

Asia: VN/15033/2019-LVM-157

## **Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta**

### Lausunnonantajan lausunto

**Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Pormestarin pöytäkirja 24.5.2021 § 48

Pormestari antoi liikenne- ja viestintäministeriölle seuraavan lausunnon luonnoksesta liikenteen automaatiota koskevaksi valtioneuvoston periaatepäätökseksi.

#### Yleiset kommentit

Valtioneuvoston periaatepäätöksen tavoitteena on tukea liikenteen automaatiokehitystä edistämällä lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelman toimeenpanoa. Helsingin kaupunki on antanut suunnitelmasta lausunnon 13.1.2021. Kaupungin lausunto on huomioitu periaatepäätösluonnoksessa melko hyvin. Kuntien merkitys liikenteen automaatiokehityksen edistäjinä ja mahdollistajina huomioidaan useissa toimenpiteissä. Samoja asioita on kuitenkin linjattu useissa periaatepäätöksissä ja siksi on tärkeää huolehtia, että liikenteen ja liikkumisen edellytksiä kehitetään kokonaisvaltaisesti.

Periaatepäätösluonnoksessa nostetaan hyvin esille liikenteen automaatiokehityksen hyödyt ja riskit. Periaatepäätöksen tulee edistää liikenteen automaatiokehityksen myönteisten ja kestävän kehitysten mukaisten kehityspolkujen toteutumista. On tärkeää, että liikennejärjestelmän automaatiota edistetään tavoilla, jotka monipuolistavat liikkumisen ja kuljettamisen kestävästä palvelutarjontaa ihmisten ja yritysten muuttuviin tarpeisiin sekä edistävät liikennejärjestelmän tehokkuutta ja turvallisuutta. Korkea teknologiaosaaminen antaa Suomelle mahdollisuuden olla globaalien liikenne- ja logistiikkahaasteiden ratkaisija. Tämä edellyttää sektorit ylittävää yhteistyötä, vakaata investointiympäristöä ja rajallisten resurssien priorisointia. Kyse ei kuitenkaan ole vain teknologisesta muutoksesta. Samalla on otettava huomioon, kuinka ihmiset hyväksyvät muutoksen ja suhtautuvat siihen. Sosiaaliset tekijät ovat myös tärkeitä, kun muutosta viedään eteenpäin. Näihin tulisi jatkossa kiinnittää huomiota periaatepäätösluonnoksessa kuvattua vahvemmin.

Periaatepäätösluonnoksessa esitetyt tavoitteet ja toimenpidekokonaisuudet ovat pääosin kannatettavia. Toimenpidekokonaisuudet on kuitenkin kirjoitettu varsin yleisluontoisesti. Jatkovalmistelussa yksityiskohtia, kuten vastuunjakoa eri toimijoiden kesken, pitää tarkastella yhdessä.

## Kokeilut

Eri liikennemuotojen automaatiokokeiluihin suunniteltu resurssi, 76,5 miljoonaa euroa, on ilmeisen vähän, kun summa suhteutetaan tavoitteisiin eri liikennemuodoissa. Käytettävissä olevat resurssit on kohdennettava tarkemmin sinne, missä niillä on suurin vaikuttavuus.

Maaliskuussa 2021 julkaistun Helsingin älyliikenteen kehittämisohjelman mukaan liikenteen automaatiota edistävät ratkaisut eivät saisi lisätä yksityisautojen määrää eivätkä vähentää joukkoliikenteen käyttöä. Automaatiokehitys voi yhtäältä lisätä jaettujen kulkumuotojen osuutta esimerkiksi automaattisten pienlinja-autojen muodossa, vähentää ruuhkia ja päästöjä sekä vapauttaa kaupunkitilaa muuhun käyttöön pysäköintitarpeen vähenemisen myötä. Automaatio voi toisaalta kuitenkin lisätä ajoneuvojen määrää. Julkisen hallinnon rooli kokeilujen mahdollistajana ja alustana on tärkeä. Periaatepäätösluonnoksessa mainittujen kokeilujen tulisi aina olla kestävä kehityksen mukaisia ja resurssien suuntaamisessa tulisi lisäksi huomioida vaikutukset liikenteen automaatiokehityksen edelläkävijyyden kannalta, toimenpiteiden toteutuskustannukset ja ratkaisujen markkinakysyntä.

On hyvä, että periaatepäätösluonnoksessa edistetään automaation hyödyntämistä citylogistiikassa. Kokeilujen tulisi keskittyä alueille ja toimintaan, joissa markkinaehtoisille palveluille on aitoa kysyntää.

On hyvä, että periaatepäätösluonnoksessa huomioidaan pienlinja-autokokeilujen merkitys liikenteen automaatiokehityksessä. Tämä on nostettu esille myös Helsingin älyliikenteen kehittämisohjelmassa. Automaatio on erityisesti joukkoliikennepalvelujen tuotantokustannusten ja palvelutason kannalta iso muutostekijä. Automaatio tarjoaakin seudullisen joukkoliikenteen kehittämisen kannalta kiinnostavia mahdollisuuksia. Vaikka markkinaehtoisille automaattiliikennepalveluille suurin kysyntä ja siten suurin liiketoimintapotentiaali on siellä missä ihmisiä on eniten, toimintaympäristön vaatimukset ovat tilauspohjaisten palveluiden, kuten pienlinja-autojen, osalta helpommin saavutettavissa esikaupunkialueilla kuin kantakaupungissa, joka on automaattiajoneuvoille haastavampi toimintaympäristö muun muassa suurista pyöräilijöiden ja kävelijöiden määristä johtuen. Liikenneturvallisuuden pitää olla lähtökohtana kaikessa toiminnassa.

Periaatepäätösluonnoksessa esitetään, että kokeilujen ja pilottien tekemistä ”systematisoidaan kokeiluohjeistuksia laatimalla ja hyödyntämällä”. Kokeilutoiminnan yhteistyössä olennaista on sektorirajat ylittävä yhteistyö automaation vauhdittamiseksi, selkeät kriteerit ja tavoitteet

kokeiluiden onnistumiselle sekä avoin ja jatkuva toisilta oppiminen. Ohjeistuksen pitäisi siksi keskittyä tulosten ja oppien jakamiseen. Systematisointi voi parhaimmillaan edistää eteenpäin vievää kokeilukulttuuria, tehokasta yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyötä ja uuden teknologian hyödyntämistä ja kaupallistamista.

#### Yritysten merkitys ja tiedon avoimuus

Periaatepäätöksessä pitäisi korostaa nykyistä enemmän yritysten merkitystä automaatiokehityksen vauhdittamisessa. Periaatepäätöksen tulee edistää yritystoimintaa, mutta jättää kuitenkin uusien palveluiden innovointi ja liiketoiminnan kehittäminen yrityksille. Periaatepäätöksessä ei tule asettaa toimenpiteitä, joilla puututaan olemassa olevien markkinatoimijoiden liiketoiminnan kehittämiseen.

Liikenteen markkinoiden kasvupotentiaali ja automaatiokehitys perustuvat pitkälti avoimen datan saatavuuteen, laatuun ja hyödynnettävyyteen yhdistäen eri toimijat sekä liikkumistarpeet ja liikenne- ja ajoneuvotiedot. Helsingin kaupungin tavoitteena on kaupungin datastrategian mukaisesti parantaa liikennedatan reaaliaikaisuutta ja vastaanottaa ja jakaa dataa avoimien rajapintojen kautta. Periaatepäätösluonnoksessa huomioidaan valtion erityistehtäväyhtiö Fintrafficin keskeinen rooli liikenteeseen ja liikkumiseen liittyvän tiedon solmukohtana. On tärkeää, että julkisten toimijoiden rooli on mahdollistava varmistuen yhteiset toimintamallit ja käytännöt datan jakamiseen ja antaen tilaa yritysten ratkaisuille ja innovaatioille. Siksi periaatepäätökseen pitäisi kirjata, että keskeisen liikkumista koskevan tiedon jakaminen pysyy jatkossakin maksuttomana avoimen datan periaatteen mukaisesti.

#### Katutiedon merkitys liikenteen automaatiokehityksessä

Liikenteen automaatiokehityksen vauhdittamisessa katutiedon kattavuus ei ole yhtä keskeisessä roolissa kuin se on liikennejärjestelmän yleisessä hallinnassa ja kehittämisessä. Periaatepäätöksessä olisi hyvä kuitenkin mainita tieliikennelain asettamat veloitteet tietojen ilmoittamisesta. Lain mukaan kuntien veloitteena on tuottaa tietoa kansalliseen tie- ja katuverkon tietojärjestelmä Digiroadiin. Tämä tulee vähitellen parantamaan tietojen kattavuutta ja luotettavuutta. Helsingin kaupungin tavoitteena on edistää jatkossa tietojen automaattista, koneluettavaa ilmoittamista Digiroadiin.

#### 5G-verkot

Ei ole tarkoituksenmukaista, että liikenteen automaatiota koskevalla valtioneuvoston periaatepäätöksellä ohjataan 5G-verkkojen rakentamista muualla kuin siellä, missä verkoilla on automatisaation kannalta merkitystä. 5G-verkkojen rakentaminen koko Suomeen ei vielä ole markkinaehtoisesti kannattavaa eikä yhteiskunnan resurssien käytön kannalta tarkoituksenmukaista. Automaattisen liikenteen uudet palvelut tulevat kehittymään tiivisti niihin paikkoihin, joissa liiketoiminnalla on mahdollisuudet kehittyä. Liikenteen automaatiokehityksen kannalta tärkeintä on, että 5G-verkot ovat toiminnassa kasvukeskuksissa ja pääväylillä eli siellä, missä niille on eniten tarvetta ja käyttäjiä. Tavoite 5G-verkkojen kehittämisestä tulisi sisällyttää myös väylien palvelutasoa koskevaan pääväyläasetukseen.

Raideliikenteessä 5G-verkkojen edistämiseen kytkeytyvä automaatiokehitys mahdollistaa raideliikenteen kapasiteetin kasvun, häiriöiden vähenemisen ja kuljetuspalvelutarjonnan monipuolistamisen. On tärkeää, että periaatepäätöksessä mainittaisiin 5G-verkkojen kehittämisen ja kulunvalvonnan modernisoinnin lisäksi myös tavoite tavarakuljetusten yhdistettyjen kuljetusten lisäämisestä. Yhdistetyillä kuljetuksilla voidaan vähentää tiekuljetusten määrää ja kasvattaa ympäristöystävällisten raidekuljetusten osuutta.

#### U-spacekehitys

U-spacekehityksessä tulisi varmistaa, että kunnilla on määräysvalta oman ilmatilansa käytön suhteen. Näin kuntien määrittelemät alueet (esimerkiksi virkistys- ja luonnonsuojelualueet meluntorjunnan kannalta) voitaisiin pitää miehittämättömältä ilmailulta rauhoitettuina alueina. Kaupalliset dronepalvelut eroavat muutenkin merkittävässä määrin nykyisestä ilmailutoiminnasta ja sen valvonnasta. Siksi tarkastelutapa ei voi olla yhtäläinen.

Eid Terttu  
Helsingin kaupunki, Kaupunginkanslia