

Asia: VN/12724/2021-LVM-98

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

### Lausunnonantajan lausunto

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

Liikenteen automaation kehittyminen voi vähentää inhimillisistä virheistä johtuvia liikennekuolemia ja loukkaantumisia. Jos ihmiskuljettajien tekemät virheet voitaisiin poistaa, liikenneturvallisuus parantuisi huomattavasti. Liikenteen sujuvuus voi parantaa myös liikenteen virtausta ja teoriassa vähentää ruuhkia. Koneoptimoitu ajaminen voi myös parantaa merkittävästi yksittäisten autojen energiatehokkuutta sekä vähentää siten yksittäisen auton energiankulutusta ja päästöjä. Liikenteen automaatio saattaa myös parantaa kiitettävästi liikkumismahdollisuuksia esimerkiksi iäkkäille ja liikuntarajoitteisille. Lisäksi joskus on esittyy, että automaation myötä mahdollisesti vapautuvat pysäköintialueet ja tehostunut tilankäyttö voivat mahdollistaa tiiviimmän ja tehokkaamman kaupunkisuunnittelun keskusta-alueilla.

Näiden myönteisten ja erittäin toivottavien kehityskulkujen rinnalla tulee jatkovalmistelussa huomioida vastaavalla painolla, miten automaattisten ajoneuvojen yleistymisen voi johtaa aktiivisten kulkumuotojen, eli kävelyn ja pyöräilyn, suhteellisen osuuden vähenemiseen useilla tavoilla.

(1) Ensinnäkin, autonomisten ajoneuvojen tarjoama mukavuus ja helppous saattavat houkuttaa ihmisiä käyttämään niitä jopa erittäin lyhyillä, alle puolen kilometrin matkoilla, jotka voisi kulkea kävellen tai pyörällä.

(2) Toiseksi, jos autonomiset ajoneuvot vähentävät liikkumisen kustannuksia ja parantavat autoliikenteen sujuvuutta, ne voivat tehdä autolla liikkumisesta merkittävästi nykyistä houkuttelevampaa. Onko tämä toivottava suunta yhteiskunnalliselle kehitykselle, tulee myös arvioida osana jatkovalmistelua.

(3) Kolmanneksi, lisääntynyt auton käyttö voi johtaa vilkkaampaan autoliikenteeseen ja siten heikentää jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kokemaa (subjektiivista) turvallisuutta, mikä entisestään voi vähentää suomalaisten halukkuutta liikkua aktiivisesti omin voimin. Saavutettavuuden hyötyjen rinnalla on huomioitava vastaavalla painolla saavutettavuuden mahdollinen heikentyminen omin voimin liikkuvien ihmisten näkökulmasta.

(4) Nejänneksi kaupunkisuunnittelun näkökulmasta mitä enemmän autoja kaupungissa on, sitä enemmän autoille vaaditaan lisää tilaa, mikä voi tarkoittaa voimakkaasti kasvavia vaatimuksia tarjota entistä vähemmän tilaa aktiivisille kulkutavoille.

(5) Viidenneksi liikenteen automaatio voi merkittävästi vaikuttaa maankäyttöön ja kaupunkirakenteen hajaantumiseen. Autonomiset ajoneuvot voivat vähentää matka-aikaa ja parantaa autoliikenteen sujuvuutta, mikä tekee esikaupunkialueista ja kaukaisemmista asuinalueista houkuttelevampia. Tämä voi johtaa kaupunkirakenteen hajaantumiseen, kun ihmiset muuttavat kauemmas työpaikoistaan ja palveluistaan.

(6) Kuudenneksi tulee huomioida automatisaation vaikutus infrastruktuurin kulumiseen. Automaattiset autot ovat lähtökohtaisesti sähköautoja. Sähköautojen paino on merkittävästi tavanomaisia autoja suurempi jo nykyään. Sähköautoilla on vaikutusta infrastruktuurin kulumiseen jo nyt. Vastaavat infran kulumisvaikutukset todennäköisesti kasvavat merkittävästi tulevaisuudessa. Kasvavien kustannusten lisäksi asfaltin kulumisen lisääntyvän liikenteen ja ajoneuvojen painon kasvun vuoksi vaikuttaa negatiivisesti pyöräliikenteen olosuhteisiin samoilla ajoradoilla, joita autot käyttävät.

(7) Seitsemänneksi on huomioitava riskien kasautuminen. Oletetut hyödyt kohdentuvat automaattista ajoneuvoa käyttäville, kun taas riskit kohdentuvat heidän lisäksi kaikkiin muihinkin, eli myös teillä ja kaduilla liikkuviin ihmisiin, jotka ovat ajoneuvon ulkopuolella.

Näiden liikenteen automaation negatiivisten ulkoisvaikutusten huomiointi on jatkovalmistelun kannalta välttämätöntä. Tiivistystyylisesti liikenteen automaation negatiiviset ja kontraproduktiiviset vaikutukset ilmenevät yhteiskunnallisella tasolla todennäköisesti terveyden ja (subjektiivisen) turvallisuuden kokemuksen heikentymisenä sekä mahdollisesti liikenteen energiankulutuksen kokonaiskasvuna entisestään.

Terveyden näkökulmasta väestön entisestään lisääntyvä liikkumattomuus merkitsee hyvin suurella todennäköisyydellä liikkumattomuuden lisääntymistä ja siten kansanterveydellisten kustannusten kasvua. Voi vain kysyä, miksi tätä ei ole huomioitu arviomuistiossa. Myös automatisoituvassa liikennejärjestelmässä väestön aktiiviset liikkumistarpeet on voitava taata. Tämä on LVM:n vastuulle kuuluva asia.

Turvallisuuden näkökulmasta erityisen tärkeää jatkovalmistelun kannalta on kiinnittää huomiota automaattisten ajoneuvojen ulkopuolella olevien liikenteen osapuolten koettuun (subjektiiviseen) turvallisuuteen. Heihin lukeutuvat mm. jalankulkijat ja polkupyörällä, sähköpotukulaudalla tai muunlaisella mikroliikkumisen välineillä liikkuvat ihmiset. Erityistä huomiota tulee kiinnittää lasten näkökulmaan, eli pohtia myös sitä, miten liikenteen automaatio muuttaa lasten arkisia liikkumisympäristöjä.

Liikenteen energiatehokkuuden näkökulmasta tulee jatkovalmistelussa arvioida, millainen kokonaisvaikutus liikenteen automatisaatiolla on. Vaikka yksittäisen auton kohdalla energiatehokkuuden parantumisesta automatisaatiolla saavutettavat hyödyt voivat olla positiivisia, on hyvin mahdollista, että kokonaisuutena lisääntynyt autoliikenne kääntää nämä yksittäisen auton tasolla saavutetut energiatehokkuuden hyödyt negatiivisiksi. Lisääntyvä liikenne voi johtaa suurempaan kokonaisenergiankulutukseen ja korkeampiin päästöihin, mikä heikentäisi automatisoinnin potentiaalisia ympäristöhyötyjä.

Tulenheimo Martti  
Pyöräliitto ry