Euroopan parlamentti
2019-2024

Naisten oikeuksien ja sukupuolten tasa-arvon valiokunta

2022/2140(INI)

3.3.2023

MIETINTÖLUONNOS

naisten tarpeita vastaavasta Euroopan liikennealasta
(2022/2140(INI))

Naisten oikeuksien ja sukupuolten tasa-arvon valiokunta

Esittelijä: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Työjärjestyksen 57 artiklan mukaisesti yhteistyöhön osallistuvan valiokunnan valmistelija:
Caroline Nagtegaal, liikenne- ja matkailuvaliokunta

SISÄLTÖ

Sivu

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS 3

PERUSTELUT 9

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

naisten tarpeita vastaavasta Euroopan liikennealasta
(2022/2140(INI))

Euroopan parlamentti, joka

– ottaa huomioon Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 2 ja 3 artiklan,

– ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 8, 10, 19 ja 157 artiklan,

– ottaa huomioon Euroopan unionin perusoikeuskirjan 21 ja 23 artiklan,

– ottaa huomioon Yhdistyneiden kansakuntien kestävän kehityksen Agenda 2030 -toimintaohjelman ja siihen sisältyvät kestävän kehityksen tavoitteet, erityisesti tavoitteen 5 ja sen alatavoitteet ja indikaattorit,

– ottaa huomioon 18. joulukuuta 1979 tehdyn YK:n yleissopimuksen kaikkinaisen naisten syrjinnän poistamisesta,

– ottaa huomioon vuodesta 1975 alkaen annetut EU:n direktiivit naisten ja miesten tasa-arvoisen kohtelun eri näkökohdista, mukaan lukien miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen asteittaisesta toteuttamisesta sosiaaliturvaa koskevissa kysymyksissä 19. joulukuuta 1978 annettu neuvoston direktiivi 79/7/ETY[1], toimenpiteistä raskaana olevien ja äskettäin synnyttäneiden tai imettävien työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen kannustamiseksi työssä 19. lokakuuta 1992 annettu neuvoston direktiivi 92/85/ETY[2], miesten ja naisten yhdenvertaisen kohtelun periaatteen täytäntöönpanosta tavaroiden ja palvelujen saatavuuden ja tarjonnan alalla 13. joulukuuta 2004 annettu neuvoston direktiivi 2004/113/EY[3], miesten ja naisten yhtäläisten mahdollisuuksien ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteen täytäntöönpanosta työhön ja ammattiin liittyvissä asioissa 5. heinäkuuta 2006 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2006/54/EY[4], vanhempien ja omaistaan hoitavien työ- ja yksityiselämän tasapainottamisesta ja neuvoston direktiivin 2010/18/EU kumoamisesta 20. heinäkuuta 2019 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1158[5] ja miesten ja naisten tasa-arvoisen kohtelun periaatteen soveltamisesta itsenäisiin ammatinharjoittajiin sekä neuvoston direktiivin 86/613/ETY kumoamisesta 7. heinäkuuta 2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/41/EU[6],

[1] EYVL L 6, 10.1.1979, s. 24.
[2] EYVL L 348, 28.11.1992, s. 1.
[3] EUVL L 373, 21.12.2004, s. 37.
[4] EUVL L 204, 26.7.2006, s. 23.
[5] EUVL L 188, 12.7.2019, s. 79.
[6] EUVL L 180, 15.7.2010, s. 1.

– ottaa huomioon 17. kesäkuuta 2009 annetun komission tiedonannon ”Kestävä tulevaisuus liikenteelle: kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjäystävällistä järjestelmää” (COM(2009)0279),

– ottaa huomioon 5. maaliskuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Tasa-arvon unioni: sukupuolten tasa-arvostrategia 2020–2025” (COM(2020)0152),

– ottaa huomioon 9. joulukuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” (COM(2020)0789),

– ottaa huomioon 14. heinäkuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”Valmiina 55:een: Vuoden 2030 ilmastotavoitteesta totta matkalla kohti ilmastoneutraaliutta” (COM(2021)0550),

– ottaa huomioon 14. joulukuuta 2021 annetun komission tiedonannon EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä (COM(2021)0811),

– ottaa huomioon asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse vuorokautista ja viikoittaista enimmäisajoaikaa, vähimmäistaukoja sekä vuorokautisia ja viikoittaisia lepoaikoja koskevista vähimmäisvaatimuksista ja asetuksen (EU) N:o 165/2014 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse ajopiirtureilla tapahtuvasta paikannuksesta 15. heinäkuuta 2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1054[7],

– ottaa huomioon 21. tammikuuta 2021 antamansa päätöslauselman covid-19-kriisistä ja sen jälkeisestä ajasta sukupuolinäkökulmasta tarkastellen[8],

– ottaa huomioon 21. tammikuuta 2021 antamansa päätöslauselman sukupuolten tasa-arvoa koskevasta EU-strategiasta[9],

– ottaa huomioon 6. lokakuuta 2021 antamansa päätöslauselman ”EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 – suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi”[10],

– ottaa huomioon Euroopan tasa-arvoinstituutin (EIGE) vuoden 2022 tasa-arvoindeksin,

– ottaa huomioon 16. joulukuuta 2021 julkaistun unionin sisäasioiden pääosaston kansalaisoikeuksien sekä perussopimus-, työjärjestys- ja toimielinasioiden politiikkayksikön tutkimuksen ”Women and transport”,

– ottaa huomioon 14. syyskuuta 2022 julkaistun komission tutkimuksen EU:n tulevan liikennejärjestelmän sosiaalisesta ulottuvuudesta ”Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers: Final report”,

[7] EUVL L 249, 31.7.2020, s. 1.
[8] EUVL C 456, 10.11.2021, s. 191.
[9] EUVL C 456, 10.11.2021, s. 208.
[10] EUVL C 132, 24.3.2022, s. 45.

– ottaa huomioon työjärjestyksen 54 artiklan,

– ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan lausunnon,

– ottaa huomioon naisten oikeuksien ja sukupuolten tasa-arvon valiokunnan mietinnön,

A. ottaa huomioon, että sukupuolten tasa-arvo on yksi EU:n perusarvoista ja että se on valtavirtaistettava kaikissa EU:n toimissa; ottaa huomioon, että oikeus yhdenvertaiseen kohteluun ja syrjimättömyyteen on perussopimuksissa ja Euroopan unionin perusoikeuskirjassa vahvistettu perusoikeus;

B. toteaa, että useissa eri jäsenvaltioissa tehdyt tutkimukset ovat osoittaneet, että sukupuolistunut väkivalta julkisissa tiloissa ja joukkoliikennevälineissä on yleistyvä ongelma;

C. toteaa, että huonosti suunnitellut liikennepolitiikkatoimet voivat pahentaa nykyistä köyhyyttä ja sosiaalista syrjäytymistä; ottaa huomioon, ettei liikenteestä edelleenkään ole sukupuolen mukaan eriteltyjä tietoja ja tasa-arvoanalyysiä, mikä haittaa tehokkaasti kohdennettujen, kaikenlaisille ihmisille ja perheille suunnattujen liikennepolitiikkatoimien toteuttamista;

D. katsoo, että kaupunkisuunnittelussa on ratkaisevan tärkeää omaksua sukupuolinäkökohdat huomioon ottava lähestymistapa, jotta voidaan parantaa naisten elämänlaatua;

E. ottaa huomioon, että liikennevälineiden käytössä on eroja sekä sukupuolten välillä että muiden tekijöiden mukaan monipuolisuuden, käyttötiheyden, liikennemuodon, matkan keston ja tarkoituksen, kustannusten ja turvallisuuden osalta;

F. toteaa, että liikennevälineiden käyttötapojen ja liikkumisen ymmärtäminen on olennaisen tärkeää sukupuolisensitiivisten liikennepolitiikkatoimien kehittämiseksi, jotta naiset voivat käyttää turvallisia, saavutettavia, luotettavia ja kestäviä liikennemuotoja ilman syrjintää;

G. ottaa huomioon, että naiset käyttävät kestävämpiä liikennemuotoja enemmän kuin miehet ja usein ketjuttavat matkojaan;

H. katsoo, että uusien ajoneuvo- ja automaatioteknologioiden odotetussa käyttöönotossa olisi otettava huomioon naisten erityistarpeet;

I. katsoo, että kestävä liikenne edellyttää yhtäläisiä mahdollisuuksia käyttää infrastruktuuria, mikä voidaan saavuttaa toimenpiteillä, joilla taataan paremmat liikkumismahdollisuudet kaikille ja palvelujen yhtäläinen laatu kaupunki- ja maaseutualueilla;

J. ottaa huomioon, että ajoneuvojen ja niiden turvaominaisuuksien suunnittelun lähtökohtana on usein isompi, stereotyyppinen mieskeho, mikä heikentää niiden tehokkuutta pienempikokoisille käyttäjille;

K. toteaa, että liikenneinfrastruktuuri, jonka ympäristöt ovat hyvin suunniteltuja, valvottuja ja turvallisia, vaikuttaa myönteisesti sekä tosiasialliseen että koettuun turvallisuuteen[11];

L. ottaa huomioon, että liikkumisen esteet haittaavat naisten mahdollisuuksia tehdä töitä ja käyttää keskeisiä palveluja, kuten terveydenhuolto ja koulutus, mikä vaikuttaa sekä heidän että heidän lastensa inhimillisen pääoman kerryttämiseen;

M. ottaa huomioon, että naiset ovat aliedustettuja liikennealan työpaikoilla kaikilla tasoilla; katsoo, että aliedustus päätöksenteossa, suunnittelussa ja tutkimuksessa vahvistaa sukupuolten tasa-arvon valtavirtaistamisen puutetta liikennealalla;

N. toteaa, ettei liikennealan työympäristöissä oteta huomioon naisten erityistarpeita, millä on laajempi vaikutus naisten turvallisuuteen;

O. ottaa huomioon, että liikennealan yrityksillä on merkittäviä rekrytointiongelmia; katsoo, että naisten työllistäminen voisi olla keino paikata liikennealan henkilöstöpulaa[12];

P. katsoo, että on tärkeää edistää tehokkaita ja kohtuuhintaisia liikkumisvaihtoehtoja maaseutualueilla ja säilyttää ne; katsoo, että maaseutualueiden yhteydet eivät ole riittävän kehittyneitä;

Q. ottaa huomioon, että maaseutualueilla asuvat naiset kohtaavat esteitä tuen saamisessa, kun he kokevat sukupuolistunutta väkivaltaa;

1. toteaa jälleen, että EU on sitoutunut saavuttamaan sukupuolten tasa-arvon liikenteessä, ja panee merkille asiassa tähän mennessä saavutetun edistyksen; korostaa, että tarvitaan konkreettisia toimenpiteitä turvallisuuden, liikennepalvelujen saatavuuden ja työllistymismahdollisuuksien parantamiseksi;

2. painottaa, että sukupuolten tasa-arvon valtavirtaistamisella liikenteessä on myönteisiä vaikutuksia kautta linjan, mukaan lukien sosiaalinen osallisuus ja työllistymismahdollisuudet; korostaa sukupuolten tasa-arvon valtavirtaistamisen merkitystä liikennealalla vihreän ja digitaalisen siirtymän toteuttamiseksi;

3. muistuttaa, että sukupuolistereotyyppiset oletukset ja ennakkoluulot sulkevat naisia taloudellisen ja sosiaalisen toiminnan ulkopuolelle, mikä johtaa tehottomuuteen ja lisää henkilöresurssien tuhlausta; toteaa, että tarvitaan resursseja sen varmistamiseksi, että naiset ovat edustettuina liikenneasioita koskevassa tutkimuksessa ja päätöksenteossa;

4. pitää valitettavana, ettei kaikista liikennemuodoista ole standardoituja, sukupuolen mukaan eriteltyjä liikennetietoja ja tasa-arvoanalyysiä; panee tässä yhteydessä tyytyväisenä merkille, että EIGEn vuoden 2023 tasa-arvoindeksin temaattinen painopiste on ”energia ja liikenne”;

[11] International Transport Forum, *Women’s Safety and Security: A Public Transport Priority*, OECD Publishing, Pariisi, 2018.
[12] Komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, *Good staff scheduling and rostering practices in transport: Final report*, EU:n julkaisutoimisto, Luxemburg, 2021.

5. tuo esiin, että tekoälyllä voidaan kerätä anonymisoituja tietoaineistoja julkisen liikenteen käytöstä;

6. pitää myönteisenä, että komissio on käynnistänyt liikennealan monimuotoisuuslähettiläiden verkostoa koskevan uuden aloitteen, jolla pyritään edistämään monimuotoisuutta, tasa-arvoa ja osallisuutta EU:n liikennealalla;

7. kehottaa käyttämään turvallisuustesteissä ja törmäystesteissä myös naiskehoa tarkasti jäljitteleviä törmäysnukkeja; korostaa, että tekoälyllä on pyrittävä lisäämään tietämystämme siitä, miten erilaiset ihmiskehot reagoivat eri tavoin hätätilanteissa;

Naisten liikkumisen ja liikenteen tasa-arvoisuuden ymmärtäminen

8. korostaa, että naisten odotukset, matkustustavat, tarpeet ja kokemukset liikenteen käyttäjinä ovat erilaisia; vaatii, että naisten tarpeet otetaan kaikilta osin huomioon liikennealan asiaankuuluvassa lainsäädännössä;

Osallistavat liikennepalvelut ja riittävä infrastruktuuri

9. kehottaa tuomaan kestävät liikennevaihtoehdot osaksi naisten jokapäiväistä elämää, jotta voidaan mahdollistaa mukavien, turvallisten ja stressittömien multimodaalisten matkojen toteutuminen;

10. kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan, että tieinfrastruktuurissa ja erityisesti sitä parannettaessa otetaan kaikilta osin huomioon kestävien jalankulkuyhteyksien jatkuvuus ja saavutettavuus;

Naisten turvallisuuden varmistaminen liikenneympäristöissä

11. kehottaa painottamaan kaupunkiliikenteessä enemmän turvallisuutta, kuten riittävä ja kestävä katuvalaistus, jotta voidaan välttää tilanteet, joissa naiset joutuvat työmatkoillaan kulkemaan pimeiden ja pelottavien paikkojen läpi; kehottaa lisäksi ottamaan integroiduissa liikennesuunnitelmissa huomioon matkan viimeisen osuuden, erityisesti ruuhka-aikojen ulkopuolella;

12. tuo esiin tekoälysäädöksen[13] merkityksen ja toteaa, että se auttaa lainvalvontaviranomaisia torjumaan rikoksia julkisen liikenteen järjestelmissä ja vähentämään naisiin ja hlbtqi+-henkilöihin liikenteessä kohdistuvaa häirintää;

13. toteaa, että naisilla on merkittävä rooli perheiden liikkumisvalintojen ohjaamisessa ja että heidän kielteiset kokemuksensa kestävien liikennemuotojen käytöstä voivat heikentää halua käyttää niitä;

14. panee merkille naisten haasteet maaseutualueilla, joilla julkinen liikenne on verrattain heikosti kehittynyttä, ja toteaa, että he toimivat usein omaishoitajina; painottaa, että toimet, joilla pyritään edistämään kestävää liikennettä, eivät saa sulkea pois haavoittuvia ryhmiä, naisia tai maaseutualueilla asuvia;

[13] Komission ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi tekoälyä koskevista yhdenmukaistetuista säännöistä (tekoälysäädös) ja tiettyjen unionin säädösten muuttamisesta (COM(2021)0206).

Naiset liikennealan työntekijöinä

15. korostaa, että liikennealan kaikilla tasoilla työskentelevät naiset kohtaavat esteitä, kuten sukupuolia eriarvoistavaa kohtelua sekä puutteellisia tai tarkoitukseensa sopimattomia tiloja, jotka aiheuttavat häirintää ja väkivaltaa; toteaa, että tämän vuoksi on vaikeaa houkutella naisia liikennealan töihin ja saada heidät pysymään alalla;

Naisten vaikutusmahdollisuuksien lisääminen liikennealalla

16. painottaa, että se, että liikennealalla on liian vähän naisia, olisi nähtävä myös mahdollisuutena; kehottaa komissiota, jäsenvaltioita ja sidosryhmiä toteuttamaan ennakoivia toimenpiteitä, jotta voidaan parantaa naisten työllistettävyyttä ja kilpailukykyä tällä alalla;

Tietoisuuden lisääminen ja käyttäytymisen muuttamiseen kannustaminen

17. kehottaa jäsenvaltioita torjumaan liikenteen ja tieteen, teknologian, insinööritieteiden ja matematiikan alan työmarkkinoiden lohkoutumista; toteaa, että tyttöjen kannustaminen yrittäjyyteen varhaisesta iästä alkaen voisi vähentää nykyisiä koulutukseen liittyviä stereotypioita ja varmistaa, että useammat naiset hakeutuvat logistiikka-, insinööri- ja liikennealoille;

18. toteaa, että tarvitaan kampanjoita ja sosiaalista mediaa koskevia toimia, jotta voidaan varmistaa häirintää ja turvattomia työympäristöjä koskeva nollatoleranssi;

19. toteaa, että digitalisaatio ja uudet liikennemallit voivat tarjota naisille parempia, turvallisempia ja saavutettavampia työympäristöjä;

°

° °

20. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

PERUSTELUT

Liikkuminen ja liikenne koskettavat kaikkia unionin kansalaisia, ja ajan myötä ne kehittyvät ja uudistuvat jatkuvasti. Liikennealan selvästi suurimpana haasteena on tarve vähentää merkittävästi päästöjä ja parantaa jatkuvasti kestävyyttä. Hiilineutraalin liikennejärjestelmän saavuttamista koskevilla toimilla tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia sekä käyttäjiin ja matkustajiin että alalla työskenteleviin ihmisiin. Ne tarjoavat kansalaisille epäilemättä loistavia mahdollisuuksia elämänlaadun parantamiseksi, luovat uusia ja kiinnostavia työllistymismahdollisuuksia sekä tuovat uusia tuotteita ja palveluja lähemmäs eurooppalaisia kuin koskaan aiemmin. Samalla meidän kaikkien on kuitenkin tiedostettava edessä olevat haasteet: nämä toimet luovat yhteiskunnalle uusia kannustimia kestävämpien liikennevälineiden valitsemiseksi, mikä saattaa lisätä liikenneköyhyyttä ja sulkea pois tiettyjä ryhmiä.

Esittelijä kuitenkin uskoo, että tämä voidaan välttää. On itsestään selvää, että innostava kehitys liikennejärjestelmiemme muuttamiseksi vihreäksi, kohtuuhintaiseksi ja kestäväksi liikkumiseksi ei saisi jättää ketään jälkeen. Tästä huolimatta tälläkin hetkellä on aivan liikaa esimerkkejä liikenteen epätasa-arvoisuudesta ja puutteista, jotka koskevat sekä liikenteen käyttäjiä että alan työntekijöitä.

Mietinnössä pyritään painottamaan naisten usein vaikeaa tilannetta liikenteessä sekä kiinnittämään erityistä huomiota naisiin, jotka suorittavat valtaosan hoivatyöstä ja joilla on erilaiset matkustustavat kuin miehillä. Yksi aikamme epäkohdista on se, että naiset kohtaavat työpaikoilla enemmän syrjintää ja että liikenneala ei aina ole esimerkillinen työpaikka. Mietinnössä analysoidaan myös sellaisten muiden haavoittuvien ryhmien tilannetta, jotka on aivan liian pitkään jätetty syrjään ja joiden tarpeet on jätetty huomiotta. Siinä etsitään keinoja alan nykytilanteen parantamiseksi siten, että samalla varmistetaan, että vihreä siirtymä hyödyttää kaikkia.

Ensinnäkin tarvitaan sukupuolen mukaan eriteltyjä tietoja ja tasa-arvoanalyysejä liikenteestä, jotta voidaan paremmin ymmärtää ja analysoida, mitä on tehtävä sen varmistamiseksi, että EU:n liikenneala vastaa naisten tarpeita. Näiden tietojen ja analyysien avulla voidaan parantaa sellaisten politiikkatoimien, asiaankuuluvan lainsäädännön, ohjelmien ja toimien suunnittelua, joissa otetaan huomioon kaikkien naisten tarpeet ja huolenaiheet, ja samalla kehittää avointa dataa liikennealan innovoinnin tukemiseksi.

Lisäksi on kiinnitettävä enemmän huomiota joukkoliikenteen matkustajien turvallisuuteen, millä on useita kauaskantoisia vaikutuksia sukupuolten tasa-arvoon ja liikkumiseen. Joukkoliikenteen käyttäjinä naiset kohtaavat huolestuttavasti seksuaalista ja muunlaista häirintää ja väkivaltaa. Heille on erittäin vaikeaa tehdä työmatkat ostoskasseja kantaen, lastenvaunuja työntäen ja lapsista huolta pitäen.

Lisäksi autoja ja muita kulkuneuvoja suunniteltaessa ei yleensä oteta huomioon naisten ruumiinrakennetta, minkä vuoksi kolareissa ne suojaavat naisia huonommin kuin miehiä.

Toinen merkittävä ongelma erityisesti maaseutualueilla ja syrjäisimmillä alueilla on liikenneköyhyys ja liikennepalvelujen ulkopuolelle jääminen. Naisilla on miehiä vähemmän vaihtoehtoja käyttämänsä liikennemuodon valitsemiseksi. Liikenteen hiilestä irtautumisen

tarkastelun yhteydessä on vältettävä vaihtoehtoa, jossa autot poistetaan kokonaan ihmisten elämästä, erityisesti tapauksissa, joissa ei ole tarjolla kestäviä, kohtuuhintaisia, turvallisia ja tiheään liikennöityjä liikenneyhteyksiä.

Työelämän näkökulmasta liikenneala ei ole vielä tarpeeksi houkutteleva naisille, koska alalla ei kiinnitetä tarpeeksi huomiota naisten turvallisuuteen liittyviin ongelmiin ja asianmukaisen infrastruktuurin ja tilojen saatavuuteen. Alalla esiintyy liian yleisesti ja laajasti seksuaalista häirintää, kiusaamista, uhkailua ja väkivaltaa, joita ei voida hyväksyä. Lisäksi naiset ovat edelleen aliedustettuina liikennealan ammateissa, koska he eivät ole tietoisia niistä eivätkä he tunne alan urapolkuja. Tässä asiassa suositellaan lisäämään kannustimia ja tytöille suunnattua varhaiskasvatusta, joilla naisia kannustettaisiin hakeutumaan töihin STEM-aloille. Mietinnössä etsitään myös ratkaisuja ja tapoja, joilla voitaisiin lisätä naisten osallistumista liikenne- ja logistiikka-alalle ja kiinnostusta siihen.

Tämän vuoksi jatkossa EU:n liikennepolitiikan yhtenä keskeisenä tavoitteena on oltava sen varmistaminen, että liikennejärjestelmämme on aidosti häiriönsietokykyinen tulevien kriisien varalta ja että se vastaa naisten ja haavoittuvien ryhmien tarpeita. Tämä on myös ensisijaisen tärkeää alan kasvun ja pitkän aikavälin kestävyyden kannalta. Jos liikenneala vastaa naisten tarpeita, se vastaa kaikkien tarpeita. Aikaa ei ole hukattavaksi, kun pyritään hyödyntämään kaikkia liikennealan tarjoamia jännittäviä kehityssuuntauksia teknologian sekä houkuttelevien, turvallisten ja kestävien työpaikkojen alalla.