

Henkilö- ja pakettiautojen rengasriskit 2000-luvulla:

RENKAIISIIN LIITTYVÄT ONNETTOMUUDET VÄHENEMÄSSÄ

Suomessa on käytössä kansainvälisesti ainutlaatuinen tutkintajärjestelmä liikenneonnettomuuksien syiden selvittämiseksi ja liikenneturvallisuuden edistämiseksi. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat lakisääteisesti kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet Manner-Suomessa.

Tämä rengasriskitiivistelmä perustuu Liikennevakuutuskeskuksen ylläpitämään onnettomuustietokantaan vuosilta 2000–2014. Henkilö- ja pakettiautot ovat aiheuttaneet 2000-luvulla yhteensä 3 143 kuolonkolaria, joista 444 tapausta liittyy renkaiisiin. Rengasonnettomuuksissa kuoli 529 henkilöä ja vammautui vakavasti 169 henkilöä.

Rengasriskit korostuvat vaativissa kelioloissa

Renkaat ovat olleet riskitekijänä joka seitsemännessä (14,1 %) henkilö- tai pakettiauton aiheuttamassa kuolonkolarissa. Rengasonnettomuudet ovat vähentyneet viime vuosina sekä määrällisesti että suhteellisesti. Vuonna 2014 tapahtui vain 14 renkaiisiin liittyvää kuolonkolaria, kun niitä on ollut 2000-luvulla keskimäärin 30 tapausta vuosittain.

Renkaiden merkitys korostuu vaativissa ja nopeasti muuttuvissa kelioloissa. Kaksi kolmasosaa renkaiisiin liittyvistä onnettomuuksista on tapahtunut lumisella, jäisellä tai vetisellä kelillä, vaikka useimmiten tieliikenneonnettomuudet sattuvat kuivalla kesä- tai talvikelillä. Lumisen tai jäisen kelin kuolonkolareista peräti 33 prosentissa arvioidaan renkailla olleen vaikutusta onnettomuuteen.

Rengasriskit on ryhmitelty Autonrengasliiton riskianalyyysissa kolmeen pääryhmään. Rengasriskeistä 46 prosenttia lukeutuu huonokuntoisiin renkaiisiin, 31 prosenttia sopimattomaan rengastukseen ja 13 prosenttia vääriin rengaspaineisiin. Muiden rengasriskien osuus kaikista rengasriskeistä on vajaat 10 prosenttia.

Parannusehdotuksia rengasturvallisuuteen

Tutkijalautakunnat ovat tehneet 2000-luvulla lähes 500 rengasriskeihin liittyvää parannusehdotusta, jotka koskevat muun muassa valistusta ja tiedotusta, rengasvalvontaa, varustevaatimuksia sekä ajoneuvo- ja rengastekniikkaa. Ehdotuksia tullaan jatkossa seulomaan, jalostamaan ja seuraamaan entistä tehokkaammin.

Talvirengaspakon aikana 2000-luvulla on sattunut vain kolme kesärenkailla aiheutettua kuolonkolaria. Sen sijaan talven ensiilukkailla lokakuussa on sattunut peräti 15 kesärenghasonnettomuutta. Todennäköisesti meilläkin oltaisiin valmiimpia talvikeleihin, jos nastat sallittaisiin Suomessa selväsanaemmin jo lokakuun alussa Ruotsin tapaan.

Turvallisuusvisio yhteiseksi tavoitteeksi

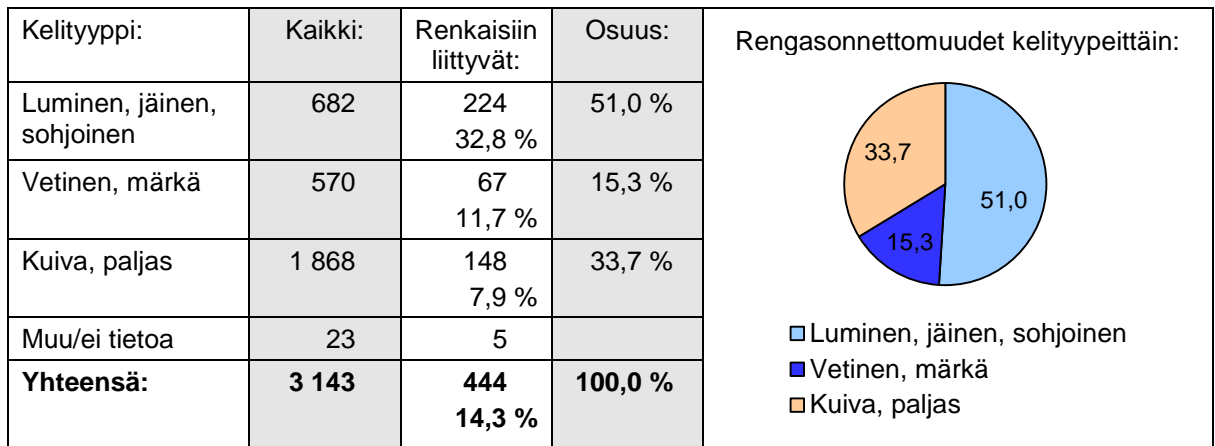
Onnettomuustutkinnassa käytetyn riskikasamamallin mukaan onnettomuuksiin liittyy aina useita inhimilliseen käyttäytymiseen, ajoneuvoon tai liikenneympäristöön liittyviä riskejä. Jokin inhimillinen tekijä on joko välittömänä tai taustariskinä 99 prosentissa kuolonkolareista.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvision mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Liikenneturvallisuusohjelman toimenpiteet maksavat yhtä säästettyä kuolemaa kohden arviolta 2,8 miljoonaa euroa, joka vastaa likimain yhden kuolonuhrin laskennallista hintaa.

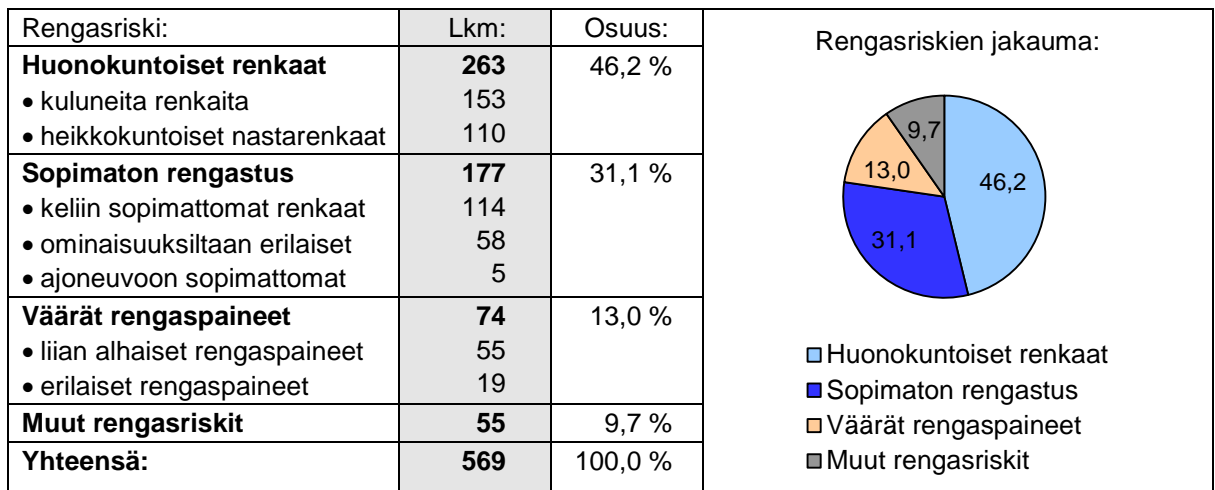
Liitetaulukot:

- 1) Henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamat kuolonkolarit 2000–2014
- 2) Onnettomuuden aiheuttajilla todetut rengasriskit 2000–2014
- 3) Kuolemaan johtaneiden rengasonnettomuuksien määrän kehitys

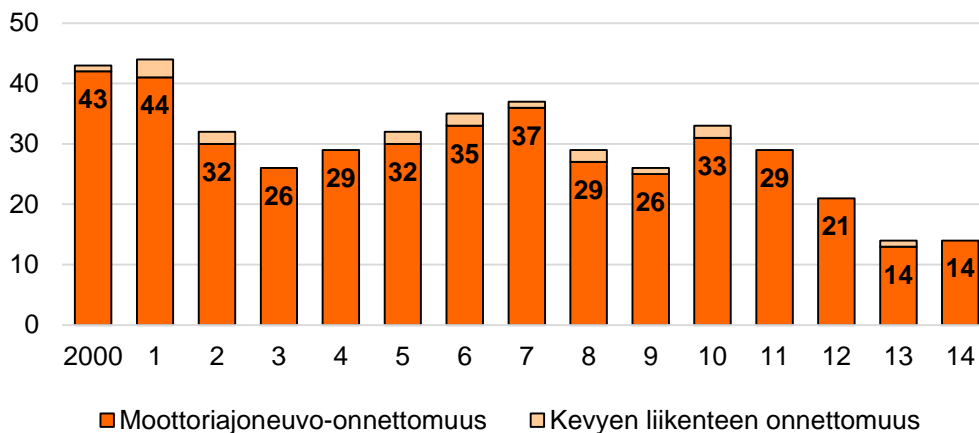
1. Henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamat kuolonkolarit 2000–2014



2. Onnettomuuden aiheuttajilla todetut rengasriskit 2000–2014



3. Kuolemaan johtaneiden rengasonnettomuuksien määrän kehitys



Lähde: Liikennevakuutuskeskuksen onnettomuustietokanta tutkijalautakuntien tutkimista kuolonkolareista 2000–2014