

ASIA Maastoliikennetyöryhmän asettamiskirje 20.1.2010 n:o YM31:00/2009
Maastoliikennelain osittaisuudistus; työryhmän alustava ehdotus

VIITE Ympäristöministeriön lausuntopyyntö 6.4.2010

Liikennevakuutuskeskus (LVK) ja Finanssialan Keskusliitto (FK) ovat tutustuneet ympäristöministeriön lausuntopyyntöön maastoliikennelain osittaisesta uudistamisesta. Eesityksen tavoitteena on uudistaa maastoliikennelakia siten, että maastoliikennelaki kattaisi nykyistä paremmin maastoliikenteen sääntelyn ja järjestämisen tarpeet. Moottorikelkkailu- ja maastoliikennereitin perustamismenettelyjä selkeytetään vastaamaan ympäristölainsäädäntöä. Tavoitteena on parantaa sekä liikenneturvallisuutta että ympäristön suojelua, lisätä viranomaisten osaamista ja parantaa kansalaisten osallistumista sekä oikeusturvaa.

LVK ja FK toteavat asian johdosta pyydettyä lausuntonaan seuraavaa:

1) Liikenneonnettomuuksista

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat kuolemaan johtaneet moottorikelkkaonnettomuudet sekä tiellä että maastossa koko Suomessa. Vuosien 1996 - 2009 aikana on moottorikelkkaonnettomuuksissa kuollut 169 henkilöä. Näistä 114 (67 %) on kuollut jääalueella, 39 (23 %) tiellä, 7 (4 %) moottorikelkkauralla, 4 (2 %) moottorikelkkareitillä ja 5 (3 %) muualla maastossa (Moottorikelkkaonnettomuudet vuonna 2009, Reijo Köngäs ja Kari Koskinen). Henkilöistä 59 % on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena kuollessaan. Tutkijalautakunnat ovat ehdottaneet moottorikelkkaonnettomuuksien parannusehdotuksiksi mm. alkolukkoa, kelkkojen rakenteellisen nopeuden alentamista ja moottorikelkkojen määräaikaistestausvelvoitetta.

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat* ovat tutkineet vuosina 2000–2008 yhteensä 27 mönkijöille tapahtunutta onnettomuutta, joista 13 on ollut kuolemaan johtaneita ja 14 loukkaantumiseen johtaneita onnettomuuksia. Tutkitut onnettomuudet ovat tapahtuneet pääosin vuosien 2007-2008 aikana, ja niissä mukana olleet mönkijät ovat olleet joko L7e-luokan nelipyöriä tai maastoajoneuvoja. Vakavien onnettomuuksien määrä on lisääntynyt mönkijöiden yleistymisen myötä. On odotettavissa, että mönkijöiden ja niille tapahtuvien onnettomuuksien määrä kasvaa jatkossa. Monet tekijät ovat tutkituissa onnettomuuksissa edistäneet onnettomuuden syntymistä. Nämä tekijät ovat usein liittyneet joko kuljettajan tai matkustajan toimintaan, kuten kuljettajan humalatila (14 kuljettajaa 27:sta), suojakypärän käyttämättömyys (17 kuljettajaa 27:sta), turvallisesta ajotavasta piittaamattomuus, kuljettajan kokemattomuus, liian suuri tilannenopeus, virheellinen ajotekniikka etenkin maastoajossa, alle 15-vuotiaiden kuljettajien osuus

Vakuutusyhtiöiden korvaustilastojen mukaan myös mopovahinkojen määrät ovat tällä hetkellä voimakkaassa kasvussa. Mopoilija oli vuonna 2008 mukana 5 196 liikennevahingossa. Näistä 3 640 tapauksessa mopoilija oli syyllinen osapuoli. Vahinkojen määrä on kasvanut neljässä vuodessa 80 prosenttia. Korvauksia vakuutusyhtiöt maksoivat mopovahingoista 21 miljoonaa euroa, josta 86 % henkilövahingoista. Henkilövahinkojen määrä on viidessä vuodessa lähes kaksinkertaistunut.

2) Maastoliikennetyöryhmän ehdotuksista

LVK ja FK toteaa, että ennen hallitukselle annettavaa esitystä jatkovalmisteluissa tulisi perusteellisesti selvittää, mitä vaikutuksia esityksellä on liikennevakuutusjärjestelmään ja vapaaehtoiseen ajoneuvovakuutukseen. Edelleen liikennevakuutuslakia uudistetaan parhaillaan.

LVK ja FK katsoo, että maastoliikenteen ikäraja koskevat muutokset huonontavat liikenneturvallisuutta. LVK ja FK toivovat työryhmän kiinnittävän huomiota seuraaviin kohtiin:

- a) Ajoneuvo-, maastoliikenne- ja tieliikennelaki tulisi olla ikärajoituksia koskevan sääntelyn osalta johdonmukainen kokonaisuus koskien terminologiaa eristetyin alueen kriteereistä.
- b) Säännöksen tulisi olla selvä siltä kohdin, mikä on sallittua ja mikä ei 6 §:n nojalla. Tällä hetkellä teksti on tulkinnanvarainen. Edelleen lain säännöksissä ja perusteluissa tulisi kuvata, mitä seuraa siitä, että 6 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettu valvonta tai ohjaus on laiminlyöty. Lisäksi käytännössä on mahdotonta varmistaa, että alueilla, joita ehdotuksessa mainitaan, ei ole valvomatonta liikennettä.
- c) Ehdotuksessa pyritään määrittelemään maaston ja tien käsitteet niin, että muita näihin aluetyyppeihin kuulumattomia alueita ei ole. Maasto määritellään ehdotuksessa seuraavasti: maastolla maa-alueita ja jääpeitteistä vesialuetta, ja maastoliikenteeseen tarkoitettua aluetta joka ei ole tie ja jota ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvo-, kisko- tai ilmaliiikenteeseen. Myöhemmin kuitenkin mainitaan, että piha- ja peltotiet, joilla ei tuolloin ole muuta liikennettä, kuuluisivat 6 pykälän 3 ja 4 §:n ajo-oikeusalueeseen. Maaston ja tien käsitteet eivät siis näytä olevan yksiselitteisesti määriteltyjä. Erään ongelma-alueen voivat muodostaa esim. vähäliikenteiset mökkitiet.
- d) Edelleen ehdotuksessa rangaistuksiin esitetään lisättäväksi ajoneuvon luovuttamiseen liittyvä valvontavelvollisuuden laiminlyönti. LVK ja FK katsovat, että rangaistavuuden luovuttaminen alaikäiselle ei riitä, vaan valvomisen ja ohjauksen laiminlyönti tulisi myös lisätä rangaistuksiin.

LVK ja FK suhtautuvat täten suurella varauksella ikärajoituksen muutokseen. Kun tarkastellaan Liikennevakuutuksesta korvattuja mopo-onnettomuuksia, voidaan todeta, että nuorten kuljettajien aiheuttamien onnettomuuksien määrä on kasvanut selvästi enemmän kuin aikuisten yli 18 -vuotiaiden aiheuttamat onnettomuudet. On erittäin todennäköisestä myös muiden moottorikäyttöisten ajoneuvojen määrän kasvaessa nuorilla ja lapsilla, myös heidän onnettomuuksiensa määrä tulee kasvamaan.

Sen sijaan LVK ja FK kannattavat moottorikelkkailu-urien muuttamista moottorikelkkailureiteiksi. Tämä oli LVK:n kanta myös Moottorikelkkaväyliä koskevan lausunnon (YM17/5512/2007) yhteydessä. Reitit mahdollistavat: a) nykyistä paremman valvonnan ja väylien tasaisemman laadun, b) kelkkailijan ei tarvitse miettiä, liikkuko uralla vai reitillä, c) vähentää kokemusten mukaan ns. villiä ajelua ja d) säästää luontoa. Edelleen maastoliikennereittien perustaminen on tarpeellinen asia edellä mainituista syistä ja, koska ns. mönkijöiden määrä koko ajan kasvaa.

Molempien edellä mainittujen reittien kohdalla on kuitenkin erittäin tärkeää huomioida liikenneturvallisuus. Nopeudet on pidettävä alhaisina reitin rakenteellisin ominaisuuksin, reiteillä on järjestettävä valvontaa ja hyvät näkemät. Reitin on erotuttava myös muille liikkujille esim. patikoijille selkeästi.

Lisäksi, kuten Moottorikelkkaväyliä koskevan lausunnon (YM17/5512/2007) yhteydessä totesimme, moottorikelkkaväylän risteämistä tasossa teiden kanssa ja sillalla ajamisen tarvetta on pääsääntöisesti vältettävä. Suositeltavaa on Lapissa käytössä oleva tapa merkitä moottorikelkkaväylän risteäminen tien kanssa. Myös muiden tien-

käyttäjien varoittamiseksi tulisi asettaa ennakkovaroitusmerkit, jotka varoittavat ris-teävistä moottorikelkkaliikenteestä. Tielle tultaessa väylän tulee muodostaa mutka, joka hidastaa oleellisesti kelkkailijan nopeutta. Kelkkailu voidaan ohjata myös kevyen liikenteen alikuluille, mutta tällöin liikenneturvallisuus tulee varmistaa rakenteellisin ratkaisuin.

Edelleen tutkijalautakuntien tutkimien onnettomuuksien perusteella laaditussa rapor-tissa on havaittu, että vasemmalle kääntyminen on tottumattomalle moottorikelkkaili-jalle ongelmallista (Moottorikelkkaonnettomuudet vuonna 2008, Reijo Köngäs ja Kari Koskinen). Tämä tulisi ottaa huomioon väylästä rakennettaessa ja kiinnittää huomio-ta erityisesti vasemmalle johtavissa kaarteissa ympäristön törmäysturvallisuuteen ja kaarteiden jyrkkyyteen.

Ehdotuksessa ei mainita mitään kypäristä ja muista suojaruusteista, jotka ovat kui-tenkin liikenneturvallisuuden kannalta oleellisia varusteita vakavien vammojen ja kuo-lemien estämisessä. Ajoneuvo-, maastoliikenne- ja tieliikennelaki tulisi olla - yllä mai-nitun ikärajoituksia koskevan sääntelyn ohella - myös suojaruuste- ja ajoneuvovaa-timusten osalta johdonmukainen kokonaisuus. Johdonmukaisuuden tarvetta lisää se-kä maaston käsitteen laajeneminen että muiden kuin maastoon tarkoitettujen mootto-rikäyttöisten ajoneuvojen (esim. mopot, moottoripyörät, henkilöautot) mahdollisuus ajaa maastoliikennereiteillä.

Samalla, kun perustetaan maastoliikennereittejä maastoliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen käyttöä varten, olisi tarpeellista asettaa maastokäyttöön tarkoitetut mön-kijät rekisteröinnin piiriin. Liikennevakuutuskeskus on vuosina 2007 – 2008 korvannut vakuuttamattomien mönkijöiden aiheuttamia liikennevahinkoja kaikkiaan 42 kpl. Sa-mana ajanjaksona vakuutusyhtiöt ovat korvanneet lakisääteisesti liikennevakuutettu-jen L6e ja L7e –luokkien ajoneuvojen aiheuttamia liikennevahinkoja yhteensä vain 155 kappaletta. Näihin luokkiin kuuluu mönkijöiden lisäksi myös mopoautoja, koska mönkijöitä ei voida yksiselitteisesti erotella aineistosta. Mönkijöiden vakuuttamatto-muus on tullut ilmi lähinnä vahinkotapausten yhteydessä. Vakuuttamattomien mönki-jöiden suuri osuus vahinkoaineistossa on erittäin huolestuttava piirre.

Maastokäyttöön tarkoitettujen mönkijöiden rekisteröiminen mahdollistaisi niiden mää-rän seuraamisen ja turvallisuusriskien arvioimisen sekä parantaisi merkittävästi niiden käytön valvontamahdollisuuksia. Lisäksi rekisteröiminen korostaisi mönkijöiden ase-maa ”oikeina” ajoneuvoina ja siten todennäköisesti rajoittaisi niiden käyttöä leikkika-luina.

LVK JA FK pitävät maastotieliikennetyöryhmän ehdotusta monilta kohdin ongelmalli-sena sekä liikenneturvallisuuden että liikennevakuutusjärjestelmän ja vapaaehtoiseen ajoneuvovakuutuksen kannalta. Kyseiset seikat tulee selvittää perusteellisesti ennen lopullista ehdotusta.

Ystävällisin terveisin

LIIKENNEVAKUUTUSKESKUS


Ulla Niku-Koskinen

FINANSSIALAN KESKUSLIITTO


Piia-Noora Kauppi