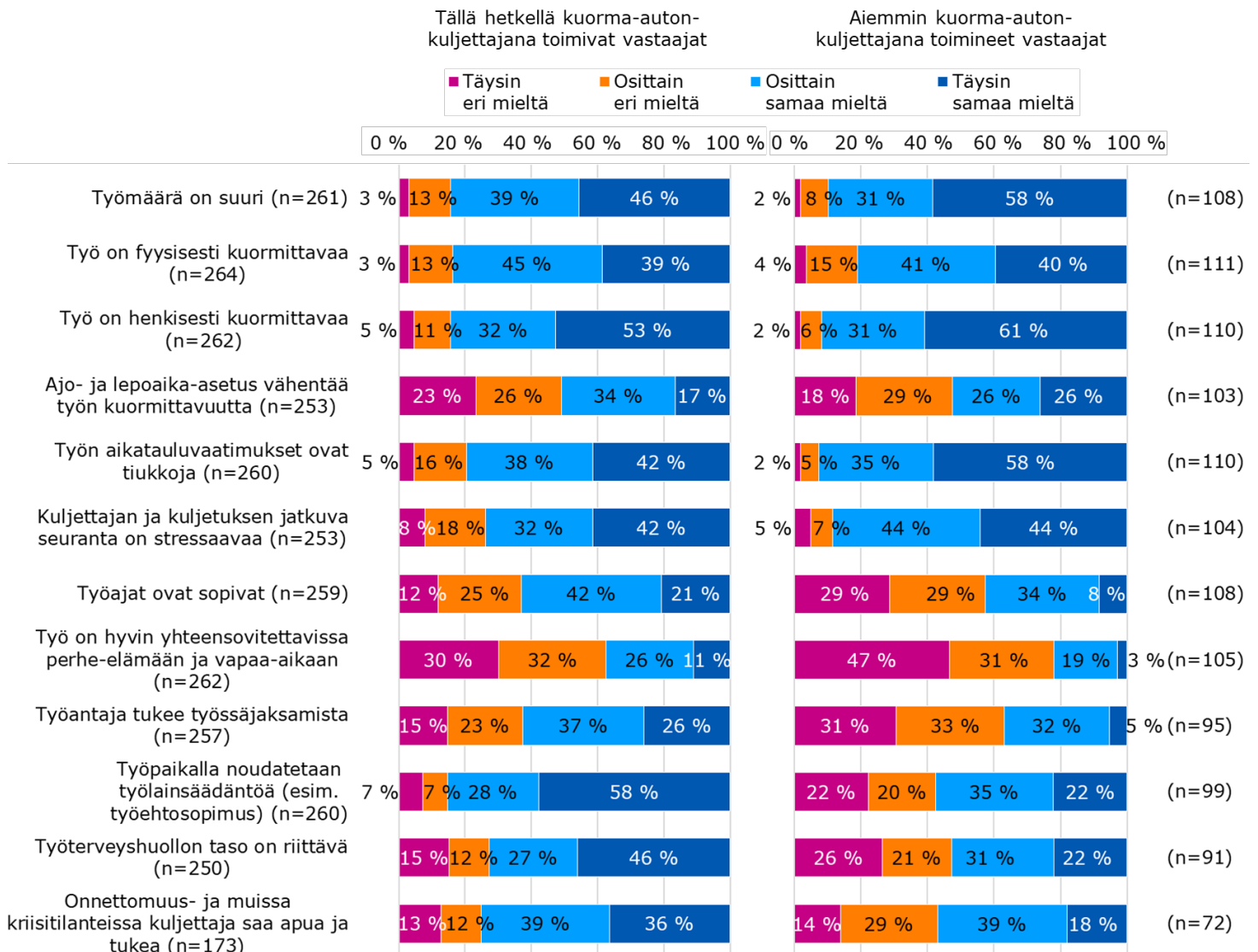
Suurin osa vastaajista koki kuorma-autonkuljettajan työn yhteensovittamisen perhe-elämään ja vapaa-aikaan hankalana. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 62 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 78 % oli väittämistä ”Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 58)

Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista suurimman osan mielestä työnantaja tukee työssäjaksamista. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 66 % oli väittämistä ”Työnantaja tukee työssäjaksamista” täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurimman osan mielestä työnantaja ei tue työssäjaksamista. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 64 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 58)

Vastaajien mukaan osassa työpaikoista ei noudateta työlainsäädäntöä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 14 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 42 % oli väittämistä ”Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 58)

Osa vastaajista ei pitänyt työterveyshuollon tasoa riittävänä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 27 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 47 % oli väittämistä ”Työterveyshuollon taso on riittävä” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 58)

Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa osa vastaajista ei kokenut saavansa apua. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 25 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 43 % oli väittämistä ” Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 58)



Kuva 58. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan työolosuhteisiin liittyviin väittämiin.

Tutkimuksessa haastatellut aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineet ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevät henkilöt eivät osanneet vastata kysymykseen ammattikuljettajan työoloista, joustoista ja työnantajan tuesta eri elämäntilanteissa, koska haastateltavilla ei ollut ollut oma-kohtaista kokemusta edellä mainitusta asioista.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurin osa vastaajista piti ajoneuvokalustoa hyvänä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 87 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 78 % oli väittämistä "Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet" täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 59). Naisvastaajat olivat ajoneuvokalustoon hieman tyytyväisempiä kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista naisvastaajista kaikki ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 93 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 86 % ja aiemmin

pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista miesvastaajista 76 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä.

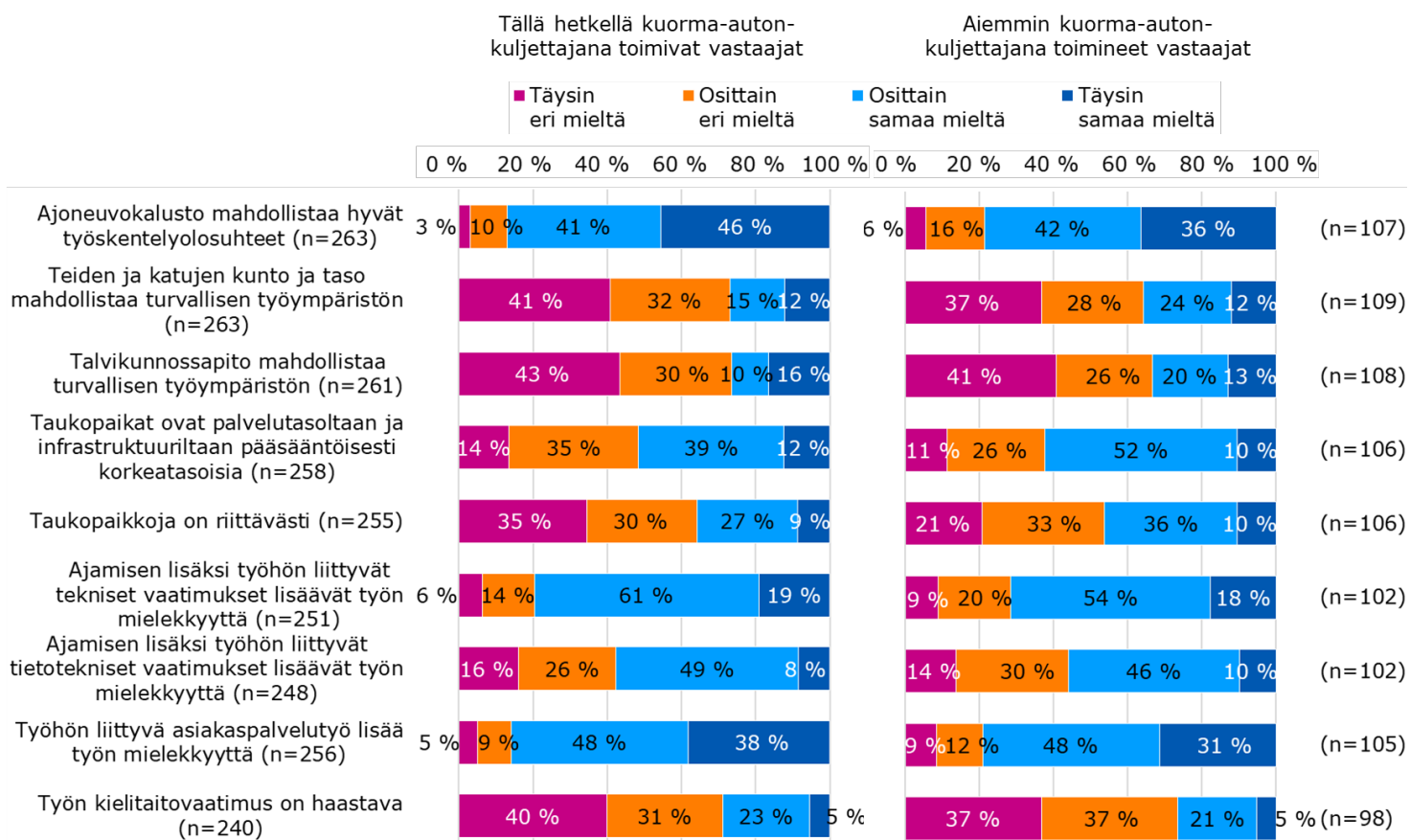
Teiden ja katujen kunnossa ja tasossa sekä talvikunnossapidossa on vastausten perusteella kehittämistarpeita. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 73 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 65 % oli väittämistä ”Teiden ja katujen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön” täysin tai osittain eri mieltä. Väittämistä ”Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön” tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 73 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 67 % oli täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 59)

Taukopaikkojen tasossa ja määrässä on vastausten perusteella kehittämistarpeita. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 49 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 37 % oli väittämistä ”Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia” täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 59). Väittämistä ”Taukopaikkoja on riittävästi” tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 65 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 54 % oli täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 59). Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat tyytymättömämpiä taukopaikkojen määrään kuin miesvastaajat. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 71 % ja miesvastaajista 51 % oli väittämistä ”Taukopaikkoja on riittävästi” täysin tai osittain eri mieltä.

Suurin osa vastaajista koki kuorma-autonkuljettajan työhön liittyvien teknisten ja tietoteknisten vaatimusten lisäävän työn mielekkyyttä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 80 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 72 % oli väittämistä ”Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä” täysin tai osittain samaa mieltä. Väittämistä ”Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä” tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 57 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 56 % oli täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 59)

Suurin osa vastaajista koki kuorma-autonkuljettajan työhön liittyvän asiakaspalvelutyön lisäävän työn mielekkyyttä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 86 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 79 % oli väittämistä ”Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 59)

Osa vastaajista piti kuorma-autonkuljettajan työn kielitaitovaatimusta haastavana. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 28 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 26 % oli väittämistä ”Työn kielitaitovaatimus on haastava” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 59)



Kuva 59. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan työolosuhteisiin liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation arviot kuorma-autonkuljettajan ammatin työoloista

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastatteluissa kuorma-autonkuljettajan ammatin työolosuhteissa esiin nousseita asioita olivat työajat, aikataulut, työn raskaus ja työssäjaksaminen.

Työajat

Haastateltavien mukaan kuorma-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuutta vähentää yö- ja viikonlopputyö sekä pitkäksi venyvät työpäivät. Kuljettajan työpäivä voi kestää jopa 15 tuntia eikä kuljettaja työvuoron alkaessa aina tiedä mihin aikaan työvuoro päättyy. Kuljettaja saattaa joutua olemaan poissa kotoa pitkiäkin aikoja ja asumaan autossa. Kuorma-autonkuljettajan työn ja perhe-elämän yhteensovittaminen on hankalaa ja vaatii joustoa työnantajalta.

Aikataulut

Haastateltavien mukaan houkuttelevuutta vähentää myös kuljetusten tiukat aikataulut. Nykyään tavaroille ei juuri ole varastoja ja tavarat tulee silti toimittaa asiakkaille nopeasti. Tiukoista aikatauluista johtuvaa stressiä lisää vielä entisestään huono ajokeli, talvikunnossapidon puutteet sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen vaatimukset pakollisista tauoista. Jotkut henkilöt ovat lopettaneet kuljettajan työt,

koska eivät halua ajaa liukkaalla kelillä ja siksi tulisi pohtia pitäisikö logistiikkajärjestelmää muuttaa siten, että kuljetukset pysäytettäisiin huonolla kelillä kokonaan. Kuorma-autojen sähköistyminen ja lataus muuttaa koko logistiikkajärjestelmää. Haastateltavat nostivat esiin, että tulisiko logistista järjestelmää muuttaa myös kuljettajan työolojen takia. Haastateltavien mukaan logistiikkajärjestelmän muuttaminen vaatisi kulttuurin muutoksen, jossa kuljetusasiakaskin ymmärtää esimerkiksi kuljetusten pysähtymisen huonolla kelillä.

Haastateltavien mukaan kuljetusyrittäjien mielestä ajo- ja lepoaikoja tulisi helpottaa, mutta muutoksen saaminen asetukseen on kuitenkin todella hidasta. Haasteena ajo- ja lepoaika-asetuksen muuttamisessa on se, miten asetusta muutettaisiin siten, että asetus olisi riittävän joustava. Tällä hetkellä asetuksessa olevat joustot (esim. ajoajan pidennys yhdeksästä tunnista kymmeneen tuntiin kaksi kertaa viikossa) käytetään kuljetusten suunnittelussa eikä joustoja käytännössä enää ole. Kuljettajan on pidettävä ajo- ja lepoaika-asetuksen mukaiset lakisääteiset tauot ja pienestäkin ajoajan ylityksestä kuljettajalle voi tulla iso sanktio.

Työn fyysinen ja henkinen raskaus

Haastateltavien mukaan kuorma-autonkuljettajan työn fyysinen raskaus erityisesti jakelukuljetuksissa sekä myös osittain likaisuus vähentää ammatin houkuttelevuutta. Myös työn henkiset vaatimukset vähentävät ammatin houkuttelevuutta.

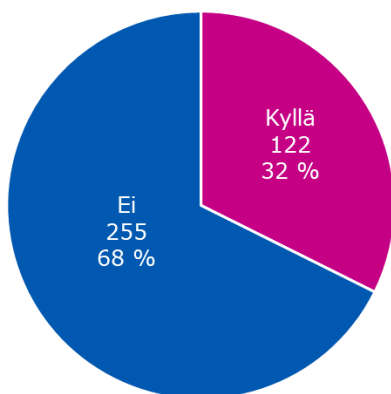
Työssäjaksamisen tukeminen

Haastateltavien mukaan ympäristöhuollon kuljetuksissa (jätekuljetukset) tiukat kilpailutusehdot ja lyhyet kilpailutusjaksot vähentävät yritysten mahdollisuuksia tarjota kuljettajille työsuhde-etuja. Jätekuljetusten kilpailutuksissa ajoneuvoille on asetettu päästövaatimuksia, jotka lisäävät yritysten kustannuksia ajoneuvojen hankinnassa. Haastateltavien mukaan työnantajan tuessa olisi kehittävä ja uusia ideoita henkilöstön hyvinvointiin tulee, kun vanhempi johtajapolvi jää eläkkeelle.

Kuorma-autonkuljettajien kokema syrjintä

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 32 % oli kokenut syrjintää kuorma-autonkuljettajan työssä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien vastaajien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden vastaajien ryhmissä vastauksissa ei ollut eroa. (Kuva 60)

Oletko kokenut syrjintää kuorma-auton ammattikuljettajan työssäsi?



Kuva 60. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset syrjinnän kokemisesta kuorma-autonkuljettajan työssä.

Kuorma-autonkuljettajana työskennelleet olivat kokeneet eniten syrjintää iän vuoksi. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 18 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 19 % oli kokenut syrjintää iän vuoksi (Kuva 61). 18–30-vuotiaista vastaajista 30 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 14 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 19 % oli kokenut syrjintää iän vuoksi.

Mielipiteen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 14 % ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 13 %. (Kuva 61)

Sukupuolen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista seitsemän prosenttia ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 10 % (Kuva 61). Naisista syrjintää oli kokenut sukupuolen vuoksi 23 % ja miehistä alle prosentti.

Terveystilan vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista viisi prosenttia ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös viisi prosenttia. (Kuva 61)

Kielen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista kolme prosenttia ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös kolme prosenttia. (Kuva 61)

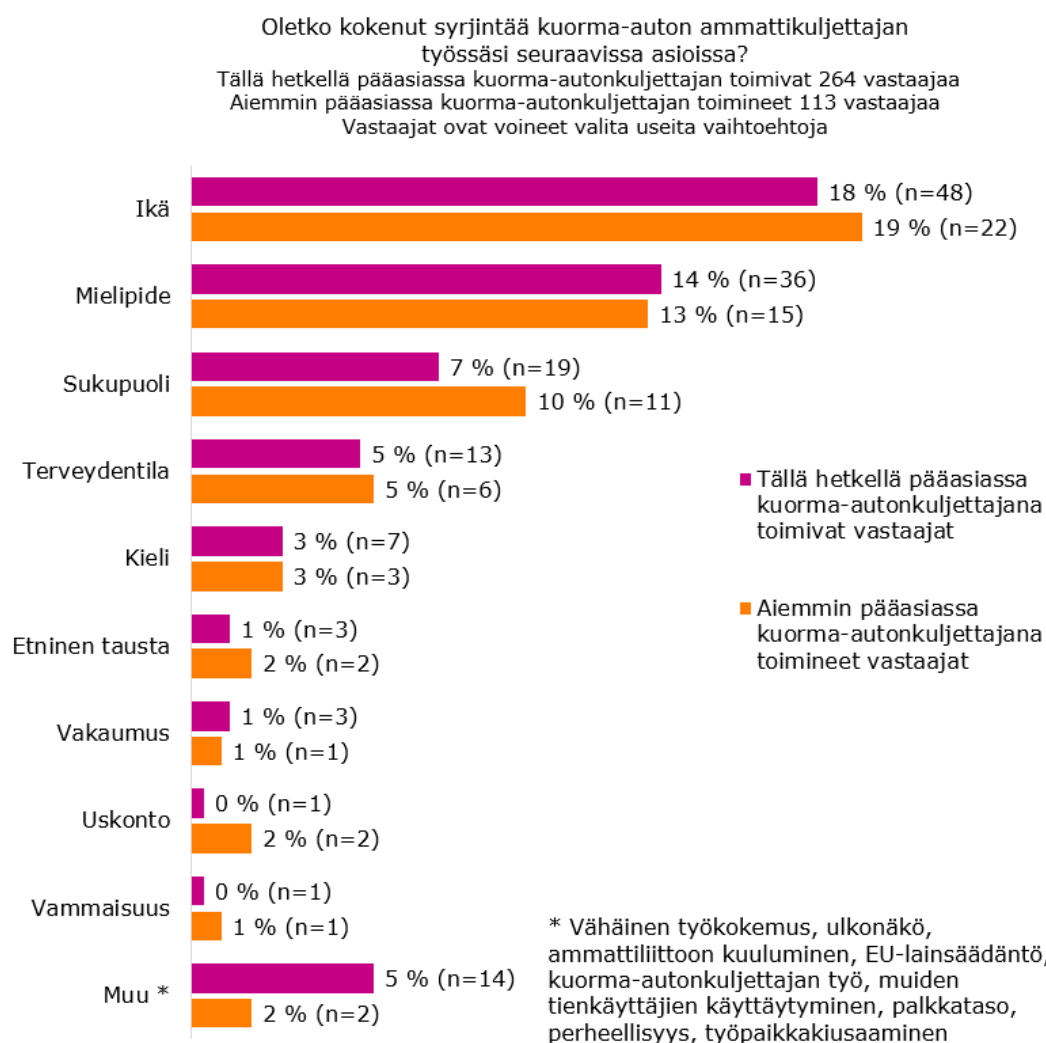
Etnisen taustan vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista yksi prosentti ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista kaksi prosenttia. (Kuva 61)

Vakaumuksen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista yksi prosentti ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös yksi prosentti. (Kuva 61)

Uskonnon vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista yksi henkilö ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista kaksi henkilöä. (Kuva 61)

Vammaisuuden vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista yksi henkilö ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös yksi henkilö. (Kuva 61)

Muista syistä syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista viisi prosenttia ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista kaksi prosenttia. Muita syitä, joita vastaajat olivat kokeneet syrjinnäksi, olivat vähäinen työkokemus (kuusi mainintaa), ulkonäkö (2), työpaikkakiusaaminen (2), ammattiliittoon kuuluminen (1), EU-lainsäädäntö (1), kuorma-autonkuljettajan työ (1), muiden tienkäyttäjien käyttäytyminen (1), palkkataso (1) ja perheellisyys (1). (Kuva 61)



Kuva 61. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset syrjintään kokemisesta kuorma-autonkuljettajan työssä.

8.3.3 Kuorma-autonkuljettajan palkka

Kuorma-autonkuljettajan palkkataso

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisen kuorma-autoalan työehtosopimuksen mukaan kuorma-autonkuljettajan peruspalkka on kuljetettavasta ajoneuvosta tai ajoneuvoyhdistelmästä ja työkokemuksesta riippuen kotimaan liikenteessä 14,94–16,73 euroa/tunti ja ulkomaan liikenteessä 16,53–17,69 euroa/tunti (1.10.2023 palkkataulukot). (Lähde AKT a)

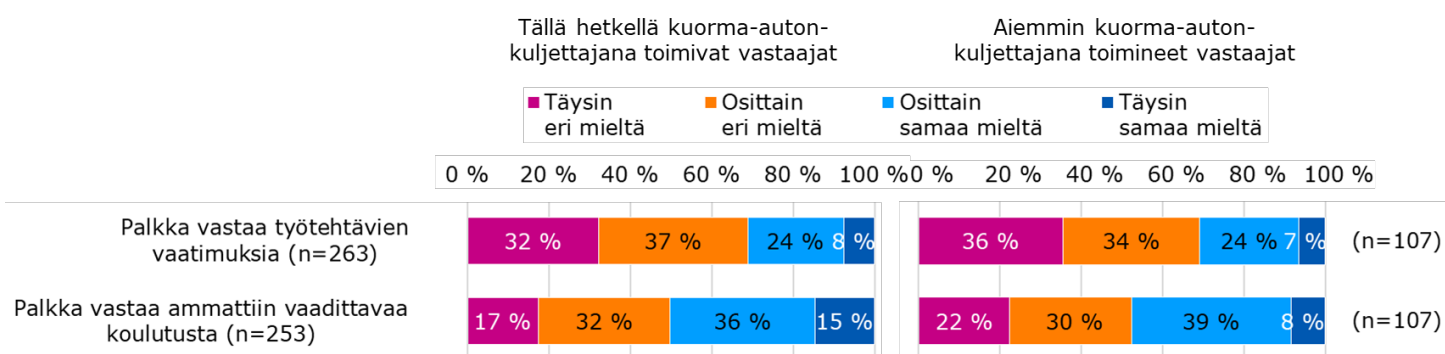
TE-palveluiden internetsivuilla avoinna marraskuussa 2023 olleiden työpaikkailmoitusten perusteella kuorma-autonkuljettajan palkka on noin 16–17 euroa/tunti. (Lähde TE-palvelut)

Kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta

Kaikkien kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurimman osan vastaajista mielestä kuljettajan palkka ei vastaa työtehtävien vaatimuksia. Kysymyksen väittämästä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” täysin ja osittain eri mieltä olleiden suhteellinen osuus on lähes sama sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien (osuus 69 %) että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden (70 %) vastaajien ryhmissä. Aiemmin kuorma-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat väittämästä enemmän täysin eri mieltä kuin tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivat vastaajat. (Kuva 62)

Noin puolet vastaajista piti kuljettajan palkkaa ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana ja puolet ei pitänyt sitä ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista 49 % ei pitänyt kuljettajan palkkaa ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana ja 51 % piti sitä ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista 52 % ei pitänyt kuljettajan palkkaa ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana ja 48 % piti sitä ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. (Kuva 62)



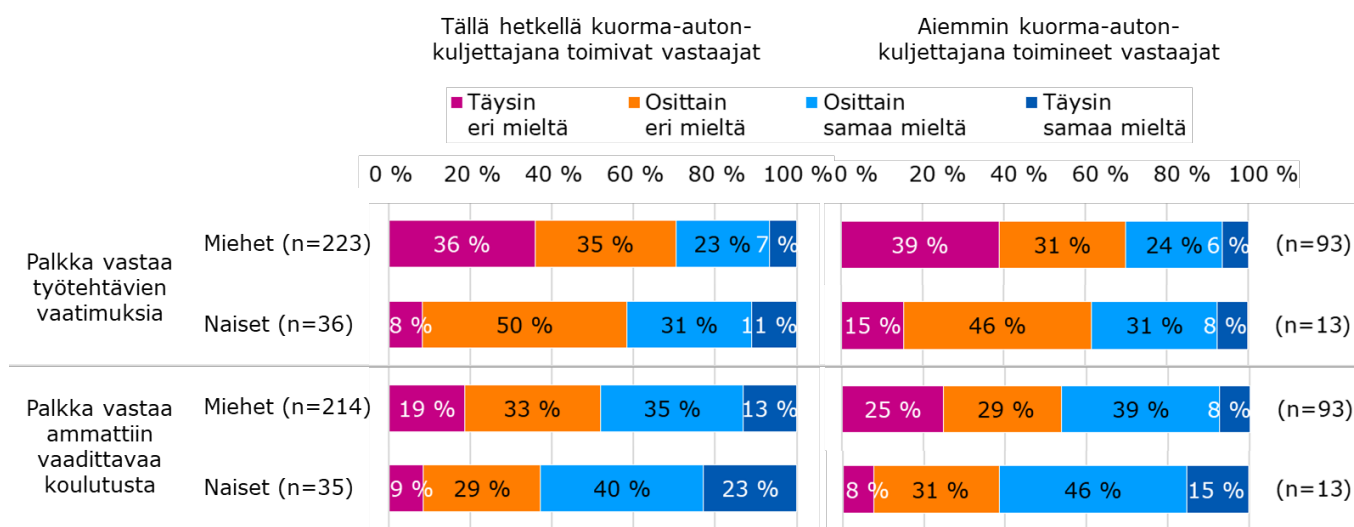
Kuva 62. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

Tutkimuksessa haastatelluista aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineista ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevistä henkilöistä (neljä henkilöä) yhden mielestä kuorma-autonkuljettajan palkka voisi olla parempi. Muilla haastateltavista ei ollut omakohtaista kokemusta kuorma-autonkuljettajan tämänhetkisestä palkasta.

Mies- ja naispuolisten kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat vähemmän eri mieltä väittämästä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 71 % ja naisvastaajista 58 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja miesvastaajista täysin eri mieltä oli selvästi suurempi osuus (36 %) kuin naisvastaajista (8 %). Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 70 % ja naisvastaajista 61 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja miesvastaajista täysin eri mieltä oli selvästi suurempi osuus (39 %) kuin naisvastaajista (15 %). (Kuva 63)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat vähemmän eri mieltä väittämästä ”Palkka vastaa työtehtävien ammattiin vaadittavaa koulutusta” kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 52 % ja naisvastaajista 38 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja miesvastaajista täysin eri mieltä oli selvästi suurempi osuus (19 %) kuin naisvastaajista (9 %). Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 54 % ja naisvastaajista 39 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja miesvastaajista täysin eri mieltä oli selvästi suurempi osuus (25 %) kuin naisvastaajista (8 %). (Kuva 63)

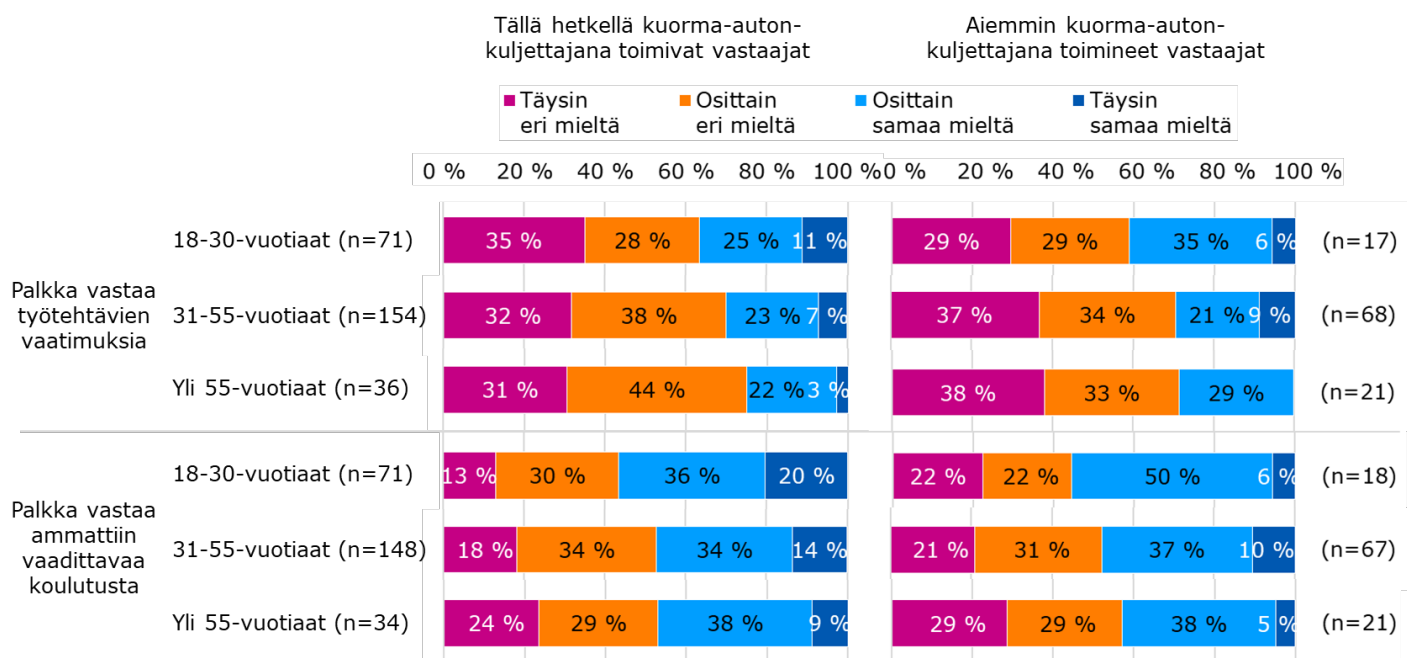


Kuva 63. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden mies- ja naisvastaajien vastaukset kuorma-autonkuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

Eri ikäisten kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat sitä enemmän eri mieltä väittämästä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” mitä vanhempia vastaajat olivat iältään. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 63 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 70 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 75 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista 58 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 71 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista myös 71 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 64)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat sitä enemmän eri mieltä väittämästä ”Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta” mitä vanhempia vastaajat olivat iältään. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 43 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 52 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 53 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista 44 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 52 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 58 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 64)

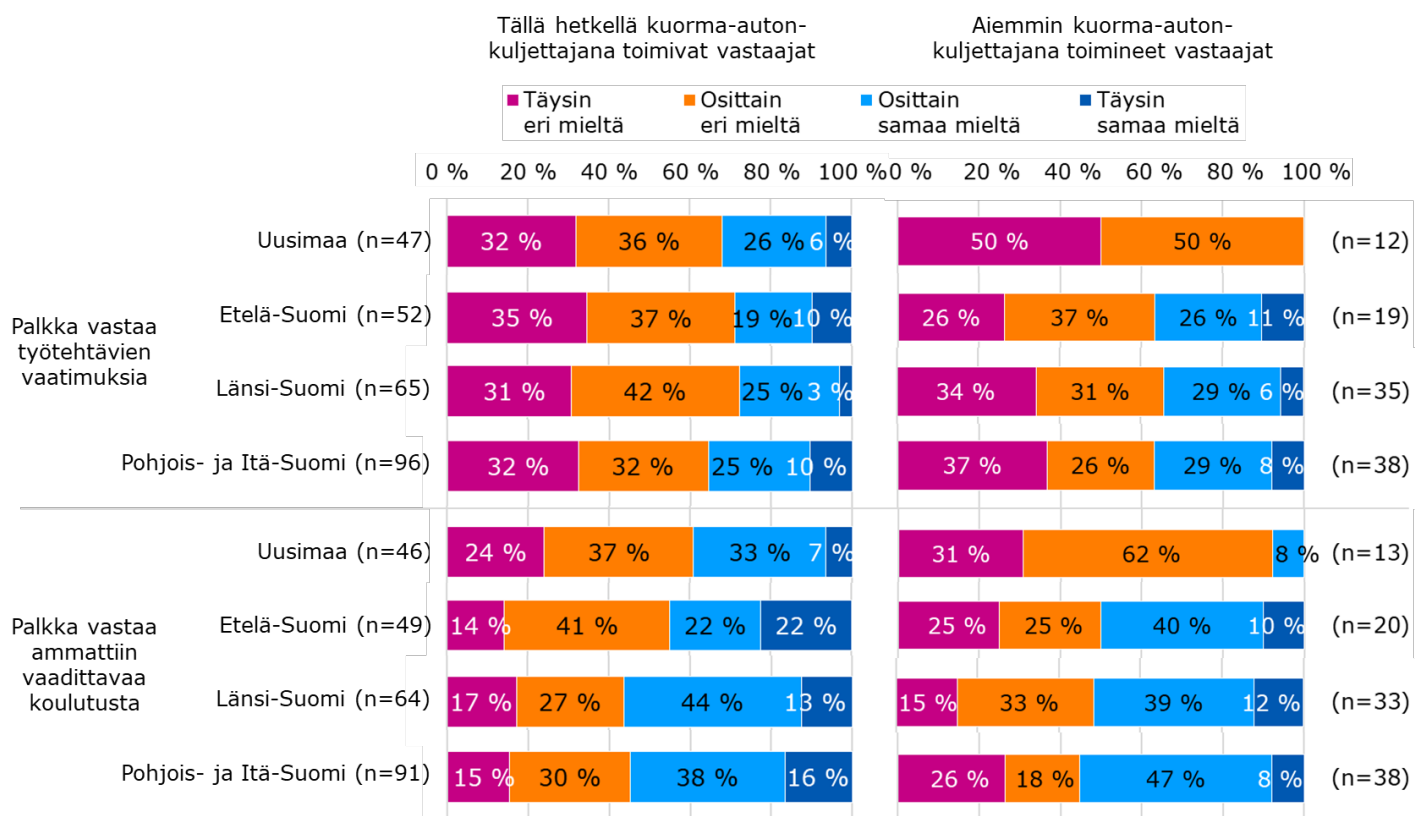


Kuva 64. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden eri ikäryhmiin kuuluvien henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

Eri alueilla asuvien kuorma-autonkuljettajien mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella eri alueilla asuvien vastaajien mielipiteissä väittämästä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” ei ollut suuria eroja tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien vastaajien joukossa. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 73 %, Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 72 %, Uudellamaalla asuvista vastaajista 68 %, sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 64 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden vastaajien mielipiteissä ei ollut suuria eroja väittämästä lukuun ottamatta Uudellamaalla asuvia vastaajia, joista kaikki olivat väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 65 % Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 63 % sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 63 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 65)

Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien vastaajien vastausten perusteella Uudellamaalla ja Etelä-Suomessa asuvat vastaajat olivat väittämästä ”Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta” hieman enemmän eri mieltä kuin Länsi-Suomessa sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvat vastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista Uudellamaalla asuvista vastaajista 61 %, Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 55 %, Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 45 % ja Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 44 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista Uudellamaalla asuvista vastaajista 93 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. Muilla alueilla asuvat aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat väittämästä selvästi vähemmän eri mieltä kuin Uudellamaalla asuvat vastaajat. Etelä-Suomessa asuvista vastaajista puolet, Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 48 % sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 44 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 65)

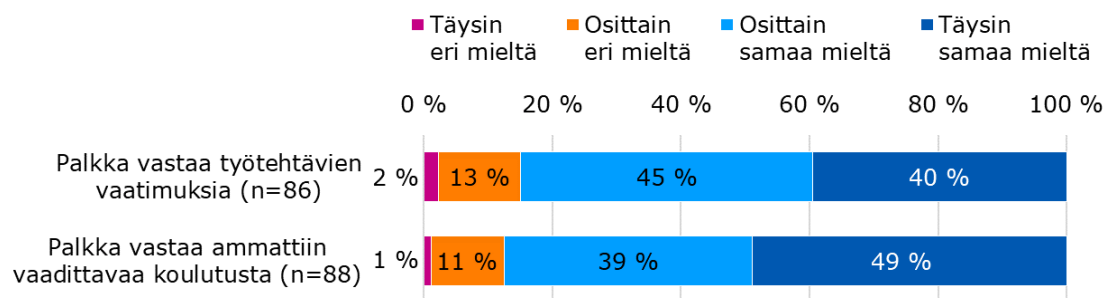


Kuva 65. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineiden eri alueilla asuvien henkilöiden vastaukset kuorma-autonkuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

Tavaraliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella selvästi suurimassa osassa tavaraliikenteen kuljetusyrityksistä kuorma-autonkuljettajan palkkaa pidettiin työtehtäviä vastaavana. Vastaajista 85 % oli täysin tai osittain samaa mieltä väittämstä "Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia" (Kuva 66). Täysin tai osittain eri mieltä väittämstä olevista 13 vastaajasta yhdeksän työskenteli ammattikuljettajana omassa yrityksessään. Täysin tai osittain eri mieltä väittämstä olevista yrityksistä neljä sijaitsi Uudellamaalla.

Selvästi suurimmassa osassa tavaraliikenteen kuljetusyrityksistä kuorma-autonkuljettajan palkkaa pidettiin ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. Vastaajista 88 % oli täysin tai osittain samaa mieltä väittämstä "Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta" (Kuva 66). Täysin tai osittain eri mieltä väittämstä olevista 11 vastaajasta kuusi työskenteli ammattikuljettajana omassa yrityksessään. Täysin tai osittain eri mieltä väittämstä olevista yrityksistä viisi sijaitsi Uudellamaalla.



Kuva 66. Tavaraliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet kuorma-autonkuljettajan palkasta.

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien mukaan kuorma-autonkuljettajan palkka suhteessa koulutukseen on erittäin hyvä. Esimerkiksi noin puolen vuoden työvoimakoulutus on nopea reitti kuorma-autonkuljettajan ammattiin.

8.4 Linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuus

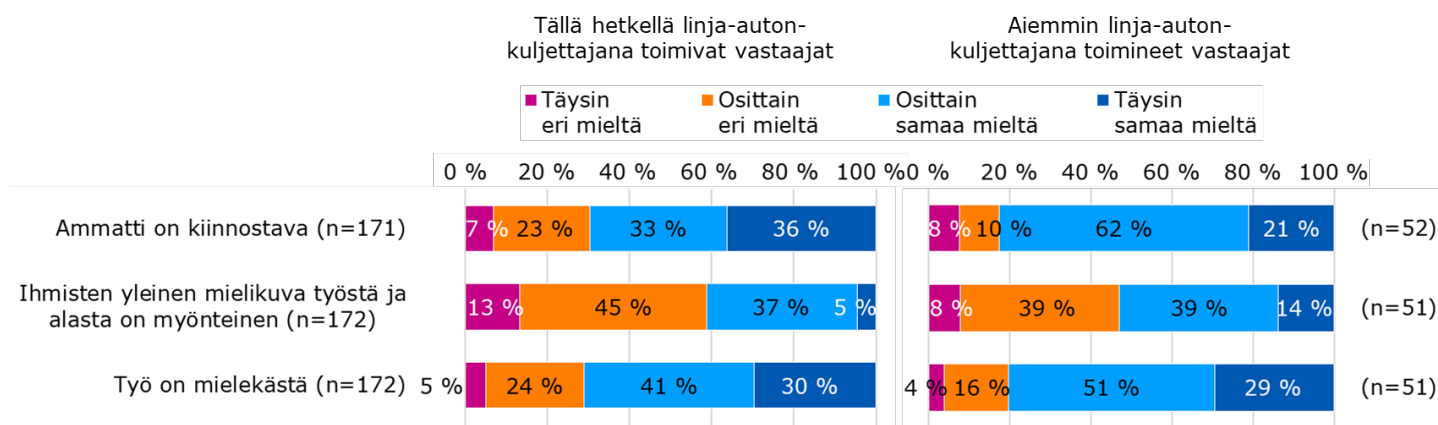
8.4.1 Linja-autonkuljettajan ammatin vetovoima

Linja-autonkuljettajien arviot linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurimman osan mielestä linja-autonkuljettajan ammatti on kiinnostava. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 69 % oli väittämästä "Ammatti on kiinnostava" täysin tai osittain samaa mieltä. Myös aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista selvästi suurin osa, 83 %, oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 67)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset väittämästä "Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen" jakautuivat melko tasan väittämästä samaa ja eri mieltä olevien kesken. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 58 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja 42 % täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 47 % oli väittämästä täysin tai osittain eri mieltä ja 53 % täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 67)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurimman osan mielestä linja-autonkuljettajan työ on mielekästä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 71 % oli väittämästä "Työ on mielekästä" täysin tai osittain samaa mieltä. Myös aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista selvästi suurin osa, 80 %, oli väittämästä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 67)



Kuva 67. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

Tutkimuksessa haastateltu aiemmin linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkinut ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevä henkilö kertoi haastuneensa linja-autonkuljettajaksi, koska oli kiinnostunut autoista. Haastatettava kertoi ammattikuljettajana toimimisen vastanneen melko hyvin ennakkoodotuksia ammatista.

Linja-autonkuljettajille suunnatussa kyselyssä kysyttiin avoimella kysymyksellä ”Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?” linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittämisestä. Kysymykseen vastanneet 106 vastaajaa mainitsivat vastauksissaan alan vetovoiman viisi kertaa. Vastaajien mukaan alan vetovoimaa lisäisi alasta nuorille ihmisille tiedottaminen, matkustajille matkustajaitojen opettaminen ja työolojen parantaminen. Alla on lainaus vastauksista.

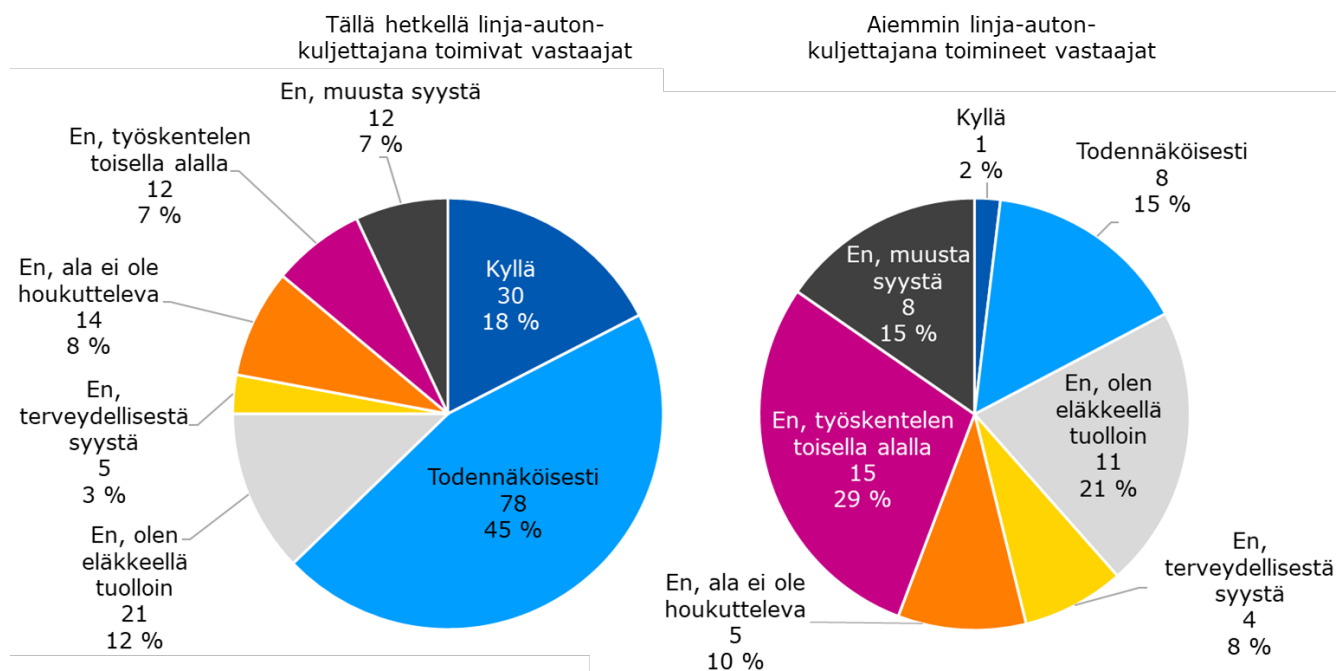
”Alalle pitäisi saada lisää mainosta, nuoria ei kiinnosta varsinkaan linja-autopuoli koska se mielletään huonopalkkaiseksi työksi. Lisää nuoria juuri valmistuneita linja-autonkuljettajia kertomaan ammattikouluihin alan hyvistä puolist.”

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 18 % arvioi toimivansa linja-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua. Todennäköisesti linja-auton ammattikuljettajana arvioi toimivansa 45 % vastaajista ja 37 % vastaajista arvioi, että ei toimi viiden vuoden kuluttua linja-auton ammattikuljettajana. Vastaajista 12 % olisi viiden vuoden kuluttua eläkkeellä, kahdeksan prosenttia ei pitänyt alaa houkuttelevana, seitsemän prosenttia työskentelisi toisella alalla, kolme prosenttia ei työskentelisi linja-auton ammattikuljettajana terveydellisestä syystä ja seitsemän prosenttia ei työskentelisi linja-auton ammattikuljettajana muista syistä. Muita vastaajien (kymmenen sanallista vastausta) mainitsemia syitä olivat tavaraliikenteen kuljettajaksi palaaminen, pitkä työhön sidonnaisuusaika, heikko työilmapiiri, työehtosopimuksen noudattamatta jättäminen, syrjintä työpaikalla, työn ja vapaa-ajan yhteensovittamisen ongelmat, hankalat työajat ja liian pitkät työvuorot. (Kuva 68)

Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista kaksi prosenttia arvioi toimivansa linja-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua. Todennäköisesti linja-auton ammattikuljettajana arvioi toimivansa 15 % vastaajista

ja 83 % vastaajista arvioi, että ei toimi viiden vuoden kuluttua linja-auton ammattikuljettajana. Vastaajista 29 % prosenttia työskentelisi toisella alalla, 21 % olisi viiden vuoden kuluttua eläkkeellä, 10 % ei pitänyt alaa houkuttelevana, kahdeksan prosenttia ei työskentelisi linja-auton ammattikuljettajana terveydellisestä syystä ja 15 % prosenttia ei työskentelisi linja-auton ammattikuljettajana muista syistä. Muita vastaajien (viisi sanallisista vastausta) mainitsemia syitä olivat työn ja vapaa-ajan yhteensovittamisen ongelmat, hankalat työajat ja taukopaikkojen puuttuminen. (Kuva 68)

Arvioi työskenteletkö linja-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua?



Kuva 68. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan ammatissa toimimisesta viiden vuoden kuluttua.

Tutkimuksessa haastateltu aiemmin linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkinut ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevä henkilö ei työskentele enää linja-autonkuljettajana, koska työn yhteensovittaminen perheen ja pienen lapsen kanssa on nykyisessä elämäntilanteessa käytännössä mahdotonta. Haastateltu voisi harkita palaamista linja-auton ammattikuljettajaksi ja onkin tehnyt tilausajokeikkoja, mutta koska tämänhetkessä työssä on inhimillisemmät työajat, ei palaaminen päätömiseksi linja-auton ammattikuljettajaksi ole ajankohdainen.

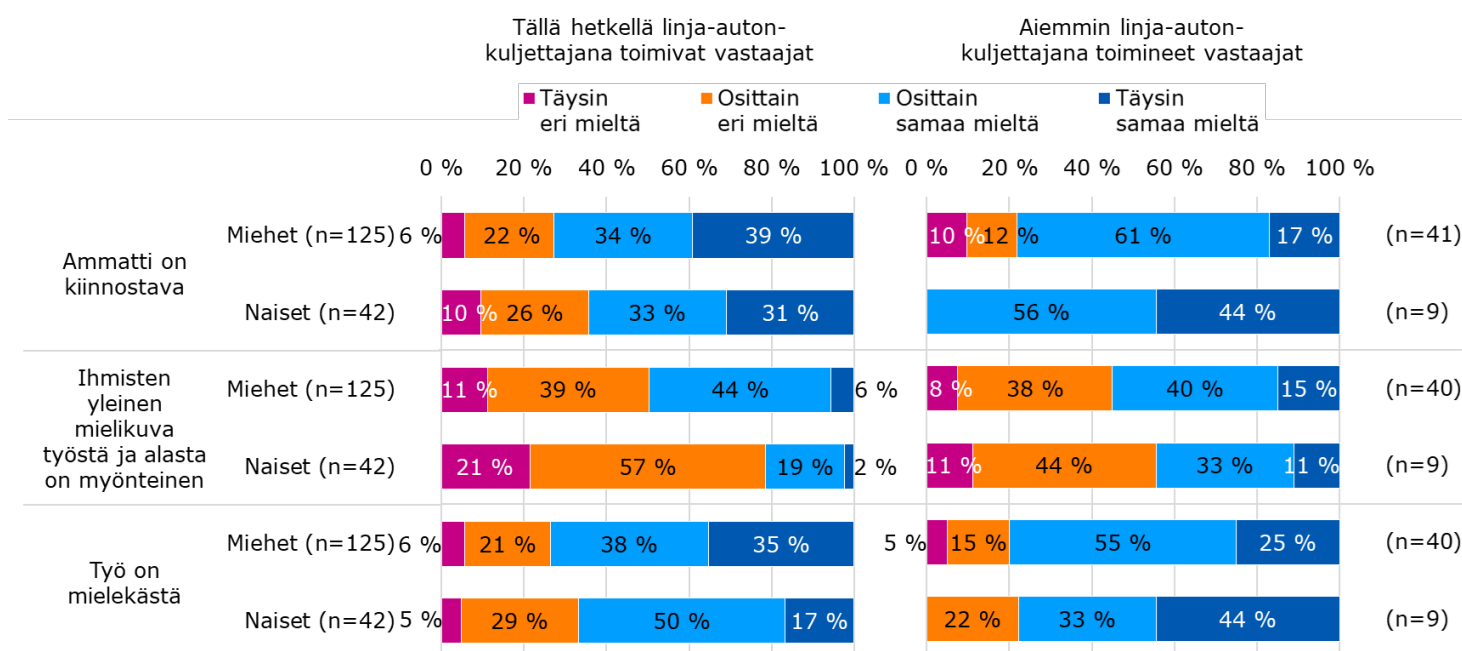
Mies- ja naispuolisten linja-autonkuljettajien arviot linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat miesvastaajat pitivät ammattia hieman kiinnostavampana kuin naisvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 73 % ja naisvastaajista 64 % oli väittämästä "Ammatti on kiinnostava" täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat pitivät ammattia hieman

kiinnostavampana kuin miesvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista kaikki ja miesvastaajista 78 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 69)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat naisvastaajat olivat väittämstä "Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen" enemmän eri mieltä kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista naisvastaajista 78 % ja miesvastaajista puolet oli väittämstä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 55 % ja miesvastaajista 46 % oli väittämstä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 69)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat miesvastaajat olivat väittämstä "Työ on mielekästä" hieman enemmän samaa mieltä kuin naisvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 73 % ja naisvastaajista 67 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista miesvastaajista 80 % ja naisvastaajista 77 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 69)



Kuva 69. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden mies- ja naisvastaajien vastaukset linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

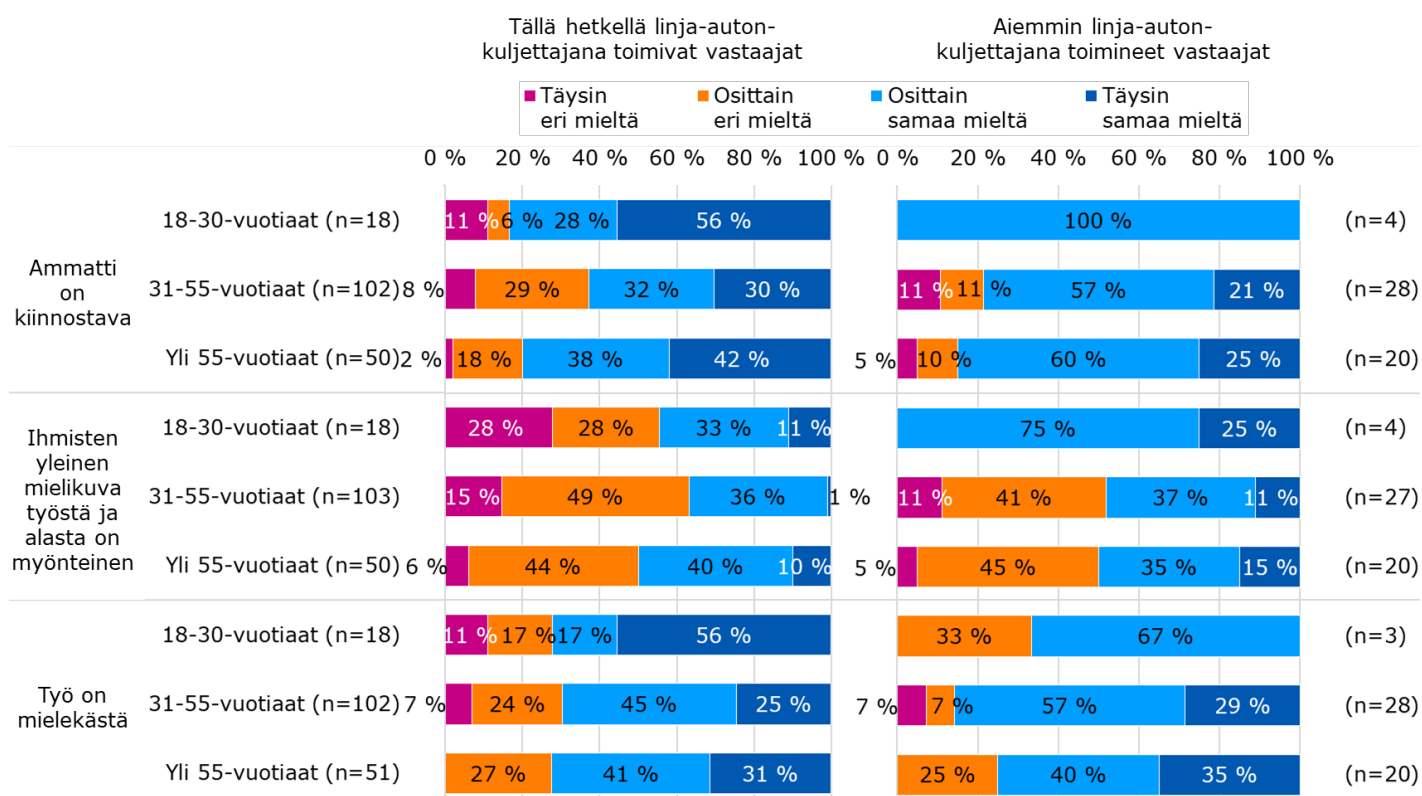
Eri ikäisten linja-autonkuljettajien arviot linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella 18–30-vuotiaat vastaajat olivat eniten samaa mieltä väittämstä "Ammatti on kiinnostava". Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 84 %, yli 55-vuotiaista vastaajista 80 % ja 31–55-vuotiaista vastaajista 62 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista kaikki, yli 55-vuotiaista vastaajista 85 % ja

31–55-vuotiaista vastaajista 78 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 70)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista eniten samaa mieltä väittämstä ”Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen” olivat yli 55-vuotiaat vastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista yli 55-vuotiaista vastaajista puolet, 18–30-vuotiaista vastaajista 44 % ja 31–55-vuotiaista vastaajista 37 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista kaikki, yli 55-vuotiaista vastaajista puolet ja 31–55-vuotiaista vastaajista 44 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 70)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista eniten samaa mieltä väittämstä ”Työ on mielekästä” olivat 18–30-vuotiaat vastaajat, joista 73 % oli täysin tai osittain samaa mieltä ja 56 % täysin samaa mieltä väittämstä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista yli 55-vuotiaista vastaajista 72 % ja 31–55-vuotiaista vastaajista 70 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista 31–55-vuotiaista vastaajista 86 %, 18–30-vuotiaista vastaajista 67 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 75 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 70)



Kuva 70. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden eri ikäryhmiin kuuluvien henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

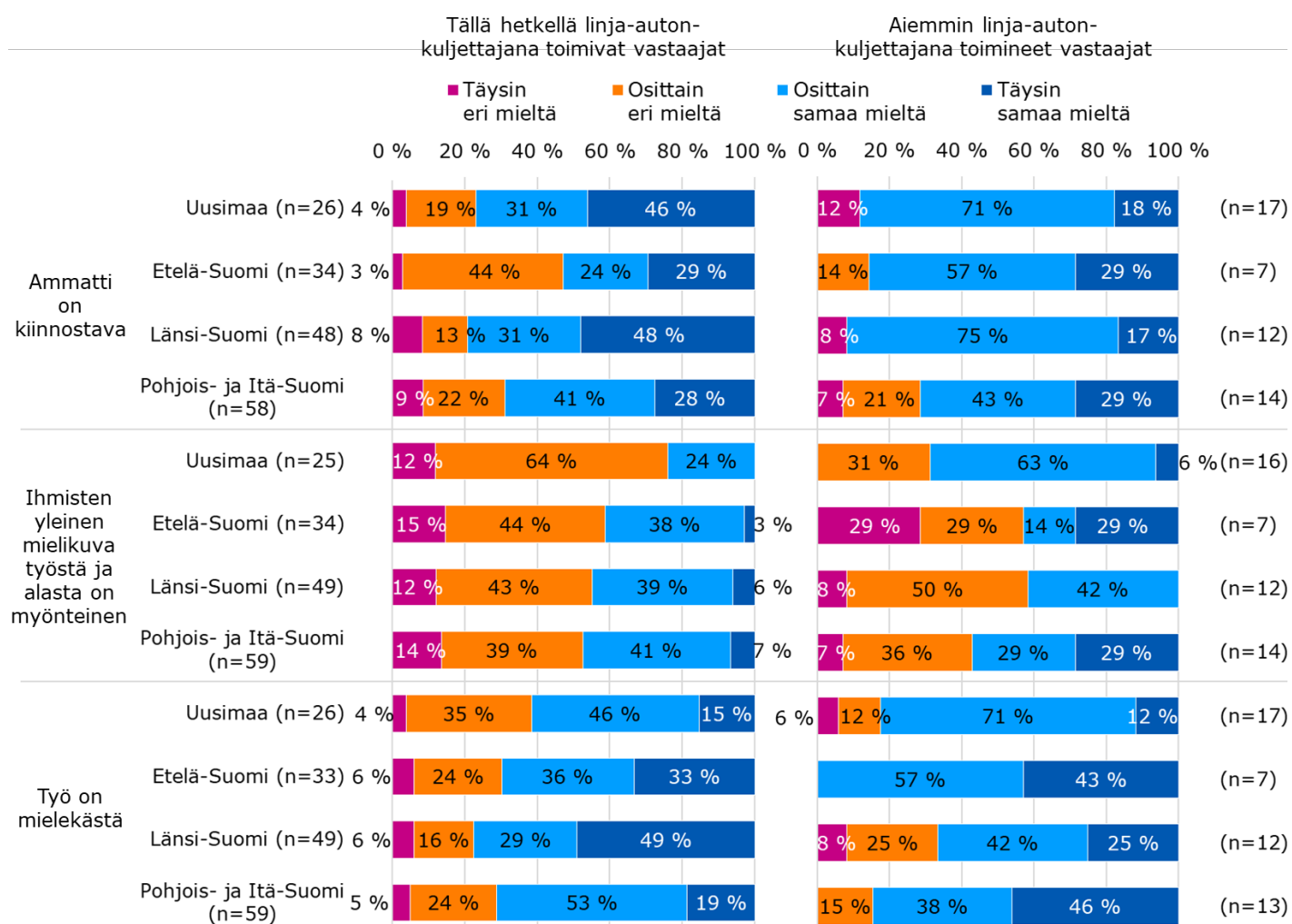
Eri alueilla asuvien linja-autonkuljettajien arviot linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella eri alueilla ⁶ asuvista tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista Etelä-Suomessa asuvat vastaajat olivat väittämistä ”Ammatti on kiinnostava” eniten eri mieltä verrattuna muilla alueilla asuviin vastaajiin. Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 47 %, Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 31 %, Uudellamaalla asuvista vastaajista 23 % ja Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 21 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista väittämistä olivat vähiten samaa mieltä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvat vastaajat, joista 72 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Muilla alueilla asuvista aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 86–92 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 71)

Eri alueilla asuvista tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista Uudellamaalla asuvat vastaajat olivat väittämistä ”Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen” eniten eri mieltä verrattuna muilla alueilla asuviin vastaajiin. Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista Uudellamaalla asuvista vastaajista 76 %, Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 59 %, Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 55 % ja Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 53 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista väittämistä olivat eniten eri mieltä Etelä-Suomessa ja Länsi-Suomessa asuvat vastaajat, joista 58 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 43 % ja Uudellamaalla asuvista vastaajista 31 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 71)

Eri alueilla asuvista tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista Länsi-Suomessa asuvat vastaajat olivat väittämistä ”Työ on mielekästä” eniten samaa mieltä verrattuna muilla alueilla asuviin vastaajiin. Länsi-Suomessa asuvista tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 78 %, Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 72 %, Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 69 % ja Uudellamaalla asuvista vastaajista 61 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista väittämistä olivat eniten samaa mieltä Etelä-Suomessa asuvat vastaajat, jota kaikki olivat väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 84 %, Uudellamaalla asuvista vastaajista 83 % ja Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 67 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 71)

⁶ Uusimaa, Etelä-Suomi (Varsinais-Suomi, Päijät-Häme, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala), Länsi-Suomi (Pirkanmaa, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Suomi ja Pohjanmaa), Pohjois- ja Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Lappi)



Kuva 71. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden eri alueilla asuvien henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimaan liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan järjestön, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation arviot linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimasta

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien mukaan linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimaa lisää kutsumus alalle, mutta ei niin vahvasti kuin kuorma-autonkuljettajan ammatissa. Nykyään vanhempi sukupolvi ei kuitenkaan enää suosittele linja-autonkuljettajan ammattia nuoremmille työn raskauden takia. Haastateltavien mukaan mielikuva kuljetusalasta on muuttunut negatiivisemmaksi, mikä vähentää ammatin vetovoimaa. Linja-autonkuljettajan ammattikoulutukseen ei ole enää haastateltavien mukaan paljon hakijoita. Linja-autonkuljettajaksi pääsee vasta 21-vuotiaana ja uudelleen koulutuksen kautta tulevilla kuljettajilla ikäraja on vielä korkeampi, 24 vuotta. Haastateltavien mukaan linja-autonkuljettajan työ on raskasta ja osa kuljettajista lopettaa työt ennenaikaisesti terveydellistä syistä.

8.4.2 Linja-autonkuljettajan työolosuhteet

Linja-autonkuljettajien arviot linja-autonkuljettajan työolosuhteista

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurin osa vastaajista piti linja-autonkuljettajan työmäärää suurena. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 86 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 84 % oli väittämistä ”Työmäärä on suuri” täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 72). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet miesvastaajat olivat väittämistä enemmän samaa mieltä kuin naisvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista miesvastaajista 88 % ja naisvastaajista 66 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan yhdeksän naisvastaajaa).

Suurin osa vastaajista piti linja-autonkuljettajan työtä fyysisesti ja henkisesti kuormittavana. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 66 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 63 % oli väittämistä ”Työ on fyysisesti kuormittavaa” täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 72). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet miesvastaajat olivat väittämistä enemmän samaa mieltä kuin naisvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 44 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista miesvastaajista 65 % oli väittämistä ”Työ on fyysisesti kuormittavaa” täysin tai osittain samaa mieltä. Väittämistä ”Työ on henkisesti kuormittavaa” oli täysin tai osittain samaa mieltä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 89 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 88 % (Kuva 72). Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan yhdeksän naisvastaajaa).

Vastaajista suurin osa koki ajo- ja lepoaika-asetuksen vähentävän linja-autonkuljettajan työn kuormittavuutta. Väittämistä ”Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta” tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 56 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 58 % oli täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 72). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat väittämistä enemmän samaa mieltä kuin miesvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 89 % ja miesvastaajista 51 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan yhdeksän naisvastaajaa).

Suurin osa vastaajista piti linja-autonkuljettajan työn aikatauluvaatimuksia tiukkoina. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 90 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 81 % oli väittämistä ”Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 72)

Suurin osa vastaajista piti linja-autonkuljettajan ja kuljetuksen jatkuvaa seuranta stressaavana. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 73 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 76 % oli väittämistä ”Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa” täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 72). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet miesvastaajat olivat väittämistä enemmän samaa mieltä kuin naisvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista miesvastaajista 80 % ja naisvastaajista 63 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan kahdeksan naisvastaajaa).

Suurin osa vastaajista ei pitänyt linja-autonkuljettajan työaikoja sopivina. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 61 % oli väittämistä ”Työajat ovat sopivat” täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 72). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 63 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 72). Tutkimuksessa haastateltu aiemmin linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkinut ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevä henkilö piti työaikoja suurimpana alalta poissa pitävänä asiana.

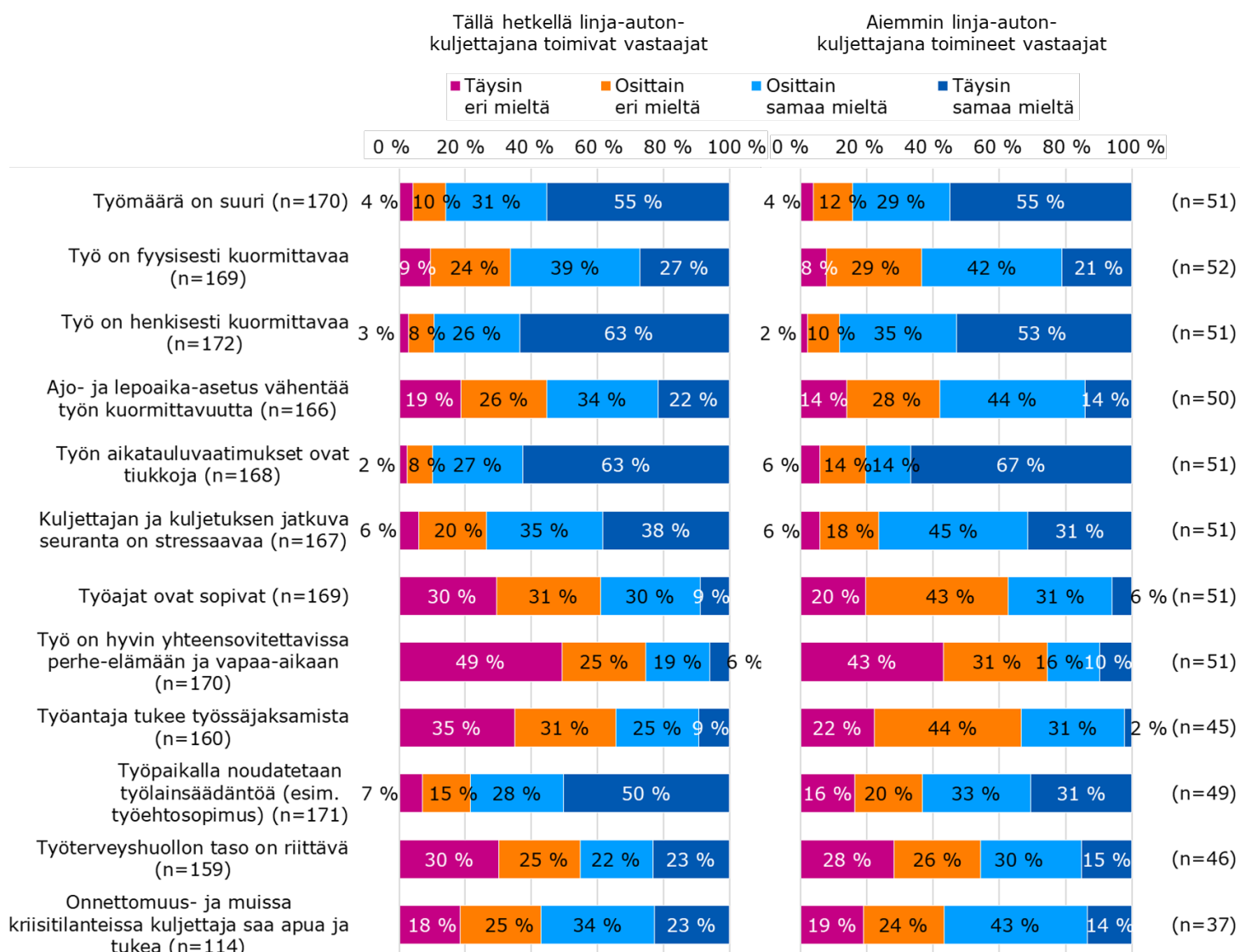
Suurin osa vastaajista koki linja-autonkuljettajan työn yhteensovittamisen perhe-elämään ja vapaa-aikaan hankalana. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 74 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös 74 % oli väittämistä ”Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 72)

Suurimman osan vastaajista mielestä työnantaja ei tue työssäjaksamista. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 66 % oli väittämistä ”Työnantaja tukee työssäjaksamista” täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös 66 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 72)

Vastaajien mukaan osassa työpaikoista ei noudateta työlainsäädäntöä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 22 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 36 % oli väittämistä ”Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 72)

Osa vastaajista ei pitänyt työterveyshuollon tasoa riittävänä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 55 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 54 % oli väittämistä ”Työterveyshuollon taso on riittävä” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 72)

Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa osa vastaajista ei kokenut saavansa apua. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 43 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös 43 % oli väittämistä ”Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea” täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 72)



Kuva 72. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan työolosuhteisiin liittyviin väittämiin.

Tutkimuksessa haastatellun aiemmin linja-autonkuljettajan perustason ammatti-pätevyyden hankkineen ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevän henkilön mielestä joustot toimivat hänen entisessä linja-autonkuljettajan työpaikassaan hyvin molempiin suuntiin. Lisäksi haastateltava koki positiivisena ison työnantajan mahdollistamat monipuoliset työtehtävät eri tehtävissä ja eri linjoilla.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurin osa vastaajista piti ajoneuvokalustoa hyvänä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 57 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 82 % oli väittämistä ”Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 73)

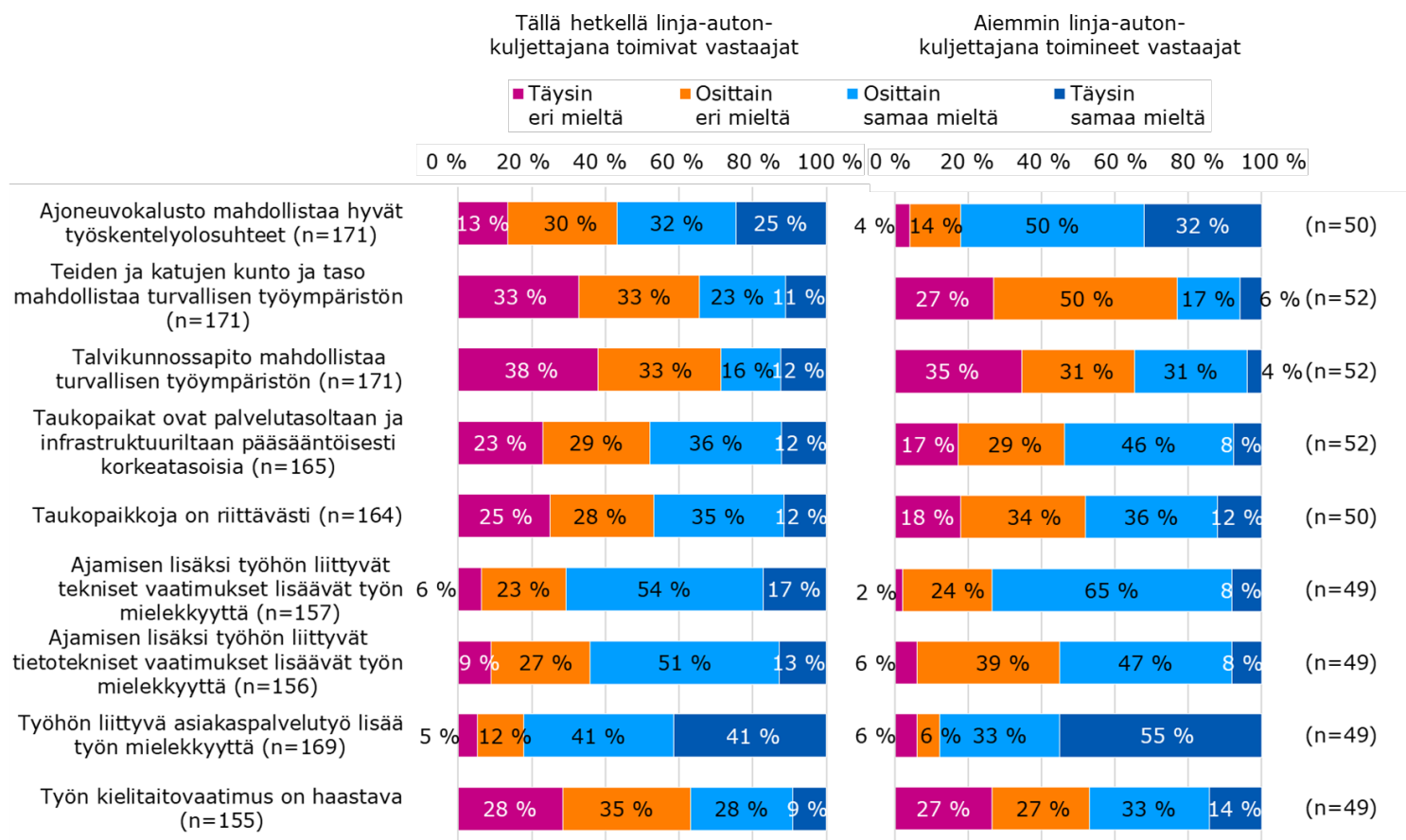
Teiden ja katujen kunnossa ja tasossa sekä talvikunnossapidossa on vastausten perusteella kehittämistarpeita. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 66 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 77 % oli väittämistä ”Teiden ja katujen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön” täysin tai osittain eri mieltä. Väittämistä ”Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön” tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 71 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 66 % oli täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 73)

Taukopaikkojen tasossa ja määrässä on vastausten perusteella kehittämistarpeita. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 52 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 46 % oli väittämistä ”Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia” täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 73). Väittämistä ”Taukopaikkoja on riittävästi” tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 53 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 52 % oli täysin tai osittain eri mieltä (Kuva 73). Taukopaikkojen riittävyydestä aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat vähemmän eri mieltä kuin miesvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 33 % ja miesvastaajista 57 % oli väittämistä ”Taukopaikkoja on riittävästi” täysin tai osittain eri mieltä. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan yhdeksän naisvastaajaa).

Suurin osa vastaajista koki linja-autonkuljettajan työhön liittyvien teknisten ja tietoteknisten vaatimusten lisäävän työn mielekkyyttä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 71 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 73 % oli väittämistä ”Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä” täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 73). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat väittämistä vähemmän samaa mieltä kuin miesvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista puolet ja miesvastaajista 80 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Väittämistä ”Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä” tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 64 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 55 % oli täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 73). Sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat väittämistä vähemmän samaa mieltä kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 45 % ja miesvastaajista 72 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista naisvastaajista 22 % ja miesvastaajista 64 % oli väittämistä täysin tai osittain samaa mieltä. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan yhdeksän naisvastaajaa).

Suurin osa vastaajista koki linja-autonkuljettajan työhön liittyvän asiakaspalvelutyön lisäävän työn mielekkyyttä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 81 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 88 % oli väittämstä ”Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä” täysin tai osittain samaa mieltä. (Kuva 73)

Osa vastaajista piti linja-autonkuljettajan työn kielitaitovaatimusta haastavana. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 37 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 47 % oli väittämstä ”Työn kielitaitovaatimus on haastava” täysin tai osittain samaa mieltä (Kuva 73). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet miesvastaajat pitivät kielitaitovaatimusta haastavampana kuin naisvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista miesvastaajista 53 % ja naisvastaajista 14 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä. Vastauksia tulkittaessa on huomioitava aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden naisvastaajien pieni vastaajamäärä (ainoastaan seitsemän naisvastaajaa).



Kuva 73. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset linja-autonkuljettajan työolosuhteisiin liittyviin väittämiin.

Kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation arviot linja-autonkuljettajan ammatin työoloista

Haastateltujen kuljetusalan järjestön, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastatteluissa linja-autonkuljettajan ammatin työolosuhteissa esiin nousseita asioita olivat työajat ja aikataulut, työn raskaus, työssäjaksaminen ja taukotilat.

Työajat ja aikataulut

Haastateltavien mukaan linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuutta vähentää yö- ja viikonlopputyö, tiukat aikataulut ja pitkä työhön sidonnaisuusaika. Linja-autonkuljettajan työn epäsäännölliset työajat vaikeuttavat työn ja perhe-elämän yhteensovittamista. Nuoret arvostavat enemmän vapaa-aikaa kuin vanhempi sukupolvi. Linja-autonkuljettajan työ on lähi- ja paikallisliikenteessä hektistä, koska työssä kuljettaja joutuu ajamaan koko ajan minuuttiaikataulun mukaan. Linja-autonkuljettajan työehtosopimuksen mukainen työhön sidonnaisuusaika on 13 tuntia, eikä sitä ole saatu muutettua työnantajien vastustuksen takia. Euroopan unionissa keskustellaan tilausliikenteen työaikajouston lisäämisestä, jolloin kansallisessa liikenteessäkin voitaisiin ajaa 12 päivän kestoisia matkoja. Tilausliikenteeseen on ehdotettu muutos, jossa linja-autonkuljettaja voisi jakaa 45 minuutin tauon kolmeen 15 minuutin taukoon.

Työn henkinen raskaus

Haastateltavien mukaan linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuutta vähentää työn raskaus. Linja-autonkuljettajan työ on henkisesti raskasta ja iäkkäämmät kuljettajat eivät enää jaksakaan tehdä linja-autonkuljettajan työtä. Linja-autonkuljettajien keski-ikä on 49 vuotta, mikä on huomattavasti korkeampi kuin kuorma-autonkuljettajien keski-ikä. Linja-autonkuljettajan työn turvattomuus on lisääntynyt. Aikaisemmin turvallisuusongelmia oli yöaikaan, mutta nykyään ongelmia on myös päivällä.

Työssäjaksamisen tukeminen

Liikenteiden kilpailutus vaikuttaa haastateltavien mukaan linja-autonkuljettajien työsuhte-etuihin. Kilpailutuksen myötä yrityksillä ei ole varaa tarjota työsuhte-etuja. Liikenteiden kilpailutusjaksot ovat lyhyitä ja siksi työnantajilla eivät mielellään käytä rahaa työsuhte-etuihin.

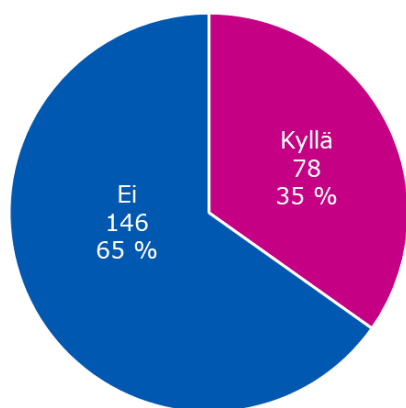
Taukotilat

Haastateltavien mukaan linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuutta vähentää taukotilojen puuttuminen. Linja-autonkuljettajille ei ole kunnollisia taukotiloja, WC-tilat puuttuvat ja se vaikeuttaa erityisesti naisten saamista kuljettajiksi. Taukotiloja tarvittaisiin erityisesti paikallisliikenteessä päätepysäkeillä maakunnissa, isoissa kaupungeissa taukotiloja on enemmän. Kaupungeilla ei ole rahoitusta taukotilojen toteuttamiseen. Lainsäädännön mukaan linja-auto ei ole linja-autonkuljettajan työpaikka, vaan työpaikka sijaitsee linja-autovarikolla.

Linja-autonkuljettajien kokema syrjintä

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 35 % oli kokenut syrjintää linja-autonkuljettajan työssä (Kuva 74). Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 33 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 40 % oli kokenut työssään syrjintää.

Oletko kokenut syrjintää linja-auton ammattikuljettajan työssäsi?



Kuva 74. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset syrjinnän kokemisesta linja-autonkuljettajan työssä.

Linja-autonkuljettajana työskennelleet olivat kokeneet eniten syrjintää mielipiteen vuoksi. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 13 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 17 % oli kokenut syrjintää mielipiteen vuoksi (Kuva 75).

Sukupuolen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 12 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös 12 % (Kuva 75). Naisista syrjintää oli kokenut sukupuolen vuoksi 45 %, miehistä kaksi prosenttia ja muunsukupuolisista kolmannes.

Iän vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 12 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös 12 % (Kuva 75). 18–30-vuotiaista vastaajista 32 %, 31–55-vuotiaista vastaajista kahdeksan prosenttia ja yli 55-vuotiaista vastaajista 11 % oli kokenut syrjintää iän vuoksi.

Terveystilan vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista kahdeksan prosenttia ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös 12 %. (Kuva 75)

Vakaumuksen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista kaksi prosenttia ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista kuusi prosenttia. (Kuva 75)

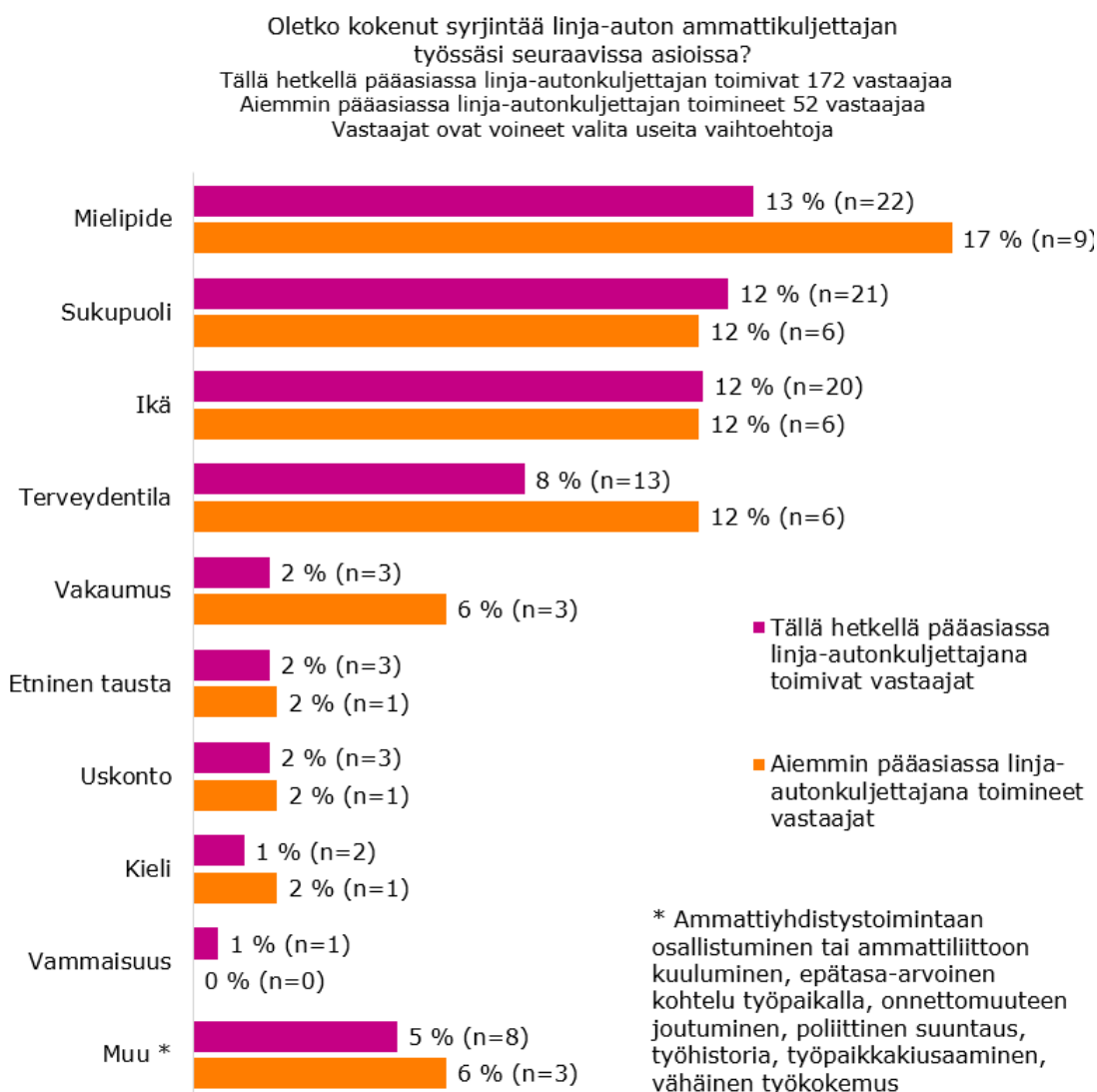
Etnisen taustan vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista kaksi prosenttia ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös kaksi prosenttia. (Kuva 75)

Uskonnon vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista kaksi prosenttia ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista myös kaksi prosenttia. (Kuva 75)

Kielen vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista yksi prosentti ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista kaksi prosenttia. (Kuva 75)

Vammaisuuden vuoksi syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista yksi prosentti. (Kuva 75)

Muista syistä syrjintää oli kokenut tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista viisi prosenttia ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista kuusi prosenttia. Muita syitä, joita vastaajat olivat kokeneet syrjinnäksi, olivat ammattiyhdistystoimintaa osallistuminen tai ammattiliittoon kuuluminen (kaksi mainintaa), epätasa-arvoinen kohtelu työpaikalla (1), onnettomuuteen joutuminen (1), poliittinen suuntaus (1), työhistoria (1), työpaikkakiusaaminen (1) ja vähäinen työkokemus (1). (Kuva 75)



Kuva 75. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset syrjinnän kokemisesta linja-autonkuljettajan työssä.

8.4.3 Linja-autonkuljettaja palkka

Linja-autonkuljettajan palkkataso

Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisen linja-autohenkilökunnan työehtosopimuksen mukaan linja-autonkuljettajan peruspalkka on työkokemuksesta riippuen 15,36–16,36 euroa/tunti (1.10.2023 palkkataulukot). (Lähde AKT b)

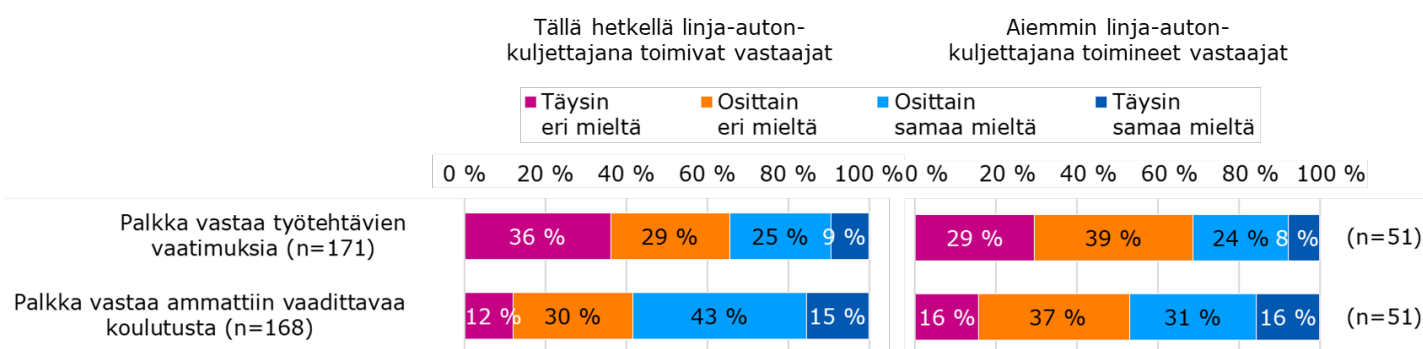
Linja-autonkuljettajien mielipiteet linja-autonkuljettajan palkasta

Kaikki linja-autonkuljettajat

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurimman osan vastaajista mielestä kuljettajan palkka ei vastaa työtehtävien vaatimuksia. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 65 % ja aiemmin linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 68 % ei pitänyt kuljettajan palkkaa työtehtävien vaatimuksia vastaavana. Aiemmin linja-autonkuljettajana toimineet

vastaajat olivat väittämistä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” enemmän täysin eri mieltä kuin tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat vastaajat. (Kuva 76)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista 42 % ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista 53 % ei pitänyt kuljettajan palkkaa ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. (Kuva 76)



Kuva 76. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden henkilöiden vastaukset kuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

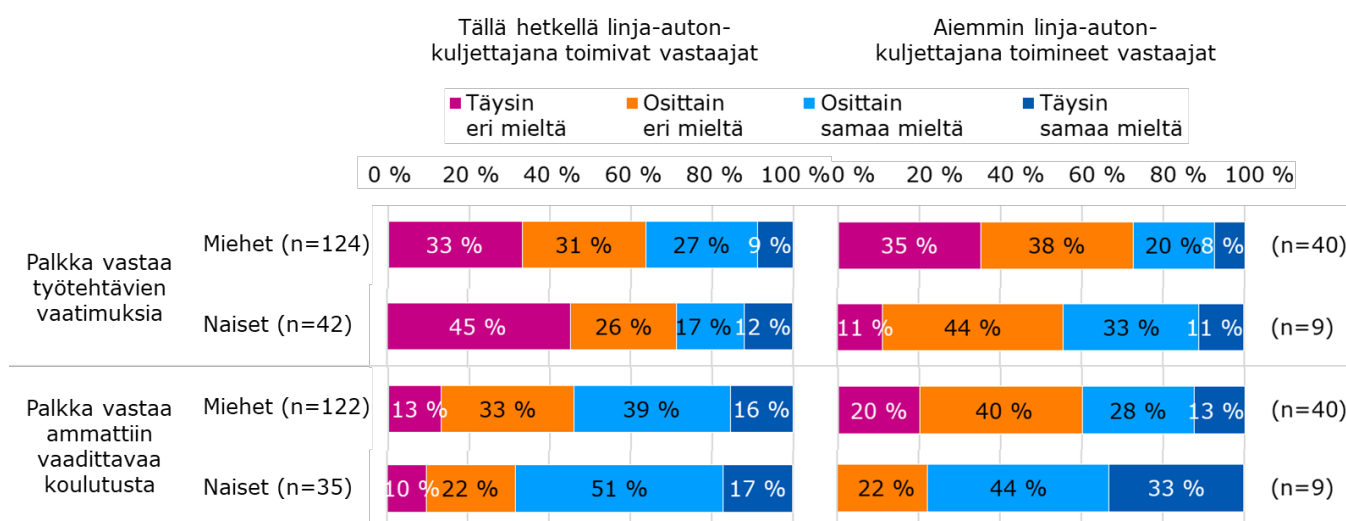
Tutkimuksessa haastatellun aiemmin linja-autonkuljettajan perustason ammatti-pätevyyden hankkineen ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevän henkilön mielestä linja-autonkuljettajan palkka on hyvä. Palkkatasoon vaikuttaa positiivisesti kuljettajan kokemus, mahdollisuus tehdä ylitöitä sekä ilta- ja viikonlopputöitä.

Mies- ja naispuoliset linja-autonkuljettajat

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat naisvastaajat olivat enemmän eri mieltä väittämistä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” kuin miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 64 % ja naisvastaajista 71 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä ja naisvastaajista täysin eri mieltä oli suurempi osuus (45 %) kuin naisvastaajista (33 %). Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat vähemmän eri mieltä väittämistä kuin miesvastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 73 % ja naisvastaajista 55 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä ja miesvastaajista täysin eri mieltä oli selvästi suurempi osuus (35 %) kuin naisvastaajista (11 %). (Kuva 77)

Sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet naisvastaajat olivat vähemmän eri mieltä väittämistä ”Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta” miesvastaajat. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 46 % ja naisvastaajista 32 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista miesvastaajista 60 % ja naisvastaajista 22 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. Naisvastaajista

yksikään ei ollut väittämistä täysin eri mieltä, kun miehistä täysin eri mieltä oli 20 %. (Kuva 77)

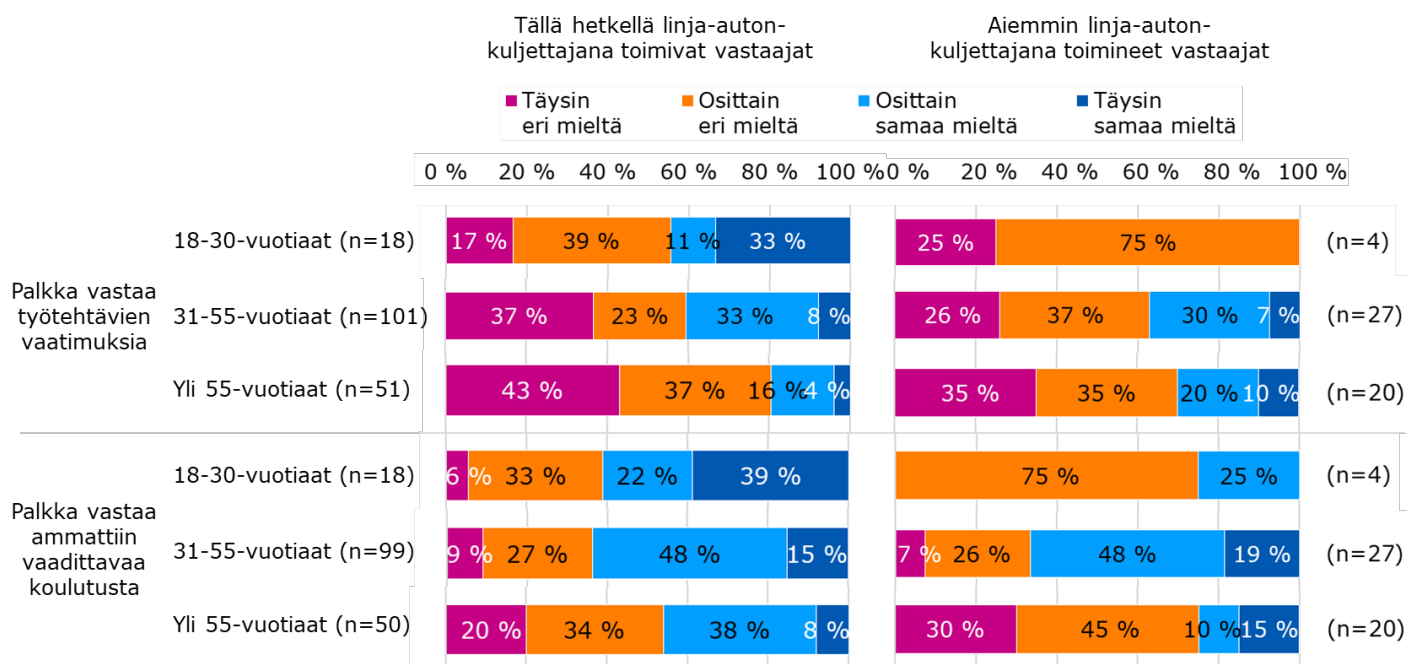


Kuva 77. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden mies- ja naisvastaajien vastaukset kuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

Eri ikäiset linja-autonkuljettajat

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat sitä enemmän eri mieltä väittämistä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia”, mitä vanhempia vastaajat olivat iältään, lukuun ottamatta 18–30-vuotiaita aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineita vastaajia. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 56 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 60 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 80 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista 31–55-vuotiaista vastaajista 63 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 70 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. 18–30-vuotiaista vastaajista kaikki olivat väittämistä täysin tai osittain eri mieltä, mutta kysymykseen vastasi vain neljä henkilöä. (Kuva 78)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista 18–30-vuotiaista vastaajista 39 %, 31–55-vuotiaista vastaajista 36 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 54 % oli väittämistä ”Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta” täysin tai osittain eri mieltä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista 18–30-vuotiaista vastaajista 75 % (ainoastaan neljä vastaajaa), 31–55-vuotiaista vastaajista 33 % ja yli 55-vuotiaista vastaajista 75 % oli väittämistä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 78)



Kuva 78. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden eri ikäryhmiin kuuluvien henkilöiden vastaukset kuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

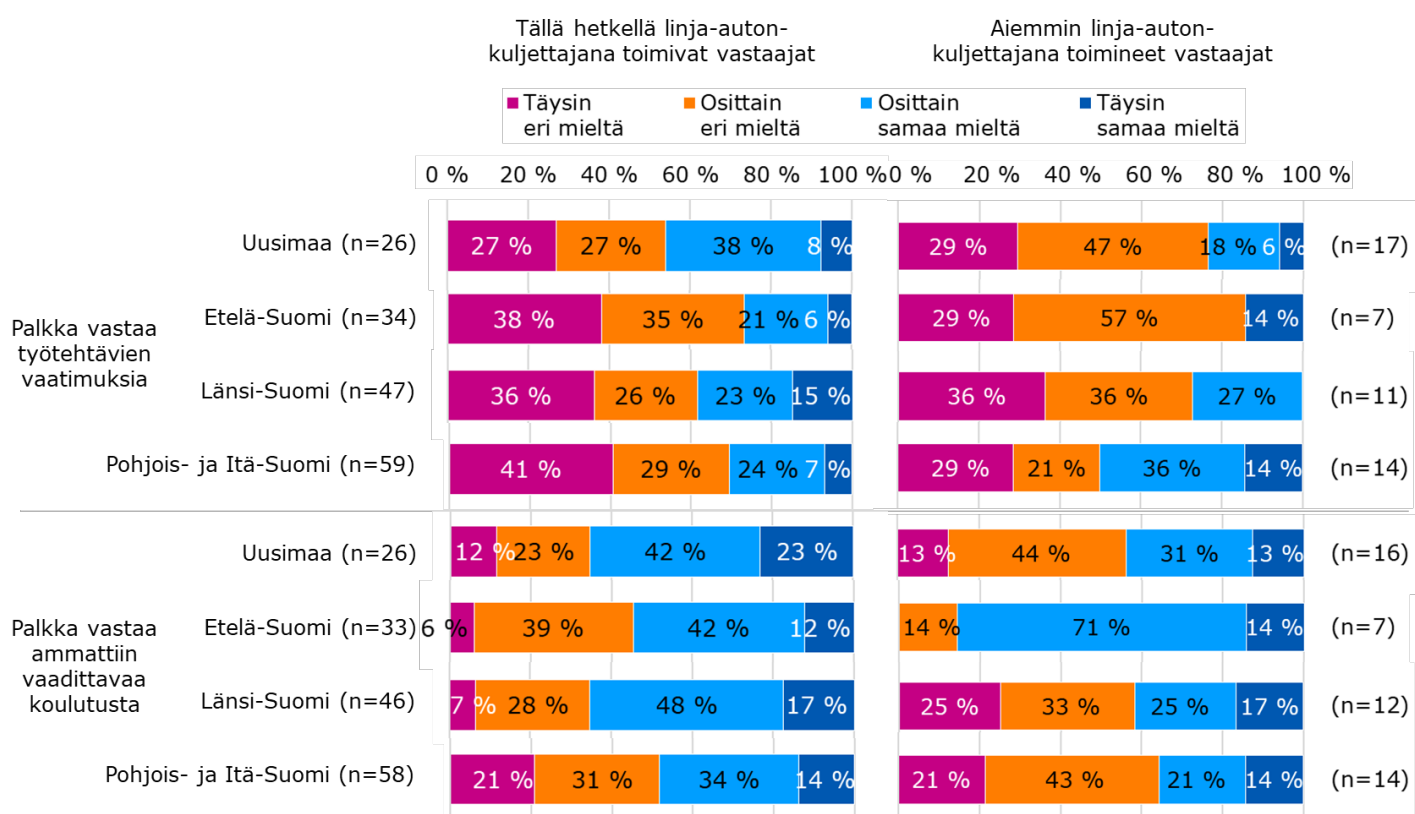
Eri alueilla asuvat linja-autonkuljettajat

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella eri alueilla ⁷ asuvien vastaajien mielipiteissä väittämästä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” oli jonkin verran eroja sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien että aiemmin linja-autonkuljettajana toimineiden vastaajien joukossa. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista eniten eri mieltä olivat Etelä-Suomessa asuvat vastaajat, joista 73 % oli täysin tai osittain eri mieltä väittämästä sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvat vastaajat, joista 70 % oli täysin tai osittain eri mieltä väittämästä. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 62 % ja Uudellamaalla asuvista vastaajista 54 % oli täysin tai osittain eri mieltä väittämästä. Myös aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista eniten eri mieltä olivat Etelä-Suomessa asuvat vastaajat, joista 86 % oli täysin tai osittain eri mieltä väittämästä ja Uudellamaalla asuvat vastaajat, joista 76 % oli täysin tai osittain eri mieltä väittämästä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 72 % sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista puolet oli täysin tai osittain eri mieltä väittämästä. (Kuva 79)

Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien vastaajien vastausten perusteella Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvat vastaajat olivat väittämästä ”Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta” eniten eri mieltä. Väittämästä täysin tai osittain eri mieltä oli tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista

⁷ Uusimaa, Etelä-Suomi (Varsinais-Suomi, Päijät-Häme, Kanta-Häme, Kymenlaakso ja Etelä-Karjala), Länsi-Suomi (Pirkanmaa, Satakunta, Etelä-Pohjanmaa, Keski-Suomi ja Pohjanmaa), Pohjois- ja Itä-Suomi (Etelä-Savo, Pohjois-Savo, Pohjois-Karjala, Keski-Pohjanmaa, Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja Lappi)

Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 52 %, Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 45 % sekä Uudellamaalla ja Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 35 %. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista Etelä-Suomessa asuvista vastaajista 85 % oli väittämstä täysin tai osittain samaa mieltä ja loput osittain eri mieltä. Muilla alueilla asuvat aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat väittämstä selvästi enemmän eri mieltä kuin Etelä-Suomessa asuvat vastaajat. Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvista vastaajista 64 %, Länsi-Suomessa asuvista vastaajista 58 % ja Uudellamaalla asuvista vastaajista 57 % oli väittämstä täysin tai osittain eri mieltä. (Kuva 79)



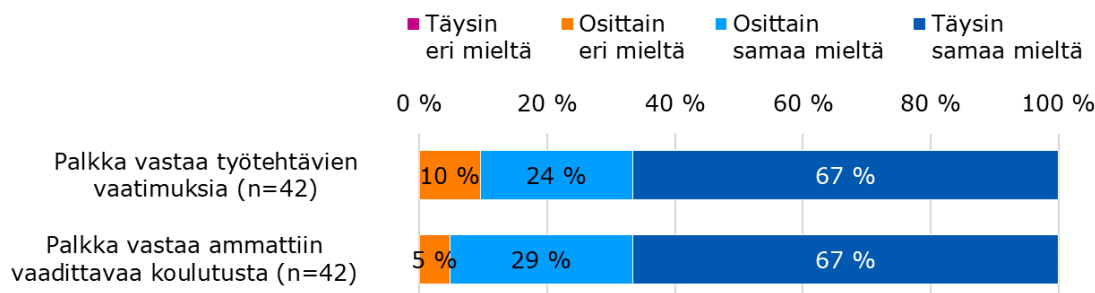
Kuva 79. Tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivien ja aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineiden eri alueilla asuvien henkilöiden vastaukset kuljettajan palkkaan liittyviin väittämiin.

Henkilöliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet linja-autonkuljettajan palkasta

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella selvästi suurimmassa osassa henkilöliikenteen kuljetusyrityksistä linja-autonkuljettajan palkkaa pidettiin työtehtäviä vastaavana. Vastaajista 91 % oli täysin tai osittain samaa mieltä väittämstä ”Palkka vastaa työtehtävien vaatimuksia” (Kuva 80). Osittain eri mieltä väittämstä olevista neljästä vastaajasta kolme työskenteli ammattikuljettajana omassa yrityksessään.

Selvästi suurimmassa osassa henkilöliikenteen kuljetusyrityksistä linja-autonkuljettajan palkkaa pidettiin ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana.

Vastaajista 96 % oli täysin tai osittain samaa mieltä väittämästä ”Palkka vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta” (Kuva 80).

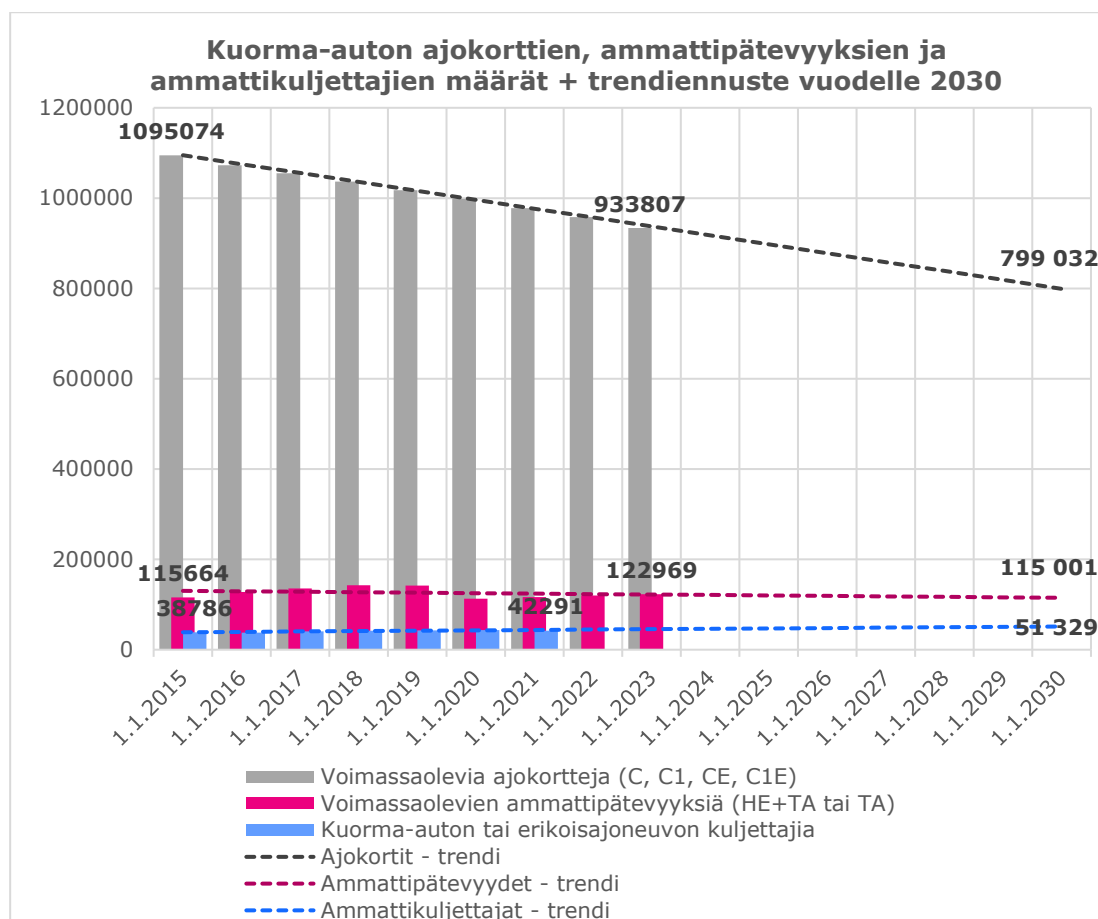


Kuva 80. Henkilöliikenteen kuljetusyritysten mielipiteet linja-autonkuljettajan palkasta.

8.5 Ennuste ajokorttien, ammattipätevyyksien ja kuljettajien määrän kehityksestä vuodelle 2030

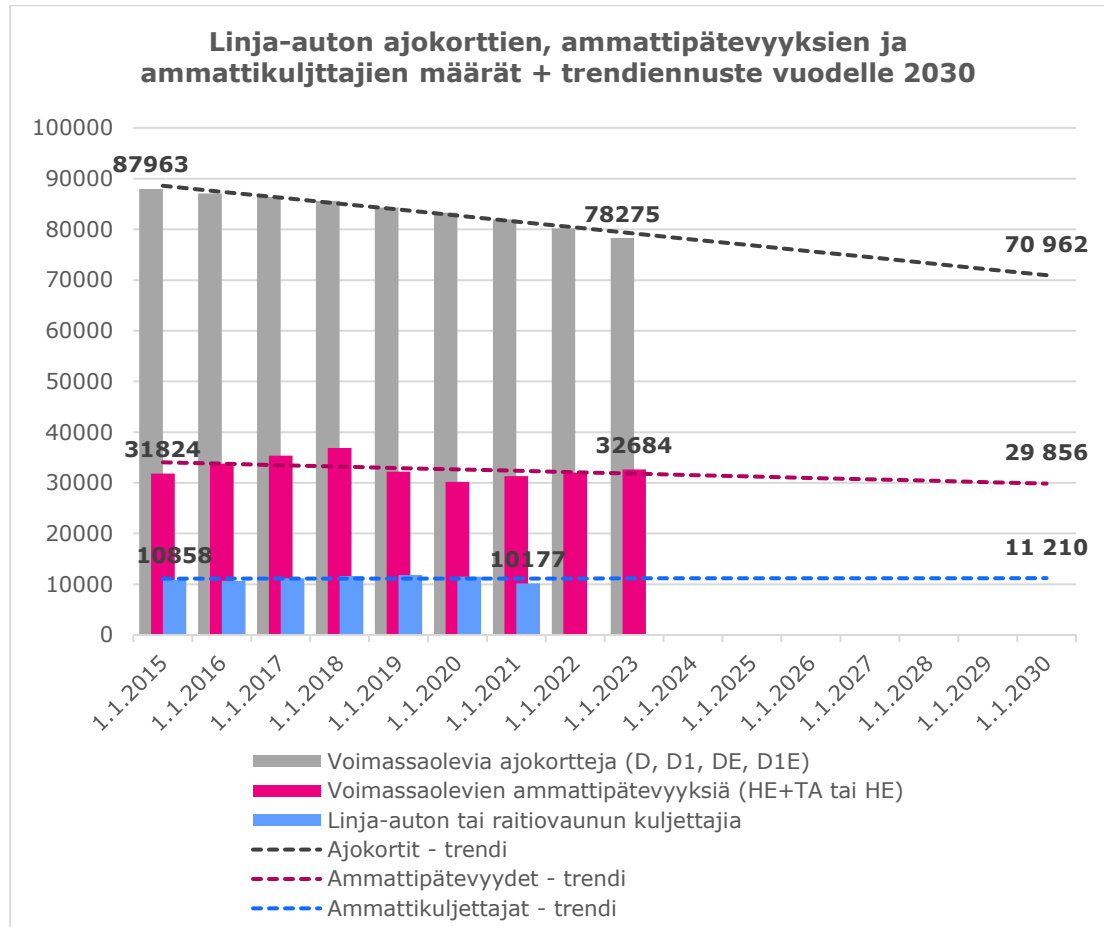
Traficomien ajokortti- ja ammattipätevyystilastojen sekä Tilastokeskuksen ammatikuljettajien määrän kehityksen perusteella arvioitiin alan toimintanäkymiä vuonna 2030. Ajokorttien, ammattipätevyyksien ja kuljettajien määrän kehityksestä vuodesta 2015 uusimpaan tilastovuoteen muodostettiin lineaarinen trendiviiva, jonka mukaisesti määrien ennustettiin kehittyvät nykytilasta vuoteen 2030. Ennusteet tehtiin erikseen kuorma-auton ja linja-auton kuljettajien näkökulmasta.

Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä on ollut selvässä laskussa viime vuosina. Määrä on laskenut vuoden 2015 alun noin 1,1 miljoonasta alle miljoonaan vuoden 2023 alkuun mennessä. Kehityksen jatkuessa samansuuntaisena, on vuoden 2030 alussa kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia voimassa olevia ajokortteja noin 800 000 (Kuva 81). Tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä on myös ollut keskimäärin lievässä laskussa vuosien 2015–2023 aikana, vaikka kehityssuunta ei olekaan ollut yhtä selkeä. Trendin jatkuessa vuoden 2030 alussa tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrä on laskenut noin 115 000:een. Kuorma-autonkuljettajien määrä sen sijaan on kasvanut hieman viime vuosien aikana ja trendiennusteen mukaisesti kuljettajien määrä kasvaa hieman yli 51 000:een vuoteen 2030 mennessä. Kuljettajien määrän ero ammattipätevyyksiin ja erityisesti ajokortteihin nähden kaventuu siis nykyisestä ennusteen toteutuessa.



Kuva 81. Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien, ammattipätevyyksien ja kuljettajien määrän trendiennuste vuodelle 2030.

Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä on ollut myös laskussa vuosina 2015–2023 ja trendin jatkuessa samansuuruisena laskee ajokorttien määrä nykyisestä noin 78 000:sta noin 71 000:een vuoden 2030 alkuun mennessä (Kuva 82). Henkilöliikenteen ammattipätevyyksien määrässä trendi on ollut niin ikään hieman laskeva, vaikka tavaraliikenteen ammattipätevyyksien mukaisesti selkeää suuntaa kehitykselle ei viime vuosina olekaan ollut havaittavissa. Ennusteen mukaisesti vuoden 2030 alussa henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä on voimassa arviolta hieman alle 30 000. Linja-auton tai raitiovaunun kuljettajien määrä on sen sijaan ollut kuorma-auton kuljettajien tapaan lievän nousujohteinen. Trendin jatkuessa kuljettajien määrän voidaan ennustaa kasvavan vuoden 2020 noin 10 200:sta vuoden 2030 noin 11 200:aan. Myös henkilöliikennepuolella ero kuljettajien ja ammattipätevyyksien sekä ajokorttien välillä tasoittuu ennusteen toteutuessa.



Kuva 82. Linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien, ammattipätevyyksien ja kuljettajien määrän trendiennuste vuodelle 2030.

Muina trendeinä viimeisen kymmenen vuoden aikana on ollut erityisesti linja-autonkuljettajilla vieraskielisten kuljettajien osuuden selvä kasvu ja keski-ikänsä lievä nousu. Kuorma-autonkuljettajilla muutokset eivät ole olleet yhtä selkeitä. Yrittäjäkuljettajien osuus kaikista kuorma-autonkuljettajista on kuitenkin vähentynyt jonkin verran kymmenen vuoden takaisesta arvosta. Myös naiskuljettajien määrä on kasvanut hieman, vaikka muutokset ovatkin säilyneet pieninä.

9 Yhteenveto ja johtopäätökset

9.1 Yhteenveto ja vastauksia tutkimuskysymyksiin

Kuljettajien saatavuus henkilö- ja tavaraliikenteessä

Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja oli vuoden 2023 alussa noin 930 000. Tavaraliikenteen ammattipätevyyksiä oli voimassa noin 120 000, kun otetaan huomioon sekä pelkät tavaraliikenteen pätevyudet että sekä tavaraliikenteeseen että henkilöliikenteeseen oikeuttavat ammattipätevyudet. Kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajia toimi ammatissa tuoreimpana saatavilla olevana tilastovuonna 2020 yhteensä noin 42 000. Kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja on siten ollut viime vuosina keskimäärin noin kahdeksankertainen määrä ammattipätevyyksiin nähden ja ammattipätevyyksiä on edelleen ollut noin kolminkertainen määrä ammatissa toimiviin kuljettajiin nähden.

Henkilöliikenteen puolella ajokorttimäärät, ammattipätevyudet ja kuljettajamäärät ovat selvästi pienempiä. Vuoden 2023 alussa linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavia ajokortteja oli noin 78 000 ja henkilöliikenteen ammattipätevyyteen oikeuttavia ammattipätevyyksiä noin 33 000, kun huomioidaan myös ne ammattipätevyudet, jotka oikeuttavat sekä henkilöliikenteeseen että tavaraliikenteeseen. Linja-auton tai raitiovaununkuljettajia oli vuonna 2020 noin 10 000. Ajokorttien määrä suhteessa ammattipätevyyksiin sekä edelleen ammattipätevyyksien suhde kuljettajiin on ollut viime vuosina noin kolminkertainen.

Sekä kuorma-auton että linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrä on ollut tasaisessa laskussa jo kymmenen vuoden ajan. Voimassa olevien ajokorttien määrä on laskenut keskimäärin 1–3 prosentilla vuosittain. Kehityssuuntaan on kuitenkin vaikuttanut myös muutokset ajokorttilainsäädännössä, eikä määrästä siten voi tehdä suoraa johtopäätöstä alan houkuttelevuudesta.

Voimassa olevien ammattipätevyyksien määrä on kasvanut hieman useina vuosina, mutta toisaalta määrissä on näkynyt notkahdus viiden vuoden välein, jolloin ennen vuosien 2008 ja 2009 ammattipätevyysvaatimusten voimaantuloa kuljettajana toimivilta on iso määrä pätevyyksiä umpeutunut. Täysin selkeää kehityssuuntaa ammattipätevyyksien määrässä ei siten ole näkynyt. Sekä kuorma-auton että linja-auton kuljettajien määrä on ollut lievässä kasvussa vuosina 2015–2019, vaikka tätä ennen erityisesti linja-autonkuljettajien määrä on laskenut vuosien 2010 ja 2015 välillä. Koronarajoitukset ovat aiheuttaneet kuljettajamääriin lievän notkahduksen vuonna 2020 ja uusimpia työntekijätilastoja vuoden 2020 jälkeen ei ollut saatavilla raportin tekohetkellä.

Mikäli kehityksen oletetaan jatkuvan viime vuosien trendin mukaisesti, voidaan ennustaa kuorma-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrän laskevan noin 800 000:een vuoteen 2030 mennessä ja linja-auton ajo-oikeuteen oikeuttavien ajokorttien määrän laskevan noin 70 000:een vuoteen 2030 mennessä. Ammattipätevyyksien ja ammattikuljettajien määrässä kehitys ei ole ollut yhtä selkeää, mutta trendin jatkuessa tavaraliikenteen ammattipätevyyksien määrän voidaan olettaa säilyvän noin 115 000:ssa ja henkilöliikenteen ammattipätevyyksien määrän noin 30 000:ssa vuonna 2030. Ammattikuljettajien määrän lievän kasvun jatkuessa kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajia voidaan olettaa olevan vuonna 2030 noin 51 000 ja linja-auton tai raitiovaununkuljettajia noin 11 000.

Selkein ero trendiennusteen toteutuessa on eron kaventuminen kuljettajien ja ajokorttisten välillä. Ammattiin oikeuttavien ajokorttien määrä säilyy kuitenkin erityisesti tavaraliikennepuolella edelleen moninkertaisena ammatissa toimiviin kuljettajiin ja ammattipätevyyksiin nähden.

Yrittäjäkuljettajien osuus kuorma-autonkuljettajista on pienentynyt vuosien 2010–2012 noin 18 %:sta vuosien 2019–2020 noin 12 %:iin. Linja-autonkuljettajilla yrittäjäkuljettajien osuus on säilynyt hyvin pienenä. Naisten osuus ammattikuljettajista on säilynyt pienenä, vaikka osuus onkin kuorma-autonkuljettajilla hieman kasvanut kymmenen vuoden aikana. Kuorma-autonkuljettajien ikäkauma on säilynyt lähes ennallaan, mutta linja-autonkuljettajilla keski-ikä on kasvanut hieman kymmenessä vuodessa. Myös syntyperässä ja äidinkiessä on erityisesti linja-autonkuljettajilla tapahtunut selkeä muutos kymmenen vuoden aikana. Vuonna 2010 noin 15 % linja-autonkuljettajista puhui äidinkielenään muuta kuin suomea tai ruotsia, kun vuonna 2020 osuus oli kasvanut jo lähes 30 %:iin. Helsingissä vuonna 2020 jo hieman yli puolet kuljettajista oli syntyperältään ulkomaalaistaustaisia.

Ammattipätevyyden uusimisasteiden perusteella henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä uusitaan selvästi tavaraliikenteen ammattipätevyyksiä todennäköisemmin. Henkilöliikenteen ammattipätevyyden suorittajista myös suurempi osuus päätyy linja-autonkuljettajan ammattiin kuin tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittajista kuorma-autonkuljettajan ammattiin. Ammattipätevyyden uusiminen on hieman keskimääräistä yleisempää miehillä, palkansaaajilla ja ulkomaalaistaustaisilla kuljettajilla. Kaikkiaan pelkästään henkilöliikenteen ammattipätevyyden vuosina 2008–2017 suorittaneista 78 % oli uusinnut pätevyytensä jossain vaiheessa elokuuhun 2023 mennessä. Pelkästään tavaraliikenteen ammattipätevyyden suorittaneilla vastaava osuus oli 63 %.

Työnvälitystilaston perusteella sekä kuorma-autonkuljettajilla, että linja-autonkuljettajilla työttömien työnhakijoiden suhde avoimiin työpaikkoihin on koronavuosia lukuun ottamatta ollut viime vuosina selvästi pienempi kuin kymmenen vuotta sitten. Työpaikkojen voidaan siten olettaa täyttyneen aiempaa tehokkaammin. Alueellisesti tarkasteltuna työpaikat ovat täyttyneet kuorma-autonkuljettajilla tehokkaimmin Uudellamaalla, Varsinais-Suomessa, Kanta-Hämeessä, Pirkanmaalla ja Kainuussa. Linja-autonkuljettajilla vastaavasti suhdeluku on ollut pienimmillään Uudellamaalla, Kanta-Hämeessä, Pohjanmaalla, Pohjois-Pohjanmaalla ja Kainuussa.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto ammattikuljettajien saatavuudesta (Taulukko 13).

Taulukko 13. Ammattikuljettajien saatavuus, yhteenveto tuloksista tutkimuskysymysten osa-alueiden perusteella.

Tutkimuksen teemat	Ammattikuljettajien saatavuus perustuen tilastoihin, yhteenveto
Ajokorttien ja ammattipätevyyksien määrä	- Kuorma-auton ajokortteja on ollut viime vuosina keskimäärin kahdeksankertainen määrä ammattipätevyyksiin nähden ja ammattipätevyyksiä kolminkertainen määrä ammatissa toimiviin kuljettajiin nähden. - Kuorma-auton ajokortteja oli noin 930 000 ja ammattipätevyyksiä noin 120 000 vuonna 2023. - Linja-auton ajokortteja oli noin 78 000 ja henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä noin 33 000 vuonna 2023. - Kuorma-auton ja linja-auton ajokorttien kokonaismäärä on pienentynyt 1–3 %/vuosi. - Ammattipätevyyksien vuosittaiseen määrään vaikuttaa pätevyyden ylläpitämisen sykli. Kehityksessä ei ole havaittavissa selkeää vähenevää tai kasvavaa trendiä. - Henkilöliikenteen ammattipätevyyksien ylläpitämiseen on sitouduttu paremmin kuin tavaraliikenteen ammattipätevyyksien ylläpitämiseen.
Kuljettajien määrä ja sen kehitys	- Kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajia oli 42 000 ja linja-auton tai raitiovaununkuljettajina 10 000 (vuosi 2020). - Molemmissa ryhmissä määrä oli hieman pienempi kuin 10 vuotta aiemmin. - Kuljettajien määrässä on ollut vuosivaihtelua.
Kuljettajien ikä, sukupuoli ja tausta sekä niiden kehitys	- Vuonna 2020 kuorma-autonkuljettajista oli 95 % miehiä, keski-ikä oli 40,9 vuotta, ulkomaalaisten osuus 5 % ja yrittäjäkuljettajia 12 % - Linja-autonkuljettajista oli 89 % miehiä, keski-ikä oli 48,6 vuotta, ulkomaalaistaustaisten osuus 28 % ja yrittäjäkuljettajia 2 %. - Vuosien 2010–2020 välillä tapahtuneet muutokset: - Naisten osuus kuorma-autonkuljettajista on hieman kasvanut. - Molemmissa ryhmissä kuljettajien keski-ikä on hieman noussut. - Ulkomaalaistaustaisten kuljettajien osuus on kasvanut hieman kuorma-auton kuljettajien ryhmässä ja voimakkaasti linja-auton kuljettajien ryhmässä. - Yrittäjäkuljettajien osuus kuorma-autokuljettajista on vähentynyt.
Ennuste kuljettajien määrästä	- Trendiennuste vuodelle 2030: - Tavaraliikenteen ammattipätevyyksiä on noin 115 000 ja henkilöliikenteen ammattipätevyyksiä noin 30 000. - Kuorma-auton tai erikoisajoneuvonkuljettajia on noin 51 000 ja linja-auton tai raitiovaununkuljettajia noin 11 000.
Avoimien työpaikkojen ja koulutettujen työnhakijoiden suhde	- Työttömien työnhakijoiden suhde avoimien työpaikkojen määrään on molempien ammattikuljettajien ryhmässä pienentynyt selvästi. - Vuosina 2022–2023 työttömien työnhakijoiden suhde avoimiin työpaikkoihin oli kuorma-autonkuljettajilla hieman yli kolme ja linja-autonkuljettajilla hieman alle viisi. Vastaavat luvut vuonna 2010 olivat noin 17 ja 15.

Kuljettajien saatavuuden taustalla olevat syyt

Kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoima

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurin osa piti kuorma-autonkuljettajan ammattia kiinnostavana ja työtä mielekkäänä. Tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivat vastaajat pitivät ammattia hieman kiinnostavampana ja työtä mielekkäämpänä kuin aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet vastaajat. Naisvastaajat ja eri ikäryhmistä 18–30-vuotiaat vastaajat pitivät ammattia hieman kiinnostavampana ja mielekkäämpänä kuin muut ryhmät, mutta 18–30-vuotiaiden ikäryhmissä ero muihin ikäryhmiin ei ollut suuri. Eri alueilla asuvien kuorma-autonkuljettajien välillä ei ollut ammatin kiinnostavuudessa ja työn mielekkyydessä suuria eroja. Asiakaspalvelutyön ja työn teknisten vaatimusten nähtiin lisäävän työn mielekkyyttä.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimivista vastaajista selvästi suurin osa arvioi työskentelevänsä vähintään todennäköisesti kuorma-autonkuljettajana viiden vuoden kuluttua. Haastatellut aiemmin kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden hankkineet ja tällä hetkellä muulla alalla työskentelevät neljä henkilöä eivät työskennelleet kuorma-autonkuljettajina eri syistä, joita olivat oman yrityksen perustaminen, korkeamman koulutuksen hankkiminen ja työllistyminen varusmiespalveluksen jälkeen toiselle alalle. Haastateltu naishenkilö ei saanut työpaikkaa ammattikuljettajana ja työskentelee siksi toisella alalla. Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella aiemmin kuorma-autonkuljettajan toimineiden vastaajien koulutustaso on korkeampi kuin tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivien vastaajien koulutustaso, mikä tukee haastatteluissa esille tullutta siirtymistä koulutuksen kautta uusiin tehtäviin.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella vastaajat arvioivat ihmisten yleisen mielikuvan kuljettajan työstä ja alasta olevan toisaalta myönteinen ja toisaalta ei niin myönteinen. Kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastattelujen vastausten mukaan kuorma-autonkuljettajan ammatin vetovoimaa lisää työn itsenäisyys, monipuolisuus ja kutsumus alalle. Haastateltavien mukaan mielikuva kuljetusalasta on muuttunut negatiivisemmaksi, mikä vähentää ammatin vetovoimaa.

Kuorma-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuus

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurimpia kuljettajan työn houkuttelevuutta heikentäviä asioita ovat käytännön työoloihin liittyvät asiat. Selvästi suurin osa vastaajista piti kuljettajan työmäärää suurena, työtä fyysisesti ja henkisesti kuormittavana, työn aikatauluvaatimuksia tiukkoina, kuljettajan jatkuvaa seurantaa stressaavana sekä työn yhteensovittamista perhe-elämään ja vapaa-aikaan hankalana. Suurin osa vastaajista piti teiden ja katujen kuntoa ja tasoa sekä talvikunnossapitoa ongelmallisena työympäristön turvallisuuden kannalta. Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että taukopaikkoja ras-
kaalle liikenteelle ei ole riittävästi.

Kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastatteluissa kuorma-autonkuljettajan ammatin työolosuhteissa esiin nousseita asioita olivat epäsäännölliset työajat, tiukat aikataulut, työn raskaus ja työssäjaksaminen. Ammatin houkuttelevuutta vähentää yö- ja viikonlopputyö, pitkiksi, jopa 15-tuntisiksi venyvät työpäivät sekä pidemmät poissaolot kotoa. Tiukat aikataulut erityisesti talvella huonoilla ajokeleillä sekä ajo- ja lepoaika-asetuksen vaatimukset tauoista vähentävät ammatin houkuttelevuutta ja haastattelun mukaan joitakin kuljettajia on lopettanut kuljettajan työt, koska eivät halua ajaa liukkaalla kelillä raskasta ajoneuvoa. Työn henkinen raskaus ja erityisesti jakelukuljetuksissa fyysinen raskaus sekä joillakin kuljetussuoritealoilla myös työn likaisuus vähentävät ammatin houkuttelevuutta. Ympäristöhuollon kuljetuksissa (jätekuljetukset) tiukat kilpailutusehdot ja lyhyet kilpailutusjaksot vähentävät yritysten mahdollisuuksia tarjota kuljettajille työsuhde-etuja.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella peräti kolmasosa vastaajista oli kokenut syrjintää kuorma-autonkuljettajan työssä. Eniten syrjintää oli koettu iän ja mielipiteen takia.

Kuorma-autonkuljettajan palkka

Kuorma-autonkuljettajan peruspalkka on noin 15–18 euroa/tunti eli kahdeksan tunnin työpäivää viisi päivää viikossa tehtäessä kuukausipalkka olisi noin 2 600–3 100 euroa. Peruspalkkaa kasvattavat mahdolliset ilta- ja yötyö- ym. lisät. Vuonna 2020 kuorma-auton- ja yhdistelmäajoneuvonkuljettajien keskipalkka oli noin 3 000 euroa.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että kuljettajan palkka ei vastaa työtehtävien vaatimuksia. Naisvastaajat olivat hieman tyytyväisempiä palkan vastaavuudesta työtehtäviin kuin miesvastaajat. Vastaajat olivat sitä vähemmän tyytyväisiä palkan vastaavuudesta työtehtäviin, mitä vanhempaan ikäluokkaan he kuuluivat, mutta eri ikäluokkien välinen ero ei ollut suuri. Eri alueilla asuvien vastaajien tyytyväisyydessä palkan vastaavuudesta työtehtäviin ei ollut suuria eroja lukuun ottamatta Uudellamaalla asuvia aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineita vastaajia, jotka olivat palkan vastaavuudesta työtehtäviin selvästi tyytymättömämpiä kuin muilla alueilla asuvat vastaajat.

Kuorma-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella noin puolet vastaajista piti kuljettajan palkkaa ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. Naisvastaajien mielestä palkka vastaa koulutusta hieman paremmin kuin miesvastaajien mielestä. Vastaajat olivat sitä tyytymättömämpiä palkan vastaavuudesta koulutukseen mitä vanhempaan ikäluokkaan he kuuluivat, mutta eri ikäluokkien välinen ero ei ollut suuri. Uudellamaalla ja Etelä-Suomessa asuvat tällä hetkellä kuorma-autonkuljettajana toimivat vastaajat olivat hieman tyytymättömämpiä palkan vastaavuudesta koulutukseen kuin Länsi-Suomessa sekä Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvat vastaajat. Uudellamaalla asuvat aiemmin pääasiassa kuorma-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat palkan vastaavuudesta koulutukseen selvästi tyytymättömämpiä kuin muilla alueilla asuvat vastaajat.

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella selvästi suurimassa osassa tavaraliikenteen kuljetusyrityksistä kuorma-autonkuljettajan palkkaa pidettiin työtehtäviä ja ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavina.

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien mukaan kuorma-autonkuljettajan palkka suhteessa koulutukseen on erittäin hyvä. Esimerkiksi noin puolen vuoden työvoimakoulutus on nopea reitti kuorma-autonkuljettajan ammattiin.

Linja-autonkuljettajan ammatin vetovoima

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella sekä tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista että aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineista vastaajista suurin osa piti linja-autonkuljettajan ammattia kiinnostavana ja työtä mielekkäänä. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat pitivät ammattia hieman kiinnostavampana ja työtä mielekkäämpänä kuin tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat vastaajat. Mies- ja naisvastaajien välillä ammatin kiinnostavuudessa ja työn mielekkyydessä ei ollut suuria eroja lukuun ottamatta aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineita naisvastaajia, jotka pitivät ammattia selvästi kiinnostavampana kuin miesvastaajat ja tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat naisvastaajat. Eri ikäryhmistä 31–55-vuotiaat vastaajat pitivät ammattia hieman vähemmän kiinnostavana kuin muut ikäryhmät. Eri alueilla asuvista linja-autonkuljettajista vähiten kiinnostavana ammattia pitivät Etelä-Suomessa asuvat tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivat vastaajat. Asiakaspalvelutyön ja työn teknisten vaatimusten nähtiin lisäävän työn mielekkyyttä.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista selvästi suurin osa arvioi työskentelevänsä vähintään todennäköisesti linja-autonkuljettajana viiden vuoden kuluttua.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella vastaajat arvioivat ihmisten yleisen mielikuvan kuljettajan työstä ja alasta olevan toisaalta myönteinen ja toisaalta ei niin myönteinen. Kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastattelujen vastausten mukaan myös linja-autonkuljettajan ammatin vetovoimaa lisää kutsumus alalle, mutta ei niin voimakkaasti kuin kuorma-autonkuljettajan ammatissa. Haastateltavien mukaan mielikuva kuljetusalasta on muuttunut negatiivisemmaksi, mikä vähentää ammatin vetovoimaa.

Linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuus

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurimpia kuljettajan työn houkuttelevuutta heikentäviä asioita ovat käytännön työoloihin liittyvät asiat. Selvästi suurin osa vastaajista piti kuljettajan työmäärää suurena, työtä fyysisesti ja erityisesti henkisesti kuormittavana, työn aikatauluvaatimuksia tiukkoina, kuljettajan jatkuvaa seurantaa stressaavana sekä työn yhteensovittamista perhe-elämään ja vapaa-aikaan hankalana. Suurin osa vastaajista piti teiden ja katujen kuntoa ja tasoa sekä talvikunnossapitoa ongelmallisena työympäristön turvallisuuden kannalta. Suurimman osan vastaajista mielestä taukopaikkoja ei ole riittävästi.

Haastateltujen kuljetusalan järjestöjen, Puolustusvoimien ja kuljetusalan koulutusorganisaation edustajien haastatteluissa linja-autonkuljettajan ammatin työolosuhteissa esiin nousseita asioita olivat epäsäännölliset työajat ja tiukat aikataulut, työn raskaus, työssäjaksaminen ja taukotilojen vähäisyys. Haastateltavien mukaan ammatin houkuttelevuutta vähentää yö- ja viikonlopputyö ja pitkä 13 tunnin työhön sidonnaisuusaika. Samoin tuotiin esiin, että työn henkinen raskaus vähentää ammatin houkuttelevuutta eivätkä iäkkäämmät kuljettajat enää jaksa tehdä linja-autonkuljettajan työtä. Lisäksi linja-autonkuljettajien keski-ikä on 49 vuotta, mikä on huomattavasti korkeampi kuin kuorma-autonkuljettajien keski-ikä. Työn turvattomuus on haastateltavien mukaan lisääntynyt, mikä vähentää työn houkuttelevuutta. Todettiin myös, että liikenteiden kilpailutusten myötä yrityksillä ei ole varaa tarjota työsuhde-etuja. Liikenteiden kilpailutusjaksot ovat haastateltavien mukaan lyhyitä ja siksi työnantajat eivät mielellään käytä rahaa työsuhde-etuihin. Esiin nostettiin, että linja-autonkuljettajille ei ole kunnollisia taukotiloja, WC-tilat puuttuvat ja se vaikeuttaa erityisesti naisten saamista kuljettajiksi. Täten taukotiloja tarvittaisiin erityisesti paikallisliikenteen päätepysäkeillä maakunnissa. Lainsäädännön perusteella linja-auto ei ole linja-autonkuljettajan työpaikka, vaan työpaikka taukotiloihin sijaitsee linja-autovarikolla.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella vastaajista runsas kolmasosa oli kokenut syrjintää linja-autonkuljettajan työssä. Eniten syrjintää oli koettu mielihiteen, sukupuolen ja iän takia.

Linja-autonkuljettajan palkka

Linja-autonkuljettajan peruspalkka on noin 15–16 euroa/tunti eli kahdeksan tunnin työpäivää viisi päivää viikossa tehtäessä kuukausipalkka olisi noin 2 600–2 800 euroa. Peruspalkkaa kasvattavat mahdolliset ilta- ja yötyö- ym. lisät. Vuonna 2020 linja-auton- ja raitiovaunukuljettajien keski-kuukausipalkka oli noin 3 000 euroa.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella suurimman osan vastaajista mielestä kuljettajan palkka ei vastaa työtehtävien vaatimuksia. Miesvastaajat olivat hieman tyytyväisempiä palkan vastaavuudesta työtehtäviin kuin naisvastaajat. Vastaajat olivat sitä vähemmän tyytyväisiä palkan vastaavuudesta työtehtäviin mitä vanhempaan ikäluokkaan he kuuluivat. Tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivista vastaajista Etelä-Suomessa sekä Pohjois-Suomessa asuvat vastaajat olivat hieman tyytymättömämpiä palkan vastaavuudesta työtehtäviin kuin Länsi-Suomessa ja Uudellamaalla asuvat vastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-autonkuljettajana toimineet vastaajat olivat Pohjois- ja Itä-Suomessa asuvia vastaajia lukuun ottamatta tyytymättömämpiä palkan vastaavuudesta työtehtäviin kuin tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat vastaajat.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella noin puolet vastaajista piti kuljettajan palkkaa ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavana. Naisvastaajien mielestä palkka vastaa koulutusta paremmin kuin miesvastaajien mielestä. Vastaajat olivat sitä tyytymättömämpiä palkan vastaavuudesta koulutukseen mitä vanhempaan ikäluokkaan he kuuluivat lukuun ottamatta 18–30-vuotiaita vastaajia, jotka olivat hieman tyytymättömämpiä kuin 31–55-vuotiaat vastaajat. Pohjois- ja Itä-Suomessa ja Etelä-Suomessa asuvat tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat vastaajat olivat hieman tyytymättömämpiä palkan vastaavuudesta koulutukseen kuin Uudellamaalla ja Länsi-Suomessa asuvat tällä hetkellä linja-autonkuljettajana toimivat vastaajat. Aiemmin pääasiassa linja-

autonkuljettajana toimineista vastaajista palkan vastaavuudesta koulutukseen olivat selvästi tyytyväisempiä Etelä-Suomessa asuvat vastaajat kuin muilla alueilla asuvat vastaajat.

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella selvästi suurimassa osassa henkilöliikenteen kuljetusyrityksistä linja-autonkuljettajan palkkaa pidettiin työtehtäviä ja ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaavina.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenvedo ammattikuljettajien saatavuuden taustalla olevista syistä (Taulukko 14).

Taulukko 14. Syyt kuljettajien saatavuuden taustalla, yhteenvedo tuloksista tutkimuskysymysten osa-alueiden perusteella.

Tutkimuksen teemat	Syyt kuljettajien saatavuuden taustalla perustuen tilastoihin, kyselyihin ja haastatteluihin, yhteenvedo
Ammatin houkuttelevuus	- Kuorma-auton ja linja-auton kuljettajan ammatti on kuljettajien mielestä kiinnostava ja työ mielekäästä. - Suurin osa kuljettajista arvioi työskentelevänsä alalla viiden vuoden kulluttua. - Yleinen mielikuva alasta on muuttunut kielteisemmäksi. - Noin kolmasosa kuljettajista on kokenut syrjintää kuljettajan työssä.
Työolojen vaikutus	- Työn houkuttelevuutta vähentävinä yleisesti koettuina tekijöinä kyselyssä tuli esille sekä kuorma-auton- että linja-autonkuljettajien osalta mm. suuri työmäärä, työn fyysinen ja henkinen kuormittavuus, tiukat aikatauluvaatimukset, seurannan aiheuttama stressi ja haasteet yhteensovittaa työtä perhe-elämään ja vapaa-aikaan. - Toisaalta esimerkiksi ajamisen lisäksi tehtävä asiakaspalvelu ja uusi teknologia koettiin positiivisina asioina.
Palkkaus ja työsuhte	- Kuorma-autonkuljettajien vuoden 2020 lopussa voimassa ollut työsuhte oli kestänyt keskimäärin 865 päivää ja linja-autonkuljettajilla keskimäärin 400 päivää. Muiden ammattien keskiarvo on 685 päivää. - Kuorma-autonkuljettajat olivat ansainneet vuonna 2020 keskimäärin 38 090 euroa ja linja-autonkuljettajat 37 768 euroa. Keskiansiotasot ovat hieman keskimääräisen palkansaajan alapuolella. - Suurin osa kuljettajista ei pitänyt kuljettajan palkkaa työoloja vastaavana, mutta noin puolet arvioi sen olevan ammattiin vaadittavaa koulutusta vastaava. - Sekä tavaraliikenteen että henkilöliikenteen kuljetusyrityksistä suurin osa arvioi palkan olevan sekä koulutusta että työtehtävän vaatimuksia vastaava.

Kuljettajien rekrytinnin ongelmat

Tavaraliikenteen kuljetusyritykset

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella tavaraliikenteessä toimivista yrityksistä 72 %:lla on ollut vaikeuksia rekrytoida kuorma-auton ammattikuljettajia. Rekrytointivaikeuksia on ollut kaikenkokoisilla yrityksillä ja rekrytointiongelmat olivat valtakunnallisia keskittyen erityisesti Uudellemaalle.

Tavaraliikenteen kuljetusyrityksistä, joissa oli rekrytointiongelmia, suurimmat ongelmat olivat kyselyn vastausten perusteella riittävän osaavien kuorma-autonkuljettajien, CE-ajokortin omistavien kuorma-autonkuljettajien ja kokeneiden kuorma-autonkuljettajien rekrytinnissa. Eri kuljetussuoritealoista yrityksillä oli eniten vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytinnissa raakapuun kuljetuksiin, eläinkuljetuksiin ja jakelukuljetuksiin.

Eri pituisista työsuhteista tavaraliikenteen kuljetusyritysten oli kyselyn vastausten perusteella melko vaikea rekrytoida kuorma-autonkuljettajia kesätyöpaikkoihin ja muihin määräaikaisiin työpaikkoihin sekä jonkin verran vaikeaa myös vakituisiin työpaikkoihin. Kuorma-autonkuljettajille ja tavaraliikenteen kuljetusyrityksille suunnattujen kyselyiden perusteella ammattipätevyyden omaavia kuljettajia ei ole riittävästi tarjolla kesälomasijaisiksi tai muihin lyhytaikaisiin työsuhteisiin.

Kuorma-autonkuljettajille, tavaraliikenteen kuljetusyrityksille ja kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnattujen kyselyiden vastausten perusteella suurin osa vastaajista arvioi kuorma-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen sekä työntekijän työssäkäyntietäisyydeltä, että yleisesti Suomesta helpoksi.

Henkilöliikenteen kuljetusyritykset

Kuljetusalan yrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella henkilöliikenteessä toimivista yrityksistä 86 %:lla on ollut vaikeuksia rekrytoida linja-auton ammattikuljettajia. Rekrytointivaikeuksia on ollut kaikenkokoisilla yrityksillä ja rekrytointiongelmia oli erityisesti Uudellamaalla.

Henkilöliikenteen kuljetusyrityksistä, joissa oli rekrytointiongelmia, suurimmat ongelmat olivat kyselyn vastausten perusteella D-ajokortin omaavien linja-autonkuljettajien, linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden omaavien, riittävän osaavien linja-autonkuljettajien ja kokeneiden linja-autonkuljettajien rekrytinnissa. Eri kuljetuksista yrityksillä oli eniten vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytinnissa melko tasaisesti kaikkiin kuljetuksiin. Pitkämatkaiseen linjaliikenteeseen ja tilausliikenteeseen kuljettajien rekrytointi oli melko vaikeaa, mutta jonkin verran vaikeaa myös palveluliikenteeseen, paikallisliikenteeseen ja koululaiskuljetuksiin.

Eri pituisista työsuhteista henkilöliikenteen kuljetusyritysten oli kyselyn vastausten perusteella melko vaikea rekrytoida linja-autonkuljettajia kesätyöpaikkoihin ja muihin määräaikaisiin työpaikkoihin sekä jonkin verran vaikeaa myös vakituisiin työpaikkoihin. Linja-autonkuljettajille, henkilöliikenteen kuljetusyrityksille ja kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnattujen kyselyiden vastausten perusteella suurin osa vastaajista arvioi linja-autonkuljettajan vakituisen työpaikan saamisen sekä työntekijän työssäkäyntietäisyydeltä, että yleisesti Suomesta helpoksi.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto rekrytoinnin ongelmista (Taulukko 15).

Taulukko 15. Rekrytoinnin ongelmat, yhteenveto tuloksista tutkimuskysymysten osa-alueiden perusteella.

Tutkimuksen teemat	Rekrytoinnin ongelmat perustuen tilastoihin ja kyselyihin, yhteenveto
Alueelliset erot rekrytointihaasteissa	• Alueellisia eroja oli sekä koulutettujen työttömien työnhakijoiden ja avoimien työpaikkojen suhteessa että yritysten kokemuksissa rekrytointivaikeuksista. • Eniten rekrytointihaasteita oli Uudellamaalla. • Kyselyn mukaan pääosa ammattikuljettajista kokee, että vakituisen työpaikan saa Suomessa helposti ja yli kaksi kolmasosaa, että sen saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä kotoaan.
Yritysten koon vaikutus rekrytointiin	• Tavaraliikenteen kuljetusalan yrityksistä 72 % ja henkilöliikenteen kuljetusyrityksistä 86 % ilmoitti kyselyssä rekrytointihaasteista. • Rekrytointivaikeuksia oli kaiken kokoisissa yrityksissä.
Rekrytointiongelmien kohdistuminen	• Yrityksillä oli sekä kuorma-auton- että linja-autonkuljettajien rekrytointihaasteita enemmän kesätyöpaikkoihin ja määräaikaisiin työpaikkoihin kuin pysyviin työpaikkoihin. • Kuljetusyrityksillä ongelmia oli useimmin riittävän osaamistason, kokeneiden, CE-ajokortin omistavien ja perustason ammattipätevyyden rekrytoinnissa. • Eniten vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa oli raakapuun kuljetuksiin, eläinkuljetuksiin ja jakelukuljetuksiin. • Linja-autoyrityksillä oli rekrytointivaikeuksia eniten pitkämatkaiseen linjaliikenteeseen ja tilausliikenteeseen. D-kortin omaavien kuljettajien rekrytointi nousi selvästi esille haasteena.

Kuljettajien koulutus

Ammattipätevyyskoulutus

Kuorma- ja linja-autonkuljettajille, kuljetusalan yrityksille ja kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnattujen kyselyiden vastausten perusteella sekä kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta että jatkokoulutusta on hyvin saatavilla.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajille ja kuljetusalan yrityksille suunnattujen kyselyiden vastausten perusteella osa (34–71 %) vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta eikä jatkokoulutusta hyödyllisenä. Myös kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella osa (17–29 %) vastaajista ei pitänyt perustason ammattipätevyyskoulutusta eikä jatkokoulutusta hyödyllisenä. Kuljettajat pitivät perustason ammattipätevyyskoulutusta hieman hyödyllisempänä kuin jatkokoulutusta. Kuorma-autonkuljettajat pitivät perustason ammattipätevyyskoulutusta hieman hyödyllisempänä kuin linja-autonkuljettajat.

Kuorma- ja linja-autonkuljettajille ja kuljetusalan yrityksille suunnattujen kyselyiden perusteella tällä hetkellä kuljettajana toimivista vastaajista linja-autonkuljettajat pitivät jatkokoulutusta hieman hyödyllisempänä kuin kuorma-autonkuljettajat. Aiemmin kuljettajana toimineista vastaajista kuorma-autonkuljettajat pitivät jatkokoulutusta hieman hyödyllisempänä kuin linja-autonkuljettajat. Henkilöliikenteen kuljetusyritykset pitivät perustason ammattipätevyyskoulutusta hieman hyödyllisempänä kuin tavaraliikenteen kuljetusyritykset ja tavaraliikenteen kuljetusyritykset pitivät jatkokoulutusta hieman hyödyllisempänä kuin henkilöliikenteen kuljetusyritykset.

Kuljetusalan koulutusorganisaation haastattelun tulosten perusteella perustason ammattipätevyyskoulutus antaa alan ulkopuolelta tulijalle hyvän perustan kuljetusalasta ja kuvan sen vaatimuksista, mutta ei kuitenkaan riitä tekemään koulutetusta henkilöstä kuljetusalan ammattilaista. Haastateltavien mukaan ammattipätevyiden jatkokoulutusta voi räätälöidä yrityskohtaisesti sopivaksi.

Kuorma-autonkuljettajat toivoivat kyselyvastauksissaan, että ammattipätevyiden jatkokoulutusta kehitettäisiin muuttamalla kurssien sisältöjä mielenkiintoisemmaksi ja tarpeellisemmaksi sekä muuttamalla vapaaehtoisten kurssien valinnan ehtoja siten, ettei jatkokoulutusta voisi suorittaa pakollisen ennakoivan ajon kurssin lisäksi suorittamalla sisällöltään samaa kurssia useita kertoja saman jakson aikana.

Linja-autonkuljettajat toivoivat kyselyvastauksissaan, että ammattipätevyiden jatkokoulutusta kehitettäisiin muuttamalla kurssien sisältöjä käytännönläheisemmiksi ja kaikilla kursseilla olisi eri sisältö.

Haastattelujen ja kyselyn mukaan ammattipätevyyskoulutuksissa koulutuksen ja kouluttajien taso on vaihtelevaa ja koulutuksissa tulisi panostaa korkealaatuisen koulutuksen järjestämiseen. Henkilöliikenteen kuljetusyritykset toivoivat ammattipätevyyskoulutuksen tiivistämistä vähentämällä kurssipäiviä.

Kuljetusalan koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn vastausten perusteella perustason ammattipätevyyskoulutusta tulisi kehittää vähentämällä vaadittavaa 280 tunnin määrää, vähentämällä ajo-opetuksen määrää, siirtämällä osa opinnoista jatkokoulutukseen tai helpottamalla vanhojen C-ajo-oikeuden omistavien suoritusta. Toisaalta taas kuljetusyritysten mielestä valmistuvilla ammattikuljettajilla ei ole odotetun tason osaamista. Huomiota pitäisi kiinnittää koulutuksen sisältöön ja laatuun.

Kuljetusalan koulutusorganisaation haastattelun vastausten perusteella ammattipätevyyskoulutuksissa voi olla tasoeroja ja kouluttajille tulisi olla tiukemmat vaatimukset. Verkkokoulutusten tulisi olla laadukkaita. Noin viisi prosenttia koulutettavista keskeyttää perustason ammattipätevyyskoulutuksen, mutta rekrytointikoulutuksia ei keskeytetä helposti. Syitä keskeyttämiseen ovat taloudellinen tilanne, henkilön elämänhallintaan liittyvät syyt sekä se, että koulutettava huomaa, että ala ei sovikaan hänelle.

Kuljetusalan järjestöjen ja Puolustusvoimien haastattelujen mukaan perustason ammattipätevyyskoulutus toimii nykyisessä muodossaan hyvin lukuun ottamatta ammattipätevyyskokeita. Haastateltavat kokivat ammattipätevyyskokeen lainsäädännön liian monimutkaiseksi ja sen muodolliset vaatimukset liian korkeiksi. Haastatteluissa kävi ilmi, että he eivät tunteneet lainsäädäntöä yksityiskohtaisesti ja mielikuva asiasta johtui siitä. Puolustusvoimissa on keskusteltu sisäisesti ammattipätevyyskokeen käyttöönotosta kuljettajakoulutuksessa. Ammattipätevyyskoe ei kuitenkaan juuri nopeuttaisi varusmieskuljettajien kouluttamista, koska varusmieskuljettajat jouduttaisiin kuitenkin kouluttamaan kuljettajan tehtäviin ennen näyttökokeita. Kokeen vastaanottajalle on Puolustusvoimissa samat muodolliset vaatimukset kuin siviilissäkin. Puolustusvoimat kouluttaa suuria määriä kuljettajia ja varusmiesten saapumiserät ovat suuria, mikä aiheuttaa omat haasteensa koulutukselle.

Kuljetusalan järjestöjen haastattelujen mukaan ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa olisi kehitettävää, koska osa koulutuspäivistä ei lisää kuljettajien ammattitaitoa. Heidän mukaansa jatkokoulutuksen ainoan pakollisen ennakoivan ajon kurssin lisäksi kuorma-autonkuljettajien jatkokoulutuksessa tulisi olla pakollisena vähintään kuorman sidontakurssi. Lisäksi linja-autonkuljettajien jatkokoulutuksessa voisi vastaajien mukaan olla pakollisina kursseina ensiapu- ja turvallisuuskurssit. Toisaalta todettiin, että jatkokoulutuksessa on paljon lainsäädännön mahdollistamia valinnaisia kursseja, joista kuljettaja, työnantaja tai kouluttaja voi valita itselleen sopivimmat kurssit.

Ammattikoulutus

Kuorma-autonkuljettajille ja tavaraliikenteen kuljetusyrityksille suunnattujen kyselyiden vastausten perusteella kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutukseen toivottiin lisää käytännön opetusta ja harjoittelua. Ammattikoulutuksen sisältöön toivottiin lisää ajotunteja tiellä (ei simulaattorissa), pimeällä ja liukkaalla ajamista, ajamisen harjoittelua kuorman kanssa ja ilman, peruuttamista, myös vanhemmilla autoilla ajamista, ennakoivaa ja taloudellista ajamista, kuorman lastausta, purkua ja sidontaa, pienten ja keskikokoisten huolto- ja korjaustöiden tekemistä ja ajoneuvotekniikkaa. Ammattikoulutuksessa tulisi opettaa myös asiakaspalvelutaitoja ja elämänhallinnan taitoja. Vastaajat toivoivat myös opiskelijoille enemmän pakollista käytännön harjoittelua yrityksissä.

Kuorma-autonkuljettajille ja tavaraliikenteen kuljetusyrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutuksen sisältöön ja opiskelijavalintaan toivottiin muutoksia. Koulutukseen valittaville henkilöille toivottiin soveltuvuustestiä tai koulutukseen hakeutuville tulisi antaa realistinen kuva kuljettajan ammattista, jotta alalle ei hakeutuisi sille soveltumattomia henkilöitä. Opiskelun yleisimmät keskeytyksen syyt olivat kuorma-autonkuljettajien koulutuksessa henkilökohtaiset syyt (elämänhallinta ym.) ja alan vaihtaminen opiskelijalle sopivammalle alalle. Linja-autonkuljettajien koulutuksessa yleisimmät syyt keskeytyksen olivat henkilökohtaiset syyt, riittämätön kielitaito ja alan vaihtaminen opiskelijalle sopivammalle alalle.

Kuorma-autonkuljettajat toivoivat lisää oppilaitosten ja kuljetusyritysten yhteistyötä ja yritysten tukemista sekä monipuolista koulutusta, jossa oppilaat voisivat harjoitella monenlaisella kalustolla eri kuljetustehtävissä ja erilaisissa olosuhteissa. Kuljettajakoulutuksen tulisi olla kuorma-autonkuljettajien mielestä monipuolista koulutusta, jossa oppilaat voisivat harjoitella monenlaisella kalustolla eri kuljetustehtävissä ja erilaisissa olosuhteissa.

Tavaraliikenteen kuljetusyrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutus voisi olla jopa hieman lyhyempi. Koulutus tulisi järjestää tehokkaammin, koulutettavien kuljettajien määriä tulisi lisätä ja huolehtia opettajien riittävästä pätevyydestä.

Linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn vastausten perusteella linja-autonkuljettajan ammattikoulutukseen toivottiin lisää käytännön ajo-opetusta. Käytännön ajotunteja tulisi vastaajien mielestä olla yleisesti enemmän sekä ajoneuvon käsittelyharjoituksia, liukkaan kelin ja yleisesti eri keliolosuhteissa harjoittelua, ennakkoivaa ajon harjoittelua ja erilaisilla autoilla ajamisen harjoittelua. Vastaajat toivoivat lisää myös asiakaspalvelun harjoittelua ja yleisesti käytännön harjoittelua. Myös linja-autonkuljettajat toivoivat, että ammatista annettaisiin realistinen kuva opiskelijoille.

Henkilöliikenteen kuljetusyrityksille suunnatun kyselyn vastausten perusteella linja-autonkuljettajan oppisopimuskoulutusta ja muita työhön valmistavia koulutuksia tulisi nopeuttaa ja ajokortin ikärajaa alentaa, jotta kuljettajat pääsisivät nopeammin alalle. Muita vastaajien mainitsemia ammattikoulutuksen kehittämiseen liittyviä asioita olivat työharjoittelun kehittäminen, asiakaspalvelun opettamisen lisääminen, toimiminen poikkeustilanteissa (esim. onnettomuudet) ja kielitaito. Haastatellun yksityisen koulutusorganisaation edustajien mukaan Etelä-Suomessa suurin osa linja-autonkuljettajan koulutukseen hakijoista on maahanmuuttajataustaisia.

Seuraavassa taulukossa on esitetty yhteenveto koulutuksesta (Taulukko 16).

Taulukko 16. Koulutus, yhteenveto tuloksista tutkimuskysymysten osa-alueiden perusteella. Aihe liittyy sekä kuljettajapulan taustojen että rekrytointiongelmien tutkimuskysymyksiin.

Tutkimuksen teemat	Koulutus perustuen kyselyihin ja haastatteluihin, yhteenveto
Koulutuksen saatavuus ja kehittäminen	• Perustason ammattipätevyyskoulutusta ja sen jatkokoulutusta on hyvin saatavilla. • Yli puolet tavara- ja henkilöliikenteen kuljettajista arvioi perustason ammattipätevyyskoulutuksen olevan hyödyllinen. Suuri osa kuljettajista näki siinä kuitenkin kehitettävää. • Ammattipätevyyden jatkokoulutusta ei pidetty niin hyödyllisenä kuin perustason ammattipätevyyskoulutusta. • Ammattipätevyyskoulutuksissa koulutuksen ja kouluttajien taso on vaihtelevaa. • Ammattipätevyyden jatkokoulutuksessa kehittämistarpeita on koulutuksen kestossa, tiheydessä, toteutustavassa ja kurssien sisällöissä. • Ammattipätevyyden jatkokoulutus on sisällöltään räätälöitynä kuljettajan ja yrityksen tarpeisiin. • Satunnaisesti alalla työtä tekeväälle ammattipätevyyden ylläpito voi olla liian työlästä ja pätevyysvaatimus vähentää kesätöihin ja sijaisuuksiin tarjolla olevan työvoiman määrää. Toisaalta koulutus varmistaa ammattikuljettajien osaamistason ja on EU:n direktiivin mukainen. • Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutuksiin toivottiin lisää käytännön opetusta ja harjoittelua. • Kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutukseen valittaville henkilöille toivottiin soveltuvuustestiä tai koulutukseen hakeutuville tulisi antaa realistinen kuva kuljettajan ammatista muulla tavalla. • Kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutusten keskeyttämisen yleisimmät syyt olivat henkilökohtaiset syyt ja alan vaihtaminen opiskelijalle sopivammalle alalle sekä linja-autonkuljettajien koulutuksessa myös riittämätön kielitaito. • Kuljetusyritysten mielestä kuorma-autonkuljettajan ammattikoulutusta voisi lyhentää hieman ja linja-autonkuljettajan koulutuksia nopeuttaa ja ajokortin ikärajaa alentaa.

9.2 Johtopäätökset

Tilastojen mukaan ammattipätevyyden omaavia ammattikuljettajia on riittävästi. Ongelmana on yritysten näkökulmasta riittävän osaamistason omaavien kuljettajien saatavuus ja tämän vuoksi kuljetusalalla koetaan työvoimapulaa. Tätä tukee myös se, että kyselyvastausten perusteella ammattikuljettajien oli helppo löytää työpaikka ja samanaikaisesti yrityksillä oli rekrytointivaikeuksia.

Työttömiä työnhakijoita kuljetusalalla on edelleen moninkertainen määrä avoimiin työpaikkoihin nähden. Tämä suhdeluku on kuitenkin pienentynyt selvästi reilussa kymmenessä vuodessa (vuodesta 2010 vuoteen 2023): kuorma-autonkuljettajilla noin viidennekseen ja linja-auton kuljettajilla kolmannekseen. Tämä kehitys voi osoittaa, että tarjolla on aiempaa huomattavasti vähemmän riittävän osaamistason omaavia ja alalle todellisuudessa haluavia kuljettajia. Työpaikat ovat voineet osin myös täyttyä paremmin, mikä on vähentänyt tarjolla olevien työnhakijoiden määrää.

Työttöminä työnhakijoina saattaa myös olla sellaisia kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajia, jotka eivät terveydellisistä syistä pystyisi toimimaan ammattikuljettajana tai pyrkivät muista syistä hakeutumaan tai kouluttautumaan muihin töihin.

Ammattikuljettajien saatavuuden ongelmat johtuvat lisäksi hankalista työoloista ja alan heikosta vetovoimasta ja imagosta. Uudellamaalla työvoiman saatavuusongelmat korostuivat. Jo alalla toimivat kuljettajat pitivät kuitenkin alaa houkuttelevana, vaikka pitivät työoloja kuormittavina. Alan yleisen imagon katsottiin kuitenkin edelleen heikentyneen. Imagon parantamisen eteen mm. kuljetusalan järjestöt tekevät tärkeää työtä, jota tulee jatkaa nuorten ja alanvaihtajien houkuttelemiseksi alalle. Tärkeää on antaa realistinen kuva eri kuljetussuoritealojen töistä, jotta henkilöt voivat itse arvioida kiinnostusta ja soveltuvuuttaan alalle.

Ammattikuljettajan työ ei tue perheen perustamista ja perhe-elämää ja tämä saattaa johtaa hakeutumiseen muille aloille. Fyysisiin töihin on entistä vaikeampi houkutella nuoria. Raskas työ ja hankalat työolosuhteet talvisin, tiukat aikataulut ja epäsäännöllinen työaika eivät houkuttele alalle töihin. Samat tekijät heikentävät alalla pysymistä. Myös näistä syistä naisia on alalla edelleen hyvin vähän. Osa alalla työskentelevistä naisista oli lisäksi kokenut sukupuoleensa kohdistuvaa syrjintää.

Työoloja kehittämällä voidaan edesauttaa kuljettajien alalle saamista ja alalla pysymistä. Suuri osa työoloista selittyy alan ominaispiirteillä (mm. ilta- ja viikonlopputyö), mutta osaan kuten esimerkiksi taukopaikkoihin, kuljetusaikatauluihin, infrastruktuuriin ja koulutuksen laatuun ja sisältöön voidaan vaikuttaa viranomaisen, yritysten ja kuljetusasiakkaiden toimin. Myös pienin konkreettisin toimin voidaan vaikuttaa, kuten takaamalla lähiliikenteessä kuljettajille kunnolliset wc-tilat päätepysäkeillä. Parannukset paikallisliikenteen linja-autonkuljettajan taukotiloihin lisäisivät ammatin houkuttelevuutta erityisesti naisten keskuudessa. Pitkämatkaisen raskaan liikenteen taukopaikkoja ei erityisesti Uudellamaalla ole riittävästi ja niiden lisääminen parantaisi sekä kuorma- että linja-autonkuljettajien työolosuhteita.

Työhönsidonnaisuusajat koettiin kyselyssä liian pitkiksi. Kuorma- ja linja-autonkuljettajan työhön sidonnaisuusaika (ajoaika, muu työaika, odotusaika ja tauot yhteensä) on enintään 13 tuntia ja sitä voidaan pidentää kahden viikoittaisen lepoajan välillä kolme kertaa viikossa jopa 15 tuntiin (lähde Työsuojelu.fi) ja usein kuljettaja ei tiedä työvuoron alkaessa, milloin työvuoro päättyy. Olisi hyvä selvittää olisiko kuljettajien työhönsidonnaisuusajaa mahdollista lyhentää (esimerkiksi yhteisesti sopimalla) ja mitkä olisivat sen vaikutukset.

Ulkomaalaistaustaisten kuljettajien osuus on henkilöliikennepuolella suuri ja suomen kielen taito koettiin haasteena. Suomen kielen koulutusta olisi lisättävä sitä tarvitseville kuljettajille.

Kuljettajat pitivät palkkatasoa työn vaativuuteen nähden liian alhaisena, mutta koulutusta vastaavana. Yritykset pitivät palkkatasoa riittävänä. Palkkatason kilpailukyvyistä on huolehdittava, jotta alalla riittää kuljettajia.

Kuljetusasiakkaiden toiminta- ja logistiikkajärjestelmät perustuvat usein tiukkoihin kuljetusaikatauluihin. Näihin logistiikkajärjestelmiin tarvittaisiin yhteisesti sovittuja joustoja ja pelisääntöjä, jotta kuljetusten ja toimitusten aikatauluja vaikeissa sää- ja keliolosuhteissa voitaisiin väljentää. Haasteita tälle tuovat kuitenkin ajo- ja lepoajat, joiden puitteissa kuljetukset joudutaan suorittamaan, kuljetusasiakkaiden tarpeet täsmällisille toimituksille ja mahdollinen kustannusten nousu, kun kuljetusjärjestelyjä joudutaan muuttamaan. Joustot huonoissa keliolosuhteissa parantaisivat kuitenkin kuljettajan työolojen lisäksi myös liikenneturvallisuutta.

Tiukasta kilpailutilanteesta huolimatta kuljetusyritysten tulisi edelleen edistää työssäjaksamista ja työhyvinvointia, jotta ammattikuljettajat pysyisivät alalla ja terveydellisistä syistä alalta poistuminen vähenisi.

Peräti noin kolmasosa kyselyyn vastanneista kuljettajista on kokenut ammatissaan syrjintää esimerkiksi iän, sukupuolen tai mielipiteiden vuoksi. Syrjintää tulee ehkäistä puuttumalla siihen mahdollisimman nopeasti ja järjestelmällisesti työyhteisössä.

Ajokortin ikärajojen alentaminen saattaisi nopeuttaa osan kuljettajista pääsyä ammattikuljettajiksi ja vähentää kuljettajapulaa. Varusmiespalveluksessa kuljetajakoulutuksen käyneiden ja ammattipätevyyden suorittaneiden henkilöiden keski-ikä on muutaman kuukauden alle 21 vuotta eivätkä juuri kotiutuneet varusmiehet voi siirtyä suoraan ammattikuljettajiksi, vaan joutuvat odottamaan 21 ikävuoden täyttymistä. Ikärajan alentaminen 20 vuoteen saattaisi edistää työllistymistä kuljetusalalle heti varusmiespalveluksesta kotiutumisen jälkeen ja siten vähentää päätymistä muille aloille. Varusmiespalveluksen jälkeen hakeudutaan yleensä mahdollisimman nopeasti töihin tai opintoihin, joihin jäädään joksikin aikaa ja ajaudutaan muille aloille. Toisaalta kyse on vain muutamasta kuukaudesta ja vaikutuksen suuruutta on vaikea arvioida.

Linja-autonkuljettajan koulutuksissa esimerkiksi 23 vuoden ikävaatimus nopeutetun 140 tunnin perustason ammattipätevyyskoulutuksen suorittaneille saattaa estää välitöntä työllistymistä.

Haasteena on saada toisen asteen koulutukseen kuljettajan työhön sopivia ja motivoituneita opiskelijoita. Osalla hakijoista ei ole riittävää motivaatiota tai vaadittavia ominaisuuksia kuljetusalalle. Alalle hakevien soveltuvuuden arviointia tulisi kehittää. Oppilaitokset voisivat tarjota esimerkiksi vapaaehtoista soveltuvuustestiä, mikä palvelisi opiskelijoita alan valinnassa. Myös kielikoulutuksen tarjoaminen ennen tai yhdistettynä ammattikoulutukseen on mahdollinen vaihtoehto lisätä potentiaalisten opiskelijoiden määrää.

Toisen asteen oppilaitosten kuljettajakoulutuksissa pitäisi varmistaa valmistuvien kuljettajien riittävä käytännön osaamisen lähtötaso. Käytännön osaamista voidaan tukea riittävällä määrällä harjoittelujaksoja kuljetusyrytyksissä ja painottamalla käytännön opetusta. Harjoittelujaksojen ajoitukseen ja sisältöön tulisi kiinnittää huomiota sekä yrityksissä että oppilaitoksissa, jotta opiskelija saisi harjoittelujaksoista mahdollisimman paljon irti. Riittävä rahoitustaso toisen asteen ammattikoulutukselle varmistaa sen, että opetuksen laatuun ja määrään voidaan panostaa.

Tutkimustuloksista nousi selkeästi esiin, että myös perustason ammattipätevyyskoulutuksessa on laadullisia kehittämistarpeita. Näihin koulutuksiin tarvitaan nykyistä enemmän käytännön sisältöä ja harjoittelua, jotta suurempi osa koulutettavista kokisi koulutuksen käytännönläheiseksi ja hyödylliseksi.

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta tulisi kehittää monipuolisemmaksi ja laadukkaammaksi. Yritykset voisivat vaatia nykyistä enemmän käytännön kuljetustointintaan liittyviä laadukkaita opetussisältöjä ja valita sopivat kurssit eri kuljettajille. Koulutusorganisaatioiden tehtävänä on varmistaa koulutuksen monipuolisuus ja riittävä taso suhteessa kuljettajien tehtäviin. Olisi hyvä pohtia tarvittaisiinko valtakunnallista suositusta koulutussisällöistä ja kurssien valintaperiaatteista (monipuolisesti valitut kurssit).

Lähteet

AKT a. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisen kuorma-autoalan työehtosopimus 28.2.2023-31.1.2025.

https://www.akt.fi/site/assets/files/18066/kuorma-autoalan_tes_2023-2025.pdf (viitattu 22.11.2023)

AKT b. Autoliikenteen Työnantajaliitto ry:n ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:n välisen linja-autohenkilökunnan työehtosopimus 3.3.2023-31.1.2025.

https://www.akt.fi/site/assets/files/18071/linja-autohenkilokunnan_tes_2023-2025.pdf (viitattu 22.11.2023)

Finlex. Laki liikenteen palveluista.

<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170320> (viitattu syyskuussa 2023)

Logistiikan Maailma a. Kuorma-autot ja perävaunut.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/maantiekuljetus/mitat-ja-painot/> (viitattu syyskuussa 2023)

Logistiikan Maailma b. Vaarallisten aineiden luokitusjärjestelmä.

<https://www.logistiikanmaailma.fi/kuljetus/vaarallisten-aineiden-kuljetus/luokitusjarjestelma/> (viitattu syyskuussa 2023)

OPH Vipunen. Opetushallinnon tilastopalvelu. <https://vipunen.fi/fi-fi> (viitattu 11/2023)

SKAL. Millä energialla kuljetamme? Raskaan liikenteen käyttövoimasiirtymän tilannekuva. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry, 19.1.2023.

https://skal.fi/wp-content/uploads/2023/01/skal_kayttovoimasiirtyma_raportti_20230110.pdf (viitattu syyskuussa 2023)

TE-palvelut. Avoimet kuorma- ja linja-autonkuljettajan työpaikat.

<https://paikat.te-palvelut.fi/tpt/> (viitattu 22.11.2023)

Tilastokeskus a. Rekisterissä olleiden ajoneuvojen lukumäärä (ml. Ahvenanmaa), 1922–2022. Tilastokeskus.

https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_mkan/statfin_mkan_pxt_11ib.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Tilastokeskus b. Autot käyttötarkoituksen ja haltijan mukaan, 2022. Tilastokeskus.

https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_mkan/statfin_mkan_pxt_11td.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Tilastokeskus c. Autot istumapaikan mukaan, 2018–2022. Tilastokeskus.

https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_mkan/statfin_mkan_pxt_11tp.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Tilastokeskus d. Kotimaan kuorma-autoliikenteen suoritteet kokonaispainoluokan mukaan, 2011–2022. Tilastokeskus.

https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_kttav/statfin_kttav_pxt_11sw.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Tilastokeskus e. Kotimaan tieliikenteen tavaramäärä, liikennesuorite ja kuljetussuorite neljänneksittäin, 2011Q1-2023Q1. Tilastokeskus.

https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_kttav/statfin_kttav_pxt_117g.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Tilastokeskus f. Kotimaan kuorma-autoliikenteen suoritteet kuormatyypin mukaan, 2011–2022. Tilastokeskus.

https://statfin.stat.fi/PxWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_kttav/statfin_kttav_pxt_117j.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Tilastokeskus g. Tilastokeskuksen ja työ- ja elinkeinoministeriön tilastojen vertailu. Tilastokeskus. https://www.tilastokeskus.fi/til/atp/atp_2017-01-02_men_001.html (viitattu joulukuussa 2023)

Tilastokeskus h. Työnvälitystilasto. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin_ty-onv/?tablelist=true (viitattu 11/2023)

Tilastokeskus h. FOLK- henkilöaineiston perustietomoduuli (2010–2023) ja FOLK- henkilöaineiston työssäkäyntimoduuli (2010–2020). Viitattu 11/2023.

Traficom a. Ajoneuvoluokat. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/ajoneuvoluokat> (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom b. Ajokortti-info. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

<https://ajokortti-info.fi/fi/perustietoa-ajokortista/ajoneuvot-joita-saan-ajaa> (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom c. Ajokortin hankkiminen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

<https://ajokortti-info.fi/fi/ajokortin-hankkiminen> (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom d. Kuorma- ja linja-auton kuljettajan ammattipätevyys. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/kuorma-ja-linja-auton-kuljettajan-ammattipatevyys> (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom e. ADR-ajolupa vaarallisten aineiden kuljettamiseen. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/adr-ajolupa-vaarallisten-aineiden-kuljettamiseen> (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom f. ADR-ajolupakoulutus. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/tieliikenne/adr-ajolupakoulutus> (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom g. ADR/VAK-ajoneuvojen vaatimuksiin liittyviä tulkintoja. Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi.

https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/ADR_VAK-ajoneuvojen%20vaatimuksiin%20liittyvi%C3%A4%20tulkintoja.pdf (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom h. Liikennekäytössä olevat ajoneuvot neljännesvuosittain 2008–2023. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/TraFi_Liikennekaytossa_olevat_ajoneuvot/040_kanta_tau_104.px/ (viitattu syyskuussa 2023)

Traficom i. Tilastotietokanta. Ajokorttitilastot.

<https://trafi2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/TraFi/>

Traficom j. ADR-ajolupien tilasto 2005–2023/8.

Traficom k. Ammattipätevyystilasto 2008–2023/8.

Työsuojelu.fi. Ajo- ja lepoaikasäädökset. Työsuojeluhallinnon verkkopalvelu.

<https://tyosuojelu.fi/tyosuhde/ajo-ja-lepoajat/saadokset> (viitattu tammikuussa 2024)

Liitteet

Liite 1 Kuorma-auton ja linja-autonkuljettajille suunnatun kyselyn kysymykset

Kysely kuorma-auton tai linja-auton ammattikuljettajan työn houkuttelevuudesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tutkii kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuutta Suomessa. Tavoitteena on, että tutkimuksen tulosten avulla voidaan arvioida, onko tarvetta lainsäädännön muutoksille ja mihin niiden tulisi kohdistua. Tutkimukseen kuuluu kysely kuorma- ja linja-autonkuljettajan ammatin houkuttelevuudesta henkilöille, joilla on kuorma-auton tai linja-auton ajokortti.

Taustatiedot

Mikä on ikäsi vuosina?

Mikä on sukupuolesi? Mies / Nainen / Muu

Mikä on asuinpaikkasi postinumero?

Mikä on korkein koulutustasosi? Peruskoulu / Ammatillinen koulutus (esim. kuorma-autonkuljettaja) / Lukio / Vanhempi opistotason koulutus (esim. merkonomi) / Ammattikorkeakoulu / Yliopisto / Muu, mikä?

Mikä seuraavista vaihtoehdoista kuvaa tilannettasi ammattikuljettajana parhaiten? Toimin tällä hetkellä pääasiassa kuorma-autonkuljettajana (kuorma-auto ja/tai yhdistelmäajoneuvo) / Toimin tällä hetkellä pääasiassa linja-autonkuljettajana / Olen aiemmin toiminut pääasiassa kuorma-autonkuljettajana (kuorma-auto ja/tai yhdistelmäajoneuvo), mutta en toimi enää / Olen aiemmin toiminut pääasiassa linja-autonkuljettajana, mutta en toimi enää / En toimi tällä hetkellä enkä ole aiemmin toiminut kuorma-auton (kuorma-auto ja/tai yhdistelmäajoneuvo) enkä linja-auton kuljettajana

Kuorma-auton ajokortti

Mitkä ovat kuorma-auton ajokorttiluokkasi? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. C / CE / C1 / C1E

Missä olet suorittanut kuorma-auton ajokorttisi? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Autokoulussa / Ammatillisessa oppilaitoksessa / Puolustusvoimissa / Opetusluvalla / Muualla, missä?

Milloin olet suorittanut kuorma-auton ajokorttisi? Ennen 10.9.2009 / 10.9.2009 tai myöhemmin

Kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys

Kuorma-auton kuljettamista koskeva lainsäädäntö edellyttää ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajalta ammattipätevyyttä, joka on vaadittu tavaraliikenteessä 10.9.2009 alkaen. Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta sen suorituspäivästä.

Onko sinulla voimassa oleva kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys? Kyllä / Ei

Minä vuonna olet saanut kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyytesi? Vastaa tähän kysymyksen myös, jos sinulla on ollut aiemmin kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyys, mutta se ei ole enää voimassa.

Missä olet suorittanut kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksesi tai ammattipätevyyskokeesi? Yksityisessä koulutusorganisaatiossa / Ammatillisessa oppilaitoksessa / Puolustusvoimissa / Muualla, missä? / En ole suorittanut kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta, vaan ammattipätevyyden jatkokoulutuksen (olen saanut ajokorttini ennen 10.9.2009) / En ole suorittanut kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta enkä ammattipätevyyskoetta lainkaan

Missä olet suorittanut viimeisimmän kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksesi? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Yksityisessä koulutusorganisaatiossa / Ammatillisessa oppilaitoksessa / Puolustusvoimissa / Muualla, missä? / En ole suorittanut kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutusta

Kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittäminen

Miten kuorma-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?

Vaarallisten aineiden kuljettamisen ADR-lupa

Vaarallisten aineiden tiekuljetuksessa ajoneuvon kuljettajalla on oltava vaarallisten aineiden kuljettamiseen oikeuttava ajolupa (ADR-ajolupa), jos kuljetettavan aineen laji, määrä tai ajoneuvo sitä edellyttävät.

Mitkä ADR-ajoluvat sinulla on tällä hetkellä voimassa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Perusajolupa / Yhdistetty perusajolupa / Räjähdeajolupa / Radioaktiivisten aineiden ajolupa / Säiliöajolupa / Minulla ei ole ADR-ajolupaa

Mitkä ADR-ajoluvat sinulla on ollut aiemmin, mutta ne eivät ole enää voimassa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Perusajolupa / Yhdistetty perusajolupa / Räjähdeajolupa / Radioaktiivisten aineiden ajolupa / Säiliöajolupa / Minulla ei ole ollut ADR-ajolupaa aiemmin

Työkokemus kuorma-auton ammattikuljettajan tehtävistä

Työskenteletkö tällä hetkellä kuorma-auton ammattikuljettajana? Kyllä, omassa yrityksessäni / Kyllä, muussa kuin omassa yrityksessäni / En työskentele tällä hetkellä kuorma-auton ammattikuljettajana

Mitkä seuraavista vaihtoehtoista kuvaavat asemaasi parhaiten tällä hetkellä? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Kokoaikainen kuorma-auton ammattikuljettaja / Osa-aikainen kuorma-auton ammattikuljettaja / Työtön kuorma-auton ammattikuljettaja / Muu työntekijä kuin kuorma-auton ammattikuljettaja / Muu työtön työnhakija kuin kuorma-auton ammattikuljettaja / Päätoiminen opiskelija / Osa-aikainen opiskelija / Eläkeläinen / Muu, mikä?

Kuinka paljon sinulla on työkokemusta kuorma-auton ammattikuljettajan tehtävistä? Ei lainkaan / Alle vuosi / 1–3 vuotta / 3–5 vuotta / 5–10 vuotta / 10–15 vuotta / 15–20 vuotta / 20–25 vuotta / 25–30 vuotta / 30–35 vuotta / 35–40 vuotta / 40–45 vuotta / yli 45 vuotta

Millaisissa kuljetuksissa työskentelet kuorma-auton ammattikuljettajana? Jakelukuljetukset / Runkokuljetukset / Muut kuljetukset, mitkä? / En työskentele tällä hetkellä kuorma-auton ammattikuljettajana

Millä kuljetussuoritealalla työskentelet kuorma-auton ammattikuljettajana pääsääntöisesti? Maa-aineskuljetukset / Teollisuuden kappaletavarakuljetukset / Kaupan kappaletavarakuljetukset / Raakamaidon kuljetukset (säiliöauto) / Ympäristöhuollon kuljetukset (jätekuljetukset) / Nesteiden tai jauhemaisten aineiden ADR-kuljetukset (säiliöauto) / Raakapuun kuljetukset / Energiakuljetukset (hake, turve, polttopuu) / Puujalosteiden kuljetukset (sahatavara, puulevyt ym. jalosteet) / Asennuskuljetukset / Hinauskuljetukset / Muuttokuljetukset / Eläinkuljetukset / Erikoiskuljetukset / Muu kuljetussuoriteala, mikä? / En työskentele tällä hetkellä kuorma-auton ammattikuljettajana

Kuorma-autonkuljettajan työn houkuttelevuus

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ammatti on kiinnostava

Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen

Työ on mielekästä

Työmäärä on suuri

Työ on fyysisesti kuormittavaa

Työ on henkisesti kuormittavaa

Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta

Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja

Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa

Työajat ovat sopivat

Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan

Työantaja tukee työssäjaksamista

Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)

Työterveyshuollon taso on riittävä

Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? (jatkuu) Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet

Teiden ja katuojen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön

Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön

Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia

Taukopaikkoja on riittävästi

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä

Työn kielitaitovaatimus on haastava

Oletko kokenut syrjintää kuorma-auton ammattikuljettajan työssäsi seuraavissa asioissa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Ikä / Sukupuoli / Etninen tausta / Kieli / Uskonto / Vakaumus / Mielipide / Terveystila / Vammaisuus / Muu, mikä? / En ole kokenut syrjintää työssäni

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työsuhteeseen, palkkaukseen ja ammattipätevyyskoulutukseen liittyvistä väittämistä?

Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä asuinpaikastani

Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta

Palkkaus vastaa työtehtävien vaatimuksia

Palkkaus vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta

Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla

Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta on hyvin saatavilla

Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen

Arvioi työskenteletkö kuorma-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluttua? Kyllä / Todennäköisesti / En, olen eläkkeellä tuolloin / En, terveydellisesti syystä / En, ala ei ole houkutteleva / En, työskentelen toisella alalla / En, muusta syystä. Mistä syystä?

Linja-auton ajokortti

Mitkä ovat linja-auton ajokorttiluokkasi? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. D / DE / D1 / D1E

Missä olet suorittanut linja-auton ajokorttisi? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Autokoulussa / Ammatillisessa oppilaitoksessa / Puolustusvoimissa / Opetusluvalla / Muualla, missä?

Milloin olet suorittanut linja-auton ajokorttisi? Ennen 10.9.2008 / 10.9.2008 tai myöhemmin

Linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys

Linja-auton kuljettamista koskeva lainsäädäntö edellyttää ammattimaisessa liikenteessä toimivalta kuljettajalta ammattipätevyyttä, joka on vaadittu tavaraliikenteessä 10.9.2008 alkaen. Ammattipätevyys on voimassa viisi vuotta sen suorituspäivästä.

Onko sinulla voimassa oleva linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyys? Kyllä / Ei

Minä vuonna olet saanut linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyytesi? Vastaa tähän kysymykseen myös, jos sinulla on ollut aiemmin linja-autonkuljettajan ammattipätevyys, mutta se ei ole enää voimassa.

Missä olet suorittanut linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutuksesi tai ammattipätevyyskokeesi? Yksityisessä koulutusorganisaatiossa / Ammatillisessa oppilaitoksessa / Puolustusvoimissa / Muualla, missä? / En ole suorittanut linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta, vaan ammattipätevyyden jatkokoulutuksen (olen saanut ajokorttini ennen 10.9.2008) / En ole suorittanut linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutusta enkä ammattipätevyyskoea lainkaan

Missä olet suorittanut viimeisimmän linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutuksesi? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Yksityisessä koulutusorganisaatiossa / Ammatillisessa oppilaitoksessa / Puolustusvoimissa / Muualla, missä? / En ole suorittanut linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutusta

Linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittäminen

Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?

Työkokemus linja-auton ammattikuljettajan tehtävistä

Työskenteletkö tällä hetkellä linja-auton ammattikuljettajana? Kyllä, omassa yrityksessäni / Kyllä, muussa kuin omassa yrityksessäni / En työskentele tällä hetkellä linja-auton ammattikuljettajana

Mitkä seuraavista vaihtoehtoista kuvaavat asemaasi parhaiten tällä hetkellä? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Kokoaikainen linja-auton ammattikuljettaja / Osa-aikainen linja-auton ammattikuljettaja / Työtön linja-auton ammattikuljettaja / Muu työntekijä kuin linja-auton ammattikuljettaja / Muu työtön työnhakija kuin linja-auton ammattikuljettaja / Päätoiminen opiskelija / Osa-aikainen opiskelija / Eläkeläinen / Muu, mikä?

Kuinka paljon sinulla on työkokemusta linja-auton ammattikuljettajan tehtävistä? Ei lainkaan / Alle vuosi / 1–3 vuotta / 3–5 vuotta / 5–10 vuotta / 10–15 vuotta / 15–20 vuotta / 20–25 vuotta / 25–30 vuotta / 30–35 vuotta / 35–40 vuotta / 40–45 vuotta / yli 45 vuotta

Millaisissa kuljetuksissa työskentelet linja-auton ammattikuljettajana? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Paikallisliikenne / Pitkämatkainen linjaliikenne / Tilausliikenne / Koululaiskuljetukset / Muut kuljetukset, mitkä? / En työskentele tällä hetkellä linja-auton ammattikuljettajana

Linja-autonkuljettajan työn houkuttelevuus

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ammatti on kiinnostava

Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen

Työ on mielekästä

Työmäärä on suuri

Työ on fyysisesti kuormittavaa
Työ on henkisesti kuormittavaa
Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta
Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja
Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa
Työajat ovat sopivat
Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan
Työantaja tukee työssäjaksamista
Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)
Työterveyshuollon taso on riittävä
Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? (jatkuu) Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet
Teiden ja katuojen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön
Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön
Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia
Taukopaikkoja on riittävästi
Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä
Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä
Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä
Työn kielitaitovaatimus on haastava

Oletko kokenut syrjintää linja-auton ammattikuljettajan työssäsi seuraavissa asioissa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Ikä / Sukupuoli / Etninen tausta / Kieli / Uskonto / Vakaumus / Mielipide / Terveystila / Vammaisuus / Muu, mikä? / En ole kokenut syrjintää työssäni

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työsuhteeseen, palkkaukseen ja ammattipätevyyskoulutukseen liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä asuinpaikastani
Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta
Palkkaus vastaa työtehtävien vaatimuksia
Palkkaus vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta
Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla
Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen
Ammattipätevyyden jatkokoulutusta on hyvin saatavilla
Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen

Arvioi työskenteletkö linja-auton ammattikuljettajana viiden vuoden kuluessa? Kyllä / Todennäköisesti / En, olen eläkkeellä tuolloin / En, terveydellisestä syystä / En, ala ei ole houkutteleva / En, työskentelen toisella alalla / En, muusta syystä. Mistä syystä?

Liite 2 Kuljetusyrityksille suunnatun kyselyn kysymykset

Kysely kuljetusalan yrityksille kuorma-auton ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuudesta ja ammatin houkuttelevuudesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tutkii kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuutta Suomessa. Tavoitteena on, että tutkimuksen tulosten avulla voidaan arvioida, onko tarvetta lainsäädännön muutoksille ja mihin niiden tulisi kohdistua. Tutkimukseen kuuluu kysely kuljetusalan yrityksille ja yrittäjäkuljettajille kuorma- ja linja-autonkuljettajien saatavuudesta ja ammatin houkuttelevuudesta.

Taustatiedot

Missä kuljetuksissa edustamasi yritys toimii? Pelkästään tavarakuljetuksissa / Pelkästään henkilökuljetuksissa / Sekä tavara- että henkilökuljetuksissa / Edustamani yritys ei toimi kuljetusalalla

Mikä on asemasi edustamassasi yrityksessä? Ylin johto / Keskijohto / Operatiivinen johto / Muu, mikä?

Työskenteletkö tällä hetkellä kuorma-auton ammattikuljettajana omassa yrityksessäsi? Kyllä / En

Työskenteletkö tällä hetkellä linja-auton ammattikuljettajana omassa yrityksessäsi? Kyllä / En

Työntekijämäärä tavaraliikenteen toiminnoissa

Kuinka monta työntekijää (ammattikuljettajat ja muut työntekijät yhteensä) edustamassasi yrityksessä työskentelee Suomessa tavaraliikenteen toiminnoissa? 1–2 henkilöä / 3–4 henkilöä / 5–9 henkilöä / 10–49 henkilöä / 50–99 henkilöä / 100–249 henkilöä / 250 henkilöä tai enemmän

Maantieteellinen toiminta-alue tavaraliikenteessä

Millä alueilla edustamasi yritys pääasiassa toimii tavaraliikenteessä? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Koko Suomi / Ahvenanmaa / Etelä-Karjala / Etelä-Pohjanmaa / Etelä-Savo / Kainuu / Kanta-Häme / Keski-Pohjanmaa / Keski-Suomi / Kymenlaakso / Lappi / Pirkanmaa / Pohjanmaa / Pohjois-Karjala / Pohjois-Pohjanmaa / Pohjois-Savo / Päijät-Häme / Satakunta / Uusimaa / Varsinais-Suomi / Ulkomaat

Kuorma-autokaluston määrä

Kuinka monta kuorma-autoa edustamassasi yrityksessä on käytössä Suomessa? Ei yhtään / 1–2 ajon. / 3–4 ajon. / 5–9 ajon. / 10–49 ajon. / 50–99 ajon. / yli 99 ajon.

Kuorma-autot ilman perävaunua, C-ajokorttivaatimus

Ajoneuvoyhdistelmät (kuorma-auto ja perävaunu tai -vaunut), CE-ajokorttivaatimus

Kevyet kuorma-autot, C1-ajokorttivaatimus

Kevyet ajoneuvoyhdistelmät (kevyt kuorma-auto ja perävaunu), C1E-ajokortti-vaatimus

Kuorma-auton ammattikuljettajien saatavuus

Onko edustamassasi yrityksessä ollut vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa? Kyllä / Ei

Jos kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa on ollut ongelmia, mitkä asiat ovat olleet ongelmallisia? Perustele valintasi halutessasi vaihtoehtojen alla olevaan tekstikenttään. Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Voit valita enintään 3 vaihtoehtoa.

C-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

CE-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

C1-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

C1E-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

Kuorma-auton ajokortin lisäksi myös linja-auton ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

Kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden omistavien kuorma-autonkuljettajien rekrytointi

Tavaraliikenteen ammattipätevyyden lisäksi myös henkilöliikenteen ammattipätevyyden omistavien kuorma-autonkuljettajien rekrytointi

ADR-ajoluvan omistavien kuljettajien rekrytointi

Kuorma-autonkuljettajien riittävä osaamistaso

Kokeneiden kuorma-autonkuljettajien rekrytointi

Kuljettajien palkkavaatimukset

Muu, mikä?

Arvioi kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytointia seuraaviin työpaikkoihin edustamassasi yrityksessä. Voit halutessasi perustella vastauksesi. Jätä vastaamatta kysymykseen, jos kysymys ei koske edustamaasi yritystä tai et osaa vastata kysymykseen. Erittäin helppoa / Melko helppoa / Ei helppoa eikä vaikeaa / Melko vaikeaa / Erittäin vaikeaa

Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi vakituisiin työpaikkoihin

Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi määräaikaisiin työpaikkoihin

Kuorma-autonkuljettajien rekrytointi kesätyöpaikkoihin

Arvioi kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytointia seuraaviin kuljetuksiin edustamassasi yrityksessä. Voit halutessasi perustella vastauksesi. Jätä vastaamatta kysymykseen, jos kysymys ei koske edustamaasi yritystä tai et osaa vastata kysymykseen. Erittäin helppoa / Melko helppoa / Ei helppoa eikä vaikeaa / Melko vaikeaa / Erittäin vaikeaa

Jakelukuljetukset

Runkokuljetukset

Maa-aineskuljetukset

Teollisuuden kappaletavarakuljetukset

Kaupan kappaletavarakuljetukset

Raakamaidon kuljetukset (säiliöauto)
Ympäristöhuollon kuljetukset (jätekuljetukset)
Nesteiden tai jauhemaisten aineiden ADR-kuljetukset (säiliöauto)
Raakapuun kuljetukset
Energiakuljetukset (hake, turve ym.)
Puujalosteiden kuljetukset (sahatavara, puulevyt ym. jalosteet)
Asennuskuljetukset
Hinauskuljetukset
Muuttokuljetukset
Eläinkuljetukset
Erikoiskuljetukset
Muut kuljetukset, mitkä?

Jos edustamassasi yrityksessä on vaikeuksia rekrytoida kuorma-auton ammattikuljettajia, millä alueilla heitä on vaikea rekrytoida? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto.

Koko Suomi / Ahvenanmaa / Etelä-Karjala / Etelä-Pohjanmaa / Etelä-Savo / Kainuu / Kanta-Häme / Keski-Pohjanmaa / Keski-Suomi / Kymenlaakso / Lappi / Pirkanmaa / Pohjanmaa / Pohjois-Karjala / Pohjois-Pohjanmaa / Pohjois-Savo / Päijät-Häme / Satakunta / Uusimaa / Varsinais-Suomi / En osaa sanoa / Edustamassani yrityksessä ei ole vaikeuksia kuorma-auton ammattikuljettajien rekrytointissa

Onko edustamassasi yrityksessä ongelmana kuorma-autonkuljettajien vaihtuvuus? Missä kuljetuksissa? Mistä se johtuu?

Alla olevaan tekstikenttään voit halutessasi kirjoittaa vapaasti kuorma-auton ammattikuljettajien saatavuudesta.

Kuorma-autonkuljettajan koulutuksen kehittäminen

Miten kuorma-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?

Kuorma-autonkuljettajan työn houkuttelevuus

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ammatti on kiinnostava

Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen

Työ on mielekästä

Työmäärä on suuri

Työ on fyysisesti kuormittavaa

Työ on henkisesti kuormittavaa

Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta

Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja

Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa

Työajat ovat sopivat

Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan

Työantaja tukee työssäjaksamista

Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)

Työterveyshuollon taso on riittävä

Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? (jatkuu) Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet

Teiden ja katuojen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön

Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön

Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia

Taukopaikkoja on riittävästi

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä

Työn kielitaitovaatimus on haastava

Ovatko edustamassanne yrityksessä työskentelevät kuorma-auton ammattikuljettajat kokeneet työssään syrjintää seuraavissa asioissa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Ikä / Sukupuoli / Etninen tausta / Kieli / Uskonto / Vakaumus / Mieliopide / Terveystila / Vammaisuus / Muu, mikä? / Kuljettajat eivät ole kokeneet syrjintää työssään / En osaa sanoa

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työsuhteeseen, palkkaukseen ja ammattipätevyyskoulutukseen liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntitietäisyydeltä

Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta

Palkkaus vastaa työtehtävien vaatimuksia

Palkkaus vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta

Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla

Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta on hyvin saatavilla

Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen

Olisiko kuorma-auton ammattikuljettajien koulutusta (ajokorttikoulutus, ammattipätevyyden perustason koulutus, ammattipätevyyden jatkokoulutus) muuttamalla mahdollisuus vaikuttaa alan houkuttelevuuteen? Millä tavalla?

Työntekijämäärä henkilöliikenteen toiminnoissa

Kuinka monta työntekijää (ammattikuljettajat ja muut työntekijät yhteensä) edustamassasi yrityksessä työskentelee Suomessa henkilöliikenteen toiminnoissa? 1–2 henkilöä / 3–4 henkilöä / 5–9 henkilöä / 10–49 henkilöä / 50–99 henkilöä / 100–249 henkilöä / 250 henkilöä tai enemmän

Maantieteellinen toiminta-alue henkilöliikenteessä

Millä alueilla edustamasi yritys pääasiassa toimii henkilöliikenteessä? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Koko Suomi / Ahvenanmaa / Etelä-Karjala / Etelä-Pohjanmaa / Etelä-Savo / Kainuu / Kanta-Häme / Keski-Pohjanmaa / Keski-Suomi / Kymenlaakso / Lappi / Pirkanmaa / Pohjanmaa / Pohjois-Karjala / Pohjois-Pohjanmaa / Pohjois-Savo / Päijät-Häme / Satakunta / Uusimaa / Varsinais-Suomi / Ulkomaat

Linja-autokaluston määrä

Kuinka monta linja-autoa edustamassasi yrityksessä on käytössä Suomessa? Ei yhtään / 1–2 ajon. / 3–4 ajon. / 5–9 ajon. / 10–49 ajon. / 50–99 ajon. / yli 99 ajon.

Linja-autot, D-ajokorttivaatimus

Linja-auto-yhdistelmät, DE-ajokorttivaatimus

Pienoislinja-autot, D1-ajokorttivaatimus

Pienoislinja-auto-yhdistelmät, D1E-ajokorttivaatimus

Linja-auton ammattikuljettajien saatavuus

Onko edustamassasi yrityksessä ollut vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa? Kyllä / Ei

Jos linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa on ollut ongelmia, mitkä asiat ovat olleet ongelmallisia? Perustele valintasi halutessasi vaihtoehdon alla olevaan tekstikenttään. Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Voit valita enintään 3 vaihtoehtoa.

D-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

DE-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

D1-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

D1E-ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

Linja-auton ajokortin lisäksi myös kuorma-auton ajokortin omistavien kuljettajien rekrytointi

Linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden omistavien linja-autonkuljettajien rekrytointi

Henkilöliikenteen ammattipätevyyden lisäksi myös tavaraliikenteen ammattipätevyyden omistavien linja-autonkuljettajien rekrytointi

Linja-autonkuljettajien riittävä osaamistaso

Kokeneiden linja-autonkuljettajien rekrytointi

Kuljettajien palkkavaatimukset

Muu, mikä?

Arvioi linja-auton ammattikuljettajien rekrytointia seuraaviin työpaikkoihin edustamassasi yrityksessä. Voit halutessasi perustella vastauksesi. Jätä vastaamatta kysymykseen, jos kysymys ei koske edustamaasi yritystä tai et osaa vastata kysymykseen. Erittäin helppoa / Melko helppoa / Ei helppoa eikä vaikeaa / Melko vaikeaa / Erittäin vaikeaa

Linja-autonkuljettajien rekrytointi vakituisiin työpaikkoihin

Linja-autonkuljettajien rekrytointi määräaikaisiin työpaikkoihin

Linja-autonkuljettajien rekrytointi kesätyöpaikkoihin

Arvioi linja-auton ammattikuljettajien rekrytointia seuraaviin kuljetuksiin edustamassasi yrityksessä. Voit tarvittaessa perustella vastauksesi. Jätä vastaamatta kysymykseen, jos kysymys ei koske edustamaasi yritystä tai et osaa vastata kysymykseen. Erittäin helppoa / Melko helppoa / Ei helppoa eikä vaikeaa / Melko vaikeaa / Erittäin vaikeaa

Paikallisliikenne

Pitkämatkainen linjaliikenne

Palveluliikenne

Tilausliikenne

Koululaiskuljetukset

Muut kuljetukset, mitkä?

Jos edustamassasi yrityksessä on vaikeuksia rekrytoida linja-auton ammattikuljettajia, millä alueilla heitä on vaikea rekrytoida? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto.

Koko Suomi / Ahvenanmaa / Etelä-Karjala / Etelä-Pohjanmaa / Etelä-Savo / Kainuu / Kanta-Häme / Keski-Pohjanmaa / Keski-Suomi / Kymenlaakso / Lappi / Pirkanmaa / Pohjanmaa / Pohjois-Karjala / Pohjois-Pohjanmaa / Pohjois-Savo / Päijät-Häme / Satakunta / Uusimaa / Varsinais-Suomi / En osaa sanoa / Edustamassani yrityksessä ei ole vaikeuksia linja-auton ammattikuljettajien rekrytoinnissa

Onko edustamassasi yrityksessä ongelmana linja-autonkuljettajien vaihtuvuus? Missä liikenteissä tai kuljetuksissa? Mistä se johtuu?

Alla olevaan tekstikenttään voit halutessasi kirjoittaa vapaasti linja-auton ammattikuljettajien saatavuudesta.

Linja-autonkuljettajan koulutuksen kehittäminen

Miten linja-autonkuljettajan koulutusta tulisi mielestäsi kehittää?

Linja-autonkuljettajan työn houkuttelevuus

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ammatti on kiinnostava

Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen

Työ on mielekästä

Työmäärä on suuri

Työ on fyysisesti kuormittavaa

Työ on henkisesti kuormittavaa
Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta
Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja
Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa
Työajat ovat sopivat
Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan
Työantaja tukee työssäjaksamista
Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)
Työterveyshuollon taso on riittävä
Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? (jatkuu) Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet
Teiden ja katujen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön
Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön
Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia
Taukopaikkoja on riittävästi
Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä
Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä
Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä
Työn kielitaitovaatimus on haastava

Ovatko edustamassanne yrityksessä työskentelevät linja-auton ammattikuljettajat kokeneet työssään syrjintää seuraavissa asioissa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Ikä / Sukupuoli / Etninen tausta / Kieli / Uskonto / Vakaus / Mielipide / Terveystila / Vammaisuus / Muu, mikä? / Kuljettajat eivät ole kokeneet syrjintää työssään / En osaa sanoa

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työsuhteeseen, palkkaukseen ja ammattipätevyyskoulutukseen liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä
Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta
Palkkaus vastaa työtehtävien vaatimuksia
Palkkaus vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta
Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla
Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen
Ammattipätevyyden jatkokoulutusta on hyvin saatavilla
Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen

Olisiko linja-auton ammattikuljettajien koulutusta (ajokorttikoulutus, ammattipätevyyden perustason koulutus, ammattipätevyyden jatkokoulutus) muuttamalla mahdollisuus vaikuttaa alan houkuttelevuuteen? Millä tavalla?

Liite 3 Koulutusorganisaatioille suunnatun kyselyn kysymykset

Kysely kuljetusalan koulutusorganisaatioille kuorma-auton ja linja-auton ammattikuljettajien koulutuksesta ja ammatin houkuttelevuudesta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom tutkii kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajien saatavuutta Suomessa. Tavoitteena on, että tutkimuksen tulosten avulla voidaan arvioida, onko tarvetta lainsäädännön muutoksille ja mihin niiden tulisi kohdistua. Tutkimukseen kuuluu kysely kuorma- ja linja-auton ammattikuljettajia kouluttaville organisaatioille kuorma-auton ja linja-auton ammattikuljettajien koulutuksesta ja ammatin houkuttelevuudesta.

Taustatiedot

Mikä kuvaa parhaiten edustamaasi organisaatiota? Toisen asteen ammatillinen oppilaitos / Puolustusvoimat / Yksityinen organisaatio (esim. autokoulu) / Muu, mikä?

Millä alueilla edustamasi yksikkö pääasiassa toimii Suomessa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Koko Suomi / Ahvenanmaa / Etelä-Karjala / Etelä-Pohjanmaa / Etelä-Savo / Kainuu / Kanta-Häme / Keski-Pohjanmaa / Keski-Suomi / Kymenlaakso / Lappi / Pirkanmaa / Pohjanmaa / Pohjois-Karjala / Pohjois-Pohjanmaa / Pohjois-Savo / Päijät-Häme / Satakunta / Uusimaa / Varsinais-Suomi

Koulutustarjonta

Mitä raskaiden ajoneuvojen ajokorttikoulutuksia edustamasi organisaatio järjestää? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. C-ajokorttikoulutus / CE-ajokorttikoulutus / C1-ajokorttikoulutus / C1E-ajokorttikoulutus / D-ajokorttikoulutus / DE-ajokorttikoulutus / D1-ajokorttikoulutus / D1E-ajokorttikoulutus / Muu raskaiden ajoneuvojen ajokorttikoulutus, mikä tai mitkä? / Edustamani organisaatio ei järjestä raskaiden ajoneuvojen ajokorttikoulutusta

Mitä kuljetusalan koulutuksia, jotka liittyvät raskaiden ajoneuvojen kuljettamiseen, edustamasi organisaatio tarjoaa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Kuorma-autonkuljettaja (logistiikan perustutkinto) / Yhdistelmäajoneuvonkuljettaja (logistiikan perustutkinto) / Linja-autonkuljettaja (logistiikan perustutkinto) / Kuljetusalan ammattitutkinto / Kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutus / Kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoe / Kuorma-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutus / Koulutus kuorma-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden laajentamisesta henkilöliikenteeseen / Linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoulutus / Linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyskoe / Linja-autonkuljettajan ammattipätevyyden jatkokoulutus / Koulutus linja-autonkuljettajan perustason ammattipätevyyden laajentamisesta tavaraliikenteeseen / ADR-ajolupakoulutukset / Muu koulutus, mikä tai mitkä? / Edustamani organisaatio ei järjestä yllä mainittuja koulutuksia

Kuorma-auton ja linja-auton ammattikuljettajien koulutuksen kehittäminen

Miten kuorma- ja linja-autonkuljettajien ajokorttikoulutuksia tulisi mielestäsi kehittää?

Miten kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattikoulutusta tulisi mielestäsi kehittää?

Miten kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyyskoulutuksia tulisi mielestäsi kehittää?

Ammattikoulutuksen keskeyttäneet opiskelijat

Osa kuorma-auton tai yhdistelmäajoneuvon kuljettajiksi koulutettavista opiskelijoista ei valmistu ammattikuljettajiksi. Mitkä ovat kolme yleisintä syytä miksi koulutus jäi kesken? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Voit valita enintään 3 vaihtoehtoa. Opiskelija vaihtoi toiselle alalle, koska koki, että kuljetusala ei sovi hänelle / Opetus oli liian teoreettista opiskelijalle / Opiskelijan opiskelutaidot eivät riittäneet / Opinto-ohjaus ei vastannut opiskelijan erityisvaatimuksia / Opiskelijan kielitaito ei ollut riittävä / Opiskelija keskeytti opinnot henkilökohtaisista syistä (elämänhallinta tms.) / Opiskelija keskeytti terveydellisistä syistä / Muu syy, mikä tai mitkä?

Perustele alla olevaan tekstikenttään edellisen kysymyksen vastauksesi.

Osa linja-auton kuljettajiksi koulutettavista opiskelijoista ei valmistu ammattikuljettajiksi. Mitkä ovat kolme yleisintä syytä miksi koulutus jäi kesken? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Voit valita enintään 3 vaihtoehtoa. Opiskelija vaihtoi toiselle alalle, koska koki, että kuljetusala ei sovi hänelle / Opetus oli liian teoreettista opiskelijalle / Opiskelijan opiskelutaidot eivät riittäneet / Opinto-ohjaus ei vastannut opiskelijan erityisvaatimuksia / Opiskelijan kielitaito ei ollut riittävä / Opiskelija keskeytti opinnot henkilökohtaisista syistä (elämänhallinta tms.) / Opiskelija keskeytti terveydellisistä syistä / Muu syy, mikä tai mitkä?

Perustele alla olevaan tekstikenttään edellisen kysymyksen vastauksesi.

Kuorma-autonkuljettajan työn houkuttelevuus

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ammatti on kiinnostava

Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen

Työ on mielekästä

Työmäärä on suuri

Työ on fyysisesti kuormittavaa

Työ on henkisesti kuormittavaa

Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta

Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja

Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa

Työajat ovat sopivat

Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan

Työantaja tukee työssäjaksamista

Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)

Työterveyshuollon taso on riittävä

Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? (jatkuu) Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet

Teiden ja katujen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön

Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön

Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia

Taukopaikkoja on riittävästi

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä

Työn kielitaitovaatimus on haastava

Oletko havainnut kuorma-autonkuljettajiksi opiskelevien tai koulutettavien tai koulutuksiin osallistuvien kuljettajien kokeneen syrjintää seuraavissa asioissa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Ikä / Sukupuoli / Etninen tausta / Kieli / Uskonto / Vakaumus / Mielialue / Terveystila / Vammaisuus / Muu, mikä? / En ole havainnut kuljettajien, koulutettavien tai opiskelijoiden kokeneen syrjintää

Mitä mieltä olet seuraavista kuorma-autonkuljettajan työsuhteeseen, palkkaukseen ja ammattipätevyyskoulutukseen liittyvistä väittämistä?

Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntitietäisyydeltä

Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta

Palkkaus vastaa työtehtävien vaatimuksia

Palkkaus vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta

Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla

Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta on hyvin saatavilla

Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen

Alla olevaan tekstikenttään voit halutessasi kirjoittaa vapaasti kuorma-auton ammattikuljettajan työn houkuttelevuudesta.

Mistä syistä kuorma-auton ammattikuljettajat siirtyvät pois alalta?

Alla olevaan tekstikenttään voit halutessasi kirjoittaa vapaasti kuorma-auton ammattikuljettajien saatavuudesta.

Linja-autonkuljettajan työn houkuttelevuus

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ammatti on kiinnostava

Ihmisten yleinen mielikuva työstä ja alasta on myönteinen

Työ on mielekästä

Työmäärä on suuri

Työ on fyysisesti kuormittavaa

Työ on henkisesti kuormittavaa

Ajo- ja lepoaika-asetus vähentää työn kuormittavuutta

Työn aikatauluvaatimukset ovat tiukkoja

Kuljettajan ja kuljetuksen jatkuva seuranta on stressaavaa

Työajat ovat sopivat

Työ on hyvin yhteensovitettavissa perhe-elämään ja vapaa-aikaan

Työantaja tukee työssäjaksamista

Työpaikalla noudatetaan työlainsäädäntöä (esim. työehtosopimus)

Työterveyshuollon taso on riittävä

Onnettomuus- ja muissa kriisitilanteissa kuljettaja saa apua ja tukea

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työhön ja työolosuhteisiin liittyvistä väittämistä? (jatkuu) Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Ajoneuvokalusto mahdollistaa hyvät työskentelyolosuhteet

Teiden ja katujen kunto ja taso mahdollistaa turvallisen työympäristön

Talvikunnossapito mahdollistaa turvallisen työympäristön

Taukopaikat ovat palvelutasoltaan ja infrastruktuuriltaan pääsääntöisesti korkeatasoisia

Taukopaikkoja on riittävästi

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Ajamisen lisäksi työhön liittyvät tietotekniset vaatimukset lisäävät työn mielekkyyttä

Työhön liittyvä asiakaspalvelutyö lisää työn mielekkyyttä

Työn kielitaitovaatimus on haastava

Oletko havainnut linja-autonkuljettajiksi opiskelevien tai koulutettavien tai koulutuksiin osallistuvien kuljettajien kokeneen syrjintää seuraavissa asioissa? Valitse yksi tai useampi vaihtoehto. Ikä / Sukupuoli / Etninen tausta / Kieli / Uskonto / Vakaumus / Mielipide / Terveystila / Vammaisuus / Muu, mikä? / En ole havainnut kuljettajien, koulutettavien tai opiskelijoiden kokeneen syrjintää

Mitä mieltä olet seuraavista linja-autonkuljettajan työsuhteeseen, palkkaukseen ja ammattipätevyyskoulutukseen liittyvistä väittämistä? Täysin eri mieltä / Osittain eri mieltä / Osittain samaa mieltä / Täysin samaa mieltä / En osaa sanoa

Vakituisen työpaikan saa helposti työssäkäyntietäisyydeltä

Vakituisen työpaikan saa helposti Suomesta

Palkkaus vastaa työtehtävien vaatimuksia

Palkkaus vastaa ammattiin vaadittavaa koulutusta

Perustason ammattipätevyyskoulutusta on hyvin saatavilla

Perustason ammattipätevyyskoulutus on hyödyllinen

Ammattipätevyyden jatkokoulutusta on hyvin saatavilla

Ammattipätevyyden jatkokoulutus on hyödyllinen

Alla olevaan tekstikenttään voit halutessasi kirjoittaa vapaasti linja-auton ammattikuljettajan työn houkuttelevuudesta.

Mistä syistä linja-auton ammattikuljettajat siirtyvät pois alalta?

Alla olevaan tekstikenttään voit halutessasi kirjoittaa vapaasti linja-auton ammattikuljettajien saatavuudesta.

Liite 4 Ammattipätevyyden uusimisaste vuositasolla alatyypeit- tään

ALATYYPPI HE		Ammattipätevyysskartin uusimisen suoritusvuosi															N	
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		ei uusinut
Ensimmäisen ammattipätevyysskartin suoritusvuosi	2008	16 %	3 %			63 %	6 %		3 %			3 %					6 %	32
	2009	7 %	4 %	2 %	1 %	12 %	46 %	3 %	4 %	2 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %		17 %	425
	2010		5 %	3 %	5 %	3 %	16 %	43 %	2 %	2 %	1 %	1 %	1 %		0 %		18 %	220
	2011			4 %	4 %	4 %	6 %	11 %	45 %	4 %	2 %	1 %	0 %		0 %		19 %	280
	2012				5 %	5 %	3 %	5 %	11 %	44 %	5 %	2 %	1 %	0 %	0 %		18 %	406
	2013					12 %	4 %	1 %	3 %	9 %	45 %	2 %	1 %	0 %	1 %	1 %	20 %	521
	2014						8 %	3 %	3 %	3 %	28 %	29 %	1 %	0 %	1 %	0 %	25 %	396
	2015							5 %	3 %	4 %	4 %	10 %	40 %	3 %	1 %	1 %	28 %	362
	2016								4 %	3 %	3 %	3 %	21 %	38 %	4 %	1 %	23 %	432
	2017									4 %	4 %	2 %	4 %	23 %	37 %	1 %	26 %	480
	2018										4 %	5 %	2 %	3 %	20 %	38 %	27 %	537
	2019											3 %	6 %	3 %	6 %	8 %	75 %	435
	2020												2 %	5 %	4 %	1 %	87 %	370
	2021													6 %	4 %	3 %	87 %	336
	2022														5 %	3 %	92 %	299
2023															1 %	99 %	219	

Vuosina 2008–2017 ammattipätevyyden (HE) suorittaneista kortin uusinut kaikkiaan **78 %**.

ALATYYPPI HE,TA		Ammattipätevyysskartin uusimisen suoritusvuosi															N	
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023		ei uusinut
Ensimmäisen ammattipätevyysskartin suoritusvuosi	2009	4 %	4 %	2 %	3 %	6 %	53 %	4 %	3 %	1 %		1 %			1 %		17 %	156
	2010		2 %	3 %	2 %	2 %	13 %	52 %	3 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	1 %	16 %	398
	2011			3 %	4 %	3 %	3 %	9 %	50 %	3 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	20 %	459
	2012				4 %	6 %	4 %	4 %	11 %	48 %	3 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	16 %	468
	2013					2 %	2 %	2 %	2 %	2 %	64 %	3 %	1 %	1 %	0 %	0 %	22 %	16860
	2014						1 %	2 %	2 %	1 %	3 %	57 %	4 %	1 %	1 %	1 %	26 %	9856
	2015							2 %	2 %	2 %	3 %	9 %	33 %	4 %	3 %	1 %	41 %	1268
	2016								1 %	2 %	3 %	3 %	10 %	32 %	6 %	1 %	42 %	827
	2017									1 %	4 %	4 %	3 %	11 %	37 %	3 %	37 %	715
	2018										1 %	4 %	1 %	4 %	9 %	31 %	50 %	648
	2019											1 %	4 %	3 %	3 %	5 %	84 %	536
	2020												2 %	4 %	3 %	2 %	88 %	367
	2021													3 %	4 %	2 %	91 %	343
	2022														2 %	1 %	97 %	295
	2023															1 %	99 %	209

Vuosina 2008–2017 ammattipätevyyden (HE,TA) suorittaneista kortin uusinut kaikkiaan **75 %**.

ALATYYPPI TA		Ammattipätevyysskortin uusimisen suoritusvuosi																N
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	ei uusinut	
Ensimmäisen ammattipätevyysskortin suoritusvuosi	2009	1 %	21 %	4 %	3 %		24 %	3 %	3 %	3 %						1 %	38 %	78
	2010		4 %	7 %	6 %	2 %	11 %	13 %	2 %	1 %	2 %	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	48 %	2327
	2011			6 %	14 %	4 %	3 %	8 %	14 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	0 %	44 %	2864
	2012				7 %	12 %	6 %	3 %	8 %	15 %	2 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %	42 %	3613
	2013					7 %	11 %	5 %	4 %	8 %	26 %	2 %	1 %	1 %	0 %	0 %	36 %	4169
	2014						2 %	2 %	2 %	1 %	3 %	50 %	4 %	1 %	1 %	0 %	34 %	70550
	2015							4 %	6 %	3 %	2 %	8 %	24 %	3 %	2 %	1 %	48 %	10992
	2016								4 %	10 %	5 %	3 %	8 %	24 %	4 %	1 %	42 %	7911
	2017									5 %	9 %	5 %	4 %	8 %	27 %	2 %	40 %	6957
	2018										4 %	9 %	5 %	4 %	8 %	23 %	47 %	6918
	2019											4 %	9 %	5 %	4 %	4 %	74 %	6961
	2020												5 %	10 %	6 %	3 %	76 %	6171
	2021													4 %	11 %	5 %	80 %	6081
	2022														4 %	8 %	88 %	5893
2023															3 %	97 %	4144	

Vuosina 2008–2017 ammattipätevyyden (TA) suorittaneista kortin uusinut kaikkiaan **63 %**.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

PL 320, 00059 TRAFICOM

p. 029 534 5000

traficom.fi

ISBN 000-000-000-000-0

ISSN 0000-0000 (verkkojulkaisu)

TRAFICOM
Liikenne- ja viestintävirasto