

Asia: VN/12724/2021-LVM-98

Lausuntopyyntö tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Pyöräilykuntien verkosto kiittää mahdollisuudesta lausua tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta. Pyöräilykuntien verkoston näkökulma koskee erityisesti vaikutusten arviointiin liittyviä epävarmuuksia.

Tieliikenteen automaatiota perustellaan korostamalla sen hyviä puolia: Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaan liikenteen automaation kehittämisen visio on, että tulevaisuuden liikenne on nykyistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää. Yksiselitteistä näyttöä automaation positiivisista vaikutuksista turvallisuuteen, tehokkuuteen ja kestävyYTEEN ei kuitenkaan ole. Toivottuja vaikutuksia koskeva tieto on tällä hetkellä erittäin ristiriitaista.

Miten varmistetaan liikenneturvallisuuden korkea taso?

Arviomuistiossa esitetään, että ”ehdotuksilla mahdollistetaan automaattisten ajoneuvojen laajamittainen käyttö yleisillä teillä Suomessa niin, että varmistetaan liikenneturvallisuuden korkea taso”. Liikenneturvallisuuden paranemisesta ei ole esitetty yksiselitteistä näyttöä. Kansainväliset tutkimukset liikenneturvallisuuden paranemisesta automaation myötä ovat keskenään ristiriitaisia. Tutkimusten mukaan ”Jalankulkijan tunnistavalla automaattisella hätäjarrutusjärjestelmällä varustetuilla autoilla oli 25–27 % pienempi onnettomuusaste ja 29–30 % pienempi henkilövahinko-onnettomuusaste verrattuna autoihin, joissa sitä ei ollut.” Toisaalta todellisesta liikenteestä saatu automaattisia ajoneuvoja koskeva aineisto Kaliforniasta osoittaa päinvastaista: ”Siellä testatuilla ajoneuvoilla on havaittu olevan korkeampi onnettomuusriski kuin ihmiskuljettajilla, mutta onnettomuuksien vakavuus taas pienempi.”

Liikenteen automaatio siis parhaimmillaan vähentää onnettomuuksia, mutta pahimmillaan lisää niitä. Tämä johtuu automaattisten ajoneuvojen ominaisuuksista: ”automaattisten ajoneuvojen voidaan odottaa noudattavan virallisia liikennesääntöjä, mutta epävirallisten, paikallisten ajotapojen, tai muiden kuljettajien/ajoneuvojen eleiden tulkinta saattaa vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen. Liikenneturvallisuuteen voi vaikuttaa myös epämuodollisten tai paikallisten ajotapojen omaksuminen.”

Tieliikenteen automaatiolla pyritään kohti liikenteen nollavisiota. Pyrkimys on hyvä, ja saattaa olla, että liikenteen automaatio vähentää etenkin moottoriajoneuvoliikenteessä tapahtuvia kuolemia. Arviomuistiossa on tunnistettu ongelmaksi liikenteeseen olennaisesti kuuluvan vuorovaikutuksen katoaminen ja automaattiajoneuvojen puutteet ns. epätyypillisten liikennetapojen tunnistamisessa. Automaattiset liikennevälineet eivät välttämättä tunnista epätyypillisesti ja ennakoimattomasti liikkuvien lasten, ikäihmisten, liikuntaesteisten, näkö- ja kuulovammaisten liikkumisen tapoja.

Turvallisuusvaikutuksia arvioitaessa tulisi kuitenkin kiinnittää huomiota myös tutkimuksissa esitettyyn onnettomuusriskin kasvamiseen. Lisääntynyt onnettomuusriski saattaa koskea erityisesti muutoin kuin moottoriajoneuvolla liikkuvia. Jalankulun, pyöräliikenteen ja muun omin voimin tapahtuvan liikkumisen riskien arviointi tulisi ottaa mukaan liikenteen automaation turvallisuusvaikutuksia arvioitaessa. Näin tulevat huomioiduiksi kaikkein haavoittuvimmassa asemassa olevat tienkäyttäjät: kävellen, pyörällä tai muulla vastaavalla välineellä liikkuvat ja/tai apuvälineitä käyttävät lapset, ikäihmiset, liikuntarajoitteiset tai näkö-/kuulovammaiset.

Mitä tehokkuudella tarkoitetaan?

Liikenteen automaation odotetaan tehostavan liikenteessä liikkumista. Tutkimuksissa on kuitenkin esitetty, että liikenteen tehokkuus houkuttelee liikenteeseen lisää autolla liikkuvia: mitä enemmän koettu aikakustannus laskee, sitä enemmän henkilöauton liikennesuorite kasvaa. Arviomuistiossa todetaan, että yksityisessä käytössä olevat automaattiset henkilöautot voivat myös lisätä auton käytön mukavuutta, tarjoten mahdollisuuden käyttää matka-aikaa muihin toimintoihin. Tämänkaltainen käyttötarkoitus voi lisätä henkilöauton houkuttelevuutta matkavastuksen pienentyessä ja siten lisätä omalla autolla tehtyjen matkojen kulkutapaosuutta, pidentää autolla kuljettuja matkoja sekä luoda uusia matkoja.

Näkökulma liikenteen automaatioon on kovin autokeskeinen, ja se näkyy arviointikriteerien laadinnassa. Kävellen ja pyörällä liikkuvalla tehokkuutta tärkeämmiksi voivat muodostua esimerkiksi esteettömyys ja saavutettavuus. On varmistettava, että liikenteen automaatio ei heikennä muutoin kuin autolla liikkuvien mahdollisuuksia liikkua turvallisesti vaikkapa sitä viimeistä kilometriä.

Tehokkuuden seuraukset sulattavat turvallisuus- ja kestävyysvaikutukset

Tehokkuuden myötä lisääntyvä autolla liikkuminen on ristiriidassa sekä arviomuistiossa mainittujen kestävyysvaikutusten että yhteiskunnallisesti merkittävien ilmasto- ja terveysvaikutusten kanssa. Lisääntyvä autoilu vähentää aktiivista liikkumista entisestään ja tuottaa merkittäviä kansanterveydellisiä ja -taloudellisia vaikutuksia.

Liikenteen automaation kestävyysvaikutukset ovat ristiriitaiset. Autoliikenteen ja erityisesti lyhyiden automatkojen lisääntyminen ei tue liikenteen kestävyydelle asetettuja tavoitteita. On huolestuttavaa, että liikenteen automaatio esitetään ratkaisuna ns. viimeisen kilometrin ongelmaan – toteutuessaan tämä tarkoittaisi sitä, että automaattiliikenne tuodaan sinne, missä ihmiset liikkuvat jalkaisin, pyörällä ja erilaisia apuvälineitä käyttäen ja missä sen turvallisuutta lisäävät vaikutukset on tutkimuksin todettu kaikkein heikoimmiksi.

Arviomuistiossa on tunnistettu se, että liikennesuoritteen ja kulkutapajakauman muutokset voivat vaikuttaa merkittävästi myös muihin vaikutusalueisiin. Lisääntynyt liikennesuorite myös lisää altistusta tieliikenteen riskeille ja sitä kautta myös henkilövahingoille. Lisääntynyt liikenne vaatii myös enemmän energiaa, jolla on omat päästövaikutuksena.

Yhdenvertaisuus- ja sukupuolivaikutuksiakin löytyy

Arviomuistion ehdotusten on esitetty olevan yhdenvertaisuus- ja sukupuolivaikutuksiltaan neutraaleja. Arviomuistiosta ei käy ilmi, miten vaikutuksia on arvioitu suhteessa ihmisten liikkumistottumuksiin. Henkilöliikennetutkimuksen mukaan niin autolla liikkuminen (kuljettajana tai matkustajana) kuin jalankulkukin ovat sekä ikä- että sukupuolisidonnaista: eniten kävelevät yli 65-vuotiaat naiset, ja seuraavaksi eniten lapset ja nuoret (6-17-vuotiaat). Vähiten kävelevät 18-74-vuotiaat miehet. Vastaavasti miehet yli 18-vuotiaiden ikäryhmissä ajavat autolla (kuljettajana) naisia enemmän.

Nollavision tavoitteen mukaisesti moottoriliikenteen liikennekuolemat saattavat vähentyä liikenteen automaation myötä. Samalla kävellen ja pyörällä liikkuvien onnettomuusriski kasvaa, ja mahdolliset omin voimin liikkumisen lisääntyvät riskit ja saavutettavuuden heikentyminen kohdistuvat ensisijaisesti yli 65-vuotiaisiin naisiin ja alle 18-vuotiaisiin tyttöihin ja poikiin.

Liikenteen automaatiota vaikutuksia tulisikin tarkastella eri kulkumuotojen ja niihin yhdistettyjen taustatekijöiden näkökulmista. Yhdenvertaisuus- ja sukupuolivaikutukset alkavat näkyä, kun liikkumistottumusten tarkasteluun otetaan mukaan ikä ja sukupuoli. Tarkastelussa tulisi huomioida myös eri syistä liikuntarajoitteisten liikkumistottumukset ja -kokemukset. Liikenteen automaatio ei saa heikentää muiden kuin autolla liikkuvien turvallisuutta, liikkumisen tehokkuutta / saavutettavuutta ja kestävyyttä.

Ojajärvi Sanna
Pyöräilykuntien verkosto ry.