

SIVISTYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 7/2008 vp

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

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 1. päivänä huhtikuuta 2008 lähettäessään valtioneuvoston selonteon liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että valtiovainvaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Maa- ja metsätalousvaliokunnalle, sivistysvaliokunnalle, talousvaliokunnalle, tulevaisuusvaliokunnalle, työelämä- ja tasa-arvovaliokunnalle sekä ympäristövaliokunnalle varattiin mahdollisuus lausunnon antamiseen asiasta 6.5.2008 mennessä.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Anna-Liisa Tarvainen, liikenne- ja viestintäministeriö

- ylitarkastaja Jukka Lehtinen, opetusministeriö
- yli-insinööri Timo Repo, Opetushallitus
- apulaispäälikkö Jari Pajunen, liikkuva poliisi
- lakimies Esko Lukkarinen, Suomen Kuntaliitto
- puheenjohtaja Eero K. Niemi, Liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto
- tutkimuspäälikkö Sirpa Rajalin, Liikenneturva
- erityisasiantuntija Merja Laamo, Opetusalan Ammattijärjestö OAJ ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- puolustusministeriö
- työ- ja elinkeinoministeriö
- Hämeen tiepiiri
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Taksiliitto
- Suomen Autokoululiitto r.y. SAKL.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikennepoliittisen selonteon mukaan hyvä liikenneinfrastruktuuri ja liikennejärjestelmän toimivuus ovat tärkeitä väestön arkielämän kannalta. Lähes kaikki kansalaiset tekevät päivittäin työ-, koulu-, asiointi- tai vapaa-ajan matkoja —

keskimäärin kolme matkaa päivässä. Sivistysvaliokunnalle esitettyjen arvioiden mukaan Suomen liikenteessä liikkuu päivittäin yli 400 000 lasta ja nuorta. He ovat siten merkittävä ryhmä, joka tulee ottaa huomioon liikennepolitiikkaa suunniteltaessa ja kehitettäessä.

Liikenneturvallisuus on ensijaisen tärkeää lasten ja nuorten kohdalla. Selonteon liikenneturvallisuutta parantavat linjaukset ovat oikeita. Selonteko jatkaa liikenneturvallisuustyössä syntynyttä perinnettä, jossa mm. liikennekuolemien vähentämisen tavoitteet ovat korkeat, erilaiset turvallisuutta parantavat toimenpiteet on koottu ohjelmaksi, jota on toteutettu eri viranomaisten poikkihallinnollisena yhteistyönä yhdessä eri yhteisöjen ja järjestöjen kanssa, ja toimintaohjelma on saanut poliittisen tuen ja statuksen. On tärkeää, että tällä vaalikaudella valmistellaan myös uusi vuosille 2011–2015 suunnattu liikenneturvallisuussuunnitelma.

Sivistysvaliokunta katsoo, että liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää aktiivista poikkihallinnollista yhteistyötä. Turvallisuuden tehokas parantaminen edellyttää sitä, että toimitaan tavoitteellisesti ja kohdistetaan samanaikaisesti monia eri toimenpiteitä keskeisten ongelmien poistamiseen. Selonteossa onkin aivan oikein esitetty tavoitetilana (vuonna 2020), että turvallisuuden poikkihallinnollinen yhteistyö toimii hyvin. Tähän tavoitteeseen pääsemistä edistää osaltaan Opetushallituksen perustama liikennekasvatuksen yhteistyöverkosto, johon kuuluu 18 eri yhteistyötahon edustajaa. Projektin kehittämiseen osallistuu lisäksi kymmeniä kouluja ja oppilaitoksia ympäri maata.

Liikennekasvatus liikenneturvallisuuden edistäjänä

Elinikäisellä liikennekasvatuksella varmistetaan eri-ikäisten ihmisten perustiedot ja edellytykset toimia itsenäisesti liikenteessä. Tämä tarkoittaa mm. sitä, että kannustetaan kouluikäisiä lapsia itsenäiseen liikkumiseen jalan ja pyörällä ja opastetaan heitä käyttämään turvallisesti joukkoliikennettä. Vanhempia opastetaan lasten turvalliseen kuljettamiseen autossa ja koulu- ja päivähoitokuljetusten turvallisuus pidetään korkealla tasolla.

Perusopetuksen opetussuunnitelman perusteissa on turvallisuuden ja liikenteen aihekokonaisuus. Tällä pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta oppilaiden ja opiskelijoiden liikenne-

kasvatuksen keinoin. Päämääränä on auttaa oppilasta ymmärtämään turvallisuuden fyysisiä, psyykkisiä ja sosiaalisia ulottuvuuksia sekä opastaa vastuulliseen käyttäytymiseen. Perusopetuksen tulee antaa oppilaalle ikäkauteen liittyvät valmiudet toimia erilaisissa toimintaympäristöissä ja tilanteissa turvallisuutta edistämällä.

Sivistysvaliokunnan mielestä liikennekasvatus on aloitettava jo päivähoitossa ja sitä on jatkettava perusopetuksessa ja toisen asteen opetuksessa. Varhaiskasvatuksessa ja kouluissa tapahtuva liikennekasvatus on olennainen osa koko eliniän kattavaa liikennekasvatusjärjestelmää. Tällöin luodaan pohja liikenneajattelulle ja liikennekäyttäytymiselle. Lapsille ja nuorille voidaan antaa kullekin ikäkaudelle soveltuvalla tavalla riittävä määrä liikennekasvatusta siten, että he ovat motivoituneita turvalliseen liikennekäyttäytymiseen. Aihe on hyvin integroitavissa eri oppiaineisiin. Valiokunnan mielestä myös valtion toimenpitein tulee huolehtia siitä, että varmistetaan liikennekasvatuksen läpimeno näissä eri yhteyksissä. Jotta liikennekasvatuksen lisääminen ja toteutuksen tehostaminen kaikilla kouluasteilla onnistuisi, opettajilla on oltava riittävät tiedot, valmiudet ja motivaatio liikennekasvatuksen toteuttamiseen. Opetuksen kehittäminen tulee sen vuoksi ottaa huomioon myös opettajien perus- ja täydennyskoulutuksessa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valtakunnallinen varhaiskasvatuksen suunnitelma ei sisällä liikennekasvatusta tai -opetusta. Liikenneturvallisuus tulee käytännössä esille, kun päivähoitossa olevat lapset liikkuvat päiväkodin ulkopuolella mm. vieraillessaan kirjastoissa, teattereissa, museoissa tai vanhempiensa työpaikoilla ja yleensä ympäristöön tutustessaan. Puute on, että yhtenäisiä valtakunnallisia ohjeita ei ole eikä asiaan liittyvä kasvatus ja opetus ole järjestelmällistä. Valtakunnallisesta ohjemateriaalista on hyötyä, jos halutaan vaikuttaa lasten asenteisiin ja tulevaan osaamiseen.

Joukkoliikenteen houkuttelevuudelle ja käytön turvallisuudelle luodaan tärkeä perusta jo varhain lapsuudessa. Siksi koulujen liikennekasvatuksessa tulisi joukkoliikenteen ja sen merki-

tyksen muun muassa ilmastonmuutoksen torjunnassa näkyä nykyistä paremmin. Koulumatkojen vaarapaikkojen kartoitusta, liikenneturvallista pysäkkikäyttäytymistä ja vastaavia asioita tulee opettaa kouluissa myös heti syyslukukauden alussa.

Tärkeistä tapahtumista kouluissa voidaan mainita esimerkiksi Opetushallituksen vuosittain yhteistyötahojen kanssa järjestämä valtakunnallinen liikenneturvallisuusviikko, jonka teemana on Liikenne koskettaa kaikkia ja joka järjestetään koulujen alkaessa. Tämän vuoden alateemana ovat turvalliset koulumatkat.

Myös iäkkäiden liikennekasvatukseen ja oman ajotaidon sekä terveyden arvioimiseen on panostettava. Iäkkäiden kuljettajien määrän lisääntyminen edellyttää, että liikennelääketieteen opetusta ja täydennyskoulutusta lisätään, jotta terveydentilan vaikutukset ajokykyyn osattaisiin arvioida terveydenhuollossa nykyistä paremmin. Sivistysvaliokunta viittaa tältä osin myös liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntoon valtion vuoden 2007 talousarvioehdotuksesta (LiVL 23/2006 vp — HE 122/2006 vp).

Koulukuljetukset ja joukkoliikenne

Lääninhallitusten selvitysten mukaan koulukuljetusten piirissä koko maassa oli vuonna 2005 runsas viidesosa oppilaista, mikä tarkoittaa yli 100 000 oppilasta. Velvollisuus järjestää koulukuljetus säädetään perusopetuslain 32 §:ssä. Jos perusopetusta tai lisäopetusta saavan oppilaan koulumatka on viittä kilometriä pitempi, oppilaalla on oikeus maksuttomaan kuljetukseen. Vastaavasti säädetään esiopetuksessa olevien osalta. Maksuton koulukuljetus voidaan joutua järjestämään myös vaarallisen koulutien takia lyhyellekin matkalle. Maksuttoman kuljetuksen vaihtoehtona on oppilaan kuljettamista tai saatamista varten myönnettävä riittävä avustus. Sen lisäksi kunnat voivat järjestää kuljetusta harkitsemassaan laajuudessa ja eri oppilaiden olosuhteet huomioon ottaen. Valiokunnan mielestä hyvin toimiva joukkoliikennejärjestelmä ja koulukuljetusjärjestelmä tukevat koulumotivaatiota ja

toimivat kuljetukset ovat oppilaiden sujuvan ja joustavan arjen perusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on antanut asetuksen koulu- ja päivähoitokuljetusten kuorimituksesta ja turvallisuusjärjestelyistä, joita päivitetään ja tarkistetaan tarpeen mukaan. Opetushallitus on eri yhteistyötahojen kanssa laatinut keväällä 2007 koulukuljetusoppaan. Siinä annetaan tietoa ja ohjeita siitä, mitä koululaisauton kuljettaja ja kuljetuksen tilaaja tarvitsevat jokapäiväisessä työssään. Opas on jaettu kaikille opetuksen järjestäjille ja koulukuljetuksista vastaaville tahoille sekä koulukuljetuksia hoitaville autoilijoille.

Koulukuljetuksia koskevan asetuksen 9 §:ssä säädetään, että kuljetuksissa on yleensä käytettävä alkolukolla varustettuja ajoneuvoja. Valiokunnan mielestä asetusta on välttämätöntä muuttaa niin, että koulukuljetuksissa aina käytetään alkolukolla varustettuja ajoneuvoja. Myös kaluston tulee olla asianmukaisessa kunnossa.

Valiokunta pitää tärkeänä erityisesti harvaan asuttujen alueiden koulukuljetusten järjestämisestä niin, ettei matkoista muodostu estettä koulutuksen hankkimiselle.

Yliopistojen ja korkeakoulujen opiskelijat muodostavat merkittävän joukkoliikenteen käyttäjäryhmän. Yliopistojen, ammattikorkeakoulujen sekä opiskelija-asuntojen tulisi olla hyvien joukkoliikenneyhteyksien, mieluiten raideliikenneyhteyksien, varrella. Lisäksi joukkoliikenteen käyttöä tulisi tukea opiskelija-alennuksin ja samalla pitäisi varmistaa toimivien joukkoliikenneyhteyksien käyttömahdollisuus.

Vapaa-ajan käyttöön tarkoitettut tilat, kuten kulttuuritilat, liikuntapaikat ja stadionit, tulisi rakentaa hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle ja niihin tulisi suunnitella hyvät kevyen liikenteen väylät.

Kevyen liikenteen väylien rakentaminen

Selonteon mukaan noin kolmannes päivittäisistä matkoista tehdään kävellen tai pyöräillen. Jalan ja pyörällä liikkuminen vaikuttaa myönteisesti fyysiseen, psyykkiseen ja sosiaaliseen hyvinvointiin.

Kevyen liikenteen väylien lisääminen ja kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen lisäävät hyötyliikuntaa. Siten niillä on merkitystä myös terveyden edistämisen kannalta. Valiokunta korostaa erityisesti sitä, että turvalliset kulkureitit ovat tärkeä osa lasten hyvää kasvuympäristöä.

Selonteossa todettu kevyen liikenteen turvallisuuden heikentyminen on valitettava kehitys. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta voidaan parantaa rakentamalla kevyen liikenteen väyliä. Kevyen liikenteen turvallisuus on ensisijaisen tärkeää juuri koululaisille. Usein koulukuljetuksen järjestäminen on välttämätöntä, jos koulumatka ei ole turvallinen kulkea. Se voi johtua mm. kevyen liikenteen väylien puuttumisesta. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen vähentää koulukuljetusten määrää.

Sivistysvaliokunta pitää välttämättömänä selonteossa todettua siitä, että taajamien ja niiden lähialueiden liikkumisen turvallisuutta voidaan parantaa rauhoittamalla liikennettä rakenteellisilla ratkaisulla, nopeusrajoituksilla ja valvontakameroilla. Lasten liikkumisen ja koulumatkojen turvallisuus on varmistettava. Samalla pitää turvata toimivan joukkoliikenteen käyttö.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan koko maan noin 78 000 kilometrin mittaisesta maantieverkosta vajaat 5 000 kilometriä on varustettu kevyen liikenteen väylillä. Arvioiden mukaan uusien väylien tarpeita on suunnilleen yhtä paljon. Nykytahdilla kaikkien näiden väylätarpeiden rakentaminen veisi 50 vuotta. Selonteon mukaisella perustienpidon rahoituksella Tiehallinnon mahdollisuudet rakentaa uusia kevyen liikenteen väyliä vähenevät entisestään. Sivistysvaliokunta pitää kuitenkin välttämättömänä, että rahoitusta kevyen liikenteen väylien rakentamiseen lisätään huomattavasti.

Maankäytöllä ja kaavoituksella voidaan ratkaisevasti parantaa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Kunnat vastaavat suurimmasta osasta kevyen liikenteen väyliä. Selonteon mukaan käyttäjien tarpeet on otettava nykyistä paremmin huomioon. Esimerkiksi mahdollisuuksia lasten omaehtoiseen liikkumiseen tulee lisätä yhdyskuntasuunnittelun keinoin ja toimivan ja

turvallisen joukkoliikenteen avulla. Näin siitäkin syystä, että nuoruudessa omaksutut liikkumistottumukset säilyvät usein aikuisiässä. Valiokunta painottaa sitä, että yhdyskuntarakentamisessa sekä kouluverkkosuunnittelussa on otettava huomioon myös koulujen sijainti ja joukkoliikenneyhteydet sekä lasten ja nuorten koulumatkojen turvallisuus. Suunnittelu edellyttää nykyistä enemmän yhteistyötä eri toimijoiden kesken ja mm. opetustoimen kanssa.

Ammattikuljettajien koulutuksen riittävyys

Selonteon mukaan Suomessa on noin 80 000—90 000 ammattimaista raskaan ajoneuvon kuljettajaa. Heistä suurin osa toimii kuorma-autojen kuljettajina ja runsaat 10 000 linja-autoliikenteessä. Valtaosa kuljettajista harjoittaa nykyisin ammattiaan pelkän ajokortin turvin. EU:n direktiivi on yhtenäistänyt maanteiden tavarajäsenkilöliikenteen kuljettajien koulutuksen vähimmäistason. Ammattiajooon vaaditaan jatkossa alan peruskoulutus. Direktiivi velvoittaa ammattikuljettajat osallistumaan myös säännölliseen ammattitaitoa ylläpitävään koulutukseen. Vaatimus linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä tulee voimaan syksyllä 2008, kuorma-auton kuljettajien vuotta myöhemmin. Koulutuksen vähimmäisvaatimuksilla pyritään varmistamaan kuljettajien ammatillisen taso ja sitä kautta edellytykset kuljetusten ja liikenteen turvallisuuden parantamiseen.

Kuljettajista on jo nykyisin pulaa. Suomessa työmarkkinoilta poistuvien kuljettajien tilalle arvioidaan kuorma-autoliikenteessä tarvittavan vuosittain 3 000 uutta kuljettajaa ja linja-autoliikenteessä 700 kuljettajaa. Kuljettajien perus- ja ammattitutkinnon suorittamisen vuosittain aloitettavien määrä vastaa noin puolta vuotuisesta lisätarpeesta. Ammattikuljettajien pakollisessa, viiden vuoden periodeissa tapahtuvassa jatkokoulutuksessa ennakoidaan ja turvallisen ajotavan koulutuksen uskotaan vaikuttavan myönteisesti liikenneturvallisuuteen.

Alalle saadaan kuljettajia myös puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen suorittaneista. Puolustusministeriöltä saadun selvityksen mukaan

tavaraliikenteen kuljettajien ammattipätevyyskoulutus varusmiehille aloitetaan puolustusvoimissa vuoden 2009 alussa. Tavoitteena on antaa ammattipätevyyskoulutus vuosittain yhteensä 3 700 varusmiehelle. Tästä määrästä C-luokan kuorma-autoa kuljettavia varusmiehiä on 2 300 ja CE-luokan ajoneuvoyhdistelmää kuljettavia varusmiehiä on 1 400. Ainakin alkuvaiheessa ammattipätevyyskoulutuksen antamista vaikeuttaa myös puolustusvoimissa koulutushenkilöstön puute.

Ammattikuljettajia koskevat tutkimukset on uudistettu viimeisen vuoden aikana. Ne sisältävät mm. ammattipätevyysdirektiivin edellyttämät sisällöt. Tutkintorakenteessa on ammattikuljettajia koskien logistiikan perustutkinto, josta voi valmistua kuorma-autonkuljettajaksi, yhdistelmäajoneuvonkuljettajaksi tai linja-autonkuljettajaksi sekä linja-autonkuljettajan ammattitutkinto, yhdistelmäajoneuvon ammattitutkinto ja puutavaran autokuljetuksen ammattitutkinto.

Valtioneuvoston joulukuussa 2007 vahvistamassa koulutuksen ja tutkimuksen kehittämissuunnitelmassa vuosille 2007–2012 on asetettu tavoitteet edelleen lisätä kuljetusalan koulutustarjontaa vuoteen 2012 mennessä. Opetusministeriö pyrkii lisäämään koulutustarjontaa erityisesti linja-auton ja yhdistelmäajoneuvon kuljettajan perustutkintokoulutuksissa. Lopullisen päätöksen koulutustarjonnan suuntaamisesta tekee ammatillisen koulutuksen järjestäjä. Valiokunta korostaa sitä, että työelämän tarvitsemien ammattikuljettajien koulutukseen tarvittavat voimavarat on turvattava. Tulee myös valvoa sitä, että koululaisten erityiskuljetukset hoidetaan ammattitaitoisesti.

Joustavien kuljettajakoulutuspalvelujen kehittämiseksi on muun muassa myönnetty kuudelle kehittämisverkostolle avustusta. Verkostot koostuvat koulutuksen järjestäjistä ja kuljetusalan yhteistyöyrityksistä. Alan vetovoiman lisäämiseksi ovat mm. alan työnantaja- ja työntekijäjärjestöt yhdessä koulutuksen järjestäjien ja opetusministeriön kanssa käynnistäneet vetovoimakampanjan "kuljetusala.com".

Valiokunta kiinnittää huomiota myös kuljettajakoulutuksen opettajatarpeeseen. Liikenne-

opettajien koulutusmäärät ovat pysyneet samalla tasolla viime vuosina, vaikka liikenneopettajia tarvittaisiin lisää. Tämä rajoittaa kuljettajakoulutuksen koulutusmääriä.

Merenkulkualan koulutuksen turvaaminen

Selonteossa tuodaan esiin muun muassa Suomen rannikon vaikeakulkuisuus ja vaarallisuus, liikennemäärien kasvu sekä jääolosuhteet, jotka edellyttävät merenkulkijoilta korkeaa ammattitaitoa. Sivistysvaliokunnan mielestä selonteossa olisi tullut käsitellä myös meriturvallisuuden ja kauppalaivastomme kilpailukyvyn kannalta välttämätöntä merenkulkualan koulutusta ja sen turvaamista. Meriturvallisuuden ylläpito edellyttää, että muun muassa luotsaustoimintaan, meriliikenteen tarkastukseen, katsastustoimintaan ja alusliikennepalveluihin saadaan merenkulkualan koulutuksen saaneita työntekijöitä. Koulutus näihin ammatteihin annetaan toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa (merenkulkualan perustutkinto) ja ammattikorkeakouluissa (insinööri AMK, merikapteeni AMK ja merikapteeni, ylempi AMK). Valiokunnan saaman selvityksen mukaan merenkulkualalla on pulaa etenkin konemestareista, mutta myös osaavasta miehistöstä, kuten korjaajista ja laivasähköasentajista.

Opetusministeriö rahoittaa Opetushallituksen esityksestä selvityksen merenkulkualan koulutuksen tilasta ja kehittämistarpeista. Selvityksen on määrä valmistua vuoden 2008 loppuun mennessä. Saatujen tulosten pohjalta on mahdollista perustella, suunnata ja toteuttaa tulevia kehittämistoimia esimerkiksi alan koulutuksen kehittämisstrategian ja sen toimeenpanon muodossa. Valiokunnan mielestä myös merenkulkualan ja sen koulutuksen tunnettuuden parantaminen nuorison keskuudessa on välttämätöntä.

Ajo-opetuksen uudistaminen

Selonteon tavoitteita koskevissa linjauksissa todetaan, että ajo-opetusta ja ajokortin suorittamista uudistetaan. Ensi vaiheessa vahvistetaan uudet vaatimukset mopon kuljettamiselle. Sivistysvaliokunta pitää näitä toimenpiteitä välttä-

mättöminä. Tieliikenteen turvallisuus on parantunut erityisen hitaasti kymmenen viime vuoden aikana. Suomen viralliset tavoitteet liikennekuolemien osalta — vuonna 2020 alle 150 — vaativat muutoksia myös kuljettajien peruskoulutukseen. Selonteossa ovat painottuneet erityisesti tekniset ja infrastruktuuriset keinot. Sivistysvaliokunnan saaman selvityksen mukaan pitkäaikainen onnettomuuskehitys kertoo kuitenkin sen, että usein vakavien onnettomuuksien taustalta löytyy inhimillinen virhe. Yhä useammin on löydettävissä syy-yhteyksiä vuorovaikutustaitojen puutteellisuuksiin, riskien väheksymiseen ja tunnistamattomuuteen sekä oman tilan hallintataitojen puutteellisuuksiin. On perusteltua olettaa, että opetuksen määrällisellä lisäyksellä ja opetuksen painopisteen muutoksella olisi positiivista vaikutusta. Tästä syystä kuljettajakoulutuksen kehittämiseen olisi kiinnitettävä erityistä huomiota. Ajo-opetukseen on nykyistä laajemmin sisällytettävä ajotaidon ja säännösten tuntemuksen lisäksi myös kuljettajan itsensä hallintaan liittyvää oppisisältöä. Myös toisen asteen oppilaitoksissa voidaan lisätä ajo-opetuksen antamista.

Vaatimukset mopon kuljettamiselle. Mopoilun voimakas kasvu 2000-luvulla on osaltaan aiheut-

anut sen, että liikenteen riskikuljettajien profiili on muuttunut entistä nuoremmaksi. Mopojen määrä on lisääntynyt nopeasti, ja mopo-onnettomuuksien määrä on lisääntynyt samassa tahdissa. Mopon ja kevyen nelipyörän (mopoauton) ajo-oikeuden saaminen pelkästään hyväksytysti suoritettulla teoriakokeella ei ole taannut nuorten mopoilijoiden turvallisuutta. Erityisesti risiteysajo-onnettomuuksien voimakas kasvu kertoo mopoilijoiden puutteellisista valmiuksista nykyliikenteeseen. 15-vuotiaina nuoret mopoilijat ryhtyvät ensimmäisen moottoriajoneuvonsa kuljettajaksi. Tässä iässä ja roolissa omaksutaan helposti myös vääriä asenteita. Valiokunnan mielestä on hyvä, että jo tämän kevään aikana liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tehdään linjaukset uusista mopokorttivaatimuksista.

Lausunto

Lausuntonaan sivistysvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 7 päivänä toukokuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Raija Vahasalo /kok
vpj. Tuomo Hänninen /kesk
jäs. Outi Alanko-Kahiluoto /vihr
Claes Andersson /vas
Timo Heinonen /kok (osittain)
Anneli Kiljunen /sd
Sanna Lauslahti /kok
Jukka Mäkelä /kok

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

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Marjo Hakkila.