

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Yleistä

Suunnitelma on kokonaisuudessaan laaja, paikoin hyvinkin seikkaperäinen (esim. eurooppalaisen tieliikenteen sääntelyn työryhmien suhteen) ja antaa sellaisenaan hyvän kuvan tämän hetken valtion viranomaisajattelusta liikenteen automaation suhteen. Tätä suunnitelmaa tullaan lukemaan mielenkiinnolla nyt ja muutaman vuosikymmenen kuluttua.

Yleisvaikutelmaksi lukijalle jää, että vaikka suunnitelmassa veloitetaan lukuisia tahoja suuntaamaan ja resurssimaan nykyistä toimintaansa radikaalisti toisella tavalla, liikenteen, varsinkin tieliikenteen ja aivan erityisesti katuliikenteen automaation tiellä on erittäin suuria, todennäköisesti ylittämättömiä esteitä. Tämä synnyttää kysymyksen, miksi liikenteen automaatiota tavoitteena ei suunnitelmassa lainkaan pohdita, saati kyseenalaisteta.

Miksi erilaiset ajoneuvojen automaatioavusteiset toiminnot halutaan asettaa tietoisesti tietyksi kapeaksi kehityskuluksi ilman tietoa markkinoiden todellisesta kysynnästä. Varsinkaan tie-, saati katuliikenteeseen ei suunnitelmassa esitetä juurikaan konkreettista hyötyä kuluttajalle (sana kuluttaja esiintyykin vain kaksi kertaa koko dokumentissa). Laajassa suunnitelmassa voitaisiin pohtia

myös vaihtoehtoja, joissa halutaan jäädä "alemmalle" tasolle. Yksittäisen ihmisen kannalta yksityisauton pysäköintiavustajalle on paljon enemmän tarvetta kuin hetkittäiselle automaattiajolle moottoritiellä, jossa pitää joka tapauksessa olla koko ajan valmiina tarttumaan rattiin.

Alussa perustellaan automaation tarvetta lyhyesti inhimillisen virheen minimoinnilla, mutta sitten vyörytetään toista sataa sivua teknologia-, turvallisuus- ja oikeusriskejä, joita voi syntyä erilaisissa ihmisen ja koneen välisen vuorovaikutuksen tai koneen tekemien havaintojen tuottamissa tilanteissa. Sen sijaan suunnitelmassa ei esitetä perusteeksi säästöjä ajoneuvon ammattimaisen kuljettamisen henkilökustannuksissa, vaikka se olisi aivan ilmeinen peruste jo lyhyelläkin aikavälillä.

Alaviitteen 2 (s.17) digitalinen kaksonen -huomautus on niin raikas, että sen voisi nostaa leipätekstiin.

Vaikuttaa mahdottomalta yhtälöltä, jos yhtäältä veloitetaan liikenteen automaation syntyvän yritysvetoisesti (s.18) ja toisaalta todetaan, sinänsä aivan oikein, että liiketoimintamallit puuttuvat (s.24).

Puuttuvat liikennemuodot

Suunnitelma on laaja, mutta siitä puuttuvat:

-raidelähiliikenne, joka edustaa reilusti yli 80% koko maan junaliikenteen matkustajamääristä.

-"miehitetty" matkustaja- ja tavaralentoliikenne, jonka automaatio olisi jo nyt hyvinkin kehittyntä.

Mitä on kyberturvallisuus?

Luvussa 9.2.7 tulisi aluksi määritellä tai edes kuvata mitä tarkoitetaan kyberturvallisuudella. Se ei selviä koko luvun aikana. Se on vain jotain joka uhkaa ajoneuvojen turvallisuutta (!) ja kuluttajien (!!) yksityisyyttä.

Kunnat ja kunnossapito

Ylipäänsä kaupunkien ja kuntien osuus suunnitelmassa on suppea ja ylimalkainen. "Tieliikenne" otsikoissa voisi olla muotoa "Maantieliikenne", vaikka toki kaupunkiseutujen liikennesuoritteesta iso osa tuleeikin valtion väyliltä. Samoin teiden kunnossapito (9.6.1) on käsitelty hämmästyttävän ylimalkaisesti - varsinkin, kun toisaalla todetaan, että automaattisia autoja varten teiden päällysteen ja tiemerkintöjen tulisi hyvässä kunnossa. Suomalaisessa suunnitelmassa odottaisi käsiteltävän paljon enemmän talvioloja, nimenomaan tienpidon näkökulmasta. Onko automaation edellytyksenä nostaa talvihoidon tasoa ja siis kustannuksia dramaattisesti? Onko pohjoisen Suomen tietoinen tasaisen polanteen pito talvisilla teillä lopetettava?

Ihminen ja yhteiskunta

Hallituksen vaatiman "ihmiskeskeisyyden" jakaminen ihmiseksi ja yhteiskunnaksi liudentaa vaatimusta ja tekee sen toteutumisen todentamisen entistä vaikeammaksi. Ilmeisesti yhteiskunnalla tarkoitetaan tässä jnkl sosiaalipainotteista kollektiivia, ei yhteiskuntaa sen "kovine" puolineen (yhteiskuntatalous, valvonta, verotus, maanpuolustus jne.). Ihminen ja yhteiskunta tulisi sen vuoksi pitää suunnitelmassa erikseen.

Sosiaalinen kestävyys

Tieliikenteen osalta suunnitelmasta tulee vahvasti se käsitys, että automaattiajoo tapahtuu yhtäältä taajamien pienimuotoisena liityntäliikenteenä ja toisaalta joillain maamme keskeisten alueiden pääväyläjaksoilla. Kuitenkin suunnitelman lopulla otsikon Sosiaalinen kestävyys alla todetaan, että "(A)utomaatio lisäisi alueellista tasa-arvoa palvelujen saavutettavuudella, valinnan vapaudella ja kustannusten alenemisella. Automaattisten liikennevälineiden avulla tuotettavat palvelut voivat olla kustannustehokkaita, ja siten parantaa liikkumisen palveluiden saatavuutta myös haja-asutusalueilla." Ja, että "Esimerkiksi ikääntyneiden asumista omissa asunnoissaan haja-asutusalueilla voisi tukea mahdollisuus päästä esimerkiksi kauppaan automaattisten liikennevälineiden avulla tarjottavien palveluiden myötä."

Kielenkäytöstä

Kansainvälinen keskustelu automaatiosta on tietysti vieraskielistä ja sangen akronyymipitoista, mikä näkyy suunnitelmatekstissä yhdyssanavirheinä ("WP.1 resoluutiassa" mm. s.57) ja hankalina akronyymi-sijamuoto-yhdistelminä (esim. "ODD:densa", s.57). Voisiko akronyymit yrittää kääntää suomeksi, esimerkiksi ODD muotoon "automaattiajoneuvon suunniteltu toiminta-alue" tai "automaattiajoneuvon vaatimat olosuhteet". Suunnitelmassakaan ei kyetä määrittelemään tai edes kuvaamaan ODD:n sisältöä tyhjentävästi, joten siihen voinee viitata aina aiheen kannalta sopivalla ilmauksella.

Liikennesuunnittelun Seuran puolesta,

Kalle Toiskallio

Toiskallio Kalle
Liikennesuunnittelun Seura