

**TYÖELÄMÄ- JA TASA-
ARVOVALIOKUNNAN LAUSUNTO
10/2008 vp**

**Valtioneuvoston selonteko liikennepolitiikan
linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020**

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 1 päivänä huhtikuuta 2008 lähettänyt valtioneuvoston selonteon Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp) valmistelevalle Työelämä- ja tasa-arvovaliokunnalle on varattu mahdollisuus lausunnon antamiseen liikenne- ja viestintävaliokunnalle 6.5.2008 mennessä. Valiokunta päätti antaa asiasta lausunnon.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Petri Jalasto, liikenne- ja viestintäministeriö
- aluekehitysjohtaja Pekka Urjanheimo ja ylitarkastaja Seppo Larmo, työ- ja elinkeinoministeriö
- ylitarkastaja Panu Pykönen, valtiovarainministeriö

- ylitarkastaja Jukka Lehtinen, opetusministeriö
- ekonomisti Helena Pentti, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
- sosiaali- ja terveystieteiden asiantuntija Riitta Lehtovirta, Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry
- lainopillinen asiamies Hannu Rautiainen, Elinkeinoelämän keskusliitto
- tarkastaja Ilmo Jaatinen, Hämeen työsuojelupiiri
- ekonomisti Harri Hietala, Suomen Yrittäjät ry
- liittosihteeri Juhani Salmela, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- apulaisylilääkäri Timo Hannu, Työterveyslaitos
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut Akava ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut**Yleistä**

Liikennepoliittisen selonteon keskeisenä tavoitteena on liikennepoliittikan pitkäjänteisyyden lisääminen. Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta pitää tärkeänä liikennepoliittisten pitkän aikavälin tavoitteiden määrittelemistä vaalikausittain annettavan selonteon avulla. Työelämä- ja tasa-arvovaliokunta on tarkastellut selontekoa oman toimialansa osalta ja pitää työelämän tarpeiden ja työllisyyden kannalta tarkoituksenmukaisena liikenteen rahoituksessa ja investointiohjelman toteuttamisessa tavoiteltua rakentamisen volyymin pitämistä tasaisena ja riittävänä 10–15 vuoden aikajänteellä. Valiokunnan toimialan kannalta tärkeitä ovat myös perusväylien, alempiasteisen tiestön ja yksityisteiden kunnossapito sekä rataverkon välityskyvyn kasvattaminen alueiden ja elinkeinojen menestymisen tukemisessa.

Toimivat liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten sijoittumispäätöksiin ja niiden toiminnan kannattavuuteen. Esimerkiksi alueellisesti merkittävien kaivoshankkeiden liikennetarpeet ja metsäteollisuuden kilpailukyky turvaavat liikennehankkeet on selonteossa otettu huomioon. Valiokunta pitää tärkeänä perustienpidon määrärahojen riittävyyttä erityisesti syrjäisten alueiden elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja työllisyyden turvaamisen kannalta. Selonteossa esitetyillä toimenpiteillä voidaan osaltaan luoda edellytyksiä työpaikkojen säilymiselle ja työllisyyden kohenemiselle koko maan alueella.

Liikennepoliittisilla valinnoilla ja varautumisella ilmastonmuutokseen voidaan vaikuttaa esimerkiksi pienhiukkasten määrään ilmassa ja ympäristön melutasoon. Sekä pienhiukkasten määrä että melu vaikuttavat haitallisesti ihmisten terveyteen, hyvinvointiin ja työtehoon. Valiokunnan käsityksen mukaan liikennepoliitikassa on pyrittävä ratkaisuihin, joilla vähennetään altistumista pienhiukkasille ja melulle.

Työmatkaliikenne

Työmatkaliikenteen sujuvuudella on tärkeä merkitys työssä jaksamisen ja työtehon kannalta. Erityisesti suurimpien kaupunkien alueella työmatkaliikenteen sujuvuuden parantaminen edellyttää panostamista joukkoliikenteen toimivuuteen ja kilpailukykyyn henkilöautoon verrattuna. Syrjäisillä alueilla joudutaan joukkoliikennepalveluja turvaamaan lääninhallitusten ostamilla vuoroilla. Vain ostoliikenteen varassa olevia talouksia on eniten Itä-Suomessa, jossa 10 % autottomista kotitalouksista on pelkästään ostoliikenteen varassa. Valiokunta yhtyy selonteossa esitettyyn näkemykseen siitä, että valtion ja kuntien joukkoliikenteen rahoitusta tulee tarkastella kuntaa suurempina kokonaisuuksina yhtenäisten työssäkäyntialueiden pohjalta.

Autoetua käyttää valiokunnan saaman selvityksen mukaan lähes 80 000 henkilöä ja edun määrä oli vuonna 2006 noin 468 miljoonaa euroa. Viime vuonna työsuhdematkalippua käytti lähes 32 000 työntekijää. Työsuhdematkalipun käytön edistämiseen liittyy muun muassa verotusta koskevia selvitettäviä kysymyksiä. Valiokunnan käsityksen mukaan työsuhdematkalipun käyttömahdollisuuksia on kuitenkin tarpeen pyrkiä kehittämään siten, että joukkoliikenteen käyttö tulee nykyistä houkuttelevammaksi.

Ammattikuljettajien riittävyys

Selonteon mukaan logistiikka-alan akuuttina ongelmana on työvoimapula, johon pyritään vaikuttamaan muun muassa koulutustarjontaa lisäämällä. Samanaikaisesti koulutusta joudutaan lisäämään myös kuljetusalan ammattipätevyyksiä koskevien säännösten muuttumisen vuoksi. Kuorma- ja linja-auton kuljettajilta edellytetään jatkossa ajokortin lisäksi ammattiin liittyvän koulutuksen hankkimista ja henkilöliikenteen kuljettajilta lisäksi viiden vuoden välein tapahtuvaa jatkokoulutusta.

Logistiikan perustutkinnon kuljetuspalvelujen koulutusohjelman koulutustarjonta, vetovoimaisuus ja opiskelijamäärät ovat valiokunnan

saaman selvityksen mukaan kasvaneet viime vuosina. Alan opiskelijoita oli vuonna 2005 noin 2 800. Myös aikuiskoulutuksen ja lisäkoulutuksen tarjonta ja opiskelijamäärät ovat olleet kasvussa (noin 2 500 opiskelijaa vuonna 2005). Valiokunta korostaa, että koulutustarjonnan riittävyydestä huolehtiminen on työelämän tarpeiden kannalta erittäin tärkeää. Lisäksi on tärkeää, että myös puolustusvoimat ja työvoimahallinto pyrkivät omalta osaltaan vastaamaan kuljettajien työvoimatarpeeseen lisäämällä alan koulutusta lähivuosina.

Raskaan liikenteen työsuojelu

Teollisuuden ja kaupan asettamat vaatimukset toimitusajoista ja -ajankohdista voivat vaikeuttaa ajo- ja lepoaikasäännösten noudattamista ja vähentää alan houkuttelevuutta työpaikkana. Toisaalta EU:n ajo- ja lepoaikamääräyksiä koskevalla asetuksella (N:o 561/2006) kiristettiin muun muassa taukojen pitämistä tavalla, joka hankaloittaa pitkien välimatkojen kuljetuksia erityisesti harvaan asutuilla alueilla.

Raskaan liikenteen ajo- ja lepoaikojen noudattamisen valvontaa suorittavat työsuojelutar kastajien lisäksi poliisiviranomaiset. Työsuojeluviranomaiset ovat käytännössä nykyisin keskittyneet yrityksissä suoritettavaan valvontaan eivätkä ole mukana maanteillä tapahtuvassa valvonnassa. Tilastojen mukaan esimerkiksi ajopiirturilevyjä tarkastettiin vuosina 2005 ja 2006 noin 1,4:ää prosenttia työpäivistä vastaava määrä (n. 230 000/v.).

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan työsuojeluvalvonnan käytännön ongelmia ovat muun muassa yrittäjien tavoitettavuus, tarkastusten kohdentaminen, seuraamusjärjestelmän hitaus sekä riittämättömät mahdollisuudet puut-

tua määräyksiä toistuvasti rikkovien yritysten toimintaan. Tarkastusten määrä ylittää sinänsä valvontaa koskevissa säännöksissä asetetut vaatimukset. Seuraamuksiin johtavien tapausten määrää voidaan toisaalta pitää vähäisenä sekä tehtyjen työpäivien että tarkastusten määrään suhteutettuna.

Valiokunta toteaa, että yritysten mahdollisuuksia varmistaa, että niiden sopimusosapuolet noudattavat työehtoja ja lakisääteisiä velvoitteita, on parannettu viime vuoden alussa voimaan tulleella lailla tilaajan selvitysvelvollisuudesta ja vastuusta ulkopuolista työvoimaa käytettäessä (1233/2006).

Valiokunta korostaa sekä työsuojeluviranomaisten että poliisin voimavarojen turvaamisen merkitystä liikenneturvallisuuden ja työsuojelun kannalta. Samalla on huolehdittava siitä, että valvonta kohdentuu tarkoituksenmukaisesti ja siten, ettei yritystoiminnan edellytyksiä ja alan houkuttelevuutta työpaikkana heikennetä. Valiokunnan käsityksen mukaan EU:n säännöksiä uudistettaessa on pyrittävä joustavoittamaan ajo- ja lepoaikamääräyksiä siltä osin kuin tämä voi tapahtua liikenneturvallisuutta vaarantamatta.

Euroopan unionissa on työaikadirektiivin osalta suunniteltu rajoitettavan myös liikenneyrittäjän kokonaistyöaikaa. Valiokunta pitää tärkeänä, että aitojen yrittäjien osalta työaikarajoitukset koskevat vain varsinaista ajoaikaa.

Lausunto

Lausuntonaan työelämä- ja tasa-arvovaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

TyVL 10/2008 vp — VNS 3/2008 vp

Helsingissä 25 päivänä huhtikuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Arto Satonen /kok	Paula Sihto /kesk
jäs.	Hannakaisa Heikkinen /kesk	Katja Taimela /sd
	Merja Kuusisto /sd	Tarja Tallqvist /kd
	Esa Lahtela /sd	Jyrki Yrttiaho /vas
	Jari Larikka /kok	vjäs. Elsi Katainen /kesk
	Markus Mustajärvi /vas	Lenita Toivakka /kok.
	Sanna Perkiö /kok	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Harri Sintonen.