

Asia: VN/13615/2019

## **Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi**

### Lausunnonantajan lausunto

#### **Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään**

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finlandin lausunto koskien liikenne- ja viestintäministeriön luonnosta liikenneturvallisuusstrategiaksi

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua luonnoksesta liikenneturvallisuusstrategiaksi

ITS Finland toimii digitaalisen liikenteen ja kuljetuksen kehittämisen yhteistyöfoorumina kooten hallinnon, tutkimuksen ja elinkeinoelämän toimijat yhteen. ITS Finland on voittoa tavoittelematon asian-tuntijaverkosto, johon kuuluu yli 100 jäsenorganisaatiota, joissa työskentelee yli 30 000 työntekijää. Yhdistyksen tavoitteena on edistää liikenteen digitalisaation ja liikenteen uusien palvelujen toteuttamisen yleisiä edellytyksiä sekä tehdä tunnetuksi tieto- ja viestintätekniikan yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

ITS Finland toteaa lausuntonaan seuraavaa:

ITS Finland näkee erittäin tärkeänä, että pääministeri Sanna Marinin hallitusohjelmaan teemana sisällytetty liikenneturvallisuus ja kunnianhimoinen nollavisio ovat edenneet askeleen kohti konkretiaa liikenneturvallisuusstrategian muodossa. Liikenne koskee kaikkia kansalaisia ja turvallinen ja sujuva liikenne on keskeinen osa arjen hyvinvointia.

ITS Finland pitää strategisia linjauksia erittäin hyvinä. Ne ovat varsin kattavat ja muodostavat yhdessä monipuolisen ja loogisen kokonaisuuden. Erityisen kiitoksen ansaitsee teknologisen kehityksen mahdollisuuksien näkeminen. Strategiassa näkyvät hyvin teknologian huima kehitystahti, uusien jatkuvasti markkinaosuuttaan kasvattavien palveluiden rooli sekä yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön merkitys.

Yksityisen ja julkisen sektorin yhteistyön näkökulmasta on kiitettävä laajaa poikkihallinnollista sidosryhmäyhteistyötä, jonka pohjalta strategia on laadittu. Liikennesektorilla teknologian kehittyminen on nopeampaa kuin koskaan aiemmin ja teknologian tuntevia tahoja on hyvä kuulla varmistuen näin teknologian mahdollistamien liikenneturvallisuutta parantavien toimenpiteiden toteutuminen.

Sidosryhmäyhteistyö ja sen resursoiminen niin ministeriöissä kuin kaupungeissa on tärkeää nopeasti kehittyvän teknologian lisäksi myös kuluttajien käyttäytymismuutosten näkökulmasta. Uusiin teknologioihin perustuvat palvelut voivat muuttaa kuluttajien liikkumiskäyttäytymistä tavoilla, joista ei ole aiempia kokemuksia ja joiden hyötyjä tai haittoja ei kyetä ennakoimaan. Liikkumiskäyttäytymisen muutoksiin tulee kyetä reagoimaan proaktiivisesti yhteistyössä yritysten, sidosryhmien ja asiantuntijoiden kesken. Esimerkiksi erilaiset micromobility -palvelut (sähköpotkulaudat ja muut vastaavat kevyet sähkötoimiset ajoneuvot) tarjoavat hyvän esimerkin nopeasti kehittyvästä alasta, jonka positiivisia ja negatiivisia ulkoisvaikutuksia ei kyetty täysin ennakoimaan.

Liikenneturvallisuus on koko yhteiskunnan yhteinen asia

Liikenneturvallisuusstrategiassa esiin tuodut strategiset linjaukset, tavoitteet ja toimenpiteet ovat yksiselitteisesti kannatettavia. Linjaukset antavat hyvän pohjan liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja linjauksia varmasti tarkennetaan jatkossa tietopohjan karttuessa.

Kuten ITS Finland on aiemmin lausunnossaan todennut, ovat poikkihallinnollista yhteistyötä lisäävät toimenpiteet (1-3, 5-7, 9-15, 18-23) erittäin suositeltavia. Lisäksi poikkihallinnollisten toimenpiteiden kohdalla tulisi lähtökohtaisesti osallistaa alan yrityksiä, joiden liiketoiminta on sääntelystä riippuvaista ja joilla on näin ollen intressi tukea viranomaistatyyötä.

Päätöksenteon on perustuttava tietoon

Liikennejärjestelmän eri osien digitalisoituessa on tietoa saatavissa jo lähes reaaliaikaisesti kaikista kulkumuodoista ja tämä tieto tulee saattaa aiempaa paremmin myös liikenneturvallisuustyön edistämiseen. Perinteisten liikenneturvallisuuskyselyjen rinnalla kannattaa hyödyntää erilaisten

anturien, sensoreiden ja sovellusten tuottamaa dataa, joilla päästään huomattavasti tarkempiin analyysiin liikkumiskäyttäytymisestä kuin perinteisillä kyselyillä.

Samoin eri palveluntuottajien saaminen mukaan liikenneturvallisuustyöhön on erittäin kannatettavaa. Tästä hyvä käytännön esimerkki on mikroliikkumisen verkoston perustaminen. Verkoston osaa-mista tulisi hyödyntää mahdollisimman laajasti tulevaisuuden kaupunkiliikenteen turvallisuuden suunnittelussa (sis. infran suunnittelu ja pyöräteiden merkittävät investoinnit) ja mikroliikenteen sekä pyöräliikenteen edistämässä. Tämä vaatii riittävän resursoinnin sekä mieluusti myös toimijaneutraalin verkoston toimintaa koordinoivan tahon.

Eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä

Tiedon lisäämisen osalta ITS Finland näkee, että digitaalisten koulutuspalveluiden hyödyntämistä tulisi tarkastella aiempaa rohkeammin. Suomessa esimerkiksi CAP on kehittänyt useiden vuosien ajan digitaalisia ajokoulupalveluita ja näiden sekä vastaavien digitaalisten alustojen varaan rakentuvien kou-lutusratkaisujen hyödyntämistä tulisi tukea laajemmalti. Lisäksi digitaalisista koulutuspalveluista saatavien kuljettajatietojen yhdistäminen muihin tietokantoihin (vakuutustiedot yms.) voisi tuoda uutta tietoa liikenneturvallisuuden päätöksenteon tueksi.

Strategiassa esille nostettu jatkuvan oppimisen ja asennekasvatuksen näkökulmasta digitaaliset työkalut tuovat aivan uusia mahdollisuuksia ajokäyttäytymisen analysointiin. Erilaisia kuljettajaa avusta-via järjestelmiä käytetään jo nykyisin erityisesti logistiikkasektorilla, jossa kuljettajan ajotavan seuran-nalla ja kehittämisellä on saatu hyviä tuloksia taloudellisen ajotavan kehittämisessä. Samanlaisia työkaluja on käytettävissä myös turvallisemman ajotavan kehittämiseksi.

Tiedon lisääminen on ensiarvoisen tärkeää nopeasti muuttuvan liikennejärjestelmän oloissa. Väärä tieto johtaa liikenneturvallisuuden huonontumiseen, jonka lisäksi sillä voi olla negatiivisia vaikutuksia niin julkiseen keskusteluun kuin yritysten toimintaympäristöön. Tämän lisäksi väärä tieto ja sen pohjalta käynnistyvä julkinen keskustelu pahimmillaan ohjaa myös julkista päätöksentekoa väärään suuntaan ja mahdollisesti tekee esimerkiksi päästövähennys- ja turvallisuustavoitteiden saavuttamisesta haasteellisempaa. Esimerkiksi sähköautoihin liitetään useita harhaluuloja niin turvallisuuden kuin käyttökokemusten tiimoilta<sup>1</sup>, jotka ovat omiaan vähentämään ympäristöystävällisten ajoneuvojen yleistymistä.

Asenteiden on muututtava liikenteessä

Asenteiden muutokseen tähtäävät toimenpiteet ovat hyviä ja kannatettavia. Niiden osalta keskeistä on varmistaa toimenpiteiden resursointi ja siten niiden pitkäjänteisyys.

Asenteiden merkitys korostuu uusien palvelujen kohdalla, jolloin oikea asenneilmapiiri kannustaa fiksuihin ratkaisuihin silloin, kun sääntely ei ole vielä suuntaamassa liikkumiskäyttäytymistä. Erilaisiin väärinkäyttöihin ja niistä johtuviin onnettomuuksiin, joihin ei aina voida puuttua teknologisilla kielloilla tai rajoitteilla, tulisi vaikuttaa ennakkoon asenneilmapiirin kautta. Esimerkiksi ylivoimaisesti suurin osa sähköpotkulautojen käyttäjille tapahtuvista onnettomuuksista<sup>2</sup> tapahtuu kuljettajan ollessa humalatilassa. Sinänsä yksinkertaiseen asiaan puuttuminen ja humalassa ajamisen hyväksyttävyyden merkittävä vähentyminen vähentäisi myös kyseisiä onnettomuuksia. Oikein käytettyinä uudet inno-vaatiot ovat turvallinen ja tarpeellinen lisä liikennejärjestelmän laajojen tavoitteiden saavuttamiseen.

Liikennejärjestelmän ja sen kaikkien osien on oltava turvallisia

Hiljattain valmistunut Liikenne 12 -suunnitelma on nostanut liikennejärjestelmäsuunnittelun arvostusta ja korostaa pitkäjänteisyyttä ja kaikkien liikennemuotojen integroimista yhdeksi kokonaisuudeksi. Liikenneturvallisuusstrategian kokonaisvaltainen lähestymistapa on Liikenne 12 -suunnitelmalle luonnollinen jatke, joka huomioi eri liikennemuodot ja niihin liittyvät erilaiset riskitekijät, ja tukee siten liikennemuotojen kehitystä entistä turvallisempaan suuntaan. Samoin siinä on tunnistettu hyvin se tosiasia, että liikenneturvallisuuden nollavisiota ei voida saavuttaa millään yksittäisellä toimenpiteellä vaan tarvitaan laaja keinovalikoima, joka huomioi kulkumuotojen erityispiirteet, erilaiset olo-suhteet ja sosiodemografiset taustamuuttujat.

ITS Finland kiinnittääkin huomiota erityisesti kevyen liikenteen (polkupyörät, e-pyörät, sähköpotkulaudat) infrastruktuurin kehittämiseen, joka tukee niin Suomen päästötavoitteita, liikenneturvallisuutta kuin kansanterveyttä. Panostukset kevyen liikenteen infrastruktuurin tuovat todennäköisesti tulevaisuudessa nykyistä suurempia hyötyjä, sillä sähkön yleistyminen käyttövoimana esim. pyörissä lisää näiden kiinnostavuutta huomattavasti ja mahdollistaa auton korvaamisen pidemmälläkin matkoilla<sup>3</sup>. Lisäksi nostamme esiin pyöräliikennettä tukevien investointien työllisyysvaikutukset, jotka tutkimusten mukaan ovat muita liikkumismuotoja suuremmat<sup>4</sup>. Kehittämällä liikenteen turvallisuutta lisääviä ratkaisuja yhteistyössä yritysten, tutkimuslaitosten, julkisen sektorin ja muiden alan sidosryhmien kanssa kevyen vähennämme ihmisten kokemia tragedioita samalla vähentäen yhteiskunnan taloudellisia kustannuksia ja luomme uutta kestäväää vientiä yrityksille. Voidaan todeta, että liikennealan yritysten valmius osallistua yhteistyöhön julkisen sektorin kanssa on korkealla.

Vastaavasti sähköautojen yleistyessä jatkuvasti ja vauhdin kiihtyessä huomattavasti 2023 lähtien uusien edullisempien mallien sekä maahan tuotujen käytettyjen autojen määrän myötä tulee strategiassa kiinnittää entistä enemmän huomiota sähköautojen epätodennäköisiin, mutta mediassa ylisuuren roolin saaneisiin akkupaloihin ja näihin varautumiseen. Tässäkin yhteistyö rakennuttajien, kaavoittajien, latauspistepalvelutarjoajien ja pelastusviranomaisten kesken nähdään tärkeänä toimenpiteenä, jonka avulla parhaita käytäntöjä ja toimenpidesuosituksia kyetään jakamaan ja jalkauttamaan hyvissä ajoin.

ITS Finland toteaa, että toimenpide 76 on sinänsä tuettava, mutta kokeilujen laajuuteen tulisi kiinnittää erityisesti huomiota. Nykyisin suositut ns. pienet nopeat kokeilut toimivat hyvin teknologioiden testaamiseen, mutta eivät välttämättä systeemitason hankkeisiin, joissa tavoitellaan pysyviä muutoksia esim. kuluttajien asenteissa ja käyttäytymisessä. Suomessa tarvitaan suuremman luokan kokeiluhankkeita ja tukea yrityksille ja muille toimijoille, jotka palveluita tuottavat.

## Teknologinen kehitys tuo turvallisuutta

Suomi on varsin hyvin onnistunut sääntelemään teknologista kehitystä mahdollistaen erilaisten demonstraatioiden ja kokeiluympäristöjen synnyn. Liikennealalla on tehty hyvää työtä mm. autonomisen liikenteen ja droonien saralla ja tätä työtä on tärkeä jatkaa, jonka osalta esiin tuodut toimenpiteet 94–97 ovat erityisen tarpeellisia. ITS Finland kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että kokeilu- ja pilottihankkeissa panostettaisiin enemmän laajan mittakaavan ja suuremman luokan kokeiluihin ja ennen kaikkea skaalaamiseen pienten pilottien sijaan. Demonstroituja teknologioita esimerkiksi autonomisten ajoneuvojen tai droonien saralla täytyy myös uskaltaa ottaa käyttöön julkisilla teillä, sillä muussa tapauksessa Suomen liikenneturvallisuus uhkaa jäädä keskipitkällä aikavälillä jälkeen muista verrokkimaista. Tämän lisäksi alan kova kilpailu johtaa siihen, että proaktiivisia viranomaispalveluita ja kokeilumahdollisuuksia tarjoavat maat vetävät pidemmän korren uuden teknologian investoinneis-sa.

Tosiasia kuitenkin on, että kehittyvä teknologia tulee lisäämään merkittävästi liikenneturvallisuutta ja teknologian mahdollisuuksista on vasta raaputettu pintakerroksia. Hyviä käytännön esimerkkejä ovat mm. edessä olevien ajoneuvojen ja jalankulkijoiden automaattinen tunnistus, luiston esto, kaistavahti ja mukautuva vakionopeudensäädin tai digitaaliset palvelut, kuten Porokello. Liikenneturvallisuuden tavoitteiden kannalta onkin tärkeää, että uusia innovaatioita suositaan ja ajoneuvokanta uudistuu nykyistä nopeammin.

Toki uusien teknologioiden ja palvelujen ilmestymiseen liikenteeseen sisältyy myös uhkia, joista kyberturvallisuus on usein nimetty erityisesti automaatioon liittyen. Liikennealalla teknologiakehityksen osalta korostuvat nimenomaan kuitenkin mahdollisuudet. Tämä on sikäli ymmärrettävää, kun tiedetään, että onnettomuuksista peräti 95 %:a johtuu kuljettajan tekemistä virheistä, nähdään erilaisissa kuljettajaa avustavissa järjestelmissä iso potentiaali pienentää kasvavan liikenteen aiheuttamia inhi-millisiä ja taloudellisia vahinkoja.

Lainsäädännön on edistettävä turvallista liikkumista

Kuten strategiassa todetaan, on suomalainen lainsäädäntö pääosin kunnossa, vaikka samaan hengenvetoon on todettava edessä olevan jatkuvassa liikkeessä oleva maali. ITS Finland kiinnittää

huomiota ennen kaikkea lainsäädännön mukanaan tuomiin mahdollisuuksiin, jotka liittyvät uuden teknologian hyödyntämiseen ja tätä kautta liikenneturvallisuuden parantamiseen.

Lopuksi

Liikennejärjestelmä on kokonaisuudessaan siirtymässä kohti digitaalista aikakautta, jossa ajoneuvo- ja kulkumuotokohtaisista ratkaisuista siirrytään yhteen toimiviin ja aktiivisesti dataa ja analysoitua in-formaatiota välittäviin järjestelmätason ratkaisuihin. Digitalisaatio, tekoäly, koneoppiminen, kyberturvallisuus, automaatio, konenäkö, 5G, sensorit sekä lidarit, sonarit ja radarit ovat nykyään liikennealan jokapäiväistä perustanastoa, ja oikein hyödynnettynä ne tarjoavat uudenlaisen perustan liikenneturvallisuustyölle. Digitalisaation hyödyntämiseksi ei kuitenkaan tule tyytyä aktiivisesti odotta-maan maailmalla syntyviä innovaatioita, vaan niiden kehittämistä tulee edistää myös kansallisesti. Tässä työssä Business Finlandin TKI-rahoitus yhdistettynä hallinnonalan kokeilukulttuuriin on erinomainen työkalu.

ITS Finland näkee, että yhteistyön etujen konkretisoimiseksi liikenneturvallisuusstrategiassa tulisi tuoda esiin viranomaisten, palveluntarjoajien ja kaupunkien yhteistyön kehittämiseen vaadittavien resurssien kasvattamista. Yhteistyö tulee myös nähdä kilpailuetuna, jonka avulla teemme Suomesta entistä houkuttelevamman maan kansainvälisille liikennealan investoinneille.

Kunnioittavasti,

Eemil Rauma

CIO, liikenteen kiertotalouden asiantuntija

ITS Finland ry

1) Tamminen 2021, <https://helda.helsinki.fi/handle/10138/329888>

- 2) HS 21.7.2021
- 3) ITS Finland ja Pyöräliitto 2021; Lausunto Suomen kestävän kasvun ohjelmasta
- 4) Thomas Blondiau et al.; Economic benefits of increased cycling. Transportation research Procedia 14 (2016), 2306-2313 cycling

Forsblom Marko  
ITS Finland ry

Rauma Eemil  
ITS Finland ry