



27.5.2021

Liikenne- ja viestintäministeriö

Viite: Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö 4.5.2021, VN/15033/2019

Lausuntopyyntö: Luonnos valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenteen automaatiosta

Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt lausuntoa otsikon luonnoksesta. Lausuntoon pyydetään erityisesti näkemyksiä toimenpiteiden tärkeysjärjestyksestä sekä painoarvon että toteuttamisaikataulun mukaan arvioituna. Liikenne- ja viestintäministeriön hanke liikenteen automaatiosta käynnistettiin 8.10.2019. Valtiovarainministeriö on lausunut alkuvuodesta 2020 arviomuistioon hankkeen osa-alueista tiedon hyödyntämistä sekä automaation tarvitsemaa digitaalista ja fyysistä liikenneinfrastruktuuria sekä alkuvuodesta 2021 periaatepäätöstä edeltävästä suunnitelmaluonnoskokonaisuudesta.

Valtiovarainministeriön lausunto

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut ansiokkaan ja laajan periaatepäätös-luonnoksen liikenteen automaatiosta ja sen vaikutuksista. Luonnos antaa hyvin realistisen näkymän liikennemuotokohtaisesti. Suunnitelmassa korostuu vaikuttaminen kansainvälisiin säädöksiin sekä automaation lisääntyessä kyberturvallisuuden roolin korostuminen. Suomen vahvuudet sekä toisaalta lisäselvitystarpeet eri liikenteen toimialoilla tuodaan selkeästi esiin. Valtiovarainministeriö tuo kuitenkin seuraavia näkökohtia esiin.

Tieto rakennetusta ympäristöstä

Liikenteen automaatioon liittyy teknisiä kysymyksiä, mutta myös käytössä olevilla tiedoilla on merkittävä rooli. Luonnoksessa on ansiokkaasti käyty läpi näitä tarpeita liikennevälineiden ja tietoliikenneverkkojen osalta, mutta selkeä puute on, ettei käsittelyssä ole huomioitu ympäristöön liittyviä tietoja. Tämä korostuu erityisesti tieliikenteessä ja rakennetussa ympäristössä. Rakennetusta ympäristöstä on saatavilla vaihtelevasti tietoa, mutta siihen ollaan panostamassa monissa hankkeissa. Tätä on kuvattu rakennetun ympäristön digitaalisiksi kaksoseksi.

Tieto voi koskea pysyvämpiä ratkaisuja kuten liikennejärjestelyjä, mutta myös esimerkiksi katutöitä, poikkeusjärjestelyitä tai vaikka äärimmäisiä sääolosuhteita. Nämä tiedot auttavat autonomisia liikennevälineitä, mutta myös tilanteissa, joissa ihminen on vastuussa. Kyse ei ole vain yhden kulkuvälineen sujuvasta ja turvallisesta etenemisestä, vaan liikenteestä systeeminä, jossa on paljon vuorovaikutusta eri toimijoiden välillä. Ajoneuvojen keskinäinen viestintä voi vastata vain osan näistä ongelmista.

Periaatepäätöksessä kuvataan autonomisen liikenteen toimintaa moottoriteillä, mutta niilläkin on edellä kuvattuja ominaisuuksia varsinkin, kun moottoritie liittyy kaupungin liikennejärjestelmään. Liikenteen turvallisuus, toimivuus ja suju-

vuus ovat lopulta kiinni myös siitä, miten paljon sen osapuolilla on tietoa olosuhteista. Ihmisille välitetään tätä tietoa eri kanavia pitkin. Myös autonomisilla liikennevälineillä tulisi olla samat tiedot käytössä. Tulevina vuosikymmeninä liikenteessä tulee olemaan sekä autonomisia että ihmisen ohjaamia ajoneuvoja.

Autonomiset ja muut liikennevälineet muodostavat systeemin tai systeemien systeemin, joka toimii alati muuttuvassa ympäristössä. Hyvin usein on kyse rakennetusta ympäristöstä, jonka mallinnus tulee kehittymään lähivuosina merkittävästi.

Kuntasektoriin kohdistuvien vaikutusten osalta valtiovarainministeriö toteaa esityksestä seuraavaa

Periaatepäätös perustuu nopean kehityksen vallitessa siihen, että voidaan hyötyä kulloinkin saatavilla olevista mahdollisuuksista ja että kenttää on tarkasteltava riittävän usein tilanteen muuttuessa. Molemmat periaatteet ovat erittäin kannatettavia. Periaatepäätös vaikuttaa ottavan automatisaatiovisionsa pohjaksi ennen COVID-19 –kriisiä olleet liikennöintitarpeet. Periaatepäätöksessä voisi olla syytä pohtia ja kuvata syvemmin (kohta 4.3) sitä, miten liikenteen automatisaatio ja sen sääntely mukautuu muuttuviin liikennöintitarpeisiin.

Liikenteen automaation mukana tulee merkittäviä muutoksia yhteiskunnan varautumiseen ja uhiin. Liikenteen toimivuus kaikissa olosuhteissa on keskeistä lähes kaikille yhteiskunnan toiminnoille. Automaation edetessä on koko ajan huolehdittava, että varautuminen pysyy mukana kehityksessä. Koska keskeisestä infrastruktuurista merkittävä osa on yksityisessä omistuksessa, on myös näiden varautumisveloitteen riittävydestä huolehdittava. Sähkönjakelun jatkuvuus kasvattaa merkitystään entisestään liikenteen automatisoituessa.

Periaatepäätöksen toteuttamisessa hyvä yhteistyö kuntien kanssa on tärkeää. Erityisesti kaupungeilla ja kaupunkiseuduilla on merkittävä rooli liikenteen automaation kehittämisessä jo liikennemäärien vuoksi. Pääkaupunkiseutu on kaupunkiseuduista merkittävin toimija tässä kentässä. Toteutuksissa tulee hyötyjen ja kustannusten jakamisen valtion ja kuntien välillä olla oikeudenmukaista ja tasapainoista.

Kohdassa 4.3. todetaan, että sääntöjen kehittäminen automaation ehdoilla voi olla välttämätöntä. Periaatepäätöksen lähtökohdista ihmiskeskeisyys voi joutua tällaisissa tilanteissa ristiriitaan automaation tarpeiden kanssa. Tilanteiden tunnistaminen on tärkeää, jos ihmiskeskeisyydestä halutaan pitää kiinni.

Kohdassa 5.1. todetaan, että haja-asutusalueillakin automaatiolla joukkoliikenteessä tulisi saavuttaa kilpailukykyä henkilöauton omistamiseen nähden. Tavoite vaikuttaa ylimitoitetulta, kun periaatepäätöksenkin mukaan automaattista liikennettä aletaan kehittää aivan toisenlaisilta alueilta. Toimenpiteisiin tarvittaisiin tarkempaa analyysiä yksityisestä liikkumistarpeesta, jotta voitaisiin aidosti vertailla eri politiikkatoimien kustannusvaikuttavuutta.

Periaatepäätöksestä ei löydy analyysia siitä, miten tavoiteltu automatisaatio parantaa tuottavuutta esimerkiksi matka-aikoja lyhentämällä. Kansantalouden tasolla liikenteen tuottavuuspotentiaali olisi nimenomaan liikennepalveluiden käyttäjille lyhyemmät matka-ajat ja alhaisemmat liikennesuoritteiden kustannukset. Tämä liikenteen automaation mukanaan tuoman tuottavuus olisi merkittävä alueellista ja paikallista elinvoimaa tukeva tekijä. Toimenpiteisiin tulisi lisätä selvitystä automaation tuomista tuottavuushyödyistä matka-aikoina ja kustannuksina eri liikenteen käyttötapauksille.

*Periaatepäätöksen toimenpide-ehdotukset ja niiden mahdolliset määrärahavai-
kutukset*

Periaatepäätösluonnoksessa todetaan, että suunnitelmaa on valmisteltu samaan aikaan Liikenne12 -suunnitelman kanssa, jossa on huomioitu keskeisiä etenkin rahoitustarpeisiin liittyviä asioita liikenteen automaatiosta. Laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005) 15b §:ssä todetaan, että kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa sekä tarvittaessa tarkistetaan julkisen talouden suunnitelman muuttuessa. Valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota luonnoksen lukuisiin toimenpide-ehdotuksiin, joiden osalta on euro-määräisiä, hyvin merkittäviäkin vaikutuksia. Valtiovarainministeriö toistaa aiemman kommenttinsa edelliseltä lausuntokierrokselta: Selvitykseen tulisi siten seuraava teksti:

Toimenpide-ehdotusten rahoituksesta päätetään julkisen talouden suunnitelman ja valtion talousarvion valmistelun yhteydessä. Toimenpiteiden edellyttämä valtion rahoitus toteutetaan valtiontalouden kehysten puitteissa tarvittaessa kohdentamalla määrärahoja uudelleen.

Valtiovarainministeriö pitää myös tärkeänä, että selvityksessä esiin tuotuja hankkeita pyritään toteuttamaan hyödyntäen mahdollisimman laajasti markkinaehtoisuutta sekä erilaisia Verkkojen Eurooppa -tukimuotoja, kuten CEF Digital ja CEF Transport. Teknisenä huomiona edelleen rahoitusosioon, tulisi päivittää Digirata-hanke, sillä sille on esitetty vuoden 2021 kolmannessa lisätalousarviossa 130 milj. euron valtuutta.

Periaatepäätös tulee käsitellä ennen sen käsittelemistä valtioneuvoston yleisistunnossa asioiden käsittelystä raha-asiainvaliokunnassa annetun valtioneuvoston määräyksen (TM 0201; 3.1.2002, muut 15.11.2012) kohdan 2.1.5 mukaan valtioneuvoston raha-asiainvaliokunnassa.

Valtiovarainministeriöllä ei ole muuta huomautettavaa periaatepäätösluonnokseen.

valtiosihteeri
kansliapäällikkönä Juha Majanen

osastopäällikkö,
budjettipäällikkö Sami Yläoutinen

Tiedoksi

LVM: Kirsi Miettinen, Saara Reinimäki
VM: Olli-Pekka Rissanen, Teemu Eriksson, Kati Jussila