

Asia: VN/6348/2020-LVM-31

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

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

HSL kiittää mahdollisuudesta lausua lakiluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) suunnittelee ja järjestää toimialueensa (9 kuntaa) joukkoliikenteen ja edistää sen toimintaedellytyksiä sekä vastaa liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta Helsingin seudulle (14 kuntaa) ja Siuntioon. Liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan osana Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-suunnitelmaa.

Vuosille 2022-2025 laaditun HSL:n strategian mukaan yksi kärkitavoitteistamme on päästötön joukkoliikenne. Mittarina on, että joukkoliikenteen CO₂-päästöt ovat 90 % vuoden 2010 päästöjä pienemmät.

HSL:n strategiassa kannustetaan uudistamiseen ja uudistumiseen, missä myös automaation kokeiluja laajempi käyttöönotto voi teknologian ollessa riittävän kehittyneenä tulla mahdolliseksi. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on laadittu liikenteen automaation tiekartta, jonka tavoitteena oli löytää parhaiten seudun tavoitteita tukevat liikenteen automaation toimenpiteet. HSL on myös osallistunut joukkoliikenteen automaatiopilotteihin, jotka ovat toistaiseksi keskittyneet teknologian testaamiseen.

HSL kannattaa pääosaa lakimuutoksessa esitetyistä toimenpiteistä

HSL:n näkökulmasta lakimuutoksessa esitetyt toimenpiteet ovat hyviä ja kannatettavia. Esimerkiksi palvelupilottien mahdollistaminen ja maksujen kerääminen niistä ovat asioita, jotka HSL näkee tärkeinä. Myös päästömanipulaation estäminen on tärkeää ja kannatettavaa huomioiden kuitenkin, etteivät kaikki jälkiasennettavat käyttövoiman muutokset ole päästömanipulaatiota. Samoin HSL pitää hyödyllisenä koenumerotodistuksen haltijan velvollisuutta raportoida automaatiokokeiluista Liikenne- ja viestintävirastolle sekä viraston velvollisuutta julkaista kokeiluja koskevia tietoja raporttien perusteella. Raporttien julkisuus hyödyttäisi kokeilutiedon leviämistä ja edistäisi automaatiokehitystä.

Mahdolliset jälkiasennettava pakokaasujen puhdistuslaitteistot

Kuten esityksessä sivulla 18 on tuotu esille, ajoneuvon käyttövoiman saa muuttaa, vaikka ajoneuvo ei muutoksen jälkeen täytä 7 §:n 1, 2 ja 4 momentissa tarkoitettuja ympäristöominaisuuksiin liittyviä vaatimuksia, jos ajoneuvon käytöstä aiheutuva ympäristökuormitus muutoksen jälkeen on kokonaisuutena pienempi kuin ennen muutosta. Tällä viitataan erityisesti ajoneuvoille tehtäviin käyttövoimamuutoksiin eli konversioihin, jotka ovat eri asioita kuin ajoneuvoille tehtävät

päästömanipulaatiot, jotka eivät ole ajoneuvon sallittua muuttamista. Sivulla 19 todetaan oikein, että joillakin ohjelmistomuutoksilla voi olla myös päästöjä alentavia vaikutuksia esimerkiksi silloin, kun päivitetään ajoneuvon ohjelmistoversio uudempaan vaatimustenmukaiseen versioon. Lakiluonnoksessa mainitaan muutosten salliminen esimerkiksi autojen kilpailu- ja harrastustoiminnan näkökulmasta voimassa olevan sääntelyn mukaisesti ja todetaan, että tavoitteena on puuttua etenkin raskaaseen kalustoon sekä henkilöautoihin tehtäviin päästömanipulointeihin.

HSL haluaa tuoda esille, että moottoreiden varustamista uudella teknologialla päästöjen vähentämiseksi tehdään myös muihin ajoneuvoihin ja raskaaseen kalustoon: minibussien kokoluokasta kuorma-autoihin ja työkoneisiin. HSL asettaa omissa kilpailutuksissaan vaatimuksia mahdollisille jälkiasennettaville pakokaasujen puhdistuslaitteistoille (ns. retrofit-laitteet). Jälkiasennustekniikoita sovellettaessa on varmistettava, että laitteistolla saavutetaan haluttu suorituskyky, että laitteistojen kestoikä on riittävän pitkä ja ettei laitteistojen käyttö millään tavoin vahingoita moottoria tai lisää moottorin päästöjä missään tilanteessa.

Jälkiasennettaville järjestelmille on luotu erilaisia verifiointijärjestelmiä. Olennaisia elementtejä verifiointiprosessissa on suorituskyvyn, kestävyuden ja soveltuvuuden määrittely. Soveltuvuuden osalta verifiointi tai hyväksyminen voi koskea tiettyjä moottorityyppejä tai moottoriperheitä, tiettyjä polttoainelaatuja ja myös käyttöolosuhteita. HSL:n kilpailutuksessa linja-autokaluston teknisessä pisteytyksessä jälkiasennetut järjestelmät voidaan ottaa huomioon, jos laitteistojen suorituskyvystä ja kestävydestä on riittävä näyttö. Tällaisia ovat tunnettujen verifiointijärjestelmien mukaan hyväksytyt

laitteistot. Esimerkkejä retrofit -hyväksyntöjä sisältävistä ohjelmista ovat Yhdysvaltain ympäristöviranomaisen EPA:n Voluntary Diesel Retrofit Program, Kalifornian ympäristöviranomaisen

CARB:in Diesel Risk Reduction Program ja sveitsiläinen VERT-ohjelma. Myös muu, akkreditoidun mittauslaboratorion (esimerkiksi VTT) antama selvitys, johon sisältyy niin suorituskyvyn kuin kestoiän määrittäminen, voidaan hyväksyä. Hyväksytyt laitteet voi nostaa auton vaativampaan Euro-päästöluokkaan joko hiukkasten, typen oksidien tai molempien päästökomponenttien osalta, jolloin myös auton saamat

tekniset pisteet nousevat. HSL esittää, että lakiluonnokseen lisätään tarkentava lisäkappale, jossa tuodaan esille em. asiat.

Automaattiminibussien ajoneuvokohtainen nopeusrajoitus

Sivulla 12 todetaan, että nykyiset automaattiminibussit eivät sovellu yhteenkään olemassa olevaan ajoneuvotyyppiin ja että EU:ssa on käynnissä työ em. ajoneuvojen tyyppihyväksynnän mahdollistamiseksi. Koska selvityksessä voi kestää, on ylimenokaudelle tarpeen löytää ratkaisu. Lakiluonnosehdotuksen sivulla 46 on kirjattu tyyppihyväksynnän ohessa, että ”Lisäksi ajoneuvojen huippunopeus olisi rajattu enintään 30 kilometriin tunnissa. Tämä johtuu siitä, että automaattisia

pienlinja-autoja käytetään usein alueilla, joilla on vilkas liikenne, ja myös runsaasti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, joiden turvallisuus halutaan varmistaa.” HSL kannattaa riittäviä nopeusrajoituksia kohteissa, joissa on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Alennettujen nopeuksien pitäisi kuitenkin olla alue- ja väyläkohtaisia ja koskea kaikkia ajoneuvoja tasapuolisesti. Automaattiminibussien nopeuksien rajoittaminen ajoneuvokohtaisesti tietyille määrätyle tasolla ei ole tarkoituksenmukaista, sillä se voi heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa muihin moottoriajoneuvoihin ja esimerkiksi vaikeuttaa siirtoajaja. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuus onkin turvattava muilla tavoin kuin ainoastaan automaattiminibussien nopeuksia lainsäädännössä rajoittamalla.

Tavarankuljettimien laitekohtainen nopeusrajoitus

Esityksessä sivulla 73 todetaan, että koska jalankulkijat kävelevät eri nopeuksilla, jalankulkuväylille tarkoitettujen tavarankuljettimien tarkkaa nopeutta ei ole syytä säätää. HSL näkee, että toisin kuin automaattiminibusseilla, tavarankuljettimien enimmäisnopeuden rajaaminen riittävän alhaiselle tasolle olisi hyödyllistä juuri siksi, että jalankulkijoiden nopeudet vaihtelevat ja laitteet kulkevat lähtökohtaisesti aina jalankulkuväylällä. Laitekohtainen nopeusrajoitus varmistaisi, ettei hitaimmankaan jalankulkijan turvallisuus tai turvallisuudentunne heikkene eikä jalankulun houkuttelevuus siten vähene. Laitekohtainen enimmäisnopeus voisi olla esityksessä mainitun keskimääräisen kävelynopeuden (3-6 km/h) ylärajalla, esimerkiksi 5 km/h.

Lopuksi

Teknologia kehittyy nopeasti ja esimerkiksi liikenteen automaation osalta on toistaiseksi vielä avoimia

asioita. Lainsäädännön päivittäminen tarvittaessa myös jatkossa on tärkeää.

Keskimäki Julia

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä - HSL Helsingin seudun liikenne -
kuntayhtymä, Strategia tulosalueen johtaja