

Moottoriurheilusta ja näytösajoista voidaan poistaa vaara

(Tukesin tiedote 2017)

Kuluttajaturvallisuuslain mukaan toiminnanharjoittaja vastaa siitä, että palvelusta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle.

Moottoriurheilussa tämä tarkoittaa usein myös kuljettajien vaarojen ennaltaehkäisyä ja poistamista siten, ettei merkittäviä riskejä kohdistu terveyteen tai omaisuuteen. On myös varmistettava, ettei sivullisille ja katsojille aiheudu vaaraa.

Käytännössä tämä tarkoittaa hyvää suunnittelua ja huolellista toteuttamista kuluttajaturvallisuuslain huolellisuusvelvoitteen mukaisesti (KuTuL 5 §):

”Toiminnanharjoittajan on olosuhteiden vaatiman huolellisuuden ja ammattitaidon edellyttämällä tavalla varmistauduttava siitä, että kulutustavarasta tai kuluttajapalvelusta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle. Toiminnanharjoittajalla on oltava riittävät ja oikeat tiedot kulutustavarasta ja kuluttajapalvelusta, ja hänen on arvioitava niihin liittyvät riskit.”

Moottoriurheilussa nopeudet, ajoneuvon ja henkilöiden massa aikaansaavat suuria voimia (liikeenergia). Näiden voimien suunta ja suuruus on huomioitava riskien arvioinnissa ja hallinnassa.

Turvallisuudelle tulisi aina asettaa tavoitetaso riskien arvioinnissa määrittelemällä ennalta, millaisia seurauksia toiminnalta odotetaan.

Moottoriurheilussa tulee määritellä, mitä voidaan pitää hyväksyttävänä toimintaan kuuluvana tai odotettavana tyyppillisenä seurauksena, ns. hyväksyttynä riskinä. Tunnistetuille riskeille tulee myös aina olla päätettynä suojausmenettelyt sekä hallintakeinot, jotta näitä voidaan pitää hyväksytyinä riskeinä. Mikäli jotain riskiä ei ole ennalta tunnistettu ja arvioitu, tämä ei voi olla hyväksytty riski. Ennalta hyväksytyistä, esimerkiksi lajityyppiin kuuluvista riskeistä, ei tarvitse niiden toteutuessaan tehdä ilmoitusta kuluttajaturvallisuuslain 8 § mukaisesti, mikäli näistä ei ole aiheutunut merkittävää vaaraa ihmiselle tai omaisuudelle.

Turvallisuutta koskevat suunnitelmat

Moottoriurheilu tapahtumat ovat usein myös kokoontumislain mukaisia yleisötilaisuuksia, joiden järjestyksenpidosta ja turvallisuudesta poliisi yleensä edellyttää [ilmoitusta](#). Poliisi voi myös tarvittaessa antaa määräyksiä, kuten edellyttää **turvallisuussuunnitelmaa** tai **liikennesuunnitelmaa**.

Kun yhtäaikaisesti paikalla olevien henkilöiden määrä ylittää 200 henkilöä tai kun muun erityisen syyn vuoksi tapahtumaan sisältyy merkittävä henkilö- tai paloturvallisuusriski, tulee myös pelastuslaitokselle toimittaa tapahtuman **pelastussuunnitelma** ja mahdollinen **ensiapusuunnitelma**, katso [mallipohja](#).

Kuluttajaturvallisuuslain mukainen **turvallisuusasiakirja** palvelusta (kilpailu, näytös, tms.) tulee laatia moottoriurheilupalvelusta, joka sisältää merkittävän riskin, joka toteutuessaan aiheuttaa vaaraa turvallisuudelle. Käytännössä moottoriurheilussa tulee turvallisuusasiakirja laatia lähes aina.

Useat turvallisuutta koskevat suunnitelmat voi myös laatia yhdeksi suunnitelmaksi, jossa kuvataan riittävästi kaikki osa-alueet ja tiedot.

Asiakirjat ja suunnitelmat on suositeltavaa päivittää moottoriurheilussa vähintään kerran vuodessa tai tapahtumakohtaisesti, mikäli kyse on erillisestä tapahtumasta. Radalla voi olla oma yleinen ns. ratasuunnitelma, jolla määritellään normaalikäytön ja jatkuvan käytön menettelyt ja toimet. Sen sijaan kilpailuihin ja muihin normaalikäytöstä poikkeaviin tapahtumiin tulee laatia omat suunnitelmansa, joissa otetaan huomioon toiminnan luonne, laajuus, järjestelyt ja suorituspaikka. Suunnitelmissa on tärkeää kuvata toiminnan sisältö ja se, miten riskienhallinnasta on huolehdittu.

Vastuu kuljettajista, yleisöstä ja sivullisista

Moottoriurheilussa, jossa kaikki kuljettajat ovat ns. työntekijäasemassa tai vain järjestävän seuran omia jäseniä, ei kuljettajiin sovelleta kuluttajaturvallisuuslakia. Mikäli yksikin kuljettaja on harrastaja tai muun kuin oman seuran edustaja, on sovellettava kuluttajaturvallisuuslakia. Tämä koskee myös mahdollisia matkustajia ajoneuvoissa.

Kilpailun tai tapahtuman järjestäjä vastaa kuljettajien lisäksi matkustajista, tapahtuman yleisöstä, katselijoista ja muiden sivullisten turvallisuudesta. Mikäli vaikutuspiirissä on muita ihmisiä, jotka esimerkiksi vain kävelevät alueen ohi tai läpi, vastaa järjestäjä tällaistenkin henkilöiden turvallisuudesta tapahtuman vaikutusten osalta. Tämä koskee myös paikalle saapuvien asiakkaiden ohjausta.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes tekee mielellään yhteistyötä lajiliittojen ja toimijoiden kanssa sekä osallistuu kehittämiseen yhdessä eri tahojen kanssa.

Tutustu myös [yleisötilaisuuksia koskevaan verkkosivuumme](#).

Huomioitavat erityispiirteet

Moottoriurheilutapahtumaa tai -palvelua suunniteltaessa on tunnettava kaluston ja suorituspaikan erityispiirteet. Ajoneuvojen tiedoista tärkeimpiä ovat **massa** ja **nopeus**, mutta myös nopea kiihtyvyys (a) voi aiheuttaa riskejä. Massasta (m) ja nopeudesta (v) muodostuu liike-energia ($\frac{1}{2}mv^2$), jolla on suuri merkitys suojausmenettelyitä ja hallintakeinoja arvioitaessa.

Toiminnanharjoittajan on huomioitava moottoriurheilutapahtumaan liittyvät riskit huolellisuusvelvollisuuden mukaisesti. Moottoriurheilussa korostuu ihminen, toimintaympäristö ja käytettävä kalusto. Rataturvallisuus muodostuu pääosin ajajien turvallisuudesta, yleisöturvallisuudesta, työturvallisuudesta sekä sivullisten turvallisuudesta.

Moottoriurheilussa ja yleisötapahtumissa pääjärjestäjä vastaa tapahtuman kokonaisturvallisuudesta, vaikka hän tilaisi tai hankkisi palveluita alihankkijoilta. Pääjärjestäjän on varmistettava myös eri toimintojen turvallinen yhteensovittaminen ja annettava alihankkijoille tiedot mahdollisista muiden toimijoiden aiheuttamista riskeistä, jotta he osaavat varautua niihin.

Lajin luonteesta johtuen ensiapu ja -vaste tulee määritellä tavanomaista yleisötapahtumaa korkeammalle. Käytännössä tämä saattaa tarkoittaa varautumista ajoneuvosta pelastamiseen, sammuttamiseen sekä vakavien vammojen hoitoon. Lisäksi on olemassa mahdollisuus monipotilastilanteisiin lajista ja toiminnoista riippuen, joihin tulee varautua riittävästi.

Suojausmenettelyt

Suojausmenettelyissä tulee aina huomioida käytettävän kaluston massa, kiihtyvyys ja nopeus sekä ajoneuvosta mahdollisesti irtoavat ja sinkoutuvat osat. Suojausmenettelyitä suunniteltaessa on huomioitava myös kuljettajan turvallisuus törmäystilanteissa. Tämä korostuu erityisesti moottoripyöräilyssä, jossa kuljettaja on ilman ajoneuvon tarjoamaa suoja.

- **Etäisyys.** Etäisyyden tulee olla riittävä esteistä ja muista ihmisistä sekä omaisuudesta niin, ettei näille aiheudu vaaraa. Pysähtymismatka kyseisellä alustalla ja kalustolla tulee tuntea, jotta voidaan laskea riittävä turvaetäisyys kyseisellä nopeudella. Turva-alueet tulee määrittellä rataturvallisuussuunnitelmaan.
- **Alusta.** Pintamateriaalilla ja tämän muodolla on huomattava vaikutus ajoneuvon ja mahdollisten erillisten osien vauhdin hidastamiselle. Toisaalta alustan materiaali (asfaltti, nurmikko, hiekka) ja olosuhteet (kuiva, märkä, jää) sekä pinnan muoto ovat olennaisia kuljettajan turvallisuuteen vaikuttava tekijöitä tämän liikuessa irrallaan ajoneuvosta.
- **Korkeusero.** Pinnan kaltevuudesta ja ajoneuvosta riippuen korkeuseroa voidaan hyödyntää suojausmenettelyissä. Loiva nousu hidastaa ajoneuvoa, mutta tarvittava etäisyys on pitkä. Yleisöä tai sivullisia kohti laskeva maa lisää suojausten tarvetta.
- **Ajoeste,** joka estää kaluston ja ajajan ajautumisen ihmisten päälle. Ajoesteen tulee kestää ajoneuvon törmäys ja absorboida törmäysenergiaa, jotta käytettävä kalusto ei läpäise estettä. Ajoesteen takana tulee olla suojaväli ennen ihmisiä, jotta mahdollinen törmäysvoima ei siirry ajoesteestä ihmisiin.
- **Kulkueste,** joka estää esimerkiksi lapsen tai humaltuneen henkilön ryntäämisen näytös- tai ajoalueelle. Lippusiima ei ole riittävä kulkueste. Sen sijaan tulisi käyttää vähintään kevytaitaa (vepe) tai vastaavaa. Myös ajoneuvojen liikkuminen ihmisten joukossa tulee eristää esimerkiksi varikkoalueella tai kilpailupaikalle siirtyessä. Yleisöalueet tulee määrittellä rataturvallisuussuunnitelmaan.
- **Liikerata ja kulkusuunta.** Vaara-alueet riippuvat merkittävästi kulkusuunnasta sekä ajoneuvon liikeradasta. Sisäkurvissa on yleensä vähäisempi vaara kuin ulkokurvissa. Yleisön ja toimitsijoiden sijoittelussa tulee huomioida ajoneuvojen kulkusuunta ja liikerata.
- **Suojavalli tai pehmuste** tulee lisätä suojaamaan kuljettajaa esteiden kohdalla, jotta kuljettajalle ei aiheudu vaaraa esteistä.

Suojausmenettelyitä voi olla useita tai yksittäisiä, kun niiden suojausvaikutus on tehokas ja riittävä kyseessä olevaan toimintaan nähden. Tarvittaessa tulee käyttää useampaa suojausmenettelyä yhtäaikaaisesti, jos liike-energia on suuri ja suojaetäisyys ei yksin ole riittävä.

Yleisö- ja katsomoturvallisuus

Mikäli ajolinja on suora eikä yleisöä sijoiteta suoran päähän vaan ainoastaan sivuille, voi päädyssä olla kevyemmät suojausmenettelyt kuin suoralla. Käytännössä päädyssäkin on kuitenkin oltava riittävä kulkueste siten, ettei ihmisillä ole tätä kautta pääsyä radalle.

Liikerataan nähden voidaan yleisön suojausta keventää alueilla, joissa yleisö on vielä ns. kiihdytysvaikutusalueella eli lähtöpaikan takana tai suoraan sivulla sekä 45 asteen kulmassa ajoneuvon edessä. Toiminnassa tulee kuitenkin huomioida ajoneuvon tai siitä irtoavien osien massan vaikutus suojaustarpeeseen alhaisellakin nopeudella.

Vastaavasti kevyellä ja hitaalla ajoneuvolla suojaustarve voi olla alhaisempi, jolloin kulkueste saattaa olla riittävä suojausmenettely. Tällöin tulee kuitenkin edelleen huomioida massa ja muut voimat, kuten esimerkiksi mekaaninen energia, teho, vääntö, kiihtyvyys ja keskipakovoima.

Mahdollisten kulkuaukkojen kohdalla esteissä tulee olla valvonta tai lukittava este sekä kieltö asiattomien pääsystä rata-/esitysalueelle. Tällä on merkitystä myös liikennevakuutuksen kannalta, suljetun alueen määrittelyssä. Lähtökohtaisesti suljettua aluetta tulkitaan suppeasti, jolloin ajoneuvoilla tulee olla liikennevakuutus. Katso lisätietoa Liikennevahinkolautakunnan [nettisivulta](#).

Ajoesteiden, kulkuesteiden ja suojavallien tulee olla sellaisia, ettei niistä aiheudu vaaraa kuljettajille tai muilla ihmisille. Esimerkiksi pehmustamattomien puulevyjen käyttö muodostaa vaaraa, mikäli levy voi rikkoutua pirstaleiseksi törmäyksessä, erityisesti lajeissa, joissa ajaja ei ole kiinnitetty turvavöin ajoneuvoon.

Onnettomuuskirjanpito ja ilmoitusvelvollisuus

Kuluttajaturvallisuuslaki velvoittaa ilmoittamaan onnettomuuksista ja vaaratilanteista eli *läheltä piti* -tilanteista Tukesille välittömästi, kun tilanne tämän sallii (8 §). Lajityypilliset lievemmät loukkaantumiset voi jättää ilmoittamatta, sen sijaan sivullisille aiheutuneet onnettomuudet tulee ilmoittaa aina Tukesiin. Myös vakavammat ja poikkeukselliset seuraukset tulee ilmoittaa.

Palveluntarjoajan on pidettävä kirjaa pienemmistä loukkaantumisista ja vaaratilanteista, joista ei välttämättä tarvitse tehdä ilmoitusta Tukesiin. Onnettomuuskirjanpito on keskeinen tapahtumajärjestäjän riskienhallinnan työkalu turvallisuuden kehittämisessä.

Myös kuluttajilla ja sivullisilla on mahdollisuus ilmoittaa Tukesille kokemastaan vaarasta, vaaratilanteesta tai onnettomuudesta. Tutustu tarkemmin [palveluntarjoajan velvollisuuksiin](#).

Kuljettajille annettavat tiedot

Kuljettajille on tarpeen antaa riittävät tiedot radasta ja/tai suorituksesta. Samalla tulee varmistua riittävästä taitotasosta ja kaluston sekä välineiden soveltuvuudesta.

Katsojille annettavat tiedot

Katsojille tulee antaa moottoriurheilutapahtuman turvallisuuden kannalta olennaiset tiedot jo etukäteen palvelun ostopaikassa, esimerkiksi verkkosivuilla ja kassalla sekä paikassa, jossa vaaraa esiintyy. Esimerkiksi jos savukonetta käytetään sisätiloissa tai teltassa, tulee asiasta kertoa kuluttajille, jotta nämä voivat harkita, osallistuvatko palveluun, mikäli palvelulla saattaa olla vaikutusta heidän terveyteensä tai hyvinvointiinsa. Myös esimerkiksi korkeat äänet, melu, tärinä ja pakokaasut saattavat olla seikkoja, joista kuluttajia tulee varoittaa ennalta.

Vastuuvapautuskyltit, -lausekkeet ja -lomakkeet

Toiminnanharjoittaja ei voi vapautua kuluttajaturvallisuuslain mukaisesta vastuusta ja huolellisuusvelvoitteesta niin sanotuilla vastuuvapautuslausekkeilla. Opasteet tai sopimukset ”käyttö/ajo omalla vastuulla” tai ”olet alueella omalla vastuulla” eivät vapauta toiminnanharjoittajaa huolellisuusvelvoitteesta. Sen sijaan esimerkiksi ”kiipeily kielletty” saattaa olla turvallisuuden

kannalta tarpeellista tietoa, joka tulee antaa tarvittaessa. Tällainen opastaminen ei kuitenkaan poista kuluttajaturvallisuuslain velvoitteita.

Karting ja muu kevyt moottoriurheilu

[Tukes-ohjetta kartingin turvallisuuden edistämiseksi](#) voidaan käyttää soveltuvin osin myös muihin kevyempiin moottoriurheilulajeihin. Tällaisia lajeja ovat muun muassa lokariauto-, minimopo-, sähkömopo-, sähkömönkijäradat tai muut vastaavat lajit ja radat, joissa nopeudet, voimat ja massat ovat kartingin kanssa samankaltaisia.

Karting-toiminta liukkaalla on mahdollista, mikäli suojausmenettelyt ja toimet ovat riittäviä turvallisuuden varmistamiseksi ja kattavat erityispiirteet myös esimerkiksi kylmyyden ja piikkirenkaiden osalta. Toiminnanharjoittaja vastaa turvallisuustason nostosta riittävälle tasolle toimintaa vastaavasti.

Hallintakeinoilla varmistutaan turvallisuudesta

Hallintakeinot ovat toimia, joilla yritetään hallita olosuhteita tai toimintoja turvallisuuden parantamiseksi. Esimerkiksi autojen varusteet, tietojen antaminen, kouluttaminen, harjoittelu, kokemuksesta varmistuminen yms. voivat olla hallintakeinoja.

Hallintakeinoja ovat myös muun muassa opastaminen ja ohjaaminen sekä erilaiset rajoitukset, kuten nopeusrajoitus. Nopeutta voidaan rajoittaa liikennemerkillä, šikaanilla, esteellä tai työssyllä, mutta myös mekaanisella tai elektronisella toiminnolla.

Myös radan ylläpito ja huolto voidaan katsoa hallintakeinoksi. Esineiden ja aineiden radalle pääsyn estäminen esimerkiksi rakenteellisin ratkaisuin ovat hallintakeinoja vaarojen poistamiselle ja ennalta estämiselle. Ensiapua ja -vastetta voidaan myös pitää hallintakeinona seurauksille.

Rataturvallisuussuunnitelma on yksi turvallisuusasiakirjan osa, joka muodostaa merkittävän hallintakeinon. Suunnitelmassa kuvataan toiminta ratakartalla, määritellään vaarat, vaara-alueet, turva-alueet, yleisöalueet sekä tarvittavat suojausmenettelyt ja hallintakeinot.

Materiaalia

- [Ohje turvallisuusasiakirjan laatimiseksi](#)
- [Tukes-ohje Kulutustavaroista ja kuluttajapalveluista annettavista tiedoista](#)
- [Kuluttajaturvallisuuden valvontaohjeet](#)