

Asia: VN/6348/2020-LVM-31

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi ajoneuvolain muuttamisesta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenneturvan lausunto luonnokseen ajoneuvolain muuttamisesta

Liikenneturva kannattaa luonnokseen sisältyviä päästömanipulaatioiden estotoimenpiteitä sekä automaatiokokeilujen koenumerotodistusmenettelyjen selkeyttämisehdotuksia. Sen sijaan kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskevan sääntelyn selkeyttämiseen Liikenneturva esittää huomioita ja muutosehdotuksia.

Automaatiotestaaminen

Liikenneturva pitää hyvänä, että ilman ihmiskuljettajia tehtävän automaatiotestaamisen turvallisuusvaikutukset Suomessa selvitetään kokeilujen kautta. Testaamisessakin tärkeintä on varmistaa liikenneturvallisuus. Ajot on hyvä aloittaa testikuljettajan valvonnassa. Hän voi tarvittaessa keskeyttää tilanteen ja voidaan kerätä tietoa ennen varsinaisen testauksen aloittamista. Kokemusten ja palautteiden perusteella voidaan ennalta-arvaamattomat tilanteet kartoittaa ja hakea niihin turvallinen ratkaisu. Turvallisuuden rakentaminen järjestelmiin on jatkuva iteratiivinen prosessi, jossa esille nousevat riskit tunnistetaan ja korjataan välittömästi. Hankittu kokemus turvallisuuskriittisistä tapahtumista auttaa rakentamaan turvallisuutta järjestelmiin.

Liikenneturvan mielestä koenumerotodistuksen myöntäminen automaattiajamisen testaukseen on kannatettavaa. On hyvä, että Poliisin mahdollisuus valvoa ja keskeyttää testaaminen paranee tilanteissa, jossa liikenneturvallisuuden katsottaisiin vaarantuvan testaamisen myötä. On tärkeää myös informoida pelastushenkilökuntaa testialueesta ja -reitistä sekä testauksen luonteesta. Heidän

kanssaan olisi hyvä laatia pelastussuunnitelma mahdollisten virhetilanteiden varalle. Myös alueella asuville kansalaisille tulee tiedottaa testauksesta.

Testireitti on merkittävä ja kartoitettava huolella. Mahdollisten konfliktitilanteiden syntyminen tulee arvioida ennalta. Testiajoneuvojen tulee erottua selvästi muista ajoneuvoista. Ne on hyvä merkitä näkyvästi. Myös testiajoneuvojen aikomukset tulee viestiä esimerkiksi äänin ja valoin, mikäli mahdollista.

Kyberturvallisuuteen liittyvät riskit tulee selvittää asiantuntijoiden avulla ja varautua niihin etukäteen. Testausajoneuvot saattavat herättää hakkerien huomion.

Kaikkien testaukseen osallistuvien tulee käydä turvallisuuskoulutus lävitse, jotta ennalta-arvaamattomien tilanteiden riski ja inhimillisten virheiden riski minimoidaan.

Olemassa olevaa lainsäädäntöä tulee noudattaa. On tärkeää, että testiajoneuvojen tekninen turvallisuus ja toiminnallisuus tarkastetaan ennen testauksen aloittamista. Olisi hyvä, että ajoneuvossa olisi riskien minimoinnin toiminto. Mikäli tekninen häiriö ilmenee, varajärjestelmä ajaa turvalliseen paikkaan ja pysäyttää ajoneuvon vahinkojen välttämiseksi.

Testauksesta olisi hyvä tuottaa julkinen puolueeton raportti.

Kevyitä automaattisia tavarankuljettimia koskeva sääntely

Liikenneturva on huolissaan jalkakäytävien ja jalankulkualueiden turvallisuuden vaarantumisesta ja ennen kaikkea turvallisuuden tunteen heikkenemisestä erilaisten uusien kulkuvälineiden viedessä tilaa perinteiseltä jalankululta. Kävely on ihmisille tärkein ja primäärein liikkumismuoto. Varsinkin viihtyisän ja turvallisen kaupunkiympäristön olennainen kysymys on, miten jalankulkualueilla on muu liikenne rauhoitettu siten, että se ei haittaa jalankulkua. Jalankulkijat ovat heterogeenisin liikkujaryhmä. Turvallinen jalankulku tai siihen rinnastettava liikkuminen tulee olla mahdollista niin lapsille kuin vanhuksille, terveille kuin liikuntarajoitteisille tai aistivammalaisille.

Vuoden 2016 alusta Suomen kansalliseen lainsäädäntöön muodostettiin kaksi uutta sähköisen liikkumisvälineen ryhmää. Molemmassa liikkumisvälineissä voi olla enintään 1 kW sähkömoottori. Ainoa erottava tekijä on rakenteellinen enimmäisnopeus. Moottorittomaksi ajoneuvoksi luokiteltavalla ”kevyellä sähköajoneuvolla” rakenteellinen enimmäisnopeus on 25 km/h.

Jalankulkijan säännöillä liikuttavalla ”jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä” rakenteellinen enimmäisnopeus puolestaan on 15 km/h.

Kevyellä sähköajoneuvollakin on sallittua ajaa jalkakäytävällä, jos se on ”itsestään tasapainottuva siten, että se pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa”. Tällöin kuljettajan on annettava jalankulkijalle esteetön kulku (tieliikennelaki 52 §). Kun näiden liikkumisvälineiden määrittelyt tulivat lainsäädäntöön vuonna 2016, oli kevyellä sähköajoneuvolla jalkakäytävällä ajamisessa lisäksi vaatimus, että ajamisen jalkakäytävällä tuli tapahtua ”kävelynopeudella” (tieliikennelain muutos 1610/2015, 45 a §). Tieliikennelain uudistuksen yhteydessä 1.6.2020 alkaen kirjaus kävelynopeudesta kuitenkin poistettiin, koska ”Kävelynopeus on suhteellinen käsite ja riippuu yleisen liikennevirran nopeudesta, jolla liikkuminen jalankulkijoiden joukossa voidaan tehdä.”

Nyt ajoneuvolain muutoksen luonnoksessa esitetään uutta kansallista ajoneuvoluokkaa ”kevyt automaattinen tavarankuljetin”. Kyseessä olisi siis moottoriton ajoneuvo, jossa voi olla 1 kW:n sähkömoottori, kuten kevyessä sähköajoneuvossa tai jalankulkua avustavassa tai korvaavassa liikkumisvälineessä. Sen rakenteellinen enimmäisnopeus olisi 15 km/h kuten jalankulkua avustavassa tai korvaavassa liikkumisvälineessä. Ero tähän olisi se, että kyseessä olisi kuljettajaton automaattinen kuljetusväline, kun jalankulkua avustava tai korvaava laite on aina ihmisen käyttämä.

Tieliikennelakiin esitetään vastaavasti muutosta, että kevyt automaattinen tavarankuljetin saa kulkea jalkakäytävällä jalankulkunopeutta vastaavalla nopeudella. Vastaavaa jalankulkunopeuden vaatimusta ei ole palautettu koskemaan jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttöön. Kumpaakin kuitenkin koskisi vaatimus ”jalankulkijalle on annettava esteetön vaatimus”. Toisin sanoen automaattisen laitteen pitää kulkea jalkakäytävällä kävelynopeutta, mutta ihmisen kuljettama laite saa kulkea jalkakäytävällä jopa 15 km/h, kunhan antaa jalankulkijalle (muilla jalankulkijoille) esteettömän kulun.

Entä sitten yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä. Kevyellä sähköajoneuvolla kuten esimerkiksi sähköavusteisella polkupyörällä saa kulkea yhdistetyllä väylällä 25 km/h. Saako silloin automaattinen tavarankuljetinkin kulkea rakenteellista enimmäisnopeuttaan, kun sen voi sanoa olevan pyörätiellä?

Ns. mikroliikenteen odotetaan kasvattavan suosiotaan edelleen, ja sitä pidetään erityisesti vilkkaan kaupunkiliikenteen tulevaisuuden päästöttömänä kulkumuotona. Tähän mennessä sähköpotkulaudat ovat suosituin mikroliikenteen nimissä toimiva laite. Markkinoilla olevat laitteet ovat useimmiten enintään 25 km/h kulkevia kevyitä sähköajoneuvoja, joilla ei saa ajaa jalkakäytävillä, mutta yhdistetyillä jalkakäytävillä ja pyöräteillä saa ajaa. Mutta, jos sähköpotkulaudan enimmäisnopeus on (pysyvästi) rajoitettu 15 km/h:ssa, on laite jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline, jolloin sillä saa ajaa myös jalkakäytävällä.

Selvästi jalankulkunopeutta nopeammin kulkevat sähköiset äänettömät kulkuvälineet muun jalankulkuliikenteen joukossa tekevät jalankulusta turvattoman tuntuista ja epämiellyttävää, eikä oikeilta vaaratilanteiltakaan voida välttyä. Jalankululle ominaista on se, että liikkuminen ei ole väylän reunaan sidottua, vaan kävelijä voi vapaasti muuttaa suuntaa, tai pysähtyä esimerkiksi seurustelemaan vastaantulijan kanssa tai kävely voi olla sosiaalista luonteeltaan kuten rinnakkain kävelyä jne. Kovemmalla nopeudella tuleva sähköisen välineen kulkija ei voi mitenkään ennakoida jalankulkijan liikkeitä eikä jalankulkija pysty huomaamaan esimerkiksi takaa ääneti tulevaa sähköisellä välineellä suuremmalla nopeudella tulevaa.

Liikenneturva ehdottaa, että sekä jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen että kevyen automaattisen tavarankuljetusvälineen rakenteellinen enimmäisnopeus säädetään nykyistä ja ehdotettua 15 km/h alemmaksi, siten että se paremmin vastaa kävelynopeutta. Enimmäisnopeus tulisi olla alle 10 km/h, jotta laite soveltuisi jalkakäytävillä kulkevaksi. Nykyisten nyt liikenteeseen tulleiden tavarankuljettimien nopeus on tietojemme sekä lakiluonnoksen perustelujen mukaan 4-6 km/h, joten muutos ei vaikuttaisi käytössä olevien tavarankuljetusrobottien vaatimuksiin. Sen sijaan se selventäisi eroa kevyen sähköajoneuvon ja jalankulkua avustavan tai korvaavan laitteen välillä. Esimerkiksi sähköpotkulaudat olisivat varmemmin kevyitä sähköajoneuvoja, tai sitten niiden nopeus olisi rajoitettu paremmin jalankulkunopeutta vastaavaksi.

Lisäksi Liikenneturva ehdottaa, että tieliikennelain 52 §:ään ehdotettu kävelynopeuden vaatimus palautetaan koskemaan myös ihmisen kuljettamaa ”jalankulkua avustavaa tai korvaavaa” liikkumisvälinettä, silloin kun sitä kuljetetaan jalkakäytävällä, kuten asia oli ennen tieliikennelain kokonaisuudistusta.

Kolmanneksi Liikenneturva ehdottaa, että mikäli rakenteellinen enimmäisnopeus säilyy 15 km/h, selvennetään tieliikennelaissa sitä, että kyseisiä laitteita käytettäessä yhdistetyllä jalkakäytävällä ja pyörätiellä, pyörätiellä tai ajoradalla suuremmalla kuin kävelynopeudella noudatetaan pyöräilijän sääntöjä.

LIIKENNETURVA

PASI ANTEROINEN JUHA VALTONEN

Pasi Anteroinen Juha Valtonen

toimitusjohtaja tutkimuspäällikkö

Valtonen Juha
Liikenneturva