

Turvallisuustehtävien koulutus rautatiealalla

VR-Koulutuskeskus-työryhmän ehdotus



| | | | |
|--|----------------|--|--|
| Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri) VRKK-työryhmä, | | Julkaisun laji Selvitys | |
| Hannu Pennanen (pj.), Pekka Kouhia (siht.) | | Toimeksiantaja Liikenne- ja viestintäministeriö | |
| | | Toimielimen asettamispäivämäärä 7.2.2006 | |
| Julkaisun nimi Turvallisuustehtävien koulutus rautatiealalla. VR-Koulutuskeskus-työryhmän ehdotus | | | |
| Tiivistelmä Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 7.2.2006 työryhmän, jonka tehtävänä oli selvittää rautatieliikenteen koulutuksen mahdollista uudelleen järjestämistä uudessa tilanteessa, jossa rautatieliikennemarkkinoille saattaa tulla VR Osakeyhtiön lisäksi muitakin rautatieyhtiöitä. Työryhmän oli selvitettävä, onko tarvetta järjestää rautatieliikenteen ainoan koulutusta tarjoavan oppilaitoksen, nykyisin VR-konserniin kuuluvan VR Koulutuskeskuksen asemaa uudelleen ja tehdä rautatieliikenteen koulutuksessa mahdollisesti muita järjestelyjä tasapuolisten ja syrjimättömien kilpailuedellytysten varmistamiseksi. Työryhmä on selvittänyt rautatieliikenteen turvallisuustehtäviä hoitavan henkilöstön nykyistä koulutusta ja sen kustannuksia. VR Koulutuskeskuksen ammatillinen peruskoulutus ja sen rahoitus ehdotetaan siirrettäväksi opetusministeriön hallinnonalalle ns. ammatillisen erikoisoppilaitos- tai ammatillisen oppilaitosmallin mukaisesti. Muutoksen yhteydessä selvitetään veturinkuljettajien, henkilöliikenteen konduktöörin, ratapihahenkilöstön sekä liikenteenohjaajien koulutusohjelmien muuttaminen ammattitutkinnoksi tai erikoisammattitutkinnoksi. Koulutuksen yleinen valvonta kuuluisi opetushallinnolle. Rautatievirastolle kuuluisivat ns. kelpoisuuslaissa tarkoitettu valvonta ja lain mukaiset hyväksyntämenettelyt. Koulutuksen jatkuvuus turvattaisiin siirron yhteydessä, kuten myös VR Koulutuskeskuksen julkinen rahoitus samoin perustein kuin muiden erikoisoppilaitosten rahoitus ammatillisena peruskoulutuksena tai lisäkoulutuksena. VR Koulutuskeskuksen antama koulutus rinnastettaisiin opetustoimen rahoituksessa lennonvarmistuksen ammatilliseen koulutukseen. VR Koulutuskeskuksen johtokuntaan nimettäisiin jäseniksi edustajat VR-Yhtymä Oy:stä, rautatiealan henkilöstöjärjestöistä, asiakasyhteisöistä, Rautatievirastosta ja Ratahallintokeskuksesta. Lisäksi opetusministeriölle ja opetushallitukselle varattaisiin tilaisuus nimetä edustajansa johtokunnan jäseniksi. Jatkovalmistelua varten VR-Yhtymä Oy asettaisi työryhmän selvittämään 31.3.2007 mennessä siirron toteuttamiseksi tarvittavat järjestelyt. Siirto toteutettaisiin vuoden 2008 talousarvion yhteydessä. Lisäksi selvitettäisiin rautatielakiin ja ns. kelpoisuuslakiin mahdollisesti tarvittavat muutokset, jotka toteutettaisiin viimeistään EU:n ns. kolmannen rautatiepaketin täytäntöönpanon yhteydessä vuoden 2008 aikana. | | | |
| Avainsanat (asiasanat) Rautatieliikenne, koulutus, kilpailun avaaminen | | | |
| Muut tiedot Yhteyshenkilöt/LVM: Hannu Pennanen, Pekka Kouhia | | | |
| Sarjan nimi ja numero Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 57/2006 | | ISSN 1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu) | ISBN 952-201-829-5 (painotuote) 952-201-830-9 (verkkojulkaisu) |
| Kokonaissivumäärä 40 | Kieli suomi | Hinta | Luottamuksellisuus julkinen |
| Jakaja Liikenne- ja viestintäministeriö | | Kustantaja Liikenne- ja viestintäministeriö | |



| | | | |
|---|-----------------|--|--|
| Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare) Arbetsgruppen för VR Utbildningscenter, | | Typ av publikation Utredning | |
| Hannu Pennanen (ordf.), | | Uppdragsgivare Kommunikationsministeriet | |
| Pekka Kouhia (sekr.) | | Datum för tillsättandet av organet 7.2.2006 | |
| Publikation Utbildning för säkerhetsuppgifter inom järnvägsbranschen. Förslag av arbetsgruppen för VR Utbildningscenter. | | | |
| Referat <p>Kommunikationsministeriet tillsatte den 7 februari 2006 en arbetsgrupp med uppgift att utreda en eventuell omorganisering av utbildningen inom järnvägstrafiken mot bakgrund av att också andra järnvägsföretag utöver VR Aktiebolag möjligtvis kommer in på järnvägsmarknaden. Arbetsgruppen undersökte behovet av att modifiera VR Utbildningscenters status som den enda läroanstalt som tillhandahåller utbildning inom järnvägstrafiken. VR Utbildningscenter hör för närvarande till VR-koncernen. Vidare utreddes behovet av andra arrangemang för att säkerställa att utbildningen inom järnvägstrafiken följer rättvisa och icke-diskriminerande konkurrensvillkor.</p> <p>Arbetsgruppen har i fråga om de anställda som sköter säkerhetsuppgifter inom järnvägstrafiken utrett den nuvarande utbildningen jämte kostnaderna för den. Det föreslås att den yrkesinriktade grundutbildningen vid VR Utbildningscenter och finansieringen av utbildningen överförs till undervisningsministeriets förvaltningsområde i enlighet med den s.k. modellen för specialyrkesläroanstalter eller modellen för yrkesläroanstalter. I samband med omorganiseringen utreds om utbildningsprogrammen för lokförare, konduktörer inom persontrafiken, bangårdspersonal samt trafikledare bör ändras till yrkesexamen eller specialyrkesexamen. Avsikten är att utbildningsförvaltningen skall sköta den allmänna tillsynen över utbildningen. Enligt förslaget skall Järnvägsverket sköta den tillsyn och de godkännandeförfaranden som avses i den s.k. behörighetslagen.</p> <p>Utbildningens kontinuitet vid överföringen, liksom även den offentliga finansieringen av VR Utbildningscenter, skall enligt förslaget tryggas på samma grunder som gäller finansieringen av andra specialläroanstalter som tillhandahåller yrkesinriktad grundutbildning eller tilläggsutbildning. Den utbildning som VR Utbildningscenter tillhandahåller avses i fråga om finansiering från undervisningsväsendet bli jämställd med den yrkesinriktade utbildningen inom flygtrafiktjänsten. Det föreslås att företrädare för VR-Group Ab, personalorganisationerna inom järnvägstrafiken, kundföretagen, Järnvägsverket och Banförvaltningscentralen skall utses till medlemmar i direktionen för VR Utbildningscenter. Dessutom föreslås att undervisningsministeriet och utbildningsstyrelsen skall ha möjlighet att utse sina egna företrädare i direktionen.</p> <p>Med tanke på den fortsatta beredningen föreslås att VR-Group Ab tillsätter en arbetsgrupp som före den 31 mars 2007 skall fastställa vilka arrangemang som behövs för att verkställa överföringen. Avsikten är att överföringen verkställs i samband med budgeten för 2008. Ytterligare föreslås att man utreder vilka ändringar som eventuellt behövs i järnvägslagen och den s.k. behörighetslagen. Dessa ändringar avses bli genomförda under 2008, senast i samband med verkställigheten av EU:s s.k. tredje järnvägspaket.</p> | | | |
| Nyckelord järnvägstrafik, utbildning, öppnande för konkurrens | | | |
| Övriga uppgifter Kontaktpersoner vid kommunikationsministeriet är Hannu Pennanen och Pekka Kouhia. | | | |
| Seriens namn och nummer Kommunikationsministeriets publikationer 57/2006 | | ISSN 1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation) | ISBN 952-201-829-5 (trycksak) 952-201-830-9 (nätpublikation) |
| Sidoantal 40 | Språk finska | Pris | Sekretessgrad offentlig |
| Distribution Kommunikationsministeriet | | Förlag Kommunikationsministeriet | |



| | | | |
|--|----------------------------|---|---|
| Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working Group VRKK | | Type of publication Report | |
| Hannu Pennanen, Chairman; | | Assigned by Ministry of Transport and Communications | |
| Pekka Kouhia, Secretary | | Date when body appointed 7 February 2006 | |
| Name of the publication Training to occupations of Railway safety tasks. The Proposal of VR Training Centre Working Group | | | |
| Abstract <p>In February 2006 the Ministry of Transport and Communications appointed a working group to examine the possible re-organisation of vocational training in railway transport in a situation in which new railway undertakings, beside the VR Ltd, may enter the market. The working group's task was to find out whether there is a need to re-define the status of the VR Training Centre, which is part of the VR-Group Ltd and the only institution providing training in railway work on Finland's railways. The working group's task was also to consider if any other arrangements in training would be needed in order to ensure equal and unbiased requirements for competition.</p> <p>The working group examined the organisation and cost of the current training of safety and security personnel in rail transport. The vocational basic training provided by the VR Training Centre and the funding arrangements involved are suggested to be transferred to the administrative sector of the Ministry of Education in accordance with the model of vocational or special vocational institutions. In connection with the transfer, the possibilities of changing vocational training programmes of drivers, conductors in passenger transport, marshalling yard employees and traffic management employees into vocational qualifications or special vocational qualifications would be examined. The general supervision of the training would be the responsibility of the educational administration. The supervision referred to in the Act concerning qualification requirements on railways, and the supervision of legal approval procedures would be the responsibility of the Finnish Rail Agency.</p> <p>Continuity of the training and public funding of the VR Training Centre would be ensured on the same basis as funding for other special training institutes as basic vocational training or as further training. The funding for training provided by the VR Training Centre would parallel vocational training in air navigation services.</p> <p>Representatives from the VR-Group Ltd, personnel organisations in the railway sector, customer associations, Finnish Rail Agency and Finnish Rail Administration would be appointed as members to the executive board of the VR Training Centre. The Ministry of Education and the National Board of Education would also be entitled to appoint a member to the board.</p> <p>For further preparation the VR-Group Ltd is suggested to appoint a working group to consider the necessary arrangements for the transfer. The deadline for the group's work would be 31 March 2007. The transfer would take place in connection with the budget for 2008. It should also be considered if any amendments should be made to the Railway Act and the Act concerning qualification requirements on railways. The possible amendments would be made, at the latest, in connection with the implementation of the EU's third railway package during 2008.</p> | | | |
| Keywords Railway traffic, Training, Opening of competition | | | |
| Miscellaneous Contact persons at the Ministry: Mr Hannu Pennanen and Mr Pekka Kouhia | | | |
| Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 57/2006 | | ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version) | ISBN 952-201-829-8 (printed version) 952-201-830-9 (electronic version) |
| Pages, total 40 | Language Finnish | Price | Confidence status Public |
| Published and distributed by Ministry of Transport and Communications | | | |

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 7.2.2006 työryhmän selvittämään rautatieliikenteen koulutuksen mahdollista uudelleen järjestämistä ja VR Koulutuskeskuksen asemaa alan ainoana oppilaitoksena.

Työryhmän puheenjohtajaksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi hallitusneuvos Hannu Pennasen liikenne- ja viestintäministeriöstä. Työryhmän jäseniksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi ja kutsui lakimies Anne Seppäsen ja yksikön päällikkö Matti Levomäen Ratahallintokeskuksesta, hallintojohtaja Pertti Saarelan VR-Yhtymä Oy:stä, puheenjohtaja Risto Elosen Veturimiesten liitto ry:stä, työehtosihteeri Hannu Siltalan Rautatieläisten liitto ry:stä sekä puheenjohtaja Tarja Turtiaisen Rautatievirkamiesliitto ry:stä. Edellä mainituista Anne Seppänen siirtyi 1 syyskuuta 2006 lukien Ratahallintokeskuksesta Rautatievirastoon. Työryhmän sihteeriksi liikenne- ja viestintäministeriö määräsi hallitusneuvos Pekka Kouhian liikenne- ja viestintäministeriöstä.

Työryhmä on kuullut asiantuntijana yksikön päällikkö, hallitusneuvos Timo Lankista sekä opetusneuvos Seppo Niinivaaraa opetusministeriöstä, budjettineuvos Esko Tainiota valtiovarainministeriöstä, opetusneuvos Olli Hautakoskea sekä opetusneuvos Markku Lappalaista Opetushallituksesta, koulutuspäällikkö Matti Niittymäkeä sekä koulutuspäällikkö Kari Kalliota VR-Koulutuskeskuksesta, rehtori Pekka Kilpeläistä Finavia Avia Collegesta sekä johtaja Risto Pietilää Eltel Networks Oy:stä.

Työryhmän toimikausi määrättiin päätymään 30.9.2006. Liikenne- ja viestintäministeriön päätöksellä 22.9.2006 toimikautta päätettiin jatkaa siten, että se päättyy 22 päivänä joulukuuta 2006.

Saatuaan työnsä valmiiksi työryhmä luovuttaa ehdotuksensa liikenne- ja viestintäministeriölle.

Helsingissä, joulukuun 22 päivänä 2006

Hannu Pennanen

Anne Seppänen

Matti Levomäki

Pertti Saarela

Risto Elonen

Hannu Siltala

Tarja Turtiainen

Pekka Kouhia

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | JOHDANTO | 5 |
| 2 | KOULUTUS RAUTATIEALAN AMMATTEIHIN | 6 |
| 2.1 | VR KOULUTUSKESKUKSESSA ANNETTAVA KOULUTUS | 6 |
| 2.1.1 | <i>Yleistä</i> | 6 |
| 2.1.2 | <i>VRKK:n antama koulutus suhteessa muuhun ammatilliseen koulutukseen</i> | 6 |
| 2.1.3 | <i>Koulutuksen järjestäminen VRKK:ssa</i> | 7 |
| 2.1.4 | <i>Opiskelijoiden opintososiaaliset edut koulutusaikana</i> | 7 |
| 2.1.5 | <i>Koulutettaville asetettavat vaatimukset ja koulutuksen sisältö</i> | 7 |
| 2.2 | OPPISOPIMUSKOULUTUS | 13 |
| 2.3 | EHDOTUKSET RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN KEHITTÄMISEKSI..... | 13 |
| 3 | YLEINEN AMMATILLISTA KOULUTUSTA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ | 14 |
| 3.1 | YLEINEN AMMATILLINEN PERUSKOULUTUS..... | 14 |
| 3.2 | AMMATILISESTA AIKUISKOULUTUKSESTA ANNETUN LAIN MUKAINEN KOULUTUS | 14 |
| 4 | RAUTATIEALAN KOULUTUSTA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ | 16 |
| 4.1 | RAUTATIELAIN 58 §..... | 16 |
| 4.2 | KELPOISUUSLAKI..... | 16 |
| 4.3 | RAUTATIELAIN 34 §..... | 17 |
| 4.4 | EUROOPAN YHTEISÖN LAINSÄÄDÄNTÖ | 18 |
| 4.4.1 | <i>Komission ehdotus veturinkuljettajadirektiiviksi</i> | 18 |
| 4.4.2 | <i>Veturinkuljettajadirektiivin tavoitteet ja kuljettajien vähimmäispätevyysvaatimukset</i> | 18 |
| 5 | RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN ERÄISSÄ EUROOPAN VALTIOISSA 20 | |
| 5.1 | NORJA..... | 20 |
| 5.2 | RUOTSI | 20 |
| 5.3 | TANSKA | 21 |
| 5.4 | VIRO JA LATVIA | 22 |
| 5.5 | VENÄJÄ | 22 |
| 6 | RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN TULEVAISUUDEN HAASTEET | 23 |
| 6.1 | KOULUTUKSEN TASAPUOLISUUDEN JA SYRJIMÄTTÖMYYDEN VAATIMUKSET | 23 |
| 6.2 | RAUTATIELIIKENTEEN JA RADANPIDON TURVALLISUUDEN YLLÄPITÄMINEN | 23 |
| 6.3 | RADANPIDON TEHOKKUUS JA KILPAILUTTAMINEN | 23 |
| 6.4 | OPISKELIJAN OIKEUSTURVAN MERKITYS | 24 |
| 7 | OPETUSHALLINNON SEKÄ ILMAILUALAN ERIKOISAMMATTIOPPILAITOKSEN ASiantuntijanäkemyksiä | 24 |
| 7.1 | ASiantuntijanäkemyksiä OPETUSMINISTERIÖSTÄ..... | 24 |
| 7.2 | ASiantuntijanäkemyksiä OPETUSHALLITUKSESTA..... | 26 |
| 7.3 | ASiantuntijanäkemyks AVIA COLLEGESTA | 27 |
| 8 | TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN KEHITTÄMISEKSI | 28 |
| 9 | PERUSTELUT | 29 |
| 10 | HALLINNONALASIIRRON MAHDOLLISET VAIKUTUKSET | 30 |

1 JOHDANTO

1 Johdanto

Rautatiesektorin toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi viimeisen reilun kymmenen vuoden aikana. Euroopan talousalueen sisäinen kansainvälinen liikenne avattiin Suomessa kilpailulle vuonna 2003. Maaliskuun 15 päivänä 2003 voimaan tulleella rautatielailalla pantiin kansallisesti täytäntöön EU:n ns. ensimmäinen rautatiepaketti. Ensimmäisen rautatiepaketin keskeinen tavoite oli Euroopan talousalueen sisäisen kansainvälisen tavaraliikenteen avaaminen kilpailulle.

Tammikuun 1 päivänä 2005 tuli voimaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annettu laki (1167/2004, jäljempänä *kelpoisuuslaki*), joka koskee veturinkuljettajien ja muiden välittömästi liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksia ja koulutusta.

Suomessa kansallinen tavaraliikenne avataan kilpailulle 1 päivänä syyskuuta 2006 voimaan tulleen uuden rautatielain nojalla vuoden 2007 alusta. Uudella rautatielailalla pantiin EU:n toinen rautatiepaketti kansallisesti täytäntöön. Toinen rautatiepaketti painottuu suurelta osin rautatiejärjestelmän turvallisuus- ja yhteentoimivuussäätelyyn. Pakettiin kuuluva ns. rautatieturvallisuusdirektiivi sisältää myös rautatiealan koulutusta koskevia säännöksiä. Rautatielain 58 §:ssä veloitetaan kelpoisuuslain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenneturvallisuuteen liittyviä koulutuspalveluja tai muita rautatieliikenteen koulutuspalveluja tarjoava yhtiö tai muu yhteisö tarjoamaan tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja muille rautatieliikenteen harjoittajille jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö hyväksyi vuoden 2005 lopulla rautatiepolitiikan linjaukset lähivuosiksi. Samassa yhteydessä ministeriö päätti perustaa työryhmän selvittämään vuoden 2006 loppuun mennessä, miten alan ammattitaitoisen työvoiman saanti varmistetaan ja miten alan koulutus olisi järjestettävä markkinoiden avautuessa ja arvioida, tarvitaanko nykykäytäntöön muutoksia.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti vuonna 1998 työryhmän selvittämään muun muassa Ilmailulaitoksen ja VR-Yhtymä Oy:n antamaa ammattikoulutusta, sen rahoitusta nykyisin sekä siirtämistä opetushallinnon rahoitettavaksi valtion osuuden osalta. Työryhmä ehdotti tuolloin myös VR-Yhtymän ammatillisen peruskoulutuksen sekä sen rahoituksen siirtämistä opetusministeriön hallinnonalalle niin kutsutun ammatillisen erikoisoppilaitosmallin mukaan. Kyseistä ehdotusta ei tuolloin toteutettu VR-Yhtymän ammatillisen peruskoulutuksen osalta. Ilmailulaitoksen antaman ammattikoulutuksen osalta muutos sitä vastoin toteutettiin.

Rautatieliikenteen kilpailun avaamisen arvioidaan johtavan uusien rautatieyritysten tulon rautatiemarkkinoille. Uusille rautatieyrityksille on varmistettava tasapuoliset kilpailuedellytykset myös ammattitaitoisen henkilöstön saamisessa palvelukseensa. Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 7.2.2006 rautatiemarkkinoiden kilpailutilanteen johdosta työryhmän selvittämään VR-Koulutuskeskuksen aseman mahdollista uudelleen järjestämistä sekä VR-Koulutuskeskuksen asemaa alan ainoana oppilaitoksena. Työryhmän toimikaudeksi ministeriö asetti 15.2.2006-30.9.2006. Työryhmän toimikautta jatkettiin myöhemmin 22 päivään joulukuuta 2006.

Työryhmää asettaessaan liikenne- ja viestintäministeriö piti tärkeänä rautateiden tavaraliikenteen avautuessa kilpailulle selvittää, onko tarvetta järjestää rautatieliikenteen koulutusta tarjoavan oppilaitoksen, nykyisin VR konserniin kuuluvan VR Koulutuskeskuksen asemaa uudelleen ja tehdä rautatieliikenteen koulutuksessa mahdollisesti muita järjestelyitä tasapuolisten ja syrjimättömien kilpailuedellytysten varmistamiseksi.

2 KOULUTUS RAUTATIEALAN AMMATTEIHIN

2.1 VR Koulutuskeskuksessa annettava koulutus

2.1.1 Yleistä

VR Yhtymä Oy, kuten muutkin eurooppalaiset rautatieorganisaatiot, on aina itse kouluttanut henkilöstönsä rautatiealan ammatteihin. Syynä on ollut se, että rautatieyrittäminen on ollut ainoa kyseessä olevien ammattien työnantaja eikä näin ollen ole ollut tarvetta liittää alan koulutusta osaksi yleistä koulutusjärjestelmää.

VR Yhtymä Oy:llä on koulutusta varten ollut vuodesta 1913 alkaen erillinen organisaatioyksikkö, nykyiseltä nimeltään VR Koulutuskeskus (jäljempänä VRKK). Sen tehtävänä on tarjota ja tuottaa sekä ammatillista peruskoulutusta että eri tehtävissä tarvittavaa täydennys- ja jatkokoulutusta. Koulutuskeskus kuuluu erillisenä tulosityksikkönä VR-yhtymän emoyhtiön alaisuuteen. VRKK:n liikevaihto vuonna 2005 oli 6,5 miljoonaa euroa.

Keskus antaa koulutusta liikennöintiä harjoittavan VR-Osakeyhtiön ja radanpidon rakennustöitä suorittavan VR-Rata Oy:n henkilöstölle. Se laskuttaa asiakkaitaan vuosittain määriteltävän hinnaston mukaan. Hinta on sama myös konsernin ulkopuolisille asiakkaille.

VRKK järjestää alan koulutusta asiakkaan tilauksesta. Koulutuskeskus määrittelee asiakkaan tarpeet, minkä jälkeen koulutuskeskus suunnittelee ohjelman ja hankkii resurssit (VR konsernista tai sen ulkopuolelta). VRKK:n opettajat toimivat myös sisäisinä konsultteina erilaisissa kehittämishankkeissa.

VR-Yhtymä Oy on asettanut VRKK:lle johtokunnan. Koulutuskeskuksen rehtorin ja opettajien kelpoisuusvaatimuksia ei ole lainsäädännössä määritetty. Useimmat opettajista eivät ole VRKK:n vakinaista opettajakuntaa. Vuonna 2006 VRKK:ssa työskentelee 17 vakituista henkilöstökouluttajaa. Lisäksi oman toimensa ohella koulutuskeskuksessa työskentelee satunnaisesti lähes 100 opettajaa, heistä lähes kaikki työskentelevät päätoimisesti VR Yhtymä Oy:ssä tai sen tytäryhtiöissä. Vakituiseen henkilökuntaan kuuluu 22 henkilöä. Oppilaita VRKK:ssa oli vuonna 2005 hieman yli 2000 henkilöä. Tähän on sisällytetty myös lyhyet, yhden päivän koulutukset. Veturinkuljettajan, ratapihahenkilöstön ja junahenkilöstön kursseille osallistui vuonna 2005 297 henkilöä.

2.1.2 VRKK:n antama koulutus suhteessa muuhun ammatilliseen koulutukseen

Ammatillisen koulutuksen lainsäädäntö on uudistettu vuoden 1999 alusta lukien. Opetus määräytyy kahden lain perusteella: laki ammatillisesta koulutuksesta (630/1998) ja laki ammatillisesta aikuiskoulutuksesta (631/1998). VRKK:n toimintaan ei sovelleta kumpaakaan lakia. VRKK ei ole opetusministeriön alainen oppilaitos.

2.1.3 Koulutuksen järjestäminen VRKK:ssa

VRKK:ssa järjestetään keskitetty koulutus, työnopastus- ja harjoittelujaksot järjestetään hajautetusti yleensä koulutettavan kotipaikkakunnalla. Kouluttajina toimivat Koulutuskeskuksen oma henkilöstö sekä VR Yhtymä Oy:ssä tai sen tytäryhtiöissä päätoimisesti työskentelevät henkilöt, jotka opettavat oman toimensa ohella. Muita ulkopuolisia opettajia on vain muutama. VRKK antaa pedagogisen koulutuksen työnopastajille ja myös henkilöille, jotka opettavat oman toimensa ohella.

VRKK laskuttaa tilaajaa nykyisin 176 eurolla oppilaspäivää kohden. Yleisemmin VRKK käyttää pitkissä koulutusohjelmissä kokonaishintaa, mikä esimerkiksi veturinkuljettajakoulutuksen osalta on noin 50 000 euroa oppilaalta. Veturinkuljettajakoulutuksessa oppilas ei itse maksa koulutusta, vaan todistuksen saamisen jälkeen koulutuksen hinta laskutetaan VR Oy:ltä.

2.1.4 Opiskelijoiden opintososiaaliset edut koulutusaikana

Aiemmin koulutettavat otettiin työsuhteeseen VR Osakeyhtiöön tai sen tytäryhtiöihin jo ennen koulutuksen alkua. Opiskelijoille maksettiin palkkaa koulutusajalta ja palkan suuruus määräytyi voimassaolevien työehtosopimusten mukaan. Lisäksi koulutettava sai normaalien matkustussääntöjen mukaiset päivärahakorvaukset sekä majoituskorvauksen. Yli kolme viikkoa kestävässä koulutuksessa koulutettava joutui itse hankkimaan majoituksen.

VRKK hakee järjestämiinsä, yleiset opintotuen saamisedellytykset täyttäviin koulutusohjelmiin opintotukioikeuden. Opintososiaalisten etujen osalta VRKK rinnastetaan toisen asteen erikoisammattioppilaitoksiin, mutta erilaisten tukien saaminen on rajoitetumpaa. VR myöntää junavapaalippuja asunnon ja VRKK:n välisiin matkoihin.

2.1.5 Koulutettaville asetettavat vaatimukset ja koulutuksen sisältö

Vaatimuksena on yleensä peruskoulu, veturinkuljettajilla ja liikenteenohjaajilla ylioppilastutkinto tai soveltuva ammatillinen perustutkinto. Terveystilavaatimukset määrittelee Rautatievirasto. Lisäksi liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön yleisinä kelpoisuusvaatimuksina ovat sopivuus liikenneturvallisuustehtävän hoitamiseen, liikenteenhoidossa käytettävän kielen riittävä taito sekä vähintään 18 vuoden ja enintään 65 vuoden ikä. Monille henkilöstöryhmille järjestetään soveltuvuuskokeet rekrytoinnin tai koulutukseen valinnan yhteydessä.

Koulutus on tyypillistä monimuoto-opetusta: teoriaopetusta VRKK:ssa, lisäksi itseopiskelua sekä työnopastusta ja harjoittelua, jotka tapahtuvat hajautetusti työpaikoilla. Koulutukseen ei sisälly yleissivistäviä osuuksia.

VRKK vastaa koulutuksen suunnittelusta ja kehittämisestä. Käytännössä suunnittelussa ja ohjelmien kehittämisessä on aina asiakas aktiivisesti mukana.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät koulutusohjelmat hyväksyy Rautatievirasto. Muut kuin liikenneturvallisuustehtäviin liittyvät peruskoulutusohjelmat hyväksyy VR- konserniin kuuluvien yhtiöiden osalta VR-Yhtymän hallintojohtaja tai, jos kyse on vain yhtä yhtiötä koskevasta koulutuksesta, asianomaisen yhtiön toimitusjohtaja.

Liikenneturvallisuustehtäviin liittyvät koulutusohjelmat hyväksyy syyskuun 1. päivästä 2006 lukien Rautatievirasto, muut peruskoulutusohjelmat VR-Yhtymän hallintojohtaja. Liikenneturvallisuustehtävillä tarkoitetaan tässä yhteydessä rautatielain 34 §:n 1 momentissa tarkoitettuja rautatiejärjestelmässä suoritettavia tehtäviä, jotka vaikuttavat välittömästi rautatieliikenteen liikenneturvallisuuteen. Tehtävällä on oltava välitön vaikutus rautatieliikenteen liikenneturvallisuuteen, jotta se täyttäisi liikenneturvallisuustehtävän edellytykset. Tehtävät on mainittu kelpoisuuslain 7 §:n 2 momentin 1–4 kohdissa. Niitä ovat liikkuvan kaluston kuljettaminen, muut liikenneturvallisuustehtävät ratapihatyöskentelyssä ja liikkuvassa kalustossa, liikenteenohjaus sekä ratatöihin liittyvät liikenteen turvaamis- ja varmistustehtävät. Vain Rautatieviraston hyväksymä oppilaitos voi antaa koulutusta liikenneturvallisuustehtäviin. Rautatieviraston hyväksymän koulutusohjelman mukainen hyväksytty opintosuoritus antaa henkilölle tehtäväkohtaisen pätevyyden koulutusohjelmassa määritellyn tehtävään.

Rautatievirasto valvoo liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimusten noudattamista. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuuksien valvonnalla tarkoitetaan henkilöiden terveydentilan, työkuoron ja työssä edellytettävien kelpoisuuksien seuranta. Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuuksien valvontaa tullaan tekemään vähintään 10 vuorokautena vuonna 2007. Laajemmassa kelpoisuuksien tarkastuksessa valitun kohteen työnantajalta pyydetään liikenneturvallisuushenkilöstöä koskevat kelpoisuusrekisterit, joista tarkastetaan henkilön peruskoulutus liikenneturvallisuustehtävään, kertauskoulutuksen voimassaolo, henkilölle tehtyjen työhöntulo- ja määräaikaisten terveystarkastusten voimassaolo, henkilön yleinen kelpoisuus tehtävään sekä kielitaito ja ikä.

Rautatievirasto valvoo myös oppilaitosten ja kertauskouluttajien toimintaa. Rautatiejärjestelmään liittyvien hyväksytyjen oppilaitosten valvontaan sisältyy oppilaitosten ja kertauskouluttajien toiminnan, toiminnassa tarvittavien lupien sekä opetussisällön seuraamista. Valvonnassa kiinnitetään huomiota siihen, että annettava opetus on Rautatieviraston hyväksymien koulutusohjelmien mukaista. Valvontaa suoritetaan vuonna 2007 pistokoemaisesti tekemällä valvontakäyntejä ja seuraamalla VRKK:n opetusta. Lisäksi Rautatievirasto osallistuu valvovan viranomaisen roolissa kertauskouluttajien koulutuspäiville. Valvontaa suoritetaan noin 10 vuorokautta vuonna 2007.

Seuraavassa jaksossa käsitellään yksityiskohtaisemmin eräiden henkilöstöryhmien koulutusta, lähinnä koulutuksen toteutusta ja kesto. Kaikkien kurssien luetteleminen ei ole tarkoituksenmukaista. Syyskuun 1 päivästä 2006 lukien koulutusohjelmat hyväksyy Rautatievirasto.

2.1.5.1 Veturinkuljettaja

Koulutettavien määrä vaihtelee vuosittain VR Osakeyhtiön tarpeiden mukaan. Nykyisin lähes kaikki veturinkuljettajiksi opiskelevat on valittu koulutukseen VR-konsernin ulkopuolelta.

Veturinkuljettajien koulutus nykyisen koulutusohjelman mukaisesti aloitettiin niin sanotulla pilottikurssilla elokuussa 2001. Koulutusmäärät ovat vaihdelleet vuositasolla 20 - 80 oppilaa. Veturinkuljettajakoulutukseen otettiin vuonna 2005 noin 40 henkilöä. Vuonna 2006 on käynnistetty yhteensä neljä veturinkuljettajakurssia, joissa on yhteensä 80 kuljettajaoppilasta.

Yhdeksän seuraavan vuoden aikana noin 1500 veturinkuljettajaa jää eläkkeelle. Tällä hetkellä veturinkuljettajina työskentelee noin 1900 henkilöä. Ottaen huomioon erilaiset rationalisointitoimenpiteet, voidaan olettaa VR Osakeyhtiön veturinkuljettajien koulutustarpeen olevan noin 1600 henkilöä seuraavan 15 vuoden aikana.

VRKK pystyy maksimikapasiteetillaan kouluttamaan veturinkuljettajiksi noin 150-200 henkilöä vuodessa. Suuresta eläkepoistumasta johtuen koulutusresurssit ovat tiukoilla lähivuosien aikana, mutta tilanteen "normalisoiduttua" vuoden 2014 jälkeen, VRKK:n veturinkuljettajakoulutuskapasiteettia on runsaasti yli ainakin VR Osakeyhtiön tarpeen.

Ratahallintokeskus on hyväksynyt veturinkuljettajan koulutusohjelman 9.10.2000 (1383/622/00). Se on kelpoisuuslain voimaantulon vuoksi hyväksytty uudelleen (30.12.2004 2984/622/04) sanotussa laissa tarkoitetuksi koulutusohjelmaksi. Koulutusohjelma on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi.

Koulutukseen kuuluu useammasta osasta muodostuva teoreettinen osa, teoriaosuuksien yhteydessä annettava työnopastus, ammattinäyte ja työharjoittelua veturinkuljettajan työssä. Veturinkuljettajakoulutuksen kesto on 9,5 kuukautta ja työharjoittelun pituus 9 viikkoa. Työharjoittelu suoritetaan työnopastajan johdolla normaaleissa työvuoroissa.

2.1.5.2 Henkilöliikenteen konduktööri

Lähi- ja kaukoliikenteen konduktöörin koulutus on yhdistetty 15.4.2002 (482/622/02) Ratahallintokeskuksen hyväksymällä junahenkilökunnan koulutusohjelmalla. Se on kelpoisuuslain voimaantulon vuoksi hyväksytty uudelleen (30.12.2004 2984/622/04) sanotussa laissa tarkoitetuksi koulutusohjelmaksi. Koulutusohjelma on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi. Junahenkilökuntaa koulutettiin vuonna 2005 noin 50 henkilöä.

Koulutukseen kuuluu teoriaopetusta 7 viikkoa ja työnopastusta 8 viikkoa. Henkilöliikenteen konduktöörin on myös annettava koulutukseen kuuluva ammattinäyte.

2.1.5.3 Ratapihahenkilöstö

Ratapihahenkilöstöllä tarkoitetaan juna- ja vaihdemiehiä sekä vaihtotyönjohtajia (vaunujen järjestelytehtävät). Ratahallintokeskus on hyväksynyt ratapihahenkilöstön koulutusohjelman 30.9.1999 (1253/622/99). Se on kelpoisuuslain voimaantulon vuoksi hyväksytty uudelleen (30.12.2004 2984/622/04) sanotussa laissa tarkoitetuksi koulutusohjelmaksi. Koulutusohjelma on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi.

Koulutusohjelman tarkoituksena on kouluttaa ratapihahenkilöstö suoraan vaihtotyönjohtajiksi. Koulutukseen kuuluu useammasta osasta muodostuva teoreettinen osa, teoriaosuuksien yhteydessä annettava työnopastus, ammattinäyte ja työharjoittelua ratapihalla. Koulutus kestää noin neljä kuukautta ja sen läpimenoaika työharjoitteluineen on noin vuosi.

2.1.5.4 Idänliikenteen raja-asevilla suoritettava vaununtarkastustyö

Ratahallintokeskus on hyväksynyt idänliikenteen raja-asevilla suoritettavan vaununtarkastustyön koulutusohjelman 1.11.2000 (1536/622/00). Koulutusohjelma on kelpoisuuslain voi-

maantulon vuoksi hyväksytty uudelleen (30.12.2004 2984/622/04) sanotussa laissa tarkoitukseksi koulutusohjelmaksi. Koulutusohjelma on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi.

Koulutus annetaan vaunujen rajatarkastuksia tekeville henkilöille. Koulutukseen kuuluu teoreettinen osuus, työnopastus ja työharjoittelu ratapihalla. Koulutuksen kesto on noin kuukausi ja työharjoittelun pituus 10 päivää. Koulutuksen päätteeksi annetaan koulutukseen kuuluva ammattinäyte.

2.1.5.5 Liikenteenohjaus

Liikenteenohjaaja vastaa junaliikenteen sekä vaihto- ja ratatyön turvaamisesta. Lisäksi tärkeitä tehtäviä liikenteenohjaajan työssä ovat liikenneviestintään ja turvalaitteiden tarkoituksenmukaiseen käyttöön liittyvät tehtävät, matkustajainformaation hoito sekä saumaton yhteistyö keskeisten sidosryhmien kanssa. Työtehtävien sisältö vaihtelee alueittain liikennemääristä ja käytettävistä järjestelmistä riippuen.

Ratahallintokeskus on hyväksynyt liikenteenohjaajan uuden koulutusohjelman 30.12.2004 (2983/622/04). Se on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi. Koulutusohjelma pätevoittää toimimaan liikenteen ohjaajana liikenteenohjauskeskuksissa sekä linjapaikoilla. Jos koulutettava menee liikenteen ohjaajaksi jollekin raja-asemalle, on raja-asemalla toimimista varten annettava paikkakuntakohtainen koulutus erillisen ohjelman mukaan.

Liikenteenohjaajakoulutuksen tavoitteena on saada oppilaat oppimaan liikenteenhoidon periaatteet ja merkitys keskeisenä osana rautateiden liikenneturvallisuuksi. Koulutus on niin sanottua monimuotokoulutusta. Koko koulutus kaikkine opetuksineen, työnopetuksineen ja harjoitteluineen kestää n. kuusi kuukautta. Koulutus tapahtuu osittain keskitettynä VRKK:ssa noin yhdeksän viikkoa ja osittain hajautettuna liikenteenohjauskeskuksissa eri puolella Suomea n. 16 viikkoa. Ammattinäytteen antamisen jälkeen saatuaan pätevyyden liikenteenohjaajan tehtävään ko. henkilö suorittaa työnopastajana toimivan liikenneohjaajan johdolla 3-5 viikkoa kestävän työharjoittelujakson.

Liikenteenohjaajan pätevyyden saaneille henkilöille annetaan työharjoittelun suorittamisen jälkeen myös alueelliset laitekohtaiset koulutukset, joiden kesto on 2-9 viikkoa kulloinkin tarpeista riippuen.

Asetinlaitemiehet koulutetaan erikseen paikallisen koulutusohjelman mukaan. Heidän peruskoulutuksensa on ratapihakoulutus ja useamman vuoden kokemus ratapihatyöstä. Asetinlaitemiehen laitekoulutus kestää noin 6 viikkoa.

Liikenteenohjauksessa kehitystä tapahtuu jatkuvasti kohti suurempien kokonaisuuksien hallintaa, käytännössä liikenteenohjaus keskittyy tulevaisuudessa muutamiiin suuriin liikenteenohjauskeskuksiin. Keskittymisen myötä tulevaisuudessa keskuksissa liikenteenohjaus- ja asetinlaitetyö yhdistyvät eikä eri nimikkeitä junasuorittaja, kauko-ohjaaja, juna-ohjaaja, asetinlaitemies enää ole.

Työn erityispiirteenä korostuvat maantieteellisesti laajojen alueiden tunteminen ja hallinta, informaation käsittely ja lisäksi vuorotyön tekemiseen, liikennehäiriö- ja vauriotapauksiin liittyvät psyykkiset rasitukset ja vastuukysymykset. Tekniikan hyvä hallitseminen edellyttää aiempaa enemmän käsitteellistä vikatilanteiden hallintaa. Vanhakin tekniikka on hallittava ja on osattava toimia vika- ja häiriötilanteissa myös ilman teknisten järjestelmien apua.

2.1.5.6 Ratatyöntekijöiden koulutus ja pätevyysvaatimukset

Ratahallintokeskus on rautatielain 26 §:n 5 momentin (1168/2004) nojalla 6.2.2006 antanut ratatyön kelpoisuusvaatimukset (304/623/06). Ne tulivat voimaan 1.3.2006.

Ratatyön kelpoisuusvaatimuksia sovelletaan rataan ja sen laitteisiin kohdistuvia rakennus- ja kunnossapitotöitä tekeviin sekä niihin, jotka tarkastavat ja hyväksyvät rakennus-, asennus- tai huoltotyön jälkeen radat tai laitteet käyttöön otettaviksi rautatieliikenteeseen valtion rataverkolla.

Ratahallintokeskus on antanut seuraavat erityiset kelpoisuusvaatimukset:

1. Päälysrakennetöistä vastaava henkilö (Päälysrakennekelpoisuus)
2. Hitsaustöistä vastaava henkilö (Hitsausmestari-kelpoisuus)
3. Maanrakennustöistä vastaava henkilö (Maanrakennuskelpoisuus)
4. Sillanrakennustöistä vastaava henkilö (Sillanrakennuskelpoisuus)
5. Turvalaitteita asentava ja huoltava henkilö (Turvalaiteasentajan kelpoisuus)
6. Kiskomateriaalin ultraäänitarkastajakelpoisuus
7. Hiontakelpoisuus
8. Hitsauskelpoisuus

Ratahallintokeskus ei ole hyväksynyt näitä koulutusohjelmia. Toiminnanharjoittajan on huolehdittava siitä, että näissä tehtävissä toimivilla henkilöillä on ratatyön kelpoisuusvaatimusten mukainen koulutus.

Kiskoliikenteen turvalaiteasentajan ammattitutkinto on virallinen Opetushallituksen hyväksymä rautatiealan ammattitutkinto. Opetushallitus päätti kyseisen ammattitutkinnon perusteista vuonna 2001. Tutkintoon tai sen osaan valmistavan koulutuksen järjestäjän on laadittava ja hyväksyttävä koulutusta varten opetussuunnitelma noudattaen, mitä Opetushallituksen päättämässä tutkinnon perusteissa on määrätty. Ammattitaidon näytöt on järjestettävä osana valmistavaa koulutusta. Tutkintotoimikunta, tutkinnon järjestäjä ja koulutuksen järjestäjä eivät voi jättää noudattamatta tutkinnon perusteita tai poiketa niistä.

2.1.5.7 Turvamies ja varausten tekeminen

Ratahallintokeskus on hyväksynyt 24.3.2003 turvamiehen ja työn liikenneturvallisuudesta vastaavan henkilön (varaus)tehtävää varten koulutusohjelmat ratatyöntekijöiden pätevyysvaatimusten D 12 antamisen yhteydessä. Koulutusohjelmat on otettu käyttöön 1.1.2004 alkaen.

2.1.5.8 Työkonekuljettaja

Työkoneenkuljettajan koulutus antaa valmiudet ajaa ja käyttää ratoja rakennettaessa ja kunnossapidettäessä käytettäviä työkoneita. Ratahallintokeskus on hyväksynyt työkoneenkuljettajan koulutusohjelman 22.4.1998 (1518/622/97). Se on kelpoisuuslain voimaantulon vuoksi hyväksytty uudelleen (30.12.2004 2984/622/04) sanotussa laissa tarkoitetuksi koulutusohjelmaksi. Koulutusohjelma on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi.

Koulutukseen kuuluu vetoyksikkö- ja vaunukalustokoulutukset, suoritettavat ajoharjoittelut ja ammattinäytteet. Teoriaosuuden pituus on noin 140 h ja ajoharjoittelujen noin 40 h.

2.1.5.9 Yksityisraiteella tapahtuvaan liikennöintiin annettava koulutus

Koulutusta annetaan yksityisraiteella vetokoneen käyttäjille, vaihtotyön tehtävissä ja luvanantajina toimiville henkilöille. Ratahallintokeskus on hyväksynyt yksityisraiteen liikenneturvallisushenkilöstön uuden koulutusohjelman 30.12.2004 (1284/622/03). Se on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi.

Koulutukseen kuuluu yhteinen teoriaosuus ja tehtäväkohtaisesti suoritettava työharjoittelu sekä kunkin ammattiryhmän erikseen antamat ammattinäytteet. Koulutuksen pituus määräytyy kunkin yksityisraiteen liikenneturvallisuuksivaatimusten mukaan.

2.1.5.10 Rautatiekaluston kunnossapitokoulutus

Rautatielain 34 §:n 4 momentin mukaan Rautatievirasto voi antaa tarkemmat määräykset 2 momentissa tarkoitettujen henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista, jollei niistä muuta säädetä tai määrätä. Rautatievirasto voi erityisestä syystä myöntää tämän momentin nojalla antamistaan määräyksistä erivapauden. Erivapauden myöntämisellä ei saa vaarantaa rautatieliikenteen turvallisuutta.

Rautatiekaluston kunnossapitoon on valmisteilla ammattitutkinto. VR Osakeyhtiö ja Rautatieläisten Liitto esittivät keväällä 2005 Opetushallitukselle ammattitutkinnon saamista rautatiekaluston kunnossapitoalalle. Rautatiekaluston kunnossapidon ammattitutkinto hyväksyttiin opetusministeriön 12.12.2005 antamalla asetuksella (1037/2007) uudeksi tutkinnoksi. Opetushallitus asetti 27.2.2006 projektityöryhmän valmistelemaan tutkinnon perusteita. Tutkinnon perusteet tuli saada valmiiksi 30.11.2006 mennessä. Tavoitteena on, että tutkinto olisi otettavissa käyttöön vuoden 2007 alkupuolella. Tällä hetkellä on VR Osakeyhtiön Kunnossapitopalveluissa kaksi oppisopimuskoulutuksena suoritettavaa asentajille tarkoitettua yleisen kunnossapidon ammattitutkinnon alaisuudessa suoritettavaa tutkintoa.

2.1.5.11 Junaturvallisuuden kertauskoulutus

Rautatieliikenteen perustutkintojen jälkeen liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden on osallistuttava määrävuosin kertauskoulutukseen. Ratahallintokeskus on hyväksynyt junaturvallisuuden kertauskoulutuksen koulutusohjelman 20.11.2000 (1529/622/00). Se on kelpoisuuslain voimaantulon vuoksi hyväksytty uudelleen (30.12.2004 2984/622/04) sanotussa laisassa tarkoitetuksi koulutusohjelmaksi. Koulutusohjelma on voimassa 1.1.2005 alkaen toistaiseksi.

Kertauskoulutus on suoritettava ammattiryhmästä riippuen 1-2 vuoden välein. Kauko-ohjaajien ja junasuorittajien, suurimpien liikenteenohjauskeskusten asetinlaitemiesten sekä veturin- ja työkoneenkuljettajien kertauskoulutus on kerran vuodessa, muiden liikenneturvallisuuksivaatimusten valtion rataverkolla tai yksityisraiteilla hoitavien henkilöiden joka toinen vuosi. Kaikkien ammattiryhmien kertauskoulutus kestää yhden päivän ja se sisältää aina teoriakokouksen, joka on suoritettava hyväksytysti.

2.2 Oppisopimuskoulutus

Oppisopimuskoulutuksella tarkoitetaan työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä järjestettäviä opintoja, joita täydennetään tietopuolisilla opinnoilla.

Oppisopimuskoulutuksella nuoret ja aikuiset voivat suorittaa ammatillisia perustutkintoja sekä ammatti- ja erikoisammattitutkintoja. Lisäksi oppisopimuksena voidaan suorittaa eitutkintotavoitteista lisäkoulutusta. Myös yrittäjät voivat kouluttaa itseään oppisopimuksella omassa yrityksessään.

Oppisopimuskoulutus perustuu työnantajan ja vähintään 15-vuotiaan oppisopimusopiskelijan väliseen määräaikaiseen työsopimukseen. Oppisopimukseen liitetään henkilökohtainen opiskeluohjelma, joka laaditaan Opetushallituksen vahvistamien opetussuunnitelman tai näyttötutkinnon perusteiden pohjalta.

Oppisopimuskoulutus edellyttää työpaikkaa, jolla on käytettävissä opetussuunnitelman tai näyttötutkinnon perusteiden mukaisen koulutuksen järjestämiseen riittävästi tuotanto- ja palvelutoimintaa, tarpeellinen työvälineistö sekä ammattitaidoltaan pätevää henkilökuntaa, joka voidaan määrätä opiskelijan vastuulliseksi kouluttajaksi.

Noin 70 - 80 prosenttia oppisopimuskoulutuksesta tapahtuu koulutustyöpaikalla, jossa koulutuksesta huolehtii opiskelijan vastuullinen työpaikkaohjaaja tai -ohjaajat. Työpaikalla annettava koulutusta täydennetään tietopuolisella koulutuksella, josta vastaavat pääosin ammatilliset oppilaitokset ja aikuiskoulutuskeskukset.

Työnantaja maksaa oppisopimusopiskelijalle työehtosopimuksen mukaista palkkaa työpaikalla tapahtuvan koulutuksen ajalta. Tietopuolisen koulutuksen ajalta opiskelija saa opintososiaalilaisina etuina esimerkiksi päivärahaa sekä korvauksia matkakustannuksista ja majoituksesta. Työnantajalle maksetaan koulutuskorvausta työpaikalla annettavasta koulutuksesta aiheutuviin kustannuksiin.

2.3 Ehdotukset rautatiealan koulutuksen kehittämiseksi

Radanpitoa harjoittavien yritysten henkilökunnan koulutustarve kohdistuu lähinnä muihin kuin kelpoisuuslaissa tarkoitettuihin tehtäviin, kuten Turva-kurssiin, Laituri-pätevyyteen, Turvamies-kurssiin sekä ”Varauspätevä”-kurssiin. Näistä viimeksi mainittu, kuuden koulutuspäivän pituiseen kurssiin sovelletaan kelpoisuuslakia. Eräät radanpitoa harjoittavat yhtiöt ovat arvostelleet VRKK:ssa annettavan koulutuksen tasoa varsinkin suhteessa koulutuksesta perittävään hintaan. Toisaalta VRKK:n järjestämissä asiakaspalvelukyselyissä VRKK:n tarjoamiin palveluihin on oltu tyytyväisiä.

Eräät yritykset ovat pitäneet tarpeellisena oman koulutuksen järjestämismahdollisuutta. Muiden kuin liikenneturvallisuustehtävien osalta alan yrityksillä on nykyisenkin lainsäädännön mukaan oikeus järjestää koulutus omassa oppilaitoksessaan. Rautatien pidon jakauduttua erilaisiin toimintoihin kuten tilaamiseen, tuottamiseen, valvontaan ja operointiin on katsottu, että korkean turvallisuustason ylläpitäminen olisi rautatieliikenteessä yhä haastavampaa.

Muun kuin kelpoisuuslain 6 §:n mukaisen koulutuksen antamiseen, joka liittyy muihin kuin liikenneturvallisuustehtäviin, ei tarvita Rautatieviraston lupaa.

3 YLEINEN AMMATILLISTA KOULUTUSTA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

3.1 Yleinen ammatillinen peruskoulutus

Ammatillinen peruskoulutus määräytyy ammatillisesta koulutuksesta annetun lain mukaisesti. Kyseessä on kunnan rahoitusvastuulla annettava koulutus, johon se saa valtionapua (käytännössä puolet). Ammatillinen peruskoulutus on ammatilliseen tutkintoon johtavaa koulutusta ja kolmivuotiset tutkinnot ovat ammatillisia perustutkintoja, jotka antavat jatko-opiskelukelpoisuuden ammattikorkeakouluihin ja korkeakouluihin. Tutkintonimikkeitä saa käyttää vain tutkinnoista, jotka on suoritettu tämän lain mukaisesti.

Ammatilliset perustutkinnot antavat jatko-opintokelpoisuuden yliopistoihin ja ammattikorkeakouluihin siten kuin asetuksella säädetään ja yliopisto tai ammattikorkeakoulu opiskelijan opinto-ohjelman perusteella päättää.

Koulutusta järjestetään esimerkiksi ammatillisissa oppilaitoksissa ja aikuiskoulutuskeskuksissa. Koulutuksen antaminen edellyttää järjestämislupaa, jossa määrätään koulutustehtävä. Se sisältää tarpeelliset määräykset muun muassa koulutusaloista, tutkinnoista ja opiskelijamääristä. Opetushallitus päättää valtioneuvoston päättämien yleisten valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti koulutusaloittain ja tutkinnoittain peruskoulutuksen tavoitteista ja keskeisistä sisällöistä (opetussuunnitelman perusteet). Koulutuksen järjestäjän tulee laatia opetussuunnitelma. Koulutus voidaan järjestää lähi-, etä- ja monimuoto-opetuksena, oppisopimuskoulutuksena tai muutoin työpaikalla käytännön työtehtävien yhteydessä.

Oppilaitoksella tulee olla toiminnasta vastaava rehtori ja koulutuksen järjestäjällä tulee olla koulutuksen järjestämistapa huomioon ottaen riittävä määrä opettajan virkoja tai työsopimussuhteisia opettajia. Lisäksi voi olla tuntiopettajia ja muuta henkilöstöä. Rehtorin ja opettajien kelpoisuusvaatimuksista säädetään asetuksella.

Opiskelijaksi voidaan ottaa henkilö, joka on suorittanut perusopetuksen tai sitä vastaavan aiemman oppimäärän. Koulutuksen järjestäjä voi päättää muista perusteista sekä mahdollisista pääsy- tai soveltuvuuskokeista.

Rahoitusta koulutusta varten myönnetään perustamishankkeisiin ja käyttökustannuksiin opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetun lain (635/1998) mukaisesti. Käyttökustannuksiin rahoitusta annetaan opiskelijamäärien sekä oppilasta kohden määrättyjen yksikköhintojen mukaan.

Valtionosuus maksetaan kunnallisille ja yksityisille oppilaitoksille oppilasmäärien ja yksikköhintojen mukaan. Valtion oppilaitokset rahoitetaan valtion talousarviosta ja kunnat osallistuvat rahoitusosuudellaan kaikkeen koulutukseen.

3.2 Ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain mukainen koulutus

VRKK:n koulutuksessa tulee kyseeseen ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain mukainen koulutus. Vaihtoehtoina ovat:

- * ammatillinen erikoisoppilaitos
- * eräissä tapauksissa mahdollisesti oppisopimus

Ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain mukaisella koulutuksella tarkoitetaan ammattitaidon hankkimistavasta riippumattomia, näyttötutkintoina suoritettavia ammatillisia perustutkintoja, ammattitutkintoja ja erikoisammattitutkintoja samoin kuin niihin valmistavaa sekä muuta kuin näyttötutkintoon valmistavaa ammatillista lisäkoulutusta.

3.2.1 Koulutuksen järjestäminen

Koulutusta järjestetään valtakunnallisissa ammatillisissa erikoisoppilaitoksissa ja muissa oppilaitoksissa sekä oppisopimuskoulutuksena. Koulutusta voidaan järjestää myös pääasiassa koulutuksen järjestäjän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavaa ammatillista lisäkoulutusta järjestävässä *ammattillisessa erikoisoppilaitoksessa*.

Koulutuksen järjestämiseen tarvitaan lupa, jossa otetaan huomioon koulutustarve sekä oppilaitoksen mahdollisuudet tarjota opetusta. Oppilaitokset ovat yksittäisten yritysten omistamia tai muutoin yksityisiä, mutta lainsäädäntö mahdollistaa myös valtion omistamat oppilaitokset. Koulutusta ei saa järjestää taloudellisen voiton tavoittelemiseksi.

Oppilaitoksella tulee olla johtokunta ja rehtori sekä johtosääntö. Järjestettävä koulutus huomioon ottaen on oltava riittävä määrä vakinaista opetushenkilökuntaa ja muita opettajia.

Koulutus ei sinänsä edellytä, että se johtaisi määriteltyihin tutkintoihin.

Opetusministeriö päättää tutkinnoista, jotka voidaan suorittaa näyttötutkintoina. Näyttötutkinnon suorittaminen ei edellytä varsinaiseen koulutukseen osallistumista, vaan tarvittavan taidon saaminen voi tapahtua usealla tavalla. Laissa näyttötutkinnot on ryhmitelty seuraavasti:

- *Ammatillinen perustutkinto*: osoitetaan ammattitaidon saavuttamisen edellyttämät tiedot ja taidot (autoalan perustutkinto, ajoneuvoasentaja, autokorjaaja, merenkulkualan perustutkinto/merimies, laivamekaanikko).
- *Ammattitutkinto*: osoitetaan ammattityöntekijältä edellytetty ammattitaito (autosähköasentaja, automyyjä, yhdistelmäajoneuvokuljettaja, lastinkäsittelyalan ammattitutkinto).
- *Erikoisammattitutkinto*: osoitetaan alan vaativimpien työtehtävien hallinta (autokorimestarin, automaalarimestarin- ja lastinkäsittelyn erikoisammattitutkinnot).

Ammattitutkintojen ja erikoisammattitutkintojen nimikkeitä saa käyttää vain tutkinnoista, jotka on suoritettu ammatillisesta aikuiskoulutuksesta annetun lain nojalla.

Koulutus on valtion tukemaa koulutusta, jossa muu rahoitus tulee tarvittaessa yksityissektorilta ja oppilasmaksuina. Kunnilla ei ole rahoitusvastuuta ammatillisena lisäkoulutuksena annetavasta koulutuksesta. Ammatti- ja erikoisammattitutkintoon valmistavassa koulutuksessa opiskelijoilta voidaan periä kohtuullisia maksuja. Käyttökustannusten rahoituksesta säädetään opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetussa laissa ja ammatillisen lisäkoulutuksen rahoituksesta annetussa laissa (1138/1996). Perustamishankkeen rahoituksesta säädetään opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta annetussa laissa.

4 RAUTATIEALAN KOULUTUSTA KOSKEVA LAINSÄÄDÄNTÖ

4.1 Rautatielain 58 §

Rautatielain (555/2006) 58 §:ssä säädetään, että kelpoisuuslain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenneturvallisuuteen liittyviä koulutuspalveluja tai muita rautatieliikenteen koulutuspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvauksena vastaan koulutuspalveluja muille tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto.

4.2 Kelpoisuuslaki

Kelpoisuuslaissa on säädetty liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimuksista. Kelpoisuuslakiin viitataan rautatielain 34 §:n 1 momentissa. Lakia sovelletaan viittausäännöksen mukaisesti liikenneturvallisuustehtäviä valtion rataverkolla hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimukseen. Lisäksi lakia sovelletaan liikenneturvallisuustehtävien hoitamista varten annettavaan koulutukseen sekä tehtäviä hoitavien henkilöiden terveydentilan arviointiin ja arviointimenettelyyn.

Liikenneturvallisuustehtävällä tarkoitetaan rautatiejärjestelmässä suoritettavaa tehtävää, joka vaikuttaa välittömästi rautatieliikenteen liikenneturvallisuuteen. Lain lähtökohtana on toiminnanharjoittajan vastuu, josta säädetään lain 4 §:ssä. Pykälän mukaan rautatiealan toiminnanharjoittajat vastaavat toiminnassaan siitä, että niiden palveluksessa tai toiminnassa mukana olevat liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat henkilöt täyttävät kelpoisuuslaissa säädetyt vaatimukset.

Lain 5 §:ssä on määritelty kelpoisuusvaatimusten perusteet. Niiden mukaan liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön yleisinä kelpoisuusvaatimuksina ovat sopivuus liikenneturvallisuustehtävän hoitamiseen, liikenteenhoidossa käytettävän kielen riittävä taito sekä vähintään 18 vuoden ja enintään 65 vuoden ikä.

Liikenneturvallisuustehtäviä hoitavalla henkilöllä on oltava 7 §:n 2 momentin 1–4 kohdassa tarkoitettuja tehtäviä hoitaessaan 7 §:n 4 momentin mukainen tehtäväkohtainen pätevyys. Henkilön on lisäksi täytettävä 9 ja 10 §:ssä tarkoitettut terveydentilavaatimukset. Rautatieliikenteen ohjaamisessa käytettäviä turvalaitteita huoltavan henkilön on myös täytettävä kelpoisuuslaissa tarkoitettut terveydentilavaatimukset.

Lain 6 §:n mukaan Rautatievirasto hyväksyy laissa tarkoitettun koulutuksen järjestäjäksi sellaisen liikenneturvallisuuskoulutusta antavan yhtiön tai muun yhteisön (*oppilaitos*), jonka henkilöstöllä on koulutustehtävän hoitamisen edellyttämä rautatiejärjestelmän hyvä ammatillinen osaaminen. Lain 7 §:n mukaan Rautatievirasto hyväksyy liikenneturvallisuustehtävien koulutusohjelmat. Koulutusohjelmaan on sisällytettävä ainakin rautatiejärjestelmän perustiedot, tehtävissä sovellettavat säännökset ja määräykset sekä perehdyttäminen koulutusohjelman mukaisiin tehtäviin.

Koulutusohjelmat annetaan seuraavia tehtäväkokonaisuuksia varten:

- 1) liikkuvan kaluston kuljettaminen;
- 2) muut liikenneturvallisuustehtävät ratapihatyöskentelyssä ja liikkuvassa kalustossa;
- 3) liikenteenohjaus;
- 4) ratatöihin liittyvät liikenteen turvaamis- ja varmistustehtävät; sekä
- 5) kertauskoulutus 1–4 kohdassa tarkoitettuja tehtäväkokonaisuuksia varten.

Koulutusohjelma voidaan rajata vain osaan 2 momentissa tarkoitetuista tehtäväkokonaisuuksista. Rautatievirasto voi hyväksyä yksityisraiteiden liikennettä varten koulutusohjelman ottamisen huomioon yksityisraiteiden liikenteen laadun ja laajuuden.

Koulutusohjelman mukainen hyväksytty opintosuoritus antaa tehtäväkohtaisen pätevyyden koulutusohjelmassa määriteltyyn tehtävään.

Pätevyyden voimassaolo

Liikenneturvallisuustehtävässä toimivan henkilön 7 §:n 4 momentin mukainen tehtäväkohtainen pätevyys on voimassa toistaiseksi, jos liikenneturvallisuustehtävässä toimiva henkilö on osallistunut kertauskoulutukseen ja toiminut pätevyytensä mukaisissa liikenneturvallisuustehtävissä vähintään 14 päivän ajan edellisten 12 kuukauden aikana.

Kertauskoulutuksen on oltava vähintään yhden ja enintään kolmen päivän pituinen. Siihen on osallistuttava määrävuosina koulutusohjelmassa edellytetyllä tavalla. Kertauskoulutusta saa antaa 6 §:ssä tarkoitettu oppilaitos tai Rautatieviraston tehtävään hyväksymä liikenneturvallisuusasioihin perehtynyt henkilö.

Lisäksi kelpoisuuslaissa asetetaan liikenneturvallisuustehtävissä toimiville niin sanotut yleiset terveydentilavaatimukset että niin sanotut erityiset terveydentilavaatimukset.

Lain 13 §:ssä veloitetaan toiminnanharjoittaja antamaan pykälässä säädetyin edellytyksin kelpoisuustodistus liikenneturvallisuustehtäviä hoitavalle henkilöstölleen. Lisäksi toiminnanharjoittaja veloitetaan lain 16 §:ssä pitämään kelpoisuusrekisteriä liikenneturvallisuustehtäviä hoitavan henkilöstönsä kelpoisuutta koskevista tiedoista.

Rautatievirasto valvoo kelpoisuuslain 20 §:n mukaisesti liikenneturvallisuustehtävien kelpoisuusvaatimusten noudattamista. Rekisterinpitäjän, toiminnanharjoittajan, oppilaitoksen, kertauskouluttajan sekä liikenneturvallisuustehtävää hoitavan henkilön on salassapitosäännösten estämättä annettava Rautatievirastolle sen valvontatehtävän suorittamiseksi tarpeelliset tiedot. Annettavien tietojen sisältöä ei lainsäädännössä ole tarkemmin määritelty.

4.3 Rautatielain 34 §

Rautatielain 34 §:ssä jaotellaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä hoitavat henkilöt niihin, jotka hoitavat välittömästi rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä ja muihin rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuuteen vaikuttavia tehtäviä hoitaviin henkilöihin. Ensimmäiseen ryhmään kuuluvat veturinkuljettajat, liikenteenohjaajat, henkilöliikenteen kon-

duktöörit ja ratapihahenkilöstö. Pykälän 1 momentissa viitataan veturinkuljettajien, liikenteenohjaajien sekä muiden välittömästi rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuusvaatimusten ja koulutuksen osalta erikseen säädettyyn lakiin, jolla tarkoitetaan kelpoisuuslakia.

Pykälän 2 momentissa edellytetään, että myös muilla rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuu-teen vaikuttavia tehtäviä hoitavilla henkilöillä on tehtävien asianmukaisen hoitamisen vaatima terveys, koulutus ja muu kelpoisuus. Lisäksi heidän on oltava vähintään 18 vuoden ja enintään 65 vuoden ikäisiä ja muutoinkin sopivia hoitamaansa tehtävään. Pykälän 3 momentissa velvoitetaan 2 momentissa tarkoitetun henkilöstön työnantajayhteisö antamaan kelpoisuusvaatimukset täyttävälle henkilöstölleen kelpoisuuslaissa tarkoitettua kelpoisuustodistusta vastaava kelpoisuustodistus ja pitämään henkilöstöstään kelpoisuusrekisteriä.

4.4 Euroopan yhteisön lainsäädäntö

4.4.1 *Komission ehdotus veturinkuljettajadirektiiviksi*

Euroopan unionin neuvosto vahvisti syyskuussa 2006 yhteisen kannan kolmanteen rautatiepakettiin kuuluvasta ehdotuksesta veturinkuljettajadirektiivistä (Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi junan kuljettamista yhteisön rautatieverkossa vastaavan juna-henkilökunnan lupajärjestelmästä). Euroopan parlamentti antaa pakettiin kuuluvista säädösehdotuksista toisen lausunnon tammikuussa 2007, jonka jälkeen alkanee ehdotusten käsittely Euroopan parlamentin ja neuvoston välisessä sovittelumenettelyssä. Edellä mainitun veturinkuljettajadirektiiviehdotuksen lisäksi yhteisön tasolla ei ole vielä säädetty muuta rautatieliikenteen koulutusta tai pätevyysvaatimuksia koskevaa lainsäädäntöä.

Komission vuonna 2002 teettämän tutkimuksen mukaan veturinkuljettajien lupajärjestelmän ehtoja koskevissa kansallisissa säädöksissä on huomattavia eroja. Komission tavoitteena on saada vahvistetuksi yhteisön säännöt, jotta nämä erot voitaisiin poistaa ja säilyttää samalla korkea turvallisuuden taso yhteisön rautatiejärjestelmässä.

4.4.2 *Veturinkuljettajadirektiivin tavoitteet ja kuljettajien vähimmäispätevyysvaatimukset*

Direktiiviehdotuksen tarkoituksena on edistää työntekijöiden vapaaseen liikkuvuuteen, sijoitautumisvapauteen ja palvelujen tarjoamisen vapauteen liittyviä yhteisön politiikkoja niin, että kilpailun vääristymät vältetään. Yhteisillä säännöillä pyritään ennen kaikkea helpottamaan veturinkuljettajien liikkuvuutta jäsenvaltioiden välillä ja myös rautatieyritysten välillä sekä edistämään yleisesti sitä, että kaikki rautatiealan toimijat tunnustavat lupakirjan ja yhdenmukaistetun lisätodistuksen. Tämän vuoksi direktiivissä pyritään vahvistamaan vähimmäisvaatimukset, jotka hakijan on täytettävä saadakseen peruslupakirjan ja yhdenmukaistetun lisätodistuksen. Tällöin lupakirja olisi voimassa koko Euroopan unionin alueella ja yhdenmukaistettu lisätodistus voimassa asianomaisella rataverkolla.

Veturinkuljettajadirektiivin vaatimukset koskisivat ainakin veturinkuljettajilta vaadittavaa vähimmäisikää, fyysistä ja psyykkistä kuntoa, ammattikokemusta, tietämystä junan kuljettamiseen liittyvistä tietyistä aihepiireistä sekä käytetyn infrastruktuurin ja siinä käytettyjen kielten tuntemusta.

Direktiiviehdotuksessa veturinkuljettajalla tarkoitetaan henkilöä, jolla on kyky ja lupa kuljettaa itsenäisesti, vastuullisesti ja turvallisesti junia, esimerkiksi vetureita, vaihtovetureita, työjunia, ylläpitoon tarkoitettua raidekalustoa tai rautateiden matkustaja- tai tavaraliikenteeseen tarkoitettuja junia.

Veturinkuljettajan lupakirja voitaisiin antaa vähintään 20 vuotta täyttäneelle henkilölle.

Veturinkuljettajan lupakirjaa hakevalla tulisi olla suoritettuna vähintään yhdeksän vuoden yleissivistävä peruskoulutus sekä hyväksyttävästi suoritettu ammatillinen peruskoulutus, joka vastaa neuvoston päätöksessä 85/368/ETY tarkoitettua 3 tasoa. Lisäksi hakijan olisi osoitettava olevansa fyysisiltä ominaisuuksiltaan sopiva läpäisemällä hyväksytyt lääkärin suorittama terveystarkastus tai tämän valvonnassa suoritettu terveystarkastus. Hakijan olisi oltava myös psyykkisiltä ominaisuuksiltaan tehtävään sopiva (psykologin tai lääkärin suorittama testi). Hakijan olisi osoitettava ammatissa vaadittava yleinen pätevyytensä läpäisemällä direktiivin liitteessä V mainitut aihepiirit sisältävä koe.

Euroopan yhteisön antamia säännöksiä on rautatiealan ammattien osalta vielä suhteellisen vähän, mutta rautatieliikenteen kilpailun vähittäin avautuessa on kuitenkin selvää, että yhteisön lainsäädäntö tulee lähivuosina lisääntymään.

5 RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN JÄRJESTÄMINEN ERÄISSÄ EUROOPAN VALTIOISSA

5.1 Norja

Norsk jernbaneskole (Norwegian Railway Academy) perustettiin tammikuussa 2005. Koulun päätehtävä on kouluttaa veturinkuljettajia kaikille operaattoreille, kouluttaa liikenteenohjaajia sekä hallinnoida koko sektorin koulutusta, esimerkiksi turvallisuuskoulutusta ja Ratahallinnon (JBV) oppisopimusharjoittelijoille järjestettäviä teoreettisia kursseja. Koulu on organisatorisesti osa Ratahallintoa (JBV), sillä on 15 työntekijää ja vuositasolla oppilaita on noin 1000 (ml. lyhyille kursseille osallistuvat).

Veturinkuljettajien koulutusta valvoo Kouluhallinto (Norwegian Agency for Quality Assurance in Education, NOKUT). Kouluhallinto maksaa koulutuksen kustannukset. Koulutus kuuluu tertiääriseen ammattikoulutusjärjestelmään, joka tarkoittaa ei-akateemista, enintään 2 vuotta kestävästä toisen asteen koulutusta. Veturinkuljettajien koulutus kestää noin 12 kuukautta. Oppilaat joutuvat rahoittamaan tietyn osuuden koulutuksesta, tarvittavan vaatetuksen sekä osan passista, jolla he voivat matkustaa NSB:n junissa. Oppilaat hakevat töihin operaattoreille suoritettuaan loppuun koulutusohjelman. Operaattoreilla oppilaiden täytyy suorittaa vielä noin 2–3 kuukauden pituinen harjoittelujakso ennen kuin he saavat virallisen veturinkuljettajan pätevyyden.

Norsk jernbaneskole organisoii ja hallinnoi liikenteenohjaajien koulutusta Jernbaneverketin puolesta. Oppilaat ovat Jernbaneverketin palkkalistoilla. Teoreettinen osuus koulussa kestää 8 kuukautta. Viimeinen neljän kuukauden työssä oppimisen jakso suoritetaan JBV:n liikenneosastolla.

Norsk jernbaneskole järjestää myös täydennys- ja jatkokoulutusta, joka on asiakkaalle maksullista. Koulun toimintaa ollaan kehittämässä aiempaa neutraalimpaan suuntaan. NSB kouluttaa itse kuljettajia lukuun ottamatta henkilöstönsä, kuten matkustajajunien konduktöörit, samoin muut operaattorit. Koulutusten kesto vaihtelee riippuen koulutettavien tulevista tehtävistä ja vastuista organisaatiossa.

Oppisopimuskoulutus on osa Norjan toisen asteen koulutusjärjestelmää. Oppilaat suorittavat ensin kaksi vuotta ammattikoulussa, jonka jälkeen he suorittavat lisäksi kahden tai kahden ja puolen vuoden harjoittelujakson työelämässä.

5.2 Ruotsi

Rautatiehallitus (Järnvägstyrelsen) hyväksyy koulutusohjelmat kaikkien välittömiä liikenneturvallisuustehtäviä koskevien koulutusten osalta. Rautatiehallitus raportoi koulutusresurssien vajeista ja muista epäkohdista elinkeinoministeriölle. Ministeriön vastuulla on päättää epäkohtien korjaamiseksi tarpeellisista toimenpiteistä.

Ruotsissa on perustettu erityinen viranomainen (Myndigheten för kvalificerad yrkesutbildning, KY-myndigheten), jonka tarkoitus on rahoittaa sellaista ammatillista koulutusta, jolle yhteiskunnassa on suuri tarve. Esimerkiksi veturinkuljettajakoulutusta tuetaan tämän viranomaisen kautta. Huomattava osa tämän päivän kuljettajakoulutuksesta on kvalifioitua amma-

tillista koulutusta, johon saa KY-viranomaisen tukea. Kaiken kaikkiaan noin 120 veturinkuljettajaa suorittaa tutkinnon vuosittain. Kuljettajaoppilaat solmivat työsuhteen koulutuksen jälkeen.

Rautatieyrittäjä voi hakea Rautatiehallitukselta luvan järjestää esimerkiksi kuljettajakoulutusta. Suurin koulutuksen tarjoaja on Banverketin Järnvägskolan Ängelholmossa. Järnvägskolan tarjoaa koulutusta veturinkuljettajille (40 opintoviikkoa) sekä kaikkea rataan liittyvää koulutusta Banverketille, yksityisille yrityksille ja ulkomaalaisille asiakkaille. Pääasiakkaita ovat ratahallinnot, operaattorit ja urakoitsijat. Yhteistyössä Lundin yliopiston kanssa Järnvägskolan toteuttaa rautatieinsinöörinkoulutusta. TCC tarjoaa KY-viranomaisen tukemaa veturinkuljettajakoulutusta samoin kuin suuremmat rautatieyritykset, kuten SJ AB ja Green Cargo. Rautatielaki ei Ruotsissa koske rautatiealan koulutusinstansseja, minkä takia Rautatiehallitus ei valvo näitä yrityksiä. Rautatiehallituksella ei ole aukotonta kontrollia kaikkiin koulutusta tarjoaviin yrityksiin.

5.3 Tanska

Viime aikoihin asti rautatiealan koulutusta ovat järjestäneet operaattorit ja rataverkon haltija. Tällä hetkellä järjestelmä on muuttumassa siten, että vastuuta liikenneturvallisuustehtävissä toimivien henkilöiden koulutuksesta on joiltain osin siirretty rautatiealan ulkopuolisille toimijoille. Tämä koskee lähinnä veturinkuljettajia, sillä muiden rautatiealan tehtävien, mukaan lukien liikenneturvallisuustehtävien, koulutuksen hoitavat yhä operaattorit ja rataverkon haltija. Tällä hetkellä käynnissä on kuitenkin säädösvalmistelu koskien niiden henkilöiden koulutusta ja kelpoisuutta, joilla on turvallisuusvastuu radanrakennustöissä. uusi asetus sisältää kansalliset vaatimukset koskien neljää erilaista turvallisuuteen liittyvää toimintaa. Operaattorit ja rataverkon haltija pysyvät kuitenkin vastuullisina koulutuksen tarjoamisesta henkilöille, jotka tekevät turvallisuuteen liittyviä tehtäviä.

Veturinkuljettajia koskevat kansallinen asetus tuli voimaan 1.10.2005. Asetus vastaa sisällöllisesti komission direktiiviehdotusta veturinkuljettajien kelpoisuusvaatimuksista. Tällä hetkellä muista liikenneturvallisuustehtävistä ei ole kansallista sääntelyä. Asetuksen antamisen jälkeen veturinkuljettajien koulutus muutettiin yleiseksi, julkisesti tarjottavaksi koulutukseksi. Oppilaat otetaan koulutukseen operaattoreiden kautta, sillä työsuhte operaattorin kanssa katsotaan uudessa asetuksessa koulutuksen saamisen edellytykseksi.

Veturinkuljettajien peruskoulutus on osa kansallista koulutusjärjestelmää. Koulutusta annetaan kahdessa teknillisessä koulussa (vuosi Kööpenhaminassa ja toinen vuosi Länsi-Tanskassa), jotka on valinnut Opetusministeriö. Koulutuksen käytännön harjoitteluosuus suoritetaan pääasiassa sillä operaattorilla, johon oppilas on palkkasuhteessa, mutta myös muilla operaattoreilla.

Koulutuksen samoin kuin opinto-ohjelman hyväksyvät Opetusministeriö ja Kansallinen rautatieviranomainen (Trafikstyrelsen, vrt. Rautatievirasto). Koulutusohjelma koostuu kahdesta osasta, teoreettisesta osasta ja käytännön koulutuksesta. Koulutusta valvovat opetusministeriö ja kansallinen rautatieviranomainen.

Koulutukseen valitut teknilliset koulut (ammattikoulut) ovat vahvasti riippuvaisia operaattoreiden asiantuntijoista ja asiantuntemuksesta. Kansallinen rautatieviranomainen asettaa turval-

lisuuteen liittyvää koulutusta antaville asiantuntijoille erityisiä vaatimuksia ja valvoo niiden täyttymistä. Tähän mennessä kouluttajina ovat toimineet vain operaattoreiden omat opettajat.

Koulutuksen rahoittaa opetusministeriö niillä varoilla, jotka on siirretty liikenneministeriön ja DSB:n (Danish National Railways) välisestä sopimuksesta opetusministeriölle. Rahoitus kattaa ainoastaan koulutuksen teoreettisen osuuden. Operaattorit kustantavat koulutuksen käytännön harjoitteluosuuden. Koska kaikki oppilaat ovat operaattoreiden palkkalistoilla, he saavat koulutusajalta normaalia palkkaa. Koulutus kestää noin 10,5 kuukautta. Vuosittain koulutetaan noin 150–200 uutta veturinkuljettajaa. Vaikka oppilaat ovat työsuhteessa koulutuksen aikana, se ei takaa työpaikkaa koulutuksen jälkeen.

5.4 Viro ja Latvia

Virossa ja Latviassa rautatiealan koulutus on järjestetty toisistaan poikkeavalla tavalla. Virossa ei ole varsinaista alan koulutuslaitosta. Rautatieyritykset kouluttavat junaturvallisuushenkilöstön ja esimiehet vastaavat alaisinaan toimivien veturinkuljettajien ja muiden junaturvallisuustehtäviä hoitavien henkilöiden kelpoisuudesta ja huolehtivat henkilöstön valmistautumisesta joka neljäs vuosi pidettäviin tutkintoihin.

Latviassa on kolme kansalliseen koulutusjärjestelmään kuuluvaa koulutuslaitosta, jotka järjestävät rautatiespesifistä ammattikoulutusta. Veturinkuljettajat koulutetaan valtion rautayrityksen LDz:n koulutuskeskuksessa. LDz maksaa kuljettajien ja täydennys- ja jatkokoulutuksen. Ammatillisen koulutuksen kustantaa valtio. Opetusministeriö hyväksyy ammatillisen koulutuksen opetusohjelmat, muut ohjelmat hyväksyy LDz. Ainoastaan veturinkuljettajiksi koulutettavat henkilöt ovat työsuhteessa.

5.5 Venäjä

Venäjällä rautatiealan ammatteihin valmistavat koulutuskeskukset ja tekniset ammattioppilaitokset ovat osana Venäjän rautatiet -konsernia (OAO RZD). Venäjällä on myös keskiasteen ja korkeakouluasteen oppilaitoksia (colleget ja yliopistot), jotka ovat erikoistuneita rautatiealaa. Ne ovat Venäjän liikenneministeriön ja Venäjän rautatieviraston hallinnonala.

OAO RZD:llä on yhteensä 52 koulutuskeskusta ja teknistä ammattioppilaitosta.

Veturinkuljettajien koulutuksen pituus on 6,5 kuukautta, josta 5 kuukautta on teoriaopintoja ja 1,5 kuukautta käytännön harjoittelua. Konduktöörin (vaununhoitajien) koulutus on 3 kuukautta. Koulutuksen jälkeen RZD:n henkilöstöosasto myöntää koulutuksesta todistuksen ja tämän lisäksi RZD:n veturiosasto myöntää veturinkuljettajille ajokortin. Peruskoulutuksen jälkeen veturinkuljettajilla on vielä varikolla harjoittelujakso ennen itsenäisen työn aloittamista. Veturinkuljettajia koulutetaan erikseen dieselveturien käyttöön ja erikseen sähköveturien käyttöön.

Vuosittain Venäjällä valmistuu noin 2 000 dieselveturien kuljettajaa ja 500 sähköveturien kuljettajaa.

6 RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN TULEVAISUUDEN HAASTEET

6.1 Koulutuksen tasapuolisuuden ja syrjimättömyyden vaatimukset

Rautatielain 58 §:n 1 momentissa säädetään velvollisuudesta koulutuspalvelujen tarjoamiseen. Momentin mukaan rautatiejärjestelmän liikenneturvallisuustehtävistä annetun lain 7 §:ssä tarkoitettuja liikenneturvallisuuteen liittyviä koulutuspalveluja tai muita rautatieliikenteen koulutuspalveluja tarjoavan yhtiön tai muun yhteisön on tarjottava tasapuolisella ja syrjimättömällä tavalla korvausta vastaan koulutuspalveluja muille tässä laissa tarkoitettua toimintaa harjoittaville yhtiöille ja muille yhteisöille, jos koulutus on tarpeellista turvallisuustodistuksen saamista koskevien vaatimusten täyttämiseksi. Korvauksen tulee olla tasapuolinen ja kohtuullinen ottaen huomioon koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ja kohtuullinen voitto.

Rautatieliikenteen avautuessa vähitellen kilpailulle olisi tärkeää, että myös rautatiealan koulutusta olisi saatavissa tasapuolisesti ja syrjimättömästi.

Vuonna 1999 tehtyyn työryhmämietintöön sisältyi ehdotus Ilmailulaitoksen lennonvarmistushenkilöstön ja rautatieliikenteen tarvitseman henkilöstön koulutuksen siirtämisestä opetusministeriön hallinnonalalle, jossa on muidenkin liikennemuotojen ammattikoulutusta koskevat asiat.

Lennonvarmistushenkilöstön että rautatieliikenteen tarvitseman henkilöstön koulutuskorvauksen sijainnille liikenneministeriön pääluokassa oli historiallinen tausta. Molemmat olivat aiemmin valtion budjettitalouteen kuuluvia laitoksia, joiden toiminta rahoitettiin valtion talousarvion määrärahoilla. Korvaukset otettiin käyttöön liikelaitostamisen yhteydessä, jolloin oli erotettava varsinainen liiketoiminta sekä sellaiset tehtävät, jotka eivät olleet liiketaloudellisesti kannattavia, mutta joita pidettiin tärkeänä yhteiskunnan kannalta hoitaa. Näitä tehtäviä varten myönnettiin valtion liikelaitoksista annetun lain mukaista korvausta.

Korvauksen perustana pidettiin niin kutsuttua ammatillista koulutusta, vaikkakaan sitä ei ole nimenomaisesti määriteltä. Valtion talousarvion laadinnan yhteydessä arvioidaan seuraavana vuonna annettavan koulutuksen laajuus ja kustannukset.

6.2 Rautatieliikenteen ja radanpidon turvallisuuden ylläpitäminen

Rautatieliikenteen ja radanpidon turvallisuus on keskeinen tavoite, josta ei pitäisi missään olosuhteissa tinkiä. Koulutuksen uudistamista harkittaessa turvallisuuden pitäisi tulla ensin, ja sen jälkeen tulisivat muut kysymykset. Koulutusta antavien tahojen ja alalla toimivien yritysten toiminnassa turvallisuusajattelun pitäisi kattaa kaikki organisaatiotahot. Tältä kannalta toiminnan hajautuminen rautatiesektorilla asettaa kaikille toimijoille suuria haasteita.

6.3 Radanpidon tehokkuus ja kilpailuttaminen

Vaikka turvallisuusajattelun pitää olla tärkein rautatietoimintaa ohjaava periaate, radanpidon osalta on huomioitava radanpidon tehokkuusvaatimukset sekä kilpailuttamisen lainalaisuudet.

Turvallisuusajattelun on oltava toimintaa ohjaava periaate, mutta toisaalta se ei saa jäykistää kaikkea toimintaa siten, että radanpidon tehokkuus kärsii tarpeettomasta sääntelystä.

Koulutustarvetta ratapihatyön osalta on ollut vaikea arvioida, sillä valtion myöntäessä usein vasta loppuvuodesta lisätalousarvioissa lisärahoitusta ratatöiden suorittamiseksi uusia rata-työntekijöitä on tarvittu välittömästi. Urakkakilpailun voittaneella yhtiöllä ei ole välttämättä ollut riittävästi henkilökuntaa urakan suorittamiseen, jolloin VRKK:lta on tilattu lisäkoulutusta hyvinkin lyhyellä varoitusaajalla. Tulevaisuudessa pitäisi kiinnittää aiempaa enemmän huomiota myös VR-Yhtymä Oy:n ja sen tytäryhtiöiden ulkopuolisten urakoitsijoiden koulutustarpeisiin.

6.4 Opiskelijan oikeusturvan merkitys

Opiskelijan oikeusturvaa rautatiealan koulutuksen osalta ei ole lainsäädännössä määritelty vastaavalla tavalla kuin ammatillisissa oppilaitoksissa.

VRKK:ssa suoritettut tutkinnot eivät ole virallisia ammattitutkintoja eivätkä erikoisammattitutkintoja, koska VRKK ei ole ammatillinen erikoisoppilaitos. Tämä saattaa rajoittaa jossain määrin jatkokoulutusmahdollisuuksia. Se myös rajaa jossain määrin opintososiaalisia tai muita sellaisia etuuksia pois, kuten työvoimapolitiittinen aikuiskoulutustuki ja ammattitutkintostipendi sekä opintotukeen koulutus kuitenkin oikeuttaa.

Koska VRKK on kouluttanut oppilaita pääosin VR-yhtiöiden palvelukseen, ei koulutuksen ulospäin näkyvyys ole ollut riittävä. Parhaan ammattityövoiman houkuttelemiseksi tällainen näkyvyys olisi kuitenkin tärkeätä.

7 OPETUSHALLINNON SEKÄ ILMAILUALAN ERIKOISAMMATTIOPPILAITOKSEN ASiantuntijanäkemyksiä

7.1 Asiantuntijanäkemyksiä opetusministeriöstä

Opetusministeriö määrittää koulutuspolitiikan suuntaviivat ja strategiset linjaukset. Opetusministeriö valvoo kaikkea valtion budjettiin sidottua koulutustarjontaa sekä valmistelee koulutusta koskevan lainsäädännön sekä valtioneuvoston päätökset. Työryhmä kuuli työnsä aikana hallitusneuvos, yksikön päällikkö Timo Lankista opetusministeriön koulutus- ja tiedepolitiikan osaston ammatillisen koulutuksen yksiköstä sekä opetusneuvos Seppo Niinivaaraa samasta yksiköstä.

VRKK:a ei siirretty OPM:n hallinnonalalle jo edellisen työryhmän mietinnön valmistuttua valtionaloudellisen tilanteen vuoksi. Jotta siirto olisi onnistunut, olisi pitänyt siirtää riittävä rahoitus opetusministeriön hallinnonalalle. Opetusministeriön toimialan ulkopuolisia ammatikoulutusjärjestelmiä on esimerkiksi palo- ja pelastustoimen alalla, poliisilla, Rajavartiolaikoksella, puolustusvoimilla, vankeinhoidolla sekä Ilmailulaitoksella (Finavia Avia College) .

Suomen Ilmailuopisto antaa lentäjäkoulutusta - toimintaa ylläpitävän osakeyhtiön omistus jakautuu Finnair Oyj:n, valtion sekä vähäisessä määrin Porin kaupungin kesken. Eräillä toi-

mialoilla on enemmän kilpailullinen tilanne kuin toisilla - jos koulutusta järjestetään laajemmalle kuin vain yksittäisen laitoksen tarpeisiin, on vakavammin harkittu siirtoa opetusministeriön toimialalle. Siirtoja opetusministeriön hallinnonalalle on erityisesti tehty, jos toimialoilla on ollut siihen halukkuutta.

Esimerkiksi Avia Collegen osalta valtio ja kunnat rahoittavat toimintaa keskeiseltä osin, koska erikoisoppilaitoksen järjestämä lennonjohtajakoulutus on ammatillista peruskoulutusta. Lennonjohtajakoulutuksen on katsottu olevan luonteeltaan sellainen peruskoulutuksen muoto, että siitä vastaavat sekä valtio että kunnat. Muilta osin Avia Collegen antaman lennonvarmistushenkilöstön koulutuksen rahoituksesta vastaa vain valtio ja opetusministeriö kohdentaa rahoituksen Ilmailulaitokselle. Keskeinen kysymys on myös tutkinnonanto-oikeus. Ilmailulaitos antaa itse lennonjohtajakoulutuksen ja antaa tutkintotodistuksen, koska koulutus perustuu opetussuunnitelman perusteisiin. Näyttötutkinnoissa (pääosin ammatillisessa lisäkoulutuksessa) tutkintotodistuksen antaa tutkintotoimikunta. On huomioitava laki ammatillisesta aikuis-koulutuksesta sekä vastaava asetus. Ammatti- ja erikoisammattikoulutuksen kustannuksista vastaa valtio ja perustutkintokoulutuksesta valtio ja kunnat yhdessä.

Nykylainsäädännön mukaan edellytetään ammattikoulutuksessa tutkintotoimikuntaa, jos tavoitellaan näyttötutkintojen perustamista. Ammatillisena lisäkoulutuksena suoritettavat tutkinnot suoritetaan aina näyttötutkintoina - tutkintotoimikunta sopii koulutuksen järjestäjien kanssa tutkintojen järjestämisestä. Myös perustutkintoja voidaan järjestää näyttötutkintoina.

Pidemmällä tähtäimellä on huomioitava yleiseurooppalainen kehitys (European Qualifications Framework), jonka vaikutukset ulottuvat koko koulutuskenttään. Tavoitteena on 8-portainen tutkintoluokitus, jonka perusteella kaikki perusopetuksen jälkeinen koulutus voidaan saada eri maiden osalta läpinäkyvämmäksi ja ymmärrettävämmäksi. Prosessin seurauksena kansallisia tutkintoja tullaan tarkastelemaan uudelleen, saattaa tulla myös erilaisia tutkintotasoja.

Tarvittaessa rautatiealan koulutusta voitaisiin antaa myös Avia College-tyyppisesti erikoisoppilaitoksena. VRKK antaisi erikoisoppilaitoksena ammatillista perus- ja lisäkoulutusta. Osa koulutuksesta olisi tutkintoon johtavaa koulutusta, jolloin pitäisi pohtia, tulisiko jokin koulutussuunta perustutkinnoksi – tällöin rahoittajiksi tulisivat nykyisestä poiketen valtio ja kunnat.

Lennonjohtajakoulutukseen on nykyisin käytettävissä enemmän rahaa kuin aikaisemmin, koska tähän yleiskoulutukseksi katsottavan opetuksen rahoitukseen osallistuvat valtio sekä kunnat asukasperusteisesti laskettavalla osuudella yksikköhintaperusteisesti. Lennonjohtajakoulutus on ammatillinen perustutkinto, jolla on opetushallituksen vahvistama opetussuunnitelman peruste. Lähes kaikilla Avia Collegen opiskelijoilla on jokin pohjakoulutus, yleensä ylioppilastutkinto. Koulutusaika on käytännössä noin 1,5 vuotta.

Opettajien kelpoisuusvaatimuskysymystä ei voida pitää ongelmallisena, sillä jo nyt otetaan pitkän linjan osaaminen huomioon. Ammattikorkeakoulujärjestelmästä valmistuvilla tulee olla myös riittävä käytännön työtehtävien osaaminen.

Jos rautatiealan koulutus päätettäisiin siirtää OPM:n hallinnonalalle, opetushallinto ei ottaisi kantaa VRKK:n eli koulutuksenjärjestäjän toimiin eri veturityyppien ja muun infrastruktuurin hankkimiseksi koulutuksenjärjestäjän käyttöön. Laki ammatillisesta koulutuksesta sekä laki ammatillisesta aikuiskoulutuksesta sääntelee alan opetuksen järjestämistä ja rahoituksesta säädetään laissa opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksesta.

7.2 Asiantuntijanäkemyksiä Opetushallituksesta

Opetushallituksen tehtävänä on koulutuksen kehittäminen. Opetushallitus tekee päätökset tutkintorakenteesta ja tutkintonimikkeistä. Opetushallitus laatii rakennepäätöksen perusteella yhteistyössä työelämän asiantuntijoiden kanssa tutkintojen perusteet. Tutkintorakennetta uudistetaan ja tutkintojen perusteita päivitetään koko ajan. Opetushallitus myös arvioi koulutusta, tarjoaa tietopalveluja sekä tarjoaa koulutuksen tukipalveluja.

Ammatillisten perustutkintojen perusteet on uudistettu vuosina 1999 - 2001. Ammattitutkintojen ja erikoisammattitutkintojen perusteita uudistetaan jatkuvasti sitä mukaa, kun ammattien ja työn vaatimukset muuttuvat.

Työryhmä kuuli Opetushallituksen asiantuntijoista opetusneuvos Olli Hautakoskea sekä opetusneuvos Markku Lappalaista.

Opetushallituksessa valmistellaan näyttötutkintojen perusteita. Perinteisesti tutkinnot on jaettu nuorisoasteen tutkintoihin sekä aikuiskoulutukseen, joka valmistaa opiskelijoita tietyille erikoisaloille. Opetushallitus ottaa huomioon elinkeinoelämän esitykset tarpeelliseksi katsottujen opintokokonaisuuksien rakentamiseksi ja valmisteleo ammattitutkintojen perusteita kolmikantayhteistyössä, ottaen kuitenkin huomioon lainsäädännöllisen viitekehyksen. Esimerkiksi turvalaiteasentajan ammattitutkinnon perusteet valmisteltiin jo vuonna 2001. Nyt valmistellaan rautatiekaluston kunnossapidon ammattitutkinto, minkä lisäksi tullaan valmistelemaan sähkölaiteasentajan ammattitutkintoa.

- oppilaitosten perustamisesta päättäminen kuuluu opetusministeriölle, mutta viime aikoina erikoisoppilaitoksia on pikemminkin lopetettu kuin perustettu uusia. Ammattitutkintoja voidaan suorittaa monella eri tavalla, esimerkiksi työvoimapoliittisena koulutuksena tai oppisopimuskoulutuksena.
- Veturinkuljettajakoulutuksella ei ole ollut liittymäkohtia Opetushallitukseen. Veturinkuljettajien ajokorttidirektiivin systematiikka vaikuttaa samantapaiselta kuin direktiivissä, jossa määritellään raskaan ajoneuvoliikenteen koulutuksen vähimmäisvaatimukset. Kyseisen EU-direktiivin osalta tullaan edellyttämään joko koe- tai koulutusjärjestelmää, jolloin koulutuksen vähimmäispituus tulee olemaan 140 tuntia tai 280 tuntia. Direktiivissä, jota koskeva lainsäädäntö piti saattaa voimaan 14.9.2006 mennessä, määritellään EU:n alueella työskenteleviltä ajoneuvoyhdistelmän kuljettajilta edellytettävä vähimmäiskoulutus. Linja-auto- ja yhdistelmäajoneuvokuljetuksen osalta ongelmana on ollut se, että samalla kysymys on alalietulotutkinnosta, mutta myös käytännön työkokemusta edellytetään.
- Toisaalta aikuiskoulutuksen osalta tutkinnon pituus ja laajuus on avoin, eikä sen vähimmäis- tai enimmäiskesto ole rajattu.
- Lyhyt koulutus pitäisi hoitaa muutoin kuin ammatillisena koulutuksena. Koulutuksen statuksen osalta on huomattava, että jos kyseessä olisi val-

takunnallinen erikoisoppilaitos eikä VR:n koulutuslaitos, tutkintoihin johtavan koulutuksen järjestäminen edellyttää Opetushallituksen lupaa.

- Opetushallituksen edustajien mukaan myös OPH:n alaisuudessa hoidettavaa koulutusta koskee usean eri hallinnonalan lainsäädäntö, jota kolmikantayhteistyössä toimien noudatetaan. On noin 70 eri tutkintoa, jolloin lainsäädäntö tulee muualta kuin opetusministeriöltä.
- Elinkeinoelämän kaipaamaa joustavuutta koulutukseen on saatu sisällyttämällä erilaisia valinnaisia moduuleja koulutukseen. Näistä opiskelijat voivat valita itselleen sopivia. Olennaista on kuitenkin se, että OPH:n alaisessa koulutuksessa tutkintotoimikunta antaa tutkintotodistuksen.
- OPH:n toimialalle kuuluvien opintojen tutkintotodistuksista voi tehdä oikaisuvaatimuksen 14 vuorokauden kuluessa todistuksen saamisesta.

7.3 Asiantuntijanäkemykset Avia Collegesta

Ilmailulaitoksen ja VR-yhtymän ammatillisen koulutuksen järjestämistä ja rahoitusta pohtinut työryhmä esitti vuonna 1999 Ilmailulaitoksen sekä VR-Yhtymän järjestämän ammatillisen peruskoulutuksen sekä sen rahoituksen siirtämistä opetusministeriön hallinnonalalle niin kutsutun ammatillisen erikoisoppilaitosmallin mukaisesti.

Siirto toteutui Ilmailulaitoksen (nykyisin Ilmailulaitos - Finavia) järjestämän koulutuksen osalta siten, että muodostettiin opetusministeriön hallinnonalalla toimiva Avia College niminen oppilaitos.

Työryhmä on työnsä aikana kuullut asiantuntijana Finavian (Ilmailulaitoksen) henkilökunnan koulutuksesta vastaavan oppilaitoksen Avia Collegen rehtori Pekka Kilpeläistä. Työryhmän käsityksen mukaan on ilmeistä, että vuoden 1999 työryhmämuistion laatimisen jälkeen tehdyt muutokset ja Avia Collegen siirtäminen opetusministeriön hallinnonalalle ovat hyödyttäneet varsinkin alan opiskelijoiden, mutta myös oppilaitoksen asemaa.

Asiantuntijakuulemisen yhteydessä työryhmä sai selville seuraavaa:

- Avia College on ammatillinen erikoisoppilaitos, joka järjestää ammatillista peruskoulutusta (lennonjohtajan koulutus) ja ammatillista lisäkoulutusta (muun lennonvarmistushenkilöstön koulutus). Lennonjohtajan koulutus rahoitetaan ammatillisen peruskoulutuksen rahoituksella, jonka kattavat valtio ja kunnat. Ammatilliseen lisäkoulutukseen Ilmailulaitos saa ns. erikoisoppilaitosten rahoituksen.
- ainakin ilmailualan opetuksen kannalta siirto opetusministeriön hallinnonalalle oli oikea toimenpide
- siirron seurauksena opetuksen laatu parani
- siirron seurauksena opiskelijoiden opintososiaaliset edut paranivat
- siirron seurauksena opetuksen rahoitus lisääntyi hiukan
- koska ammattikorkeakoulustatusta ei valittu, koulutuksen siirtäminen opetusministeriön hallinnonalalle ei lisännyt koulutusaikojen pituutta; myöskään opettajien kelpoisuusehdoista ei muodostunut ongelmaa

- Opetushallituksen ohjauksen painopiste on alkuvaiheessa, kun Opetushallitus hyväksyy opetussuunnitelman valtakunnalliset perusteet, myöhemmin ohjauksen merkitys korostuu lähinnä uudistettaessa opetussuunnitelmien perusteita tai opetuslupaa haettaessa
- siirto johti pedagogiseen kehittymiseen, koska siirron seurauksena aloitettiin ammattiopettajakoulutus; lisäksi kehitettiin työssä oppimismenetelyjä, ohjaaja- ja asiantuntijakoulutusta, opetussuunnitelmia, opetussisältöjen ja ammattiosaamisen näyttöjen kehittäminen
- tulevaisuuden haasteena on palveluketjun osaamisen kehittäminen

8 TYÖRYHMÄN EHDOTUKSET RAUTATIEALAN KOULUTUKSEN KEHITTÄMISEKSI

Työryhmä ehdottaa, että

- VR Yhtymä Oy:n valtiolta saamat koulutuskorvaukset (841 000 euroa) siirretään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan momentilta 31.60.42 opetusministeriön hallinnonalan momentille 29.30.51.
- VR Koulutuskeskus muutetaan ammatilliseksi erikoisoppilaitokseksi. Muutoksen yhteydessä selvitetään ainakin veturinkuljettajan, henkilöliikenteen konduktöörin, ratapihahenkilöstön sekä liikenteenohjaajan koulutusohjelmien muuttaminen ammattitutkinnoksi tai erikoisammattitutkinnoksi. Koulutuksen yleinen valvonta kuuluisi opetushallinnolle. Rautatievirastolle kuuluisi valvonta ja hyväksymismenettelyt ns. kelpoisuuslain edellyttämiltä osin.
- Siirto toteutetaan niin, että koulutustoiminnan jatkuvuus turvataan (mm. henkilöstön kelpoisuus) ja VR Koulutuskeskuksen julkinen rahoitus järjestetään samoin kuin muidenkin erikoisoppilaitosten osalta. VRKK:ssa annettava koulutus tulee rinnastaa opetus- ja kulttuuritoimen rahoituksessa lennonvarmistuksen ammatilliseen koulutukseen.

Lisäksi työryhmä ehdottaa, että

- VRKK:n johtokuntaan nimetään edustajat VR-Yhtymä Oy:stä, henkilöstöjärjestöistä ja henkilöstöstä, asiakastahoilta, Rautatievirastosta, Ratahallintokeskuksesta sekä mahdollisesti myös opetusministeriöstä tai Opetushallituksesta.

Työryhmä ehdottaa myös, että

- VR Koulutuskeskuksen siirtämiseksi opetusministeriön hallinnonalalle VR-Yhtymä Oy asettaa työryhmän selvittämään siirron toteuttamiseksi tarvittavat järjestelyt, työryhmän työn tulisi olla valmiina 31.3.2007 mennessä; työryhmään otetaan jäseniksi edustajat Rautatievirastosta, liikenne- ja viestintäministeriöstä ja opetusministeriöstä sekä Rautatieläisten liitosta, Rautatievirkamiesliitosta ja Veturimiesten liitosta.
- selvitetään rautatielakiin ja ns. kelpoisuuslakiin tarvittavat muutokset, joita lakeihin mahdollisesti tarvitaan työryhmän ehdotuksen johdosta
- tavoitteena on mahdollisimman selkeä normipohja muun muassa viranomaistoimintojen järjestämiseksi

9 PERUSTELUT

- siirto opetusministeriön hallinnonalalle edistäisi opetushallinnon pedagogisen ja muun asiantuntemuksen hyödyntämistä
- siirto opetushallinnon alalle mahdollistaisi oppilaitoksen valtionavun saattamisen saman perusteiseksi ja samalle tasolle kuin muidenkin vastaavantapaista toimintaa järjestävien liikennealan ammatillisten erikoisoppilaitosten
- virallisten ammatillisten tutkintojen käyttöön ottaminen soveltuvin osin alan rajallisten markkinoiden, yhteiskunnan varojen käytön ja turvallisuusajattelun juurruttamisen kannalta ei ole mielekäästä hajasijoittaa rautatiealan ydinkoulutusta eli välittömästi liikenneturvallisuuteen vaikuttavien tehtävien koulutusta useisiin oppilaitoksiin
- siirto opetusministeriön hallinnonalalle yhdenmukaistaisi rautatiealan koulutusta
- virallinen ammattitutkinto saattaisi parantaa rautatiealan ammatteihin hakeutuvien henkilöiden jatko-opintomahdollisuuksia
- siirtyminen opetusministeriön hallinnonalalle voisi johtaa siihen, että keskeisimmät VR:n sisäiset pitkäkestoiset ammattiin tähtäävät koulutukset muunnettaisiin ammattitutkinnoiksi tai erikoisammattitutkinnoiksi
- Ammattitutkintoja voisivat olla mm. konduktöörin, ratapihahenkilökunnan (vaihtotyönjohtajat), liikenteenohjaajan ja veturinkuljettajan koulutus. Jatkovalmistelun yhteydessä arvioitaisiin tarve näyttötutkintoon valmistavan koulutuksen järjestämiseen ja mahdollisen tutkintotoimikunnan tarve vai toteutettaisiinko koulutukset ilman tutkintotoimikuntajärjestelmää suoraan osana ammatillisen erikoisoppilaitoksen toimintaa.

10 HALLINNONALASIIRRON MAHDOLLISET VAIKUTUKSET

Siirtyminen johtaisi myös siihen, että tietyn ylimenokauden aikana osan opettajia olisi hankittava säästöjen edellyttämää pedagogista lisäkoulutusta. Työryhmä pitää tärkeänä, että siirtymisen yhteydessä turvataan nykyisen ammatillisesti pätevän opettajakunnan työn jatkuminen ja sitä kautta koulutustoiminnan häiriöttömyys. Siirtyminen ei aiheuttaisi tältä osin välittömiä merkittäviä muutoksia.

Kaikki luetellut koulutusohjelmat perustuvat monimuotokoulutukseen, jossa teoria ja käytäntö jaksottuvat oppimista tukevasti. Tässä järjestelmässä keskiössä ovat koulutetut ja ammattinsa substanssin hallitsevat työnopastajat. VRKK:n opetushallinnon alalle siirtäminen ei muuttaisi tätä asetelmaa. Tietyn erityisjärjestelyjä vaativan ylimenokauden jälkeen, jos liikenteenhoitolalle tulee uusia operaattoreita, suorittaisivat opiskelijat työharjoitteluosuutensa luonnollisesti niissä yrityksissä, joihin he ovat kiinnittymässä.

VRKK:n ja rautatiealan koulutuksen siirtäminen opetushallinnon alalle ei aiheuttaisi ongelmia sen suhteen, että koulutusten viranomaisvalvonta jakaantuisi kahdelle viranomaiselle: opetusviranomaisille ja Rautatievirastolle. Näillä kummallakin on omat lainsäädännöstä tulevat roolit, jotta ne eivät sulki toisiaan pois eivätkä olisi ristiriidassa toistensa kanssa. Tämä ei aiheuta myöskään ongelmia ammatillisten tutkintojen perusteiden kirjoittamisen kannalta. Tällöin tutkinnon perusteissa viitattaisiin tietyiltä osin esimerkiksi Rautatieviraston määräyksiin.

Tarkoitus on, että siirto ei aiheuta muutosta siihen vallitsevaan käytäntöön, että tutkintojen ja koulutuksen kehittämistä valmistellaan yhteistyössä työnantajan, henkilöstön ja viranomaisten kesken.

Siirto aiheuttaisi myös jossain määrin muutoksia opiskelija-arvosteluun.

Työryhmän käsityksen mukaan siirron yhteydessä tulisi lähteä siitä, että nykyisen opiskelija-valinnan kriteerit säilytettäisiin pääsääntöisesti nykyisellään. Opiskeluoikeuden keskeyttämisestä koskevat menettelyt tulisi järjestää rautatielainsäädännön mukaisesti lähtökohtaisesti nykypohjalta.

Siirto parantaisi mahdollisuuksia maksaa työvoimapoliittista koulutustukea ja mahdollistaisi ns. ammattitutkintostipendin maksamisen. Muilta osin vaikutukset ovat vähäisiä, koska koulutus jo nykyisellään oikeuttaa opintotukeen.