Kevytautot lisäisivät nuorten liikennepäästöjä jopa 30 %

Hallituksen esitys 173/2018 vp on erikoinen, sillä se on hallituksen liikenneturvallisuus- ja ilmastotavoitteiden vastainen. Hallituksen esityksen perusteluissa tämä on häivytetty keskittymällä turvallisuusvaikutuksissa 15-17-vuotiaiden ikäryhmään ja päästövaikutuksissa koko tieliikenteen päästöihin.
Pyöräliitto esittää hallituksen esityksen hylkäämistä.

Esityksen vaikutus liikenteen ilmastopäästöihin

Nopeusrajoitetut autot lisäisivät hallituksen esityksen mukaan teiden henkilöliikenteen päästöjä 0,4 %. Määrä ei kuulosta suurelta, mutta Trafin selvityksen[1] mukaan **hiilidioksidipäästöjen kasvu kevytautoja käyttävien ikäluokassa olisi 30 %.** Nuorten liikkuminen tuottaa nykyisin noin 2,0 % teiden henkilöliikenteen kokonaispäästöistä. Maksimiskenaariossa osuus kasvaisi 2,5 %:iin. Selvitys ei huomioi muissa ikäluokissa tapahtuvaa päästökasvua.
15-17-vuotiaiden liikennesuorite kasvaisi Trafin mukaan 1,2–4,4 %, koska mopoja käytetään pääasiassa kesäaikaan. Nopeusrajoitettu auto korvaisi erityisesti mopoja, mopoautoja ja joukkoliikennettä.
Tämä ei vastaa liikenteen ilmastotavoitteita joiden mukaan päästöjä pitäisi vähentää 39 % vuoteen 2030 mennessä. Päästölaskelmissa ei myöskään ole huomioitu, miten auton omistaminen 18-vuotta täyttävällä vaikuttaa jatkossa liikennetottumuksiin tai miten uusi laki vaikuttaa mahdollisuuksiin järjestää joukkoliikenne erityisesti haja-asutusalueilla ja kaupunkien reunavyöhykkeillä, missä nuoret muodostavat ison osan joukkoliikenteen käyttäjistä. **Tutkimuksista tiedetään, että jos auto omistetaan, sitä myös käytetään, ja jos joukkoliikenne ei ole riittävän laadukasta, niitä sitä ei myöskään käytetä. Sama pätee myös pyöräliikenteen olosuhteissa.**
Autoilu tuottaa myös paljon melu-, pöly- ja mikromuovipäästöjä, joiden vaikutus ihmisten terveyteen, asuinmukavuuteen ja ympäristöön ovat merkittäviä. Näiden lisääntymistä ei ole mitenkään arvioitu. Kaupungeilla on jo nyt merkittäviä ongelmia liikenteen haittojen kanssa. Ottaen huomioon, että mopoautoilla ajetaan pääasiassa taajama-alueilla, olisi hallituksen esitys haitaksi niissä asuvien ihmisten terveydelle.

[1] Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arvio , Trafin julkaisuja 5/2018, s. 27

Liikenneturvallisuus ei välttämättä parane

Automäärän kasvaminen kokemattomien ja ilman ajo-opetusta jäävien kuljettajien käsissä aiheuttaa merkittävän uhan erityisesti jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mopoilijoiden turvallisuudelle.

Kevytauto ei olisi orwellilaisesta nimestään huolimatta kevyt, vaan jopa 1500 kiloa painava ajoneuvo, minkä vuoksi jarrutusmatkat ovat mopoautoja pidemmät ja tuhovoima suurempi. Onnettomuustietoinstituutin mukaan[2] havainnointi- ja ennakointivirheet ovat mopoauto-onnettomuuksien tyypillisiä syitä ja kevytautojen mahdollistama matkustajamäärän kasvu lisäisi näitä virheitä. Toki siirtymä mopoista kevytautoihin vähentäisi yksittäisonnettomuuksien vakavuutta autossa oleville - sillä varaukselle ettei kevytautoja viritettäisi.

Kuten kaikkia muitakin nopeusrajoitettuja ajoneuvoja, voidaan kevytautoja virittää kulkemaan yli sallitun 45 km/h nopeuden. Kevytautojen tehot riittävät viritettynä yli 160 km/h huippunopeuteen, joten seuraukset ovat huomattavasti paljon vakavammat kuin mopoautojen virittämisellä. Mopoauton huippunopeus viritettynäkin on alle 80 km/h.

Lakiesityksen liikenneturvallisuuselvityksissä ei ole arvioitu mahdollisen virittämisen aiheuttamia riskejä, vaikka esityksessä tunnustetaan, että Ruotsin A-traktoreista yli puolet on viritetty kulkemaan vähintään 80 km/h. Kuten hallituksen esityksessä todetaan: “Mikäli vertailussa otetaan lähtökohdaksi Ruotsin A-traktoreiden verrannollinen riskitaso, kasvattaa kevytautojen käyttöönotto uhrien kokonaismäärää keskivertoskenaariossa 70 henkilöllä, kun se minimiskenaariossa kasvaisi 25 ja maksimiskenaariossa 115 henkilöllä.”

Suomen liikenneturvallisuusarviossa ei myöskään ole huomioitu A-traktoreiden peräänajoonnettomuuksien yleisyyttä ja vastaan ilmiön toteutumista kevytautoilla: Ruotsissa “kahdessa kolmesta peräänajosta toinen ajoneuvo törmäsi A-traktorin perään. A-traktori on merkittävä kolmiolla, mutta kaukaa henkilöautolta näyttävän ajoneuvon suhteellinen lähestymisnopeus arvioidaan helposti väärin.”[3]

Poliisin lausunnossa lakiesityksessä todetaan, että “Raskaan kaluston nopeudenrajoittimien manipulointeja todetaan poliisin liikennevalvonnassa viikoittain, tehovalvontaviikoilla kymmenittäin.” Jos kerran ammatikseenkin ajavat aikuiset virittävät työvälineitään näin runsaasti, niin kuinka paljon teinit tulevat virittämään kevytautoja?

Onnettomuusriski kasvaisi erityisesti koulujen läheisyydessä, jossa nuoret liikkuvat paljon. Mitä enemmän koulujen läheisyydessä on nuorten kokemattomien ja heikosti koulutettujen kuljettajien ohjaamia autoja, sitä vaarallisempia paikkoja ne ovat jalankulkijoille, pyöräilijöille ja mopoilijoille.

Mopoautot ovat olleet suhteellisen turvallisia: vammautuneiden vahingoista 99 % on lieviä[4] .

Osittain mopoautoilijoita suojelee tieto siitä, että auto ei kestä kovinkaan kovia törmäyksiä. Kun ihminen ei luota ajoneuvoonsa, ajaa hän sillä varovaisemmin. Onkin hyvä kysyä miten kuljettajien suhtautuminen ajamiseen muuttuu siirryttäessä kevytautoon, joka on näennäisesti turvallisempi?

[2] Mopoautoraportti 2017, Onnettomuustutkimuskeskus, s. 12
[3] Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arvio , s. 33-34
[4] Mopoautoraportti 2017, Onnettomuustutkimuskeskus, s. 7

Trafin taustaselvityksissä ei ole huomioitu myöskään muita mahdollisia käyttäjäryhmiä kuin 15-17-vuotiaat. Miten erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikenneturvallisuuteen vaikuttaisi se, että B-ajokortin menettäneet ikäihmiset muuttaisivat autojaan nopeusrajoitetuiksi?

Jos lakia viedään eteenpäin, tulee siihen lisätä vaatimus automaattisista jarrutusjärjestelmistä kevytautoihin. Järjestelmien pitää havaita niin jalankulkijat kuin pyöräilijätkin.

Liikunta vähenee

Liian vähäinen liikunta on yhteiskunnassamme valtava epidemia. On arvioitu että vuosittain Suomessa tapahtuu jopa 4000 ennenaikaista kuolemaa sen takia. Etenkin lasten ja nuorten[5] kohdalla tilanne on erityisen huolestuttava . Liikkumattomuudesta johtuvien sairauksien hoito sekä työikäisten kasvanut kuolleisuus maksavat yhteiskunnalle useita miljardeja euroja[6] vuosittain.

Yksi merkittävistä syistä suomalaisten liikunnan puutteeseen on nimenomaan autoilun yleisyys liikennemuotona. Olisikin siis ensisijaisen tärkeää, että lainsäädäntöä kehitetään sellaiseen suuntaan, että ihmiset - etenkin nuoret ihmiset - liikkuisivat arjessaan enemmän omilla lihaksillaan. Halpojen autojen tuominen 15-17 vuotiaiden saataville olisi täsmälleen päinvastaista kehitystä.

Tuoreeet tutkimukset[7] kertovat, että jo vähäinen liikunta tuottaa merkittäviä hyötyjä: “Mitä enemmän henkilö sai liikuntaa työmatkallaan, sitä pienempi riski hänellä oli sairastua esimerkiksi sydäntauteihin tai saada aivohalvaus. Työmatkaliikunta vähensi sairastumisriskiä 11 prosenttia, mutta ennenaikaisen kuoleman riskiä jopa 30 prosenttia.”

Aktiiviset elämäntavat opitaan lapsena ja nuorena, vanhempien ihmisten tapoja on hyvin hankala muuttaa.

Vaihtoehdot nuorten liikkumiseen

Kevytautojen sijaan hallituksen tulisi kannustaa nuoria joukkoliikenteen, uusien liikennepalvelujen ja tavallisten ja sähköavusteisten pyörien sekä sähkömopojen käyttäjiksi.

Lisäksi nuorilla on käytössä mopoautot, traktorit ja mönkijät. On erikoista, että näiden kaikkien liikennevälineiden lisäksi tarvitaan vielä uutta ajoneuvoluokkaa.

[5] Tämä Urheilusanomien juttu vaikutti hallitusohjelmaan – lue kauhutarina lasten liikuntapommista, Ilta-Sanomat, 18.3.2015, viitattu 13.11.2018

[6] Liikkumattomuuden lasku kasvaa – vähäisen fyysisen aktiivisuuden ja heikon fyysisen kunnon yhteiskunnalliset kustannukset, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 31/2018

[7] Jätä auto kotiin ja hyppää bussiin – jopa joukkoliikenteen käyttö leikkaa aivohalvaus- ja sydäntautiriskiä, kertoo tutkimus, Helsingin Sanomat, 29.5.2018, viitattu 13.11.2018