Lausunto Hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi ajoneuvolain ja ajokorttilain sekä eräiden niihin liittyvien lakien muuttamisesta HE 173/2018 vp

Heikki Liimatainen, apulaisprofessori, Liikenteen tutkimuskeskus Verne, Tampereen teknillinen yliopisto

Johdanto

Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa nuorten liikenneturvallisuutta mahdollistamalla uusi liikkumisen muoto sallimalla nopeusrajoitetun henkilöauton käyttö. Tämä toteutettaisiin luomalla uusi T-ajoneuvoluokan ajoneuvoryhmä, kevytauto, joka on muunnettu vuonna 2014 käyttöön otetusta ja omamassaltaan alle 1500 kg henkilöautosta rajoittamalla nopeus 45 kilometriin tunnissa. Kevytautoa saisi ajaa AM-luokan ajokortilla, kuten mopoautoakin. Kevytautoja arvioidaan tulevan käyttöön 20000-25000 kappaletta, mikä on kolme kertaa enemmän kuin käyttössä olevien mopoautojen määrä. Ajoneuvokannan kasvusta huolimatta esityksen mukaan kevytautojen käyttöönoton tulisi:

1. parantaa liikenneturvallisuutta mopoautoihin verrattuna
2. huomioida, ettei muu liikenneturvallisuus merkittävästi heikkene
3. huomioida liikenteelle aiheutuvat päästöt
4. varmistaa, ettei kohtuuttomasti haitata liikenteen sujuvuutta.

Kuten esityksen sanamuodoista on pääteltävissä, kevytautojen käyttöönotto tulisi heikentämään liikenneturvallisuutta, kasvattamaan päästöjä ja haittaamaan liikenteen sujuvuutta. Näin ollen **esitys on kestävän liikenteen periaatteiden vastainen, eikä kevytautoja tulisi ottaa käyttöön.**

Nuorten liikenneturvallisuus

Esityksen mukaan kevytautojen käyttöönotto parantaisi hieman 15-17-vuotiaiden liikenneturvallisuutta, jos kevytautoja ei viritetä. Kuten kaikkia muitakin nopeusrajoitettuja ajoneuvoja, voidaan kevytautoja kuitenkin virittää kulkemaan yli sallitun 45 km/h nopeuden. Kevytautojen tehot riittävät viritettynä jopa 160 km/h huippunopeuteen, joten seuraukset ovat huomattavasti vakavammat kuin mopoautojen virittämisellä. Lakiesityksen liikenneturvallisuuselvityksissä ei ole arvioitu mahdollisen virittämisen aiheuttamia riskejä, mikä on erikoista, koska esityksessä tunnustetaan, että Ruotsin A-traktoreista yli puolet on viritetty kulkemaan yli 80 km/h ja Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry huomauttaa lausunnossaan, että mopoihin ja mopoautoihin verrattuna kevytautot ovat viritysmielessä äärimmäisen helppoja. Trafin selvityksen perusteella A-traktoreihin verrannollisella riskitasolla kevytautojen käyttöönotto heikentää merkittävästi nuorten liikenneturvallisuutta. Näin ollen **kevytautot eivät hyvin todennäköisesti toteuttaisi edes esityksen lähtökohtana olevaa tavoitetta nuorten liikenneturvallisuuden parantamisesta.**

Muun liikenteen turvallisuus

Automäärän kasvaminen kokemattomien ja ilman ajo-opetusta jäävien kuljettajien käsissä aiheuttaa myös merkittävän uhan erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuudelle. Kevytauto ei nimestään huolimatta olisi kevyt, vaan jopa 1500 kiloa painava ajoneuvo, minkä vuoksi jarrutusmatkat ovat mopoautoja pidemmät ja seuraukset suojaamattomille liikkujille vakavammat. Myös kiihtyvyys on huomattavasti suurempi kuin mopoautolla, joten havainnoinnin ja ennakoinnin tulee olla selvästi paremmalla tasolla kuin mopoautolla ajettaessa. Onnettomuustietoinstituutin mukaan havainnointi- ja ennakointivirheet ovat mopoauto-onnettomuuksien tyypillisiä syitä ja kevytautojen mahdollistama matkustajamäärän kasvu lisäisi näitä virheitä. Hallituksen esityksessä todetaan, että jalankulkija- ja polkupyöräonnettomuuksien määrä kasvaa, vaikka kevytautoille ei oletettaisi henkilöautoja suurempaa

riskitasoa. Riskitason kohoamisen ehkäisemiseksi olisi kuitenkin välttämätöntä sisällyttää ajokorttiin ajo-opetusta, kuten mm. Suomen autokoululiitto ry ja Onnettomuustietoinstituutti lausunnoissaan toteavat. Kohonneella riskitasolla liikenneturvallisuus tulee heikkenemään merkittävästi. Näin ollen **kevytauton käyttöönotto ei toteuttaisi toista tavoitetta muun liikenteen turvallisuuden suhteen.**

Liikenteen päästöt

Kevytautot lisäisivät hallituksen esityksen mukaan teiden henkilöliikenteen päästöjä 0,4 %. Määrä ei kuulosta suurelta, mutta Trafin selvityksen mukaan kasvu kevytautoja käyttävän ikäluokan päästöissä on 7-29 %. Näin suuri kasvu päästöissä ei ole mitenkään yhteensovitettavissa liikenteen päästövähennystavoitteiden, eli puolittamisen 2030 mennessä ja poistamisen 2045 mennessä, kanssa. Päästölaskelmissa ei myöskään ole huomioitu, miten auton omistaminen valmiiksi 18-vuotiaana vaikuttaa aikuistuvan nuoren liikennetottumuksiin tai miten uusi laki vaikuttaa mahdollisuuksiin järjestää joukkoliikennettä erityisesti haja-asutusalueilla, missä nuoret muodostavat ison osan joukkoliikenteen käyttäjistä. Henkilöliikennetutkimusten perusteella on selvää, että jos auto omistetaan, sitä myös käytetään, ja vastaavasti, jos joukkoliikennepalvelut eivät ole riittävällä tasolle, niitä ei myöskään käytetä. Helsingin seudun liikenne ja Tampereen kaupunkiseutu –kuntayhtymät korostavat lausunnoissaan juuri tätä liikennejärjestelmän kokonaisuuden näkökulmaa, johon kevytautot vaikuttaisivat kielteisesti. Kevytautojen sijaan hallituksen tulisi kannustaa nuoria joukkoliikenteen, uusien liikennepalvelujen ja tavallisten ja sähköavusteisten pyörien sekä sähkömopojen käyttäjiksi. Näillä varmistetaan nuorten liikkumisenvapaus turvallisesti ja päästöttömästi tulevaisuudessakin.

Muiden päästölajien osalta päästöjen arvioidaan hieman laskevan. Yksityisten katsastustoimipaikkojen liitto ry kuitenkin huomauttaa lausunnossaan, että dieselautojen pakokaasujen puhdistusjärjestelmät eivät toimi kunnolla jatkuvissa alhaisissa nopeuksissa. Näin ollen päästövaikutusten laskennassa käytettyjen päästökerrointen oikeellisuus voidaan kyseenalaistaa, kuten myös Ympäristöministeriö lausunnossaan toteaa. Näin ollen **kevytautojen käyttöönotto ei toteuttaisi kolmatta tavoitetta liikenteen päästöjen suhteen.**

Liikenteen sujuvuus

Hallituksen esityksen mukaan kevytautoilla olisi merkittävä vaikutus liikenteen sujuvuuteen kaksikaistaisilla teillä, vaikka kevytautoja olisi liikennevirrassa vain 4-6 autoa tunnissa. Kevytautot yleistyisivät oletettavasti eniten samoilla alueilla kuin mopoautoja tällä hetkellä käytetään, eli väestöön suhteutettuna eniten Varsinais-Suomen, Satakunnan ja Pirkanmaan suurten kaupunkiseutujen alueella, joissa keskuskaupungin vetovoima on suuri, mutta joukkoliikenteen palvelutaso ei ole riittävä täyttämään nuorten liikkumistarpeita erityisesti illalla. Näillä alueilla tiestö on osin ruuhkautunut jo tällä hetkellä ja kevytautojen määrän kasvun myötä vaikutukset liikenteen sujuvuuteen olisivat todennäköisesti merkittävät tietyillä pääväylillä suurten kaupunkien liepeillä. Tavarankuljetuksille kevytautoista aiheutuvat viiveet aiheuttaisivat ajoajan kasvun ja myös raskaan kaluston nopeuden vaihtelun vuoksi kasvavan polttoaineen kulutuksen myötä taloudellisia vaikutuksia, kuten SKAL lausunnossaan huomauttaa. Näin ollen **kevytautojen käyttöönotto ei toteuttaisi myöskään neljättä tavoitetta liikenteen sujuvuuden heikkenemisen suhteen.**