

Pyöräliiton lausunto kevytautoja koskevien lakien kumoamisesta

Pyöräliitto on tyytyväinen, että kevytautolait kumotaan ja toivoo, että tulevaisuudessa myös ajokorttilainsäädäntöä kehitettäisiin suuntaan, joka tukee kestävien liikennemuotojen edistämistä.

Pyöräliiton kanta on, että Suomen kannattaa olla aktiivinen ajokorttidirektiivin uudistamisprosessin aikana, mutta toisin kuin esityksessä ehdotetaan, **Suomen tavoitteena ei pitäisi olla aktiivinen komission suuntaan autojen sallimiseksi alaikäisille EU:ssa, vaan edistää kestävä ja turvallisen liikkumisen varmistamista jokaiselle nuorelle.**

Viimeisen vuoden aikana olemme saaneet lukea mediasta useista kuolonkolareista, joissa kuljettaja on ollut alaikäinen. Poliisin ja OTI:n selvityksen mukaan vuonna 2019 noin 12 000 nuorta sai ajokortin ikäpoikkeusluvalla. Heidän osuutensa kaikista ajo-oikeuden haltijoista on noin 0,3 %, mutta touko-elokuun 2020 epäillyistä törkeistä liikenneturvallisuuden vaarantamisista n. 8 %¹.

Kevytautot ovat hyvä ajatus, kunhan niiden käyttäjäkunta ovat yli 18-vuotiaat. Olisi hyvä harkita esimerkiksi sellaista ratkaisua, jossa ajokortin ikäraja pysyy 18:ssä ikävuodessa, mutta 18-20-vuotiaat saavat ajo-oikeuden vain nopeudeltaan rajoitetun kevytautoon, ja tavallisen auton ajamisen ikäraja olisi 21 vuotta. Myös rakenteellisen 130 km/h maksiminopeuden asettaminen kaikkiin rekisteröitäviin autoihin olisi perusteltua.

Kevytautojen haitat ovat samat kuin vuosi sitten: niiden käyttöönotto heikentäisi erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta. Kevytautot vähentäisivät nuorten aktiivista liikkumista, lisäävät autoilua ja autoilun aiheuttamia haittoja ympäristölle ja kansanterveydelle.

Pyöräliitto kannattaa kevytautolakien kumoamista.

Kevytautot olisivat heikentäneet liikenneturvallisuutta

Kevytautoja on perusteltu liikenneturvallisuuden parantamisella. Perusteluna on käytetty erityisesti Sastamalassa vuonna 2017 tapahtunutta tapoa, jossa rattijuoppo ajoi tahallaan päin mopoautoa ja mopoautossa olleet kaksi nuorta kuolivat.

Kyseinen tapaus vetoaa voimakkaasti tunteisiin. Kuitenkaan päätöksenteossa liikenneturvallisuutta ei pidä arvioida tunnepohjalta yksittäisen tahallisen tapon näkökulmasta, vaan kokonaisuutena. Jos liikenneturvallisuudessa

¹Yksi ryhmä erottuu karulla tavalla törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa – ylikomisariokin hämmästy, Ilta-Sanomat, 29.8.2020, <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006617405.html>

kysymykseksi asetetaan, millaisella ajoneuvolla pitäisi ajaa, jotta sillä olisi turvallista ajaa nokkakolari rattijuopon kanssa, tullaan johtopäätökseen, jonka mukaan liikenneturvallisuus on sitä parempi, mitä raskaammilla ajoneuvoilla kaikki ajavat. Päätelmässä ei tietenkään ole mitään järkeä, sillä koko kysymyksenasettelu on väärä.

Oikea kysymys on, miten nopeusrajoitettujen henkilöautojen käyttöönotto nuorille, sen mukana tuleva lisääntynyt autoilu ja muut seikat vaikuttaisivat liikenneturvallisuuteen kokonaisuutena. Tätä asiaa on Trafi pyrkinyt selvittämään.²

Kevytautot eivät korvaisi ainoastaan mopoautoja, vaan autoiluun siirryttäisiin myös jalankulusta, pyöräilystä, joukkoliikenteestä ja erityisesti mopoilusta. Maksimiskenaariossa tieliikenteeseen tulisi 41 000 alaikäistä autoilijaa lisää, kun mopoautoja oli aiemmin noin 8000. Onnettomuustietoinstituutin mopoautoraportin³ mukaan mopoautoilla ajetaan harvoin vakavia kolareita. Onkin erikoista, että kevytauto asetetaan turvallisuudessa vastakkain juuri mopoauton kanssa, kun Trafin selvityksenkin mukaan kuljettajien turvallisuushyöty tulisi mopojen, ei mopoautojen korvautumisesta kevytautoilla.

”Rajoitetun nopeuden henkilöauton käyttöönotolla on tavoiteltu pääasiassa mopoautojen korvaamista turvallisemmilla ajoneuvoilla, mutta kokonaisuutena mopoautojen merkitys turvallisuudessa on melko vähäinen.”

15-17 -vuotiaat kuljettajat ovat riskiryhmä liikenteessä. Trafin selvityksessä todetaan mm:

”Liikenneturvallisuusvaikutusta arvioitaessa on kuitenkin huomattava, että rajoitetun henkilöauton käyttöönotto lisää moottoriajoneuvojen käyttöä iässä, jossa liikennekäyttäytyminen on korostuneesti riskejä ottavaa.”

Yhdysvalloissa 16-17 -vuotiaiden autonkuljettajien kolaririski on noin kaksi kertaa niin suuri kuin 18-19 -vuotiaiden⁴.

Ylivoimaisesti suurimman vaaran liikenteessä aiheuttavat massa ja nopeus. Oli autossa millaiset turvalaitteet hyvänsä, niillä ei ole mahdollista kumota fysiikan lakeja, suuremman massan ja nopeuden aiheuttamaa tuhovoimaa sekä suuremman nopeuden ja kiihtyvyyden aiheuttamaa kolaririskiä. Automaattinen hätäjarrutus ei pysty kompensoimaan liian suurta tilannenopeutta, eikä se toimi luotettavasti pimeällä tai huonoissa keliolosuhteissa.

Raskaamman, nopeamman ja nopeammin kiihtyvän ajoneuvon antaminen riskiryhmän kuljettavaksi ei paranna liikenneturvallisuutta vaan heikentää sitä. Raskaampi ajoneuvo saattaa olla kuljettajalleen turvallisempi, mutta

² Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arvio, Trafin julkaisu 5/2018
https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1530514511/0567f175671ba08760bb61c601b3fc92/31110-Trafin_julkaisuja_05_2018_Rajoitetun_nopeuden_henkilöautojen_turvallisuus- ja_ymparistovaikutuksien_arvio.pdf

³ Mopoautoraportti, Onnettomuustietoinstituutti 2017
<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=370503&hash=70034838caa1f26b7f93ffb4ab1984947eeb3ade5da878e2a447aaefbea3065>

⁴ Rates of Motor Vehicle Crashes, Injuries and Deaths in Relation to Driver Age, United States, 2014-2015
<https://aaaafoundation.org/rates-motor-vehicle-crashes-injuries-deaths-relation-driver-age-united-states-2014-2015/>

auton ulkopuolella olevien turvallisuus heikkenee. Kevytautolakien alkuperäisessä valmistelussa vaikutukset erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuteen oli arvioitu puutteellisesti.

Jo pelkästään nuorten lisääntynyt autoilu lisää riskiä jalankulkijoille ja pyöräilijöille. Jos oletetaan kevytauto-onnettomuuksia tapahtuvan vastaavasti kuin mopoautoilla ja käytetään Onnettomuustietoinsitituutin mopoautoraportin mukaisia mopoauto-onnettomuuksiin joutuneiden jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määriä, ja kerrotaan ne Trafimaksimiskenaarion mukaisella nuorten kuljettajien määrällä (viisinkertainen), voidaan arvioida, että kevytautoilla aiheutettaisiin keskimäärin vuosittain noin 20 jalankulkijan ja 30 pyöräilijän vammautuminen sekä yhden pyöräilijän kuolema.

Arvio on todennäköisesti alakanttiin, sillä mopoauto on kevyempi ja sen teho on rajoitettu, kun taas kevytauton massa ja kiihtyvyys ovat samat kuin rajoittamattomalla henkilöautolla. Kaupunkimaisessa ympäristössä kevytauton keskinopeus olisi sama kuin tavallisilla henkilöautoilla, ja suurin osa autolla jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden päälleajoista tapahtuu kaupunkimaisilla alueilla.

Onnettomuustietoinsitituutin mopoautoraportin mukaan niin mopoautojen kuin mopojen kuljettajina 15-17-vuotiailla yleisin välitön riski oli havaintovirhe.

Kun kuljettaja tuntee olonsa turvallisemmaksi raskaamman korin suojaamana, hän ottaa todennäköisemmin riskejä. Nämä riskit, kuten ympäristön havainnoinnin herpaantuminen ja suurempi tilannenopeus, kohdistuvat erityisesti auton ulkopuolella oleviin jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin.

Liikenneturvallisuuden parantamiseksi pitäisi pyrkiä vähentämään 15–17-vuotiaiden liikkumista moottoriajoneuvoilla. Kevytautolait olisivat lisänneet sitä.

Kevytautot olisivat heikentäneet kansanterveyttä

Liian vähäinen liikunta on yhteiskunnassamme valtava epidemia. On arvioitu, että vuosittain Suomessa tapahtuu jopa 4000 ennen aikaista kuolemaa sen takia. Etenkin nuorten liikkumattomuus on erityisen huolestuttavaa. Liikkumattomuudesta johtuvien sairauksien hoito sekä työikäisten kasvanut kuolleisuus maksavat yhteiskunnalle useita miljardeja euroja vuosittain.

Yksi merkittävimmistä syistä suomalaisten liikunnan puutteeseen on nimenomaan autoilun yleisyys liikkumistapana. Autoiluun kasvattaminen entistä nuorempina vähentää ihmisten aktiivista liikkumista ja opettaa heidät autoilijoiksi, kun juuri nuorena olisi tärkeää omaksua kestäviä ja terveellisiä liikkumistapoja.

Kevytautot olisivat lisänneet nuorten liikennepäästöjä jopa kolmanneksella

Trafin kevytautoselvityksen mukaan kevytautoja käyttävän ikäluokan päästöt kasvaisivat 7-29 %⁵. 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 tasolla, niitä ei myöskään käytetä.

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.

Viitteet

[1] Yksi ryhmä erottuu karulla tavalla törkeissä liikenneturvallisuuden vaarantamisissa – ylikomisariokin hämmästy, Iltä-Sanomien, 29.8.2020, <https://www.is.fi/kotimaa/art-2000006617405.html>

[2, 5] Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arvio, Trafin julkaisu 5/2018 https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1530514511/0567f175671ba08760bb61c601b3fc92/31110-Trafin_julkaisu_05_2018_Rajoitetun_nopeuden_henkilöautojen_turvallisuus- ja_ymparistovaikutuksien_arvio.pdf

[3] Mopautoraportti, Onnettomuustietoinstituutti 2017

<http://www.lvk.fi/templates/vinha/services/download.aspx?fid=370503&hash=70034838caa1f26b7f93ffb4ab1984947eeb3ade5da878e2a447aaeeefbea3065>

[4] Rates of Motor Vehicle Crashes, Injuries and Deaths in Relation to Driver Age, United States, 2014-2015

<https://aaaafoundation.org/rates-motor-vehicle-crashes-injuries-deaths-relation-driver-age-united-states-2014-2015/>

Lisätiedot

Pyöräliitto ry

⁵ Rajoitetun nopeuden henkilöautojen turvallisuus- ja ympäristövaikutuksien arvio, Trafin julkaisu 5/2018 https://arkisto.trafi.fi/filebank/a/1530514511/0567f175671ba08760bb61c601b3fc92/31110-Trafin_julkaisu_05_2018_Rajoitetun_nopeuden_henkilöautojen_turvallisuus- ja_ymparistovaikutuksien_arvio.pdf

Matti Koistinen, toiminnanjohtaja

matti.koistinen@pyoraliiitto.fi

P. 044-2795588