

Lausunto

28.05.2021

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

## **Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

Lausuntopyyntö VN/15033/2019 4.5.2021

Lausunto luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta. Periaatepäätös perustuu liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteltavana olevaan liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmaan. Periaatepäätöksen tavoitteena on nostaa keskeiset liikenteen automaation tämänhetkiseen kehitysvaiheeseen liittyvät linjaukset poliittisen päätöksenteon kohteiksi. Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry on tutustunut luonnokseen ja keskittyen pelkästään tieliikenteeseen esittää lausuntonaan seuraavaa.

#### Tavoitteet ja mahdollisuudet

Kuten periaatepäätösluonnoksessakin on todettu, liikenteen automaation etenemiseen liittyy erittäin paljon epävarmuuksia, mutta automaation etenemiseen on varauduttava. Liikenteen automaation kehittämisen visiona on todettu, että tulevaisuuden liikenne on nykyistä turvallisempaa, tehokkaampaa ja kestävämpää. SKAL pitää näitä hyvinä tavoitteina ja toteaa, että

liikenteen automaation ei tule olla itseisarvo, vaan yksi väline mm. näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

Tieliikenteen automaatio kohti itsestään ajavia ajoneuvoja on ollut hitaampaa kuin muutama vuosi sitten jotkut arvioivat. Mitään valtavia läpimurtoja ei ole odotettavissa lähivuosina. Kehitys on edennyt siten, että uudemmissa ajoneuvoissa on yhä enemmän kuljettajaa avustavaa automatiikkaa, kuten kaistavahteja ja dynaamisia vakionopeudensäätimisiä. SKAL:n käsityksen mukaan tavaraliikenteessä automaatio on vielä pitkään vain kuljettajan työtä avustavaa, mutta ei sitä korvaavaa.

Konkreettiset, jo lähitulevaisuuteen sijoittuvat toimenpiteet, kuten älykkäiden valo-ohjauksien käyttöönotto ja vihreän aallon hyödyntäminen tai kaistojen varaaminen raskaalle liikenteelle, edistävät myös nykyisen liikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä, esimerkiksi polttoainetaloudellisen ajamisen myötä. Lisäksi ne saavat aikaan myös päästövähennyksiä.

SKAL pitää myös tärkeänä, että luonnoksen mukaisesti automaation kehittämisessä on huomioitava huoltovarmuus sekä varautumisen ja valmiuden vaatimukset. Varautumiseen kuuluvat myös viranomaisten ja yritysten varautumisyhteistyö sekä kansainvälinen yhteistyö.

### Säätelyn kehittäminen

Säätelyä kehitettäessä on pidettävä yhteys kansainväliseen säätelyyn siten, että oma säätelymme ei toisaalta estä kehitystä ja toisaalta se mahdollistaa myös kansainvälisen yhteistyön tekemisen. Suomi yksin ei ole säätely-ympäristön määräävä markkina-alue. Kansallinen säätely ei saa johtaa siihen, että markkinoillamme toimiminen edellyttää automatisaation näkökulmasta investointeja, tiedon avaamista tai muita erityisiä toimenpiteitä, joita ei muualla edellytetä. Tämä on tärkeä osa kansainvälistä kilpailukykyämme.

### Tiedon hyödyntäminen

Luonnoksen mukaisesti liikenteen automaatio tarvitsee tuekseen digitaalista tietoa ja on hyvä erotella staattinen tieto ja dynaaminen tieto. Myös SKAL pitää tärkeänä tavoitteena saada aikaan mahdollisimman reaaliaikaisesti päivittyvä digitaalinen malli väylästöstämme. On myös hyvä selvittää, miten liikennevälineiden keräämää liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen liittyvää tietoa saataisiin jaettua toimijoiden kesken kaikkia hyödyntävällä tavalla. Tiedon jakamisen osalta on kuitenkin tarpeen korostaa rahtitietojen yrityssalaista luonnetta ja etenkin maanteiden

tavaraliikenteessä on olennaista huomioida yksityisyydensuojaan ja liikesalaisuuksiin liittyvät kysymykset.

## Fyysinen infrastruktuuri

Digitalisaatiolla on merkittävä potentiaali edistää tiestön kunnossapidon suunnittelua ja toteutusta. SKAL katsoo, että digitalisaatio luo mahdollisuuksia parantaa kunnossapitoa mm. tiestön talvihoidon osalta ja myös alemmalla tieverkolla ja luonnoksen mukaisesti myös pohjoisemmilla alueilla.

Esimerkiksi ammattiliikenteen digitaalisesti keräämä tieto tien kunnosta tai liukkaudesta tulisi olla reaaliaikaisesti käytettävissä kunnossapidosta vastaavilla tahoilla ja tienkäyttäjillä. Näin tietoa voitaisiin samanaikaisesti jakaa ja hyödyntää molempiin suuntiin. Nopea reagointi tiestön ongelma-kohtiin edistää sekä nykyisen että automaattisen liikenteen toimintaedellytyksiä ja turvallisuutta.

Kuten periaatepäätöksessä todetaan, on vielä epävarmaa, miten fyysistä infrastruktuuria tulisi kehittää liikenteen automaation johdosta. SKAL katsoo, että ensisijaisesti tulee huolehtia tiestön kunnosta ja harkittava huolellisesti investointeja tiestöön automaatiosta johtuen.

## Kokeilut ja testaaminen

Luonnoksen mukaan erilaisten kokeilujen ja pilotoinnin merkitys kasvaa, koska automaatiokehitykseen liittyy edelleen huomattavasti epävarmuuksia. Myös SKAL näkee, että automatisaatiota on syytä edistää lähinnä kokeilemalla, eli pilotoimalla uusia toimintamalleja ja arvioimalla kriittisesti kokeilujen tuloksia. Saavutettavia hyötyjä tulee verrata kustannuksiin ja analyysin pohjalta kehittää toimintaympäristöä tehokkaiden toimintamallien yleistymiseksi.

Kaikissa liikennemuodoissa on toimenpiteenä luonnoksessa katsottu tarpeelliseksi mm. kehittää erityisesti Liikenne- ja viestintäviraston toimintaa ja resursseja testaamisen edistämiseksi Suomessa. SKAL haluaa kiinnittää huomiota Liikenne- ja viestintäviraston toimintamahdollisuuksiin mm. julkisuudessaakin olleiden taloudellisten vaikeuksien ja pitkittyneiden YT-neuvotteluiden osalta. SKAL on huolissaan viraston voimavaroista ja jopa nykyisten perustehtävien hoitamisen onnistumisesta. Näin ollen SKAL edellyttää, että virastolle on varattava riittävä rahoitus ja henkilöstöresurssit erityisesti perustehtävien hoitamiseksi. Vasta tämän jälkeen voidaan virastolle osoittaa lisätehtäviä ja mikäli näin tehdään, on myös varmistettava lisätyömäärää vastaava lisärahoitus ja lisähenkilöstö.

## Rahoitus

SKAL kiinnittää huomiota valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa rautateihin ja tässä yhteydessä erityisesti Digirata-selvityksen mukaisiin toimiin varatun rahan suuruuteen. Lisäksi SKAL toteaa, että tärkeintä on varmistaa perustienpidon rahoitus ja tiestön turvallisuutta ja tehokkuutta lisäävät investoinnit.

Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry

Iiro Lehtonen  
toimitusjohtaja

Ari Herrala  
edunvalvontajohtaja

Herrala Ari  
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry