



Lausuntopyynnön diaarinumero: VN/12724/2021-LVM-98

Valtion liikuntaneuvoston lausunto tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta

Tausta

Liikenteen automaatio edistyy parhaillaan kaikissa liikennemuodoissa. Esimerkiksi ajoneuvoissa erilaisen automaation määrä lisääntyy koko ajan. Automaatiolla on mahdollista saavuttaa liikenteessä monia yhteiskunnallisia hyötyjä, kuten parempaa liikenneturvallisuutta ja vähentyneitä päästöjä. Automaatio onkin keskeinen osa tulevaisuuden toimivaa liikennejärjestelmää.¹

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaisesti hallitus edistää liikenne- ja logistiikka-alalla muun muassa alan digitalisaatiota ja automatisaatiota, kuten itseohjautuvien ajoneuvojen turvallista käyttöönottoa.²

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa (Lausuntopalvelu.fi) tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta. Arviomuistiossa esitetään, millä tavalla voidaan mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen käyttö yleisillä teillä siten, että perinteinen kuljettajavaatimus voidaan täyttää automaattisella ajojärjestelmällä. Nykytilassa automaattista ajoneuvoa voi käyttää Suomessa yleisillä teillä, mutta ajoneuvolla on edelleen oltava kuljettaja, joka vastaa ajoneuvon liikkumisesta tiellä.²

Arviomuistio tähtää hallituksen esitykseen, jolla toteutetaan hallitusohjelman kirjauksia tieliikenteen osalta. Arviomuistio sisältää alustavien ehdotusten päälinjaukset. Lausuntokierroksella saadun palautteen avulla jatketaan valmistelua tavoitteena hallituksen esityksen antaminen eduskunnalle mahdollisesti syyskuudella 2025.²

Valtion liikuntaneuvoston lausunto arviomuistiosta

Valtion liikuntaneuvosto nostaa esille, että liikenteen automaation kehittäminen on hyvin monitahoinen ja laaja-alainen kysymys. Liikenteen automaation kehittämisessä onkin huomioitava sen laaja-alaiset vaikutukset koko yhteiskuntaan ja myös mahdolliset negatiiviset kehityssuunnat. Tärkeää on huolehtia esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuudesta ja turvallisuudesta, jotta liikenteen automaation vaikutukset muun muassa liikenteen päästöihin sekä väestön terveyteen ja hyvinvointiin eivät käänny negatiiviksi.¹

Liikuntaneuvosto korostaa, että liikennejärjestelmällä, kuten kävely- ja pyöräteillä sekä niiden turvallisuudella on keskeinen merkitys väestön fyysiselle aktiivisuudelle ja liikunnan harrastamiselle. Väestön suosituimpia liikkumisen paikkoja ovat kävely- ja pyörätiet sekä puistot ja erilaiset ulkoilureitit- ja alueet³. Laadukas kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri on tutkimusten mukaan keskeisin tapa vaikuttaa kulkumuodon valintaan sekä kasvattaa kävelyn ja pyöräiliikenteen määriä. Lisäksi se on kustannustehokas ja merkittävä keino edistää niin väestön liikkumista ja liikuntaa kuin vähentää liikenteen päästöjä ja päästä hiilineutraaliuden tavoitteeseen.



Kävelyn ja pyöräilyn määriin vaikuttaa keskeisesti se, kuinka turvallisia kävely ja pyöräily ovat, tai kuinka turvallisena ne koetaan. Kävelyn turvallisuus tulee esiin erityisesti lasten ja naisten liikkumistottumuksia koskevissa tutkimuksissa⁴. Turvalliseksi koettu kävely-ympäristö on myös ikääntyneen väestön omatoimisen kotona asumisen edellytys⁵. Lisäksi turvallisuus on keskeistä aktiivisten liikkumismuotojen terveyshyötyjen kannalta: Vain turvallinen liikkuminen on terveellistä. **Kävely ja pyöräily ovat olleet henkilöliikennesuoritteeseen suhteutettuna turvattomampia kulkutapoja kuin esimerkiksi autoilu.**

Turvallisuus on myös keskeinen liikenteen automaation kehittämistä ohjaava arvo. Arviomuistion ehdotuksilla pyritään mahdollistamaan automaattisten ajoneuvojen laajamittainen käyttö Suomessa yleisillä teillä niin, että samalla varmistetaan liikenneturvallisuuden korkea taso. Kävelyn ja pyöräilyn turvallisuus nousee arviomuistiossa esille kuitenkin vain kerran, yleisenä tavoitteena. Arviomuistion mukaan *”automaatiota tulee kehittää niin, että myös pyöräilyn ja jalankulun turvallisuus ja sujuvuus paranevat”*.

Valtion liikuntaneuvosto kiinnittää huomiota siihen, että arviomuistiossa ei tuoda riittävästi esille, miten tavoite pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuden sekä sujuvuuden paranemisesta aiotaan varmistaa. Turvallisuuden kannalta tärkeää on muun muassa muiden tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden sekä automatisoitujen ajoneuvojen välinen vuorovaikutus ja ymmärrys toisistaan.

Liikenteen automaation edistäminen herättää huolen siitä, miten kävelijöiden ja pyöräilijöiden turvallisuus pystytään turvaamaan etenkin kaupunkiolosuhteissa, joissa liikkuu paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä, ja joissa on paljon hyvin vaihtelevia liikennetilanteita. Suomalaisessa liikenteessä liikkuu paljon ikääntyneitä, lapsia ja erilaisia erityisryhmiä. **Asian jatkovalmistelussa tulee esittää keinot, miten tavoite pyöräilyn ja jalankulun turvallisuuden sekä sujuvuuden paranemisesta aiotaan varmistaa.**

Arviomuistion mukaan muistiossa on pyritty tunnistamaan ehdotusten olennaiset vaikutuslajit. **Valtion liikuntaneuvosto nostaa esiin, että arviomuistion vaikutusarvioista puuttuvat arviot ehdotusten ja muutosten vaikutuksista väestön terveyteen ja hyvinvointiin sekä fyysiseen aktiivisuuteen.**

Nykyisin kävely ja pyöräily ovat vielä houkuttelevia kulkumuotoja hyvin lyhyillä matkoilla, mutta matkan kasvaessa esimerkiksi yli kolmeen kilometriin, henkilöautoilu nousee nopeasti suositummaksi kulkumuodoksi. Vaikutusarvioissa on nostettu esiin, että automaation myötä henkilöauton houkuttelevuus kulkumuotona voi kasvaa ja omalla autolla tehtyjen matkojen kulkutapaosuus kasvaa. Liikenteen automaatio voi lisätä myös esimerkiksi erilaisia robottitakseilla tarjottavia palveluita. Kaikki nämä voivat entisestään vähentää väestön arkiliikkumista ja liikkumista etenkin aktiivisilla kulkumuodoilla.

Jo nyt väestön liian vähäinen liikkuminen on yksi keskeisistä suomalaisen yhteiskunnan haasteista. Nykyisin lapsista ja nuorista vain noin kolmannes, aikuisista neljännes ja ikäihmisistä harvempi kuin joka viides liikkuu terveytensä kannalta riittävästi⁶. Toimintarajoitteiset henkilöt liikkuvat keskimäärin vielä tätäkin vähemmän⁷.

Jos automaation myötä on mahdollista, että henkilöautoilun suosio voi kasvaa, tulisi vaikutusten arvioinnissa tunnistaa laaja-alaisesti henkilöautoilun käytön kasvusta aiheutuvat vaikutukset (myös negatiiviset) niin liikennejärjestelmälle ja eri kulkumuodoille kuin ihmisten terveydelle ja hyvinvoinnille (esimerkiksi vähentyvän fyysisen aktiivisuuden aiheuttamat negatiiviset vaikutukset).

Tämä laaja-alaisen vaikutusten arvioinnin tarve on tunnistettu myös vuonna 2021 liikenne ja viestintäministeriön valmisteleman liikenteen automaation lainsäädäntö- ja toimeenpanosuunnitelman yhteydessä. Suunnitelman mukaan liikenteen automaation vaikutusten arvioinnin olisi tuettava ymmärryksen lisäämistä



laajemmista automaation vaikutuksista, kuten vaikutukset yksilöihin ja yhteiskuntaan sekä liikennejärjestelmään kokonaisuudessaan. Myös vaikutuksia muihin tienkäyttäjiin ja liikennemuotoihin, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn, olisi suunnitelman mukaan pystyttävä arvioimaan.

Valtion liikuntaneuvosto esittää, että asian valmistelun jatkotoimenpiteenä ehdotusten vaikutukset arvioidaan nykyistä laaja-alaisemmin huomioiden muun muassa ehdotusten vaikutukset väestön terveyteen ja hyvinvointiin sekä fyysiseen aktiivisuuteen. Lisätietoa liikkumisvaikutusten arvioinnista on luettavissa osoitteessa www.liikkumisvaikutukset.fi. **Lisäksi tulisi pohtia keinoja, miten yhä automatisoituvassa liikennejärjestelmässä huolehditaan väestön liikkumistarpeiden täyttyminen kestävästi, terveellisesti ja turvallisesti.**

Timo Heinonen
puheenjohtaja
valtion liikuntaneuvosto

Toni Piispanen
vs. pääsihteeri
valtion liikuntaneuvosto

Lähteet

- ¹ Miettinen, K. ym. 2021. Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:28. Liikenne- ja viestintäministeriö 2021.
- ² Lausuntopyyntö tieliikenteen automaation edellyttämiä lainsäädäntömuutoksia koskevasta arviomuistiosta. Lausuntopalvelu.fi, <https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=f34c4626-af7b-4b67-b9e7-c4c1430b27ad>.
- ³ Terveyttä ja hyvinvointia edistävän liikunnan olosuhderyhmä 2018.
- ⁴ Mannola, M. ym. 2021. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen mahdollisuudet ja esteet. Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2021:53.
- ⁵ Rappe, E. & Rajaniemi, J. 2021. Turvallinen asuinalue ikääntyneille. Ympäristöministeriön julkaisu 2021:10. Helsinki: Ympäristöministeriö. <http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-225-9>
- ⁶ Kokko, S. & Martin, L. (toim.) 2019. Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018. Valtion liikuntaneuvoston julkaisu 2019:1. JA Husu, P. ym. 2022 Liikuntaraportti. Suomalaisten mitattu liikkuminen, paikallaanolo ja fyysinen kunto 2018–2022. Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisu 2022:33.
- ⁷ Nurmi-Koikkalainen, P. (ym.) 2017. Tietoa ja tietotarpeita vammaisuudesta. Analyysia THL:n tietotuotannosta. Työpaperi 38/2017. Terveystieteiden tutkimuskeskus THL 2017. SEKÄ Ng, K. ym. 2022. Toimintarajoitteisten lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen. Teoksessa S. Kokko & Martin L. (toim.) Lasten ja nuorten liikuntakäyttäytyminen Suomessa. LIITU-tutkimuksen tuloksia 2018. Valtion liikuntaneuvoston julkaisu 2019:1