

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Suomen Kuntaliitto kiittää mahdollisuudesta lausua liikenteen automaation lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelmaluonnokseen. Luonnos liikenteen automaation lainsäädäntö- ja toimenpidesuunnitelmaksi on laaja ja tavoitteellinen kokonaisuus, joka holistisuudessaan antaa varsin kunnianhimoisen tavoitteen automaatiokehityksen edistämiseksi kansallisesti ja kansanväliset puitteet huomioiden. Suomen Kuntaliitto pitää suunnitelmaa edistyksellisenä kokonaisuutena, jossa asian kompleksisuutta ja laatuvaatimuksia on kuvattu kattavasti. Liikenteen automaation kehittäminen vaatii kuitenkin lisätutkimuksia niin asiakasnäkökulman, turvallisuuden, ohjelmistokehittämisen kuin datan kehittämisenkin kannalta sekä tiiviimpää keskustelua kaupunkien ja kuntien odotuksista.

Suunnitelmassa asetetaan automaation kehittämiselle ja hyödyntämiselle kolme tavoitetta:

1. Liikenteen automaatiota kehitetään ja hyödynnetään siten, että keskiössä on yksilöiden ja yhteiskuntien etu (ihmiskeskeisyys)
2. Liikenteeseen liittyvän tiedon vaihtamista tehostetaan merkittävästi
3. Liikenteen automaation sääntelykehikkoa kehitetään kokonaisvaltaisesti.

Suunnitelma korostaa huomion keskipisteen kääntämistä teknologioista ja yritystoimijoista ihmisten tarpeisiin. Automaattisten liikennevälineiden päätöksenteon ihmiskeskeisyyteen ja läpinäkyvyyteen on kiinnitetty erityistä huomiota, mutta muilta osin suunnitelma on varsin teknologia- ja yrityskeskeinen. Suunnitelmassa mm. mainitaan, että ihmisten kannalta tärkeää on, että he voivat käyttää aikansa muihin toimintoihin kuin ajamiseen mahdollisimman yhtäjaksoisesti siten, että heidän ei tarvitse tarkkailla liikenneympäristöä. Perustuuko kirjaus laajaan asiakastutkimukseen vai viranomaisen tai ajoneuvovalmistajan odotuksiin tulevaisuuden liikenteestä?

Liikenneturvallisuuden parantuminen on yksi tärkeimmistä lähtökohdista liikenteen automaation kehittämisessä. Suunnitelmassa mainitaan, että suurin osa tieliikenteen onnettomuuksista johtuu ihmisen tekemistä virheistä. Kuntaliitto katsoo, että teknologian kehittäminen vaiheittain - keskittyen ihmisvirheen mahdollisuuden vähentämiseen liikenteessä - ajaa yksilöiden ja yhteiskuntien etua paremmin kuin tavoite tieosuuksista, joilla voidaan ajaa automaattisesti. Inhimillisten virheiden välttäminen kaikilla liikenneosuuksilla automaattisin ominaisuuksin tukisi ihmiskeskeisyyden kokonaistavoitetta.

Suunnitelma nostaa oikeutetusti esille sen tosiseikan, että Suomi on maantieteellisesti laaja maa, jossa tulee jatkossakin olemaan vaihtelevia liikenneympäristöjä ja olosuhteita. Kuntaliitto katsoo, että suunnitelman toimenpiteissä tulisikin huomioida paremmin se, että liikenneympäristö, ajoratojen monimuotoisuus sekä liikenteenohjauslaitteiden lukumäärä on huomattavasti monimuotoisempi ja pienipiirteisempi katuverkolla kuin maantieverkolla.

Kuntaliitto yhtyy suunnitelman näkemykseen, että automaatiota mahdollistavien mittavien fyysisten investointien aika ei ole lähitulevaisuudessa. Liikenteen automaation kehittymiseen liittyy paljon epävarmuuksia, mikä kasvattaa hukkainvestointien riskiä rakennettaessa infraa etupainotteisesti automaation tarpeisiin.

Huomioiden Suomen alueelliset ja paikallistason erilaisuudet, Kuntaliitto kannattaa suunnitelman ehdotusta älykkästä väylien luokittelusta ja palvelutasovaatimusten määrittelystä. Väylien luokittelu ja palvelutasovaatimusten määrittely tulee tehdä yhteistyössä kuntien kanssa. Kuntaliitto korostaa, että valtion ei pidä lähteä linjaamaan sitä, mikä on kuntien vastuulla katuverkon osalta. Automaatiokehitykseen sisältyvät epävarmuudet kasvattavat merkittävästi riskiä hukkainvestoinneista, mikä on keskeisesti huomioitava palvelutasomäärittelyn yhteydessä.

Kuntaliitto toteaa, että katuverkkoa ja liikenteenohjauslaitetietojen kaikenkattavassa hallinnassa ja valtakunnallisen yhteentoimivuuden toteuttamisessa ollaan vielä alussa. Kyse on isosta työstä kunnille ja asia edellyttää paljon kehittämistä myös liikennehallinnon (kuten Digiroad) puolella. Valtion tulee osoittaa tähän työhön resurssit myös kuntien katuverkon osalta. Tavoitteena tulee olla automaattinen prosessi tietojen jatkuvaan ylläpitoon ja päivittämiseen rajapinnan kautta.

Kuntaliitto toteaa, että Suomessa tarvittaisiin julkisen hallinnon valtakunnallista tietojärjestelmäarkkitehtuuria. Siinä tulisi tarkastella eri ministeriöiden vastuualueella ja kehitteillä olevia (esim. rakennetun ympäristön tietojärjestelmä) järjestelmiä kokonaisuutena: tiedon rakennetta, sisältöä ja yhteyksiä muihin tietojärjestelmiin ja miten tieto virtaa niiden välillä. Kuntaliitto korostaa, että keskitetyn mallin kehittäminen, käyttöönotto ja hyödyntäminen ei saa olla maksullista kunnille ja kaupungeille, joiden katuverkostoa ylläpidetään kuntalaisten verovaroin. Lisäksi viranomaisten tiedonsaantioikeuksia ei tule kaventaa kehitystyön myötä.

Suunnitelmassa kuvataan varsin kattavasti automatiikan perustumista monenlaiseen, jatkuvasti päivittyvään ja laatuvaatimuksiltaan korkeaan, dataan. Suunnitelmassa ei kuitenkaan tarkemmin kuvata erilaisten tietoaaineistojen sisältöä, rakennetta, tarkkuutta, tuotantomenetelmiä tai sitä, kuka tiedot tuottaisi, miten ja minkälaisin kustannuksin. Automaattinen dataan perustuva liikenne on riippuvainen myös datan tuotanto-, päivitys- ja jakelumenetelmien kehittymisestä, joten olisi tarkoituksenmukaista tutkia tarkemmin toiminnan vaatimia edellytyksiä itse datan tuotannolle ja päivittymiselle sekä arvioida jatkuvan datantuotannon kustannuksia. Esimerkiksi tie- ja katuosuuksien 3D-mallintaminen laserkeilauksella tuotetun pistepilven avulla voisi tuoda uusia mahdollisuuksia, mutta tietojen jatkuva päivittyminen ja esimerkiksi tien korkeuden muuttuminen jäisissä olosuhteissa olisi huomioitava. Kuntaliitto tukee ajatusta kehittää dataperusteista automatiikkaa pienemmin teknologiakokeiluun. Kokeilujen perusteella voisi tarkemmin arvioida datan tuotannon ja päivittämisen menetelmiä ja esimerkiksi Väylävirastolle ja kunnille aiheutuvia kustannuksia.

Kuntaliitto yhtyy suunnitelman ehdotukseen valtion ja kaupunkien viranomaisten aikaisempaa aktiivisemmän yhteistyön tarpeesta. Katuverkon staattisen tiedon kehittämisessä suurimmat kaupungit ovat edelläkävijöitä. Väyläviraston ja kuntien yhteistyö on ensiarvoisen tärkeää, jotta valtion ja kuntien infrastruktuureja koskevat tiedot ovat yhteismitallisia ja yhteen toimivia.

Automaattisten pienlinja-autojen laajamittainen palvelutuotanto kaupunkien syöttöliikenteessä ja haja-asutusalueille:

Suunnitelmassa on esitetty tieliikenteen automaation keskipitkän aikavälin (2025-2030) tavoitteeksi, että automaattisilla pienlinja-autoilla voidaan toteuttaa laajamittaista palvelutuotantoa kaupunkien syöttöliikenteessä ja haja-asutusalueilla.

Kuntaliitto korostaa, että automaattisten pienlinja-autojen käyttöönoton ja palvelutuotannon tulee tapahtua kaupungeissa ja haja-asutusalueilla kaupunkien ja kuntien tarpeiden pohjalta. Tämä tukee erityisesti suunnitelman tavoitetta yksilöiden ja yhteiskuntien edun asettamisesta etusijalle teknologiaan ja yrityksiin nähden. On tärkeää, että vastedeskin kaupungit ja kunnat voivat tukea ja kehittää joukkoliikennettä ja liikennepalveluitaan teknologiariippumattomasti alueelliset ja kestävä kehityksen tarpeet huomioiden.

Koska automatisoituvan liikenteen kehitykseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia, Kuntaliitto kannattaa suunnitelman tavoitetta kokeilla ja pilotoida automaation hyödyntämistä liikennejärjestelmässä kaupunki- ja taajamaympäristön kokeiluun henkilö- ja/tai tavarakuljetuksissa. Suunnitelma arvioi rahoitustarpeen olevan 2M€/vuosi vuosina 2022-2025. Kuntaliitto korostaa, että vuoropuhelu kaupunkien ja kuntien kanssa on käynnistettävä mahdollisimman pian kokeilujen ja pilotointien onnistumiseksi. Valtion tulee huolehtia pääosin kokeilujen ja pilotointien rahoituksesta.

Kaupunkiraideliikenne:

Kuntaliitto kannattaa suunnitelman ehdotusta selvittää voimassaolevan kaupunkiraideliikenteen lainsäädännön tilannetta automaation mahdollistamisen näkökulmasta erityisesti sekaliikenteessä. Selvitystyö tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä kaupunkiraideliikennetoimijoiden kuten HSL ja HKL kanssa.

Miehittämätön ilmailu:

Kuntaliitto huomauttaa, että kauaskantoisten kaavoitusprosessien ja verkkaisesti yleistyvän miehittämättömän ilmailun palvelutarjonnan yhteensovittamiseksi kaupunkisuunnittelussa (lento- ja laskeutumispaikat) on käytävä tarkempaa keskustelua kaupunkien kanssa. Myös kaupunkien lentoesteistä ilmoittamisesta on käytävä tarkempaa keskustelua kaupunkien kanssa siinä vaiheessa, kuin palvelujen yleistyminen tulee sitä vaatimaan.

SUOMEN KUNTALIITTO

Alina Koskela, erityisasiantuntija

Johanna Vilkuna, liikenneasiantuntija

Koskela Alina
Suomen Kuntaliitto ry