

Asia: VN/15033/2019-LVM-90

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Yleisesti ottaen suunnitelma on erittäin hyvä kokonaisuus ja tarpeellinen automaation mahdollisimman tehokkaaksi hyödyntämiseksi liikenteessä. Alla on esitetty eräitä huomioita suunnitelman yksityiskohtiin lähinnä tieliikenteen automaation osalta.

Suunnitelmassa käytetty käsiteistö poikkeaa jossakin määrin liikennealan kansainvälisessä keskustelussa ja mm. EU-foorumissa käytetystä, etenkin termin digitaalinen infrastruktuuri kohdalla. Olisi hyvä joko käyttää kansainvälisten käytäntöjen mukaista käsitettä digitaaliselle infrastruktuurille tai vähintään selventää lukijalle, mitä termillä tarkoitetaan ja ehkä myös syyt käyttää tässä suunnitelmassa tai yleensä Suomessa kansainvälisesti poikkeavaa käsiteistöä. Jos halutaan käyttää kansainvälistä käytäntöä, suunnitelman digitaalinen infrastruktuuri tulisi korvata termillä tietoliikenneinfrastruktuuri ja tiedonjakoinfrastruktuuri termillä digitaalinen infrastruktuuri. Suunnitelman tiivistelmässä esitetty lause olisi siten esimerkiksi muodossa "Tieliikenteen automaatiassa Suomen vahvuuksina ovat jo nykyään edistysellinen sääntely-ympäristö, kehittynyt tietoliikenneinfrastruktuuri ja laajat digitaaliset taidot.", minkä voi kyllä allekirjoittaa.

Fyysisestä liikenneinfrastruktuurista luotava ajantasainen digitaalinen malli on keskeinen ja hyvin tärkeä tavoite koskien digitaalista infrastruktuuria.

Suunnitelma toteaa, että "Automaattinen liikenneväline ei voi pysähtyä joutuessaan automaatiotoiminnoille määritellyn toimintaympäristön ulkopuolelle, vaan matkan on voitava jatkaa ihmisen toimiessa kuljettajana." Tämä on oikea ja tärkeä linjaus, mutta varmasti joudutaan joissakin tapauksissa sallimaan ainakin lyhytaikainen pysähtyminen turvallisen hätätoimenpiteen muodossa, ellei ihminen voi välittömästi ryhtyä kuljettajaksi. Itse asiassa sivulla 57 asiaa tarkemmin käsiteltäessä voisi olla hyvä muistuttaa lukijalle, että tutkimusten mukaan kuljettajat eivät aina kykene ottamaan ajoneuvoa hallintaansa hallitusti ja siksi turvallisten hätätoimenpiteiden (minimum risk manoeuvre) suorittamiseen on syytä varautua ainakin korkean nopeuden väylillä.

Vuosina 2021-2023 toteutettava laaja tieliikenteen automaatioon vaikuttavan sääntelyn tarkastelu ja valmisteluhanke on tärkeä hanke kehityksen kannalta etenkin kiinteässä yhteydessä globaaliin sääntelyyn ja sen kehittämiseen. Sääntelyyn liittyen olisi hyvä erikseen pohtia miten saadaan Suomen toimijat mukaan alan keskeisiin standardisointiryhmiin. Nyt esimerkiksi tienpitäjät Suomessa eivätkä juuri muuallakaan ole mukana standardointiryhmissä, joissa ratkotaan heidän kannaltaan keskeisiä kysymyksiä mm. turvallisista hätätoimenpiteistä (minimum risk manoeuvre) tai METR-tiedonvaihdosta (Management of Electronic Transport Regulations).

Tieliikennejärjestelmän eri osia kokevat säännöt ja käyttörajoitukset on suunnitteilla olla saatavilla tietoturvallisen Trusted Electronic Regulations Access Pointin kautta ja tätä koskeva standardisointi on yllä jo mainitun METR-käsitteen alla. Vaikka tämä aihepiiri ilmeisesti kuuluu jo suunnitelmaan, se voisi olla hyvä mainita ihan eksplisiittisesti.

Automaattisten tienpitoajoneuvojen kokeilu ja käyttöönotto kannattaisi ehkä lisätä kokeilukohteiden listalle. Erityisesti talvikunnossapitoajoneuvot ja tietöiden automaattiset turvaperävaunut olisivat jo lyhyen ajan käyttöönottokohteita ja palvelisivat tienpidon lisäksi myös automaation vaatiman paremman kunnossapitotason saavuttamista.

Tekoälyä ja kyberturvallisuutta koskevat osat luvuissa 6 ja 7 ovat hyvin tärkeitä.

Suunnitelmassa mainitaan relevantteina toimijoina ainakin 1) automaattisia ajojärjestelmiä kehittävät yritykset, 2) niitä hyödyntäviä yritykset eli ajoneuvonvalmistajat, 3) loppukäyttäjät eli luonnolliset henkilöt, jotka eivät toimi kuljettajan tehtävissä sekä 4) sääntelykehikosta vastuussa olevat kansainväliset järjestöt (etenkin UNECE ja EU) ja kansalliset toimijat (ministeriöt ja virastot).” Mielestäni olisi hyvä mainita erikseen luettelossa automaattiajoneuvokaluston liikennöijät (esim. taksirytykset, kuljetusyritykset, bussioperaattorit) sekä ehkä myös automaattiajoneuvojen etävalvontaa ja -hallintaa tekevät tahot.

Suunnitelmassa esitetty vaatimus automaattiajamisen testien raportoinnin pakollisuudesta on ilmeisesti tarpeellinen.

Risto Kulmala
Traficon Oy