

KULTURUTSKOTTETS UTLÅTANDE 7/2008 rd

Statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020

Till kommunikationsutskottet

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 1 april 2008 statsrådets redogörelse: Riktlinjer för trafikpolitiken och utvecklings- och finansieringsprogram för transportnätet fram till 2020 (SRR 3/2008 rd) till kommunikationsutskottet för beredning och bestämde samtidigt att finansutskottet ska lämna utlåtande till kommunikationsutskottet. Jord- och skogsbruksutskottet, kulturutskottet, ekonomiutskottet, framtidsutskottet, arbetslivs- och jämställdhetsutskottet och miljöutskottet gavs möjlighet att lämna utlåtande till kommunikationsutskottet senast den 6 maj 2008.

Sakkunniga

Utskottet har hört

- regeringsråd Anna-Liisa Tarvainen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Jukka Lehtinen, undervisningsministeriet

- överingenjör Timo Repo, Utbildningsstyrelsen
- biträdande chef Jari Pajunen, rörliga polisen
- jurist Esko Lukkarinen, Finlands Kommunförbund
- ordförande Eero K. Niemi, Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto (Samarbetsnätverk för trafikfostran)
- utredningschef Sirpa Rajalin, Trafikskyddet
- specialmedarbetare Merja Laamo, Undervisningssektorns Fackorganisation rf.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- försvarsministeriet
- arbets- och näringsministeriet
- Tavastlands vägdistrikt
- Bussförbundet
- Finlands Transport och Logistik SKAL rf
- Finlands Taxiförbund
- Finlands Bilskoleförbund rf.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Motivering

Enligt redogörelsen är en god trafikinfrastruktur och ett fungerande trafiksystem viktiga för befolkningens dagliga liv. Nästan alla medborgare gör dagligen resor i samband med arbete, skola, ärenden och fritid genom resor — i genomsnitt

tre resor per dag. Enligt uppgift rör sig uppskattningsvis 400 000 barn och unga dagligen i trafiken i Finland. De är alltså en viktig grupp som bör beaktas i trafikpolitisk planering och utveckling.

Trafiksäkerheten är av yttersta vikt med tanke på barn och unga. Regeringen kommer med bra riktlinjer för att förbättra den. Redogörelsen är en fortsättning på det traditionella trafiksäkerhetsarbetet: målen för att minska dödsolyckor är ambitiösa, olika insatser är sammanställda till ett program som har genomförts i tvärsektoriellt samarbete mellan olika myndigheter tillsammans med olika sammanslutningar och organisationer och handlingsprogrammet har fått politiskt stöd och politisk status. Det är viktigt att utarbeta en ny trafiksäkerhetsplan för 2011—2015 under den här valperioden.

Utskottet anser att det behövs aktivt, tvärsektoriellt samarbete för att förbättra trafiksäkerheten. För att arbetet ska vara effektivt måste det också vara målinriktat. Insatserna för att åtgärda de största problemen bör vara varierade och genomföras samtidigt. Redogörelsen sätter alldeles riktigt som mål (år 2020) att det tväradministrativa samarbetet kring trafiksäkerhet ska fungera väl. Till målet bidrar samarbetsnätverket för trafikfostran, som inrättats av Utbildningsstyrelsen och där 18 olika aktörer samarbetar. Dessutom deltar tiotals skolor och läroinrättningar runtom i landet.

Trafikfostran för att främja trafiksäkerhet

Genom livslång trafikfostran ser man till att människor i olika åldrar har baskunskaper och förutsättningar för att handla självständigt i trafiken. Det innebär att man uppmuntrar skolelever att röra sig på egen hand till fots och med cykel och att åka kollektivt på ett tryggt sätt. Föräldrar får vägledning i hur barnen tryggt åker bil. Skjutsar till skola och daghem håller hög säkerhetsstandard.

Grunderna för läroplanen för den grundläggande utbildningen innehåller temaområdet säkerhet och trafik. Denna trafikfostran för eleverna ska bidra till en bättre trafiksäkerhet. Målet är att få dem att ta ansvar och förstå säkerhetens fysiska, psykiska och sociala dimensioner. Den grundläggande utbildningen bör ge eleverna åldersrelevanta färdigheter att ta hänsyn till säkerheten i olika miljöer och situationer.

Utskottet anser att trafikfostran måste börja redan i dagvården och fortsätta i den grundläggande utbildningen och i utbildningen på andra stadiet. Trafikfostran i förskolan och i skolan är en väsentlig del av systemet med livslång trafikfostran. Då läggs grunden till trafiktänkande och trafikbeteende. Barn och unga kan få en lämplig dos åldersanpassad trafikfostran som motiverar dem till trafiksäkert beteende. Temat kan mycket väl integreras i olika läroämnen. Utskottet anser att staten genom diverse åtgärder bör se till att trafikfostran genomförs i olika sammanhang. För att trafikfostran ska kunna genomföras och utökas på alla utbildningsstadier måste lärarna ha den kunskap, de färdigheter och den motivation som krävs. Utvecklingen av undervisningen ska därför beaktas också i utbildning och fortbildning av lärare.

Utskottet påpekar att den riksomfattande planen för småbarnsfostran inte inbegriper trafikfostran eller trafikundervisning. Det blir aktuellt med trafiksäkerhet när daghemsbarnen går ut för att besöka bibliotek, teater, museer eller sina föräldrars arbetsplatser och överhuvudtaget för att bekanta sig med omgivningen. Men det är en brist att det inte finns samordnade, rikstäckande anvisningar och att fostran och undervisning inte är systematiska. Ett material med rikstäckande anvisningar är nyttigt när man vill påverka barnens attityder och framtida kunskaper.

En grundläggande attityd till hur lockande och tryggt det är att åka kollektivt läggs redan tidigt i barndomen. Därför bör kollektivtrafiken och dess betydelse bl.a. för att bekämpa klimatförändringen framhävas mer i trafikfostran i skolorna. Skolorna bör genast i början av höstterminen lära ut hur man upptäcker risker på skolresorna, beter sig trafiksäkert på hållplatser osv.

Bland viktiga evenemang i skolorna kan man nämna den riksomfattande trafiksäkerhetsveckan som Utbildningsstyrelsen årligen ordnar tillsammans med sina samarbetspartner när skolan börjar. Temat är "Trafiken rör oss alla". Det specifika temat för i år är trygga skolresor.

Vi måste också satsa på trafikfostran för äldre och på bedömning av den egna körskickligheten och hälsotillståndet. Ju fler de äldre förarna blir,

desto mer undervisning och fortbildning i trafik- och medicin behövs det, så att man inom hälso- och sjukvården bättre kan bedöma hur hälsotillståndet påverkar körförmågan. Utskottet hänvisar här också till kommunikationsutskottets utlåtande om budgetpropositionen för 2007 (KoUU 23/2006 rd — RP 122/2006 rd).

Skolskjutsar och kollektivtrafik

Enligt länsstyrelsernas utredningar hade en dryg femtedel av alla elever i hela landet rätt till skolskjuts 2005, dvs. fler än 100 000 elever. Skyldigheten att ordna skolskjuts föreskrivs i 32 § i lagen om grundläggande utbildning. En elev i grundläggande utbildning eller påbyggnadsundervisning som har längre än fem kilometer till skolan har rätt till fri transport. Detsamma gäller förskoleelever. Avgiftsfri skolskjuts måste i vissa fall också ordnas för korta resor om skolvägen är farlig. Ett alternativ till fri transport är ett tillräckligt understöd för transport eller ledsagande. Dessutom kan kommunerna ordna transport i den omfattning de vill och med beaktande av olika elevers omständigheter. Utskottet anser att en välfungerande kollektivtrafik och skolskjutsar bidrar till elevernas motivation och utgör grunden för flexibilitet i vardagen.

Kommunikationsministeriet har utfärdat en förordning om belastning och säkerhetsarrangemang vid transport av skolelever och barn i dagvård, som uppdateras och justeras vid behov. Utbildningsstyrelsen gav tillsammans med olika samarbetspartner ut en skolskjutshandbok våren 2007. Där finns information och råd som chaufförer och beställare behöver i sitt dagliga arbete. Handboken har delats ut till alla utbildningsanordnare, skolskjutsansvariga och företag som har hand om skolskjutsar.

I 9 § i förordningen om skolskjutsar föreskrivs det att fordonen i regel ska vara försedda med alkoholås. Utskottet anser att förordningen nödvändigt måste ändras så att de fordon som används för skolskjutsar alltid ska vara försedda med alkoholås. Dessutom ska de vara i tillbörligt skick.

Utskottet ser det som viktigt att skolskjutsarna i glesbygden ordnas så att resorna inte blir ett hinder för tillgången till utbildning.

Universitets- och högskolestuderande är en viktig användarkategori inom kollektivtrafiken. Universitet, yrkeshögskolor och studentbostäder bör ha bra kommunikationer, helst med spår- och vägstrafik. Dessutom bör studerande få rabatt i kollektivtrafiken och ha möjlighet att använda välfungerande kollektivtrafikförbindelser.

Lokaler som används på fritiden, som kulturlokaler, idrottsplatser och stadion, bör byggas så att de är lättåtkomliga med kollektivtrafik. Dessutom bör det finnas bra vägar för gång- och cykeltrafik som leder till dem.

Nya vägar för gång- och cykeltrafik

Enligt redogörelsen görs cirka en tredjedel av de dagliga resorna till fots eller med cykel. Det är positivt för det fysiska, psykiska och sociala välbefinnandet att röra sig till fots och med cykel.

Genom att bygga fler vägar för gång- och cykeltrafik och förbättra säkerheten på dem kan man bidra till ökad vardagsmotion och därmed främja invånarnas hälsa. Utskottet framhåller att trygga färdvägar är en viktig del av barns uppväxtmiljö.

Det är en beklaglig trend att säkerheten i gång- och cykeltrafiken har blivit sämre. Genom att bygga nya vägar för sådan trafik kan man förbättra fotgängares och cyklisters säkerhet. Säkerheten i gång- och cykeltrafiken är ytterst viktig just för skolelever. Ofta är det nödvändigt att ordna skolskjuts därför att eleven inte tryggt kan ta sig till skolan på annat sätt. Det kan bero på att det saknas gång- och cykelvägar. Om det byggs fler gång- och cykelvägar, minskar alltså behovet av skolskjutsar.

Utskottet ser det som nödvändigt att trafiksäkerheten i tätorter och deras närområden förbättras genom att man dämpar trafiken med hjälp av strukturella lösningar, hastighetsbegränsningar och övervakningskameror. Barn måste kunna röra sig tryggt bl.a. till och från skolan. Dessutom måste en välfungerande kollektivtrafik säkerställas.

Enligt utredning finns det gång- och cykelvägar längs knappt 5 000 kilometer landsväg, som totalt mäter ca 78 000 kilometer i hela landet. Behovet av nya gång- och cykelvägar uppskattas vara ungefär lika stort. Med dagens fart skulle det ta 50 år att bygga de nya vägarna. Om basväghållningen finansieras i enlighet med redogörelsen, kommer Vägförvaltningen att få allt sämre möjligheter att bygga nya gång- och cykelvägar. Finansieringen av nya gång- och cykelvägar måste utökas betydligt, anser utskottet.

Genom markanvändning och planläggning kan man på ett avgörande sätt förbättra förhållandena för fotgängare och cyklister. Kommunerna ansvarar för största delen av gång- och cykelvägarna. Enligt redogörelsen måste användarnas behov beaktas bättre än nu. Exempelvis ska barns möjligheter att röra sig på egen hand förbättras med hjälp av samhällsplanering och en välfungerande och trygg kollektivtrafik. Detta är viktigt eftersom man ofta som vuxen behåller de trafikvanor man tillägnat sig som ung. I samhällsbyggande och planering av skolnätet måste skolornas läge och kollektivtrafikförbindelser beaktas, likaså säkerheten på skolvägen. Det kräver mer samarbete mellan aktörerna och med bl.a. utbildningssektorn.

Utbildning av yrkesförare

Enligt redogörelsen finns det cirka 80 000—90 000 förare i yrkesmässig tung trafik i Finland. Största delen av dem är lastbilsförare och drygt 10 000 är bussförare. Merparten av yrkesförarna utövar sitt yrke utan att ha någon annan kompetens än körkort. Genom ett direktiv har EU samordnat minimikraven på utbildning för förare i gods- och persontransport på väg. För att få vara förare i yrkesmässig trafik kommer det här efter att krävas grundutbildning. Dessutom förpliktar direktivet yrkesförare att regelbundet delta i fortbildning. Kraven på kompetens för bussförare träder i kraft hösten 2008 och för lastbilsförare ett år senare. Minimikraven är avsedda att säkerställa en viss kompetensnivå för förarna och därmed att göra det möjligt att förbättra säkerheten i transport och trafik.

Det råder brist på förare redan nu. Enligt vissa bedömningar behövs det årligen 3 000 nya lastbilsförare och 700 nya bussförare när förare försvinner från den finländska marknaden. Det antal personer som årligen börjar studera för att avlägga grund- eller yrkesexamen för förare motsvarar inte mer än ungefär hälften av det årliga behovet av fler förare. I yrkesförarnas fortbildning, som sker i femårsperioder, lär man ut ett förutseende och tryggt körsätt. Det väntas inverka positivt på trafiksäkerheten också.

Branschen får ett tillskott av förare också via Försvarsmaktens förarutbildning. Enligt en utredning från försvarsministeriet kommer värnpliktiga från och med början av 2009 att kunna få utbildning som ger kompetens som godstransportförare. Målet är att sammanlagt 3 700 värnpliktiga ska genomgå utbildningen varje år. Av dem ska 2 300 utbildas till förare för lastbilar i C-klass och 1 400 till förare för fordonskombinationer i CE-klass. Åtminstone i början kommer utbildningen att försvåras av bristen på utbildningspersonal inom försvarsmakten.

Examina för yrkesförare har setts över det senaste året så att innehållet nu stämmer överens med bl.a. direktivet om yrkeskompetens. Examsstrukturen inbegriper nu en grundexamen i logistik där man kan välja att bli lastbilsförare, förare av fordonskombinationer eller bussförare samt yrkesexamina för bussförare, förare av fordonskombinationer respektive biltransport av trävaror.

I planen för utveckling av utbildning och forskning 2007—2012, som statsrådet fastställt i december 2007, ingår ett mål att ytterligare utöka utbildningsutbudet i transportbranschen fram till 2012. Undervisningsministeriet har som mål att utöka utbildningsutbudet i synnerhet när det gäller grundexamen för bussförare och förare av fordonskombinationer. Men det är utbildningsanordnaren som fattar det slutliga beslutet om vad som ska prioriteras i utbildningsutbudet. Utskottet vill se att tillräckliga resurser avsätts för utbildning av de yrkesförare som arbetsmarknaden behöver. Man måste också se till att specialtransporterna av skolelever genomförs kompetent.

För att flexibla förarutbildningstjänster ska kunna tas fram har bl.a. sex olika utvecklingsnätverk fått bidrag. Nätverken består av utbildningsanordnare och samarbetsföretag inom transportsektorn. Arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer har startat kampanjen "kuljetusa-la.com" tillsammans med utbildningsanordnarna och undervisningsministeriet för att göra branschen mer attraktiv.

Utskottet pekar också på behovet av lärare inom förarutbildningen. Antalet trafiklärare som utbildats de senaste åren har förblivit detsamma fastän det behövs fler trafiklärare. Detta medför begränsningar i förarutbildningen.

Sjöfartsutbildning

Redogörelsen tar bl.a. upp vår farliga och svårframkomliga kust, den ökande trafiken och isförhållandena som gör att sjöfararna måste ha hög kompetens. Utskottet anser att också sjöfartsutbildningen borde ha behandlats eftersom den är nödvändig med tanke på sjösäkerheten och en konkurrenskraftig handelsflotta. För sjösäkerhetens skull behövs det sjöfartsutbildad personal för lotsning, inspektioner och besiktningar i sjötrafiken och fartygstrafikservice. Utbildning för dessa yrken tillhandahålls av yrkesläroanstalter på andra stadiet (grundexamen i sjöfart) och yrkeshögskolor (ingenjör YH, sjökaptän YH och sjökaptän, högre YH). Enligt utredning råder det brist på maskinmästare men också på kunnig besättning som reparatörer och fartygselektriker.

Undervisningsministeriet finansierar på förslag av Utbildningsstyrelsen en utredning av läget och utvecklingsbehoven inom sjöfartsutbildningen. Utredningen ska bli klar i år. Utifrån resultaten kommer man att kunna motivera, fokusera och genomföra framtida utvecklingsinsatser, t.ex. i form av en utvecklingsstrategi för utbildningen. Utskottet anser att det dessutom är nödvändigt att öka kännedomen om sjöfartsbranschen och utbildningen bland unga.

Översyn av körundervisningen

Enligt de mål som beskrivs i redogörelsen ska körundervisningen och körkortsexamen moderniseras. I den första fasen fastställer man kraven för framförande av moped. Utskottet anser att detta är nödvändigt. Säkerheten i vägtrafiken har förbättrats särskilt långsamt under de senaste tio åren. Finlands officiella mål — färre än 150 dödsolyckor 2020 — kräver också ändringar i den grundläggande förarutbildningen. Redogörelsen fokuserar på tekniska och infrastrukturella metoder. Men enligt utredning visar den långvariga trenden att allvarliga olyckor ofta beror på ett mänskligt misstag. Allt oftare hänger orsakerna samman med att man har svårt med samspellet i trafiken, underskattar och missar att upptäcka risker och har bristfällig kontroll över sin egen situation. Det är befogat att anta att en kvantitativt ökad undervisning och nya prioriteringar får positiva effekter. Därför bör utvecklingen av förarutbildningen få särskild uppmärksamhet. Körundervisningen bör resultera i körskicklighet och kännedom om regler men också i högre grad färdigheter för föraren att hantera olika situationer i trafiken. Körundervisningen kan också utökas vid läroinrättningar på andra stadiet.

Kraven för framförande av moped. Mopedtrafiken har ökat kraftigt på 2000-talet och därför har riskförarna i trafiken fått en allt yngre profil. Mopederna har ökat snabbt i antal och mopedolyckorna i samma takt. Unga mopedister är inte säkra i trafiken bara på den grunden att de genom ett avklarat teoriprov har fått rätt att köra moped och lätt fyrhjuling (mopedbil). Särskilt de kraftigt ökade korsningsolyckorna vittnar om bristfälliga färdigheter i trafiken. Mopedisterna börjar köra sitt första motorfordon som 15-åringar. I den åldern och rollen lägger de sig lätt till med fel attityd. Det är bra att man redan i vår utarbetar nya krav på mopedkort under kommunikationsministeriets ledning.

Utlåtande

Kulturutskottet anser

*att kommunikationsutskottet bör beakta
det som sagts ovan.*

Helsingfors den 7 maj 2008

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Raija Vahasalo /saml
vordf. Tuomo Hänninen /cent
medl. Outi Alanko-Kahiluoto /gröna
Claes Andersson /vänst
Timo Heinonen /saml (delvis)
Anneli Kiljunen /sd
Sanna Lauslahti /saml
Jukka Mäkelä /saml

Lauri Oinonen /cent
Tuula Peltonen /sd
Tuomo Puumala /cent
Leena Rauhala /kd
Tommy Tabermann /sd (delvis)
Jutta Urpilainen /sd (delvis)
Mirja Vehkaperä /cent.

Sekreterare var

utskottsråd Marjo Hakkila.