



Väylävirasto
Trafikledsverket



16.4.2024

Ratafoorumi

Muistio

Aika: 16.4.2024 klo 12.00 - 15.00

Paikka: Pasilan virastokeskus Opastinsilta 12A Pieni auditorio (2. krs) ja Teams

Teema: Tulevaisuuden osaamistarpeet rautatiealalla

Asialista:

Klo 12

1. Avaus ja ajankohtaista rautateiltä, Jukka Ronni

Ronni avasi tilaisuuden ja toivotti osallistujat tervetulleeksi. Paikalla Pasilassa oli toistakymmentä osallistujaa ja linjoilla yli 50. Tässä ratafoorumissa uutena osapuolena järjestelyissä on ollut myös SKOL ry, joka on jatkossakin ratafoorumissa mukana.

Yleisinä nostoina rautateiltä: henkilöliikenne on kasvanut koronapandemiasta, mutta tavaraliikenne on pitkällä aikavälillä vähentynyt. Kokonaisuudessaan liikenne oli vähentynyt aiemmista vuosista vuonna 2023.

Esiteltiin vuoden 2024 ratahankkeita ja suunnittelukohteita. Kohteet jakautuvat koko rataverkolle, mutta etenkin pääväylät korostuvat. Hyvä tunnistaa, että sekä hallituksella että virastolla on omat investointiohjelmansa, jotka ovat toisistaan erillisiä dokumentteja samasta nimestä huolimatta. Liikenne 12 -suunnitelma on päivityksessä ja tällä hetkellä trendinä on rahoituksen painotus perusväylänpitoon kehittämisen sijaan. L12 työssä on myös todettu, että riittämättömän rahoituksen toteutuessa, myös väyläverkon laajuuden supistaminen on keinovalikoimassa.

2. Ajankohtaisia Infra Ry, Nina Raitanen

Rakennusallalla kokonaisuudessaan on haastava (talous-)tilanne, mutta infralla haasteet ja vaikutukset ovat olleet vähäisempiä. Infra-alalla rautatiealan haasteet ovat olleet edelleen lievempiä. Uusia rahoitusmenetelmiä tarvitaan hankepuolelle, mistä esimerkkinä on länsirata, josta toivotaan hyvää ja toimivaa malliesimerkkiä tuleville kehityshankkeille.

Osaajapula on alalla toinen suuri haaste. Ratkaisuina on esitetty mm. kehitettyjä henkilöreferenssivaatimuksia, mestari-kisälli-mallia ja sisääntulourakoita. Infra ry antoi kiitosta hyvästä yhteistyöstä Väyläviraston kanssa mm. sisääntulourakoiden käytöstä. Uusia toimenpiteitä voisivat olla mm. uuden työvoiman hyödyntäminen täydennuskouluttamalla muilta aloilta ilman, että kaikki koulutukset pitäisi olla ensimmäistä työpäivää ennen käytyä. Myös muun kuin suomenkielisen työvoiman hyödyntämisessä on nähty paljon potentiaalia. Alalla on tunnistettu myös opetushenkilöstössä merkittävää henkilöstöpulaa. Positiivisena näkökulmana: rautatiealan rekrytointia helpottaa ratarakentamisen positiivinen julkisuuskuva ympäristöystävällisenä liikennemuotona.



3. Ajankohtaista turvallisuudesta ja havainnot 2023 turvallisuusyhteenvedosta, Marko Tuominen

Väylävirasto vetää rautatiealan turvallisuusryhmää, jossa on lukuisia alan toimijoita mukana. Tässä ryhmässä jaetaan tietoa kehityskohteista, onnistumisista työturvallisuudessa ja riskeistä.

Radanpidon turvallisuuden onnistumisprosentti on ollut hyvällä tasolla vuonna 2023, mutta se laski hieman vuodesta 2022. Laskulle ei ole yksittäistä syytä. Turvallisuuspoikkeamia on keskeisesti havaittu ratatyöluopien ottamisessa ja ratatyöalueiden noudattamisessa. Jatkotoimenpiteinä koulutusmateriaalia ja ohjeita kehitetään, minkä lisäksi viestinnän kautta pyritään nostamaan esiin hyviä esimerkkejä ja käytäntöjä tehokkaammin.

Turvallisuuspoikkeamien läpikäyntipalaverit ovat uusi käytäntö. Näissä tarkoituksena on tehdä analyysi turvallisuuspoikkeamasta yhdessä kaikkien osapuolten kesken ja ottaa oppia tapahtumasta. Nämä tilaisuudet eivät korvaa muita palavereita eikä niissä haeta syyllisiä tai sanktioita. Tarkoitus on vain oppia ja kehittää toimintaa turvallisemmaksi.

Ratatyössä on siirrytty TURO-päivityksen mukaan määrämuotoiseen viestintään ratatyössä. Huomiota kiinnitetään tällä hetkellä seurannassa myös ratatyön turvaamisen menettelyihin ja siirtymiseen ratatyöalueelle. On myös tärkeää varmistaa tasoristeysvaroitustaitosten toiminta työn aikana ja työn jälkeen. Ratatyösuojaamisvirheitä on tapahtunut aiempaa enemmän. On sovittu työpaja kouluttajien kesken, jotta ratatyövastaavan koulutukseen liittyvät kehitystarpeet saadaan tunnistettua.

Keskustelussa todettiin, että ratatyövastaavan vaatimuksena on suomen kielen taito. Tämä ei kuitenkaan estä sitä, etteikö työryhmän kieli voisi olla jokin muu kuin suomi, kunhan työryhmällä on keskenään yhteinen kieli ja ratatyövastaava on suomenkielentaitoinen.

Keskusteluissa toivottiin englanninkielistä (tiivistelmää) TURO:sta ja palautetta ratatöiden poikkeamien syistä.

4. Opetushallituksen puheenvuoro: millaiset ammatilliset tutkinnot palvelevat ratarakentamista ja -kunnossapitoa, yli-insinööri Arto Pekkala

Ammatillisten tutkintojen kehittäminen tähtää siihen, että tutkintoja tehdään pala kerrallaan vaiheittain työelämän tarpeisiin. Aikaisemmin luotiin omia tutkintoja aloittain, mutta tämä ei ole todennäköistä enää ja suuntana on enemmän nykyisten opintojen yhdistäminen. Tästä syystä on epätodennäköistä saada rautatiealalle omaa tutkintoa, mutta on mahdollista kehittää nykyisiin opintoihin osaamisaloja tai tutkinnon osia, jotka palvelevat rautatiealaa. Koulutuksen järjestäjien pitäisi muodostaa mm. tutkinnon osia, jotka palvelevat työelämän tarpeita. Esityksessä on mainittu esimerkkejä näistä.



Keskustelussa kysyttiin, miten opiskelija voi löytää opintokokonaisuuksia ja koulutuslaitoksia, jotka tarjoavat rautatiealan ammatillista opetusta. Vastauksena todettiin, että opintopolku.fi -palvelusta löytyy e-perusteet -palvelu, jossa voi hakea ja kerätä tutkinnon osia. Hakunäkymiä ollaan edelleen kehittämässä.

Keskustelussa kysyttiin kuka hyväksyy eri paikoista valitut opintokokonaisuudet, jotka muodostavat tutkinnon. Vastauksena todettiin, että valittavat opintokokonaisuudet ovat yleensä erikoistavia ja eri paikoista koostettuja opintokokonaisuuksia käsitellään tapauskohtaisesti.

Klo 13 tauko

Klo 13:15

5. Esityksiä teemasta: Osaaminen ja koulutus.
 - a) Osaamisen ennakointi, Infra ry

Vuosina 2026–2028 saavutetaan huippu ammatinvalintaikäen tulleista. Tämän jälkeen henkilömäärät vähenevät, kun väestö vähenee. Infra ry teetti kyselyn osaamistarpeisiin liittyen. Selvityksen mukaan rekrytoinnit on koettu alalla yleisesti haastavaksi tai erittäin haastavaksi, kun sopivaa työvoimaa ei ole saatavilla, vaikka lisärekryointitarve on tunnustettu. Suunnittelualla on voitu palkata ulkomaisia työntekijöitä, mutta urakointipuolella ei niinkään. Todettiin, että ulkomaisen työvoiman rekrytointia ja hyödyntämistä Suomen rautatiemarkkinoilla pitäisi hyödyntää tehokkaammin ja viedä alaa siihen suuntaan, että alalla pääsee tehtäviin myös ilman suomen kielen taitoa. Uusia osaamistarpeita on tunnustettu mm. tekoälyn, data-analytiikan, automatisaation ja robotiikan parissa.

- b) Suunnittelu- ja konsultointialan osaamistarpeet, Matti Kiiskinen SKOL

SKOL on selvittänyt suunnittelu- ja konsulttialan osaamistarpeita. Ikäluokat pienenevät, joten ylitarjontaa työvoimasta ei ole todennäköisesti tiedossa. Opiskelupaikkojen aloituspaikkamäärien kasvu on hieman helpottanut akuutisti osaajapulaa ja hakijamäärätkin ovat kasvaneet. Silti rakennus- ja yhdyskuntatekniikassa on nähtävissä selvä alijäämä vuosittain: ihmisiä eläköityä alalle tulijoita enemmän. Selvityksessä on koottu johtopäätöksiä tarvittavista toimenpiteistä, jotta alan osaamisvajetta saadaan paikattua.

- c) Yrityksen puheenvuoro tulevaisuuden osaamistarpeista, Jori Lehtikangas Sweco

Swecolla on tunnustettu tarpeita sitouttaa henkilöstöä perehdytyksen ja koulutuksen kautta. Jatkuva oppiminen on tunnustettu keinona sitouttaa sekä motivoida nykyisiä työntekijöitä, jotta työurat alalla eivät katkea. Työelämän osaaminen monipuolisuus ja erilaisten työntekijöiden huomiointi on tunnustettu tärkeiksi tekijöiksi.



d) Viraston näkemys tulevaisuuden osaamistarpeista, Jukka Ronni

Asiantuntijuus syntyy myös yhteistyötilanteissa ja kohtaamisissa, ei vain koulutuksissa. Viraston ja viraston palveluntuottajien osaamistarpeisiin tulee impulsseja mm. sääntelystä, kansainvälisistä yhteyksistä ja T&K:n kautta. Väyläviraston osaamistarpeiden jalkautuksen väline on pääasiassa ohjeistus. On kuitenkin tunnustettu, että on haastavaa pysyä kaiken päivittyvän ohjeistuksen perässä. Viraston keinoja uuden työvoiman saamiseksi alalle ovat RASU-kurssit, sisääntulourakat ja mestari-kisälli-mallit.

e) Keskustelu: Miten tulevaisuuden osaamistarpeita voidaan edistää? Jukka Ronni

Ohjeiden päivittämisestä perässä pysyminen on ns. omalla vastuulla. Toivottiin, että ohjeiden tietoisuuden lisäksi syventävälle ohjeiden koulutukselle olisi tarvetta. Isoin ongelma tässä tosin on resurssipula kouluttajista. Tähän kommentoitiin, että sähköisiä oppimisympäristöjä voisi pyrkiä hyödyntämään ohjeiden koulutuksessa ja osaamisen varmistamisessa.

Keskusteltiin liikennejärjestelmän kokonaisuosaajien puutteesta. Voi olla kapean alan erikoisosaajia, mutta sellaisia henkilöitä on vähemmän, jotka pystyisivät näkemään liikennejärjestelmän kokonaisuutena ja tunnistaa vaikutuksia yhden tekniikka-alan sijaan ihan koko järjestelmää koskien. Tällaista ajattelua mahdollistetaan, kun osaavaa henkilöstöä kierrätetään eri tehtävissä ja annetaan osaajille uusia näkökulmia tuttuun alaan. Tämän koetaan edesauttavan työntekijöiden alalla pysymistä, organisaatioiden kehittymistä ja alaa kokonaisuudessaan.

Toivottiin, että pätevyksiä voisi ansaita vaiheittain. 5 vuoden kokemusvaatimukset estävät uuden työvoiman palkkaamista, kun sopimuskaudet eivät ole riittävän pitkiä, että sen aikana tekijä saisi pätevyyden. Toivottiin myös mahdollisuutta käyttää henkilöstöä, jolla ei ole pätevyyttä, kun työryhmässä on riittävä määrä päteviä henkilöitä mukana, jotta resurssivajeita saadaan helpotettua.

Ehdotettiin alan yhteistyöryhmää osaamisen kehittämiseksi ratafoorumien alaisuuteen. Antti Knuutila / Infra ry on yhteyshenkilö tässä ja organisaatiot ja henkilöt voivat ilmoittautua kyselyn kautta:

<https://q.surveypal.com/RATAFOORUMI--KOULUTUSTYORYHMA>

6. Yhteenveto ja tilaisuuden päätös

Ronni kiitti tilaisuudesta esittäjiä ja osallistujia. Todettiin, että n. 6 kk frekvenssi on sopiva ratafoorumeille. Tulevien ratafoorumien teemoja voi ehdottaa Jukka Ronnille, Nina Raitaselle ja Mikko Saunille. Ronni päätti tilaisuuden.