

Asia: VN/13615/2019

## **Lausuntopyyntö valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta**

### Lausunnonantajan lausunto

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

Älykkään liikenteen verkosto ITS Finland ry kiittää mahdollisuudesta lausua valtioneuvoston periaatepäätökseksi liikenneturvallisuusstrategiasta

ITS Finland pitää strategisia linjauksia hyvinä. Ne ovat varsin kattavat ja muodostavat yhdessä monipuolisen ja loogisen kokonaisuuden. Erytisen kiitoksen ansaitsee teknologisen kehityksen mahdollisuuksien näkeminen, uusien teknologioiden käyttöönotto on usein nopeampaa ja vaikuttavampaa kuin asenteiden muuttaminen.

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.

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. Toisaalta se on myös hyvä esimerkki alasta, jolla on runsaasti dataa asiakkaidensa

liikkumiskäyttäytymisestä sekä teknologista kyvykkyyttä tehdä muutoksia turvallisuuden parantamiseksi.

Asenteiden merkitys korostuu uusien palvelujen kohdalla, jolloin oikea asenneilmapiiri kannustaa fiksuihin ratkaisuihin silloin, kun sääntely ei ole vielä suuntaamassa liikkumiskäyttäytymistä. Erilaisiin väärinkäytöksiin 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 tapahtuu kuljettajan ollessa humalatilassa. Sinänsä yksinkertaiseen asiaan puuttuminen ja humalassa ajamisen hyväksyttävyyden merkittävä vähentyminen vähentäisi myös kyseisiä onnettomuuksia. Oikein käytettyinä uudet innovaatiot ovat turvallinen ja tarpeellinen lisä liikennejärjestelmän laajojen tavoitteiden saavuttamiseen.

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

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.

Nollavision lisäksi periaatepäätöksessä olisi hyvä näkyä myös liikenne- ja viestintäministeriön kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa lanseeraama ns. plussavisio: liikenteen päästöjen, liikennekuolemien ja liikenneonnettomuuksien vähentämisellä yhdessä kansanterveyden parantumisen kanssa haetaan yhteiskunnalle miljardien eurojen säästöjä. 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 sähköä yleistäminen käyttövoimana esim. pyörissä lisää näiden kiinnostavuutta huomattavasti ja mahdollistaa auton korvaamisen pidemmälläkin matkoilla.

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 inhimillisiä ja taloudellisia vahinkoja.

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

Forsblom Marko  
ITS Finland ry