

Asia: VN/12724/2021-LVM-98

## **Lausuntopyyntö tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Lausuntopyyntö: Lausuntopyyntö tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta

Hämeen ammattikorkeakoulun lausunto 16.5.2024

Hämeen ammattikorkeakoulu, HAMK kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta.

Lausuntomme koskee pääosin arviomuistion kohtaa 4.1.9 Automaattisen ajoneuvon etähallinta.

Lausuntomme koskee automaattisen ajoneuvon etähallintaa tilanteessa, jossa asiaa tarkastellaan ammattimaisen matkustaja- ja tavaraliikenteen automaattisen ajoneuvon etähallinnan ja operoinnin osalta. Tässä lausunnossa ei tarkastella taksiliikenteen kehitystä.

Tehdään tähän alkuun oletus, että kiinnostus automaattisiin ajoneuvoihin kasvaa oleellisesti, kun automaattisten ajoneuvojen kehitys tuo markkinoille niin sanottuja isoja busseja ja rekkoja. Ensivaiheessa kaupunkiseuduilla joukkoliikenneviranomaiset kiinnostuvat runkobussilinjojen kilpailutuksesta siten, että kilpailutusta operoidaan automaattisilla isoilla busseilla ja operaattori tarjoaa kilpailutuksessa tiettyjen runkolinjojen operoinnin automaattisilla busseilla sekä etäoperointikeskuksen. Joukkoliikenneviranomaisten bussiliikenteessä suurilla kaupunkiseuduilla

etäoperointi ja varsinainen automaattinen bussiliikenne ovat kiinteästi samaa liiketoimintaa ja siten on luonnollista, että ne kilpailutetaan yhtenä kokonaisuutena.

Rekkaliikenteessä isojen operaattoreiden pitkillä runkoreiteillä vastaavasti kiinnostus siirtyä automaattisiin ajoneuvoihin lienee suurinta, koska hyödyt ovat suurimpia. Tällainen rekkaliikenne vaatii etäohjauskeskuksen, joka on kiinteä osa ison tavaraliikenneoperaattorin liiketoimintaa.

Automaattinen ajoneuvo osana joukkoliikenneoperaattorin bussiliikennettä tai osana tavaraliikenneoperaattorin rekkaliikennettä kulkee itsenäisesti tieverkolla liikkuessaan ikään kuin pitkin ”virtuaalisia kiskoja”, joten on luonnollista ottaa myös tieliikenteen automaattisen ajoneuvoliikenteen operaattoreilla käyttöön turvallisuusjohtamisjärjestelmävaade, kuten arviointimuistiossa hahmotellaan. Koska automaattinen ajoneuvoliikenne niin osana joukkoliikennettä kuin osana tavaraliikennettä lähestyy raideliikenteen toimintatapoja sekä operoinnin sekä etähallintakeskusten (raideliikenteessä liikenteenohjaus) osalta tulee asiaa lähestyä tarkastelemalla raideliikenteeseen pitkällä aikajänteellä luotuja toimintatapoja, jotka omalta osaltaan mahdollistavat turvallisuuskriittisen toimialan – raideliikenteen turvallisen operoinnin.

On hyvä kysyä avaisiko ammattimaisessa tieliikenteessä asteittainen siirtyminen kohti automaattista joukkoliikennettä ja rekkaliikennettä tarpeen ja mahdollisuuden harmonisoida ammattimaisen liikenteen toimintatapoja raideliikenteen ja tieliikenteen kesken. Raideliikenteen toimintatavat on kehitetty toimilupa- ja turvallisuusjohtamisjärjestelmien sekä ankaran vastuun osalta varmistamaan turvallinen raideliikenne ja selkeyttämään vastuukysymyksiä. Erityisesti junaliikenteeseen liittyvillä toimintamalleilla on pitkät perinteet ja niitä voidaan pitää toimivina. Nyt tieliikenteen automaation kehittyessä ammattimaisesti automaattisilla ajoneuvoilla harjoitettavaksi liikenteeksi muodostuu samalla uusi turvallisuuskriittinen toimiala raideliikenteen rinnalle. Olisi luonnollista tarkastella, miten raideliikenteen toimintamalleja voidaan hyödyntää kehitettäessä uusia toimintamalleja tieliikenteen ammattimaiselle automaattiselle ajoneuvoliikenteelle.

Raideliikenteen automaatioon tulee myös varautua ja valmistautua kehittämään lainsäädäntöä siten, että se on valmis, kun ensimmäiset metroliikenteen ja junaliikenteen automaattisen liikenteen kokeilut alkavat.

Joukkoliikenneviranomaisten osalta asiaa tulee myös tarkastella uudelleen, koska suurilla kaupunkiseuduilla kaikki joukkoliikenne kilpailutetaan ja kilpailutuskriteerit määrittävät, millainen liikenne voittaa kilpailutuksen. Erityisesti ankara vastuu tulisi ulottaa koskemaan liikenteen operaattoreiden lisäksi myös joukkoliikennettä kilpailuttavia toimivaltaisia viranomaisia tulevien automaattisen bussiliikenteen kilpailutusten osalta. Vain näin voidaan varmistaa, että kilpailutuksissa ei käytetä pelkkään hintaa laatukriteerinä, vaan myös turvallisuus eri muodoissaan nousee keskeiseksi laatukriteeriksi hinnan ohella. Edelleen tänään joukkoliikenteen viranomaisten kilpailutuksissa hinnalla on merkittävä painoarvo.

Halpa hinta ja turvallisuus ovat kuitenkin yhdistelmä, jotka varsin harvoin mahtuvat samaan lauseeseen.

Helsingissä 16.5.2024

Teppo Sotavalta

Lehtori, HAMK Liikenneala

Sotavalta Teppo  
HAMK Liikenneala