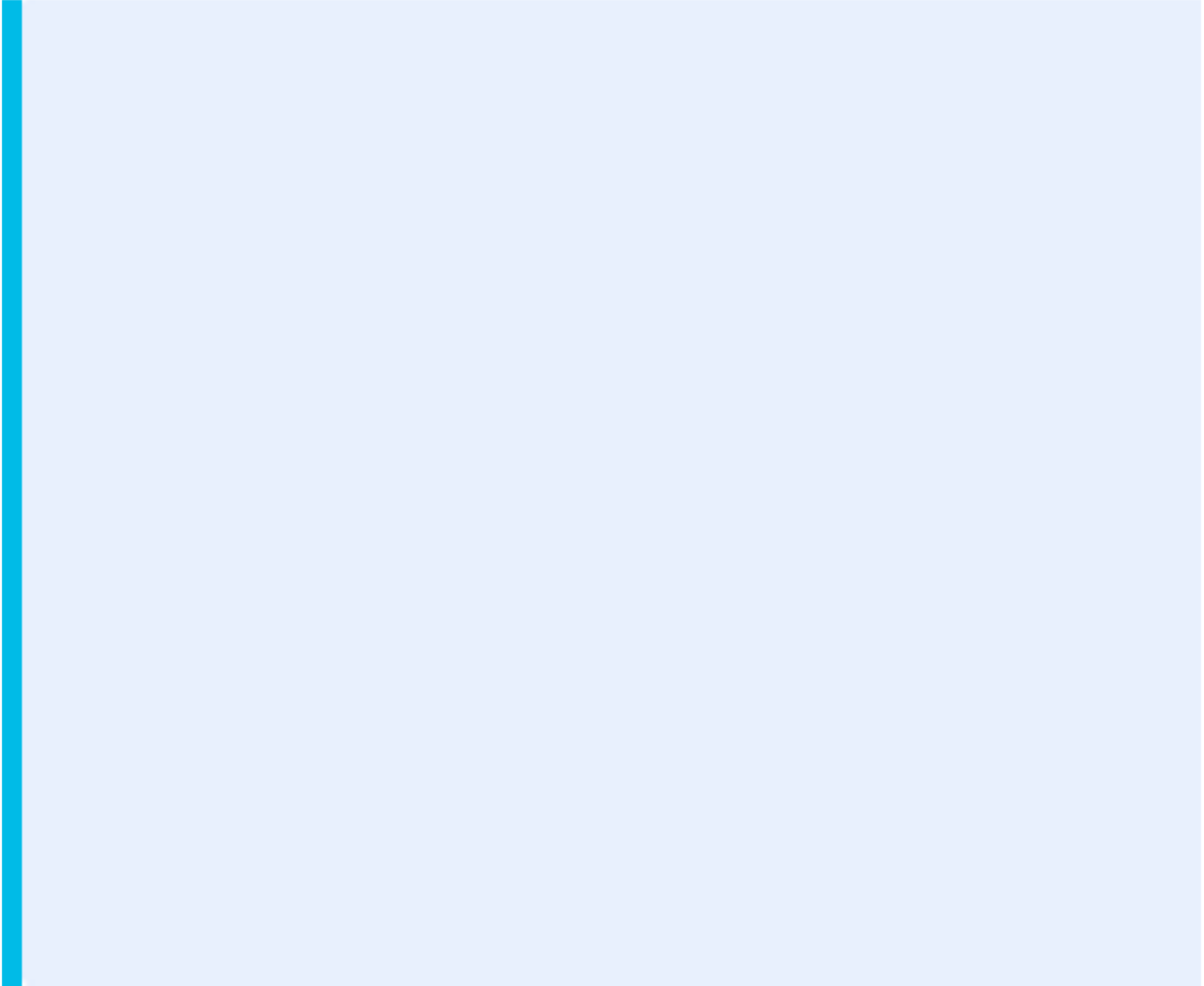

Autoilijoiden kokemukset kitkarenkaiden käytöstä

Tutkimusprojekti F4



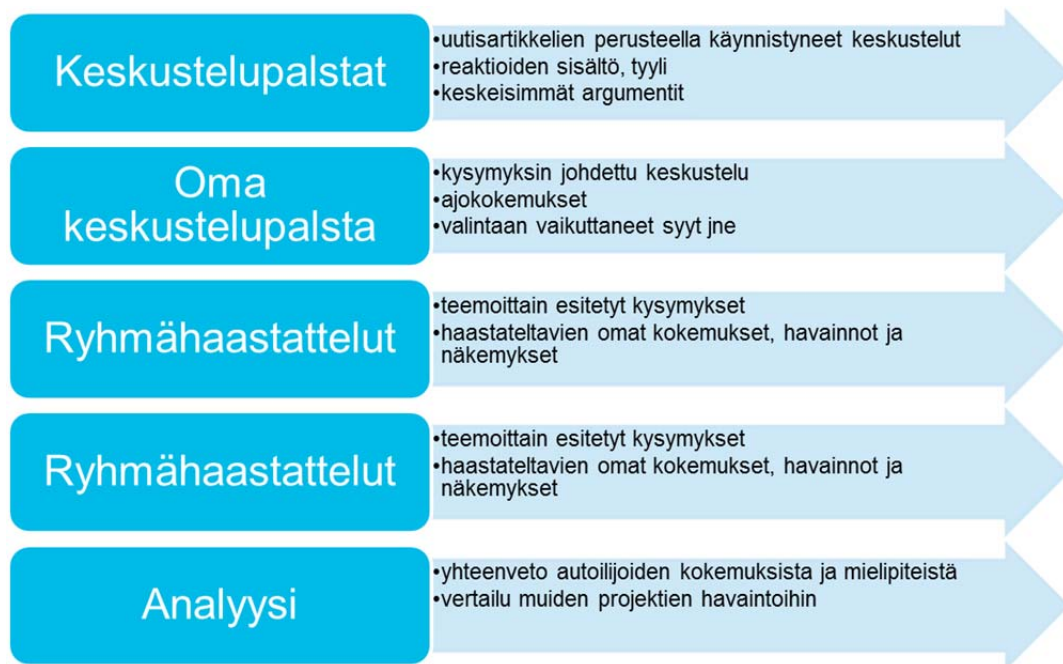
Aarnikko Heljä, Härkönen Mirka, Luodemäki Sanna

SISÄLTÖ

1	TYÖN TAVOITTEET	3
2	KOKEMUSTEN TAUSTOITTAMINEN	3
	2.1 Keskustelupalstojen analyysi	3
3	KOKEMUKSET KITKARENKAILLA AJAMISESTA.....	5
	3.1 Keskustelupalsta	5
	3.2 Ryhmähaastattelut	7
4	YHTEENVETO JA JOHTOPÄÄTÖKSET	10
	4.1 Kitkarengasvalinnat ja ajokokemukset.....	10
	4.2 Kitkarenkaiden käytön lisääminen asenteisiin vaikuttamalla	11

1 Työn tavoitteet

Tutkimusprojektin tavoitteena on selvittää kuljettajien omia kokemuksia kitkarenkailla ajamisesta. Tutkimuksen kohteena ovat sellaiset kuljettajat, jotka ovat muutaman viime vuoden aikana vaihtaneet nastarenkaiden käytöstä kitkarenkaiden käyttöön. Tutkimuksessa selvitetään mm. kuljettajien kokemuksia liikennetilanteista (esim. turvallisuuden tunne), renkaiden kestävydestä (luotettavuus) ja ajettavuudesta (esim. ajotilanteiden hallinta). Kokemuksia kysytään kitkarenkaiden käytöstä syksyllä, talvella ja keväällä. Lisäksi selvitetään kuljettajien motiiveja ja reunaehtoja rengasvalinnalle (mitkä asiat vaikuttavat rengasvalinnan taustalla) sekä suhtautumista nastarenkaiden käytön rajoittamiseen.



2 Kokemusten taustoittaminen

2.1 Keskustelupalstojen analyysi

Työn alkuvaiheessa kartoitettiin ja analysoitiin aihepiiristä käytyjä keskusteluja sähköisessä mediassa. Työvaiheen tavoitteena oli kohdentaa seuraavassa vaiheessa keskustelupalstalle asetettavia kysymyksiä, ryhmähaastattelujen teemoittelua ja kysymysten asettelua sekä pyrkiä nostamaan esille keskeisiä mielenkiinnon kohteita keskustelupalstoilta. Keskustelupalstoja analysoitiin kolme kappaletta. Valintaperusteena oli uutisen tuoreus sekä keskenään erityyppisin argumentein käynnistyneet keskustelut.

[Yle.fi tammikuu 2011](#)

Lähde: "ILMIÖITÄ: Helsinki pohtii rajoituksia nastarenkaille"
julkaistu 20.1.2011 klo 07:04, päivitetty 29.2. klo 15:02¹

Johdannossa todetaan, että Helsinki selvittää mahdollisuuksia rajoittaa nastarenkaiden käyttöä kaupunkialueella. Taustana kerrotaan, että nastarenkaiden käyttörajoituksia on jo olemassa mm Tukholmassa ja Osllossa. Keskustelua edeltävässä tiivis-

telmässä mainitaan ongelmaksi keväinen katupöly ja etenkin nastarenkaiden aiheuttama kadun pinnan kuluminen.

Kaleva.fi tammikuu 2011

"Tutkimus: Nastarenkaat voivat altistaa sydänkohtauksille"
julkaistu 12.01.2011.

Johdannossa kerrotaan ruotsalaisesta tutkimuksesta, jonka mukaan nastoitettut renkaat saattavat korottaa sydänkohtauksien riskiä autoilijoilla tai niillä, jotka asuvat moottoriteiden lähellä.

HS.fi Keskustelu tammikuu 2009

Lähde "Ruotsissa ehdotetaan nastarenkaiden osittaista kieltämistä"ⁱⁱ, julkaistu HS.fi 08.01.2009 16:47.

Johdannossa kerrotaan, että Ruotsin tielaitos Vägverket ehdottaa osille kunnista oikeutta kieltää nastarenkaiden käyttö tietyillä tieosuuksilla. Laitos perustelee ehdotusta ennen kaikkea ympäristösyillä.

Yhteenvedoa aiemmista keskustelupalstoista

Tyyliltään keskustelupalstojen kommentit ovat "pikakommentteja" eli muutaman lauseen väittämiä, kommentteja ja mielipiteitä.

Keskustelupalstojen kommenteista seulottiin mm useimmin käytettyjä sanoja. Ohessa listaus siitä, kuinka monta kertaa kyseiset sanat esiintyivät kommentteissa:

- **70** suola
- 39 kertaa pöly (pienihiukkaspöly, katupöly, pölyallergikko, pölypäästö, pölyhaitta, nastapöly)
- 29 kertaa vero
- 25 pito (pito, sivuttaispito, lisäpito)
- 4 kertaa melu (meluongelma)
- 2 kertaa kuluminen
- 7 turvaväli
- 8 turvallisuus
- 6 testi (testitulokset, talvirengastesti jne)
- 11 pito (tienpito, kunnossapito, ylläpito)
- 7 kokemus (ajokokemus, oma kokemus)

Kokemukset nasta- ja kitkarenkaista

- Keskustelijoista suuren osan mielestä kitkarenkaat aiheuttavat turvattomuutta, onnettomuuksia ja vaikeuksia esim. mäkilähdöissä. Suurin osa näistä kommentteista on todennäköisesti nastarenkaiden käyttäjiltä.
- On myös kommentteja nastojen puolesta sellaisilta, jotka ovat kokeilleet kitkarenkaita, mutta siirtyneet takaisin nastoihin, koska ovat kokeneet kitkaturvattomiksi.
- Kitkarenkaiden käyttäjät puolustavat niitä eivätkä pidä renkaita turvattomina, vaan korostavat ajotekniikan ratkaisevan.

- Osa tuo esiin, että nastarenskaat ovat paremmat vain jäisellä kelillä, ei esimerkiksi silloin kun tiellä on lunta tai tien pinta on märkä. Ollaan sitä mieltä, että vain harvoin tarvitaan nastoja, yleensä riittää kitkat.
- Kitkarenkaiden puolustajat ovat sitä mieltä, että nastarenkaiden pitoon luotetaan liikaa, mikä sekin aiheuttaa onnettomuuksia. Kitkarenskailla ajetaan varovaisemmin.
- Jotkut vastaavat tähän, että kitkarenkaiden käyttö hidastaa liikennettä, koska pitää ajaa varovaisemmin.
- Kitkarenkaiden puolustajat perustelevat niiden käyttöä hiljaisemmalla äänellä sekä sillä, että ei tarvitse vaihtaa talvirenskaita renkaiden vaihdon ruuhka-aikana.

Suhtautuminen nastarenkaiden käytön rajoitukseen

- Suuri osa suhtautuu kielteisesti mahdolliseen rajoitukseen, osa puolustaa sitä terveys- ja tienpidon kustannussyistä.

Muita esiinnousseita asioita

- Jotkut keskustelijat ovat sitä mieltä, että nastarenkaiden käyttömaksu on taas uusi keino verottaa autoilijoita, ja tavoitteena on vain rangaista yksityisautoilusta. Tähän suhtaudutaan kielteisesti.
- Nostetaan esiin myös kitkarenkaiden, suolauksen ja hiekoitushiekan aiheuttamat ongelmat. Epäillään, että kitkarenkaiden myötä joudutaan hiekoittamaan tai suo-laamaan enemmän, mistä aiheutuu yhtä paljon haittoja kuin nastarenkaiden aiheuttamasta pölystä. Jotkut sanovat kitkarenkaiden nostavan enemmän hiukkasia tienpinnasta kuin nastojen.
- Jos nastojen käyttöä rajoitetaan Helsingissä, miten suhtaudutaan Helsingissä satunnaisesti ajaviin (esim. turistit, tavarantoimitukset muualta Suomesta). Joku kyselee myös, missä renkaanvaihtopisteet tulevat sijaitsemaan.

3 Kokemukset kitkarenskailla ajamisesta

3.1 Keskustelupalsta

Tekniikan maailman verkkofoorumiin perustettiin kokemusten selvittämiseksi keskustelu ”Kokemukset kitkoista” / 24.1.2012 – 14.2.2012 (aktiivinen keskusteluvaihe).

Keskustelun avaamisessa pyrittiin välttämään vastakkainasettelua kitkat vs nastat. Keskustelijoille kerrottiin, että tavoitteena on kerätä tietoa tutkimustarkoituksessa kokemuksista kitkarenskailla ajamisesta. Konsultti esitti palstalla kysymyksiä aihepiiriin liittyen.

Palstalla keskusteluun osallistui noin 25 keskustelijaa. Arviolta useimmat keskustelijoista olivat miehiä. Osalla oli vähän autoilevia vaimoja, jotka myös ajavat kitkarenskailla. Keskustelupalstalla keskustelijoiden vastaukset olivat pidempiä ja harkitumpia kuin uutisartikkeleihin heitetyt lyhyet kommentit.

Ajokokemusta kitkarenskailla ajamisesta keskustelijoilla oli pääsääntöisesti useamman vuoden tai useamman satatuhatta kilometriä ajalta. Joukossa oli myös kitkoista pois vaihtanut ja uudelleen kitkoihin palaava autoilija.

Seuraavassa on koottu teemoittain keskustelupalstalla osallistuneiden näkemyksiä ja kokemuksia.

Ajokokemukset

”Jos olet hiljattain ottanut kitkarenkaat käyttöön, kertoisitko miten ne ovat vaikuttaneet ajamiseesi tai liikennekäyttäytymiseesi. Oletko tyytyväinen valintaasi ja miksi?”

Moni korosti, että ajotapaan kitkarenkailla ei ole ollut vaikutuksia, koska ajotapa on jo aiemmin ollut maltillinen ja ennakoiva. Ennakoivuudella tarkoitettiin sääolosuhteiden huomioimista alentamalla ajonopeutta ja riittävän turvavälin pitämistä.

Moni on yllättynyt positiivisesti siitä, kuinka hyvin pärjää liukkailla keleillä kitkarenkaila. ”Pitkään ajoin nastarenkailla turvallisuussyistä, ja nyt jälkeinpäin vähän harmittaa”. Koetut liukkausongelmat ovat kohdistuneet risteysalueille. Muutama totesi myös, että nastarenkaat karhentavat tietä niin, että kitkarenkailla on parempi pito.

Kitkarenkailla koettiin pärjäävän hyvin taajama- ja moottoritieolosuhteissa. Useampi arveli, että ”huonosti hoidetuilla teillä” tai maaseutuolosuhteissa paluu nastoihin voisi olla edessä. Muutama mainitsi, että perheen molemmissa autoissa on kitkarenkaat. Toinen auto oli vaimon käytössä, ja myös vaimon kerrottiin pärjäävän kitkarenkailla talviolosuhteissa.

Kitkarenkaiden edut

Kitkarenkaat vähentävät paineita olla ”hyvä kuski”, eli ajaa nopeasti.

Kitkarenkaita pidettiin miellyttävinä, koska ne ovat hiljaiset ja niiden vetopito ja sivutaispito lumella on hyvä. Kitkarenkaista ei lennä nastat toisten autoilijoiden tuulilaseihin. Normaaleissa talviolosuhteissa pito on aivan yhtä hyvä kuin nastoillakin.

Renkaiden vaihtoajankohdan voi itse valita niin syksyllä kuin keväälläkin. Kitkarenkaat eivät kuluta tien pintaa yhtä paljon kuin nastarenkaat. Joku mainitsi kitkarenkaiden positiivisena puolena ulkomaanmatkat, koska kitkarenkaat ovat lailliset myös kohdemaassa.

Kitkarenkaiden haitat

- keräävät kiviä tms. itseensä: ”Reippaasti kiihdytettäessä kuuluu sen kuuloinen rapina pyöränkoteloista, etten haluisi olla oman autoni takana.”
- kesärenkaisiin verrattuna veltto ohjaustuntuma
- muutama mainitsi kitkarenkaiden kuluvan nopeammin kuin nastarenkaiden. Joku toinen arveli kulumisen johtuvan liian leveästä rengastyypistä ja kehotti kokeilemaan kapeampia ja korkeampiprofiilisiä kitkarenkaita.
- nastarenkaista kuuluu rohina, jonka perusteella voi hakea pidon rajaa tarkemmin kuin kitkarenkaista. Perään todettiin kuitenkin, että nykyisin tämäkin ominaisuus on menettänyt merkityksensä luistonestojen ja ABS jarrujen myötä.
- kitkarenkaiden pito-ominaisuudet heikommat märällä jäällä ja kiillottuneilla risteysalueilla.

Valintasyyt ja motiivit

”Mitkä olivat ne motiivit/syyt, jotka saivat vaihtamaan nastarenkaista kitkoihin alunperin?”

Merkittävimpänä syynä mainittiin mukavuudenhalu, jolla tarkoitettiin ajamisen hiljaisuutta niin auton sisä- kuin ulkopuolella ja vapautta valita renkaiden vaihdon ajankohdan. Moni oli alun perin vaihtanut kitkarenkaisiin alun perin kokeilunhalusta. Ensin kitkarengaat otettiin perheen kakkosautoon, ja positiivisten kokemusten perusteella myös mahdolliseen ”ykkösautoon”.

Motiivina mainittiin myös ”taipumus kyseenalaistaa enemmistön valinnat”.

Kitkarenkaiden käyttöön kannustaminen

Kitkarenkaiden käyttöä voisi lisätä kampanjoinnilla sekä tietoa jakamalla. Erilaiset kannustimet tai kokeilumahdollisuudet mainittiin hyvinä keinoina. Kitkarenkaisiin koettiin liittyvän erilaisia uskomuksia, mistä johtuen niiden käyttöä vältetään. Joku kommentoijista totesi, että ihmiset tottuvat ajan mittaan nastarenkaiden käyttörajoituksiin ja pitäisivät sitä lopulta hyvänä ratkaisuna.

Muutamassa kommentissa mainittiin kannustimeksi suolaamisen merkittävä vähentäminen. Kommentoija kokee kärsineensä ”suolaamalla valmistetusta liukkaasta kelistä”.

Kitkarenkaiden lisääntymisen ei uskota vaikuttavan liikenneturvallisuuteen olennaisesti. Muutama kommentoija toteaa, että merkittävin osa kolareista ajetaan kesällä hyvällä kelillä tai talvella ”pää pölyssä edellisten perään”, joten renkailla ei ole merkitystä.

3.2 Ryhmähaastattelut

Osana selvitystä toteutettiin maaliskuussa 2012 kaksi ryhmähaastattelua. Ensimmäiseen haastatteluun osallistui 4, vaikka ilmoittautuneita oli 9. Jälkimmäiseen tilaisuuteen osallistui puolestaan 6 kitkarengailla ajavaa henkilöä. Osallistujista 2 oli naisia, 8 miehiä. Haastateltavien ikähaitari oli n. 50-70v.

Ryhmät erosivat toisistaan jonkin verran: ensimmäisessä ryhmässä oli neljä miestä, jotka olivat aina ajaneet paljon ja nykyisin ajoivat 10 000-200 000km/v. Paljon ajavat olivat olleet useissa hirvikolareissa. Kaikki sanoivat nauttivansa autolla ajamisesta. Ryhmässä kiinnitettiin huomiota renkaiden ja autojen teknisiin ominaisuuksiin ja osoitettiin runsasta tietämystä tästä aiheesta. Osalla haastateltavista oli ollut kitkarengaat jopa 20 vuotta. Toisessa ryhmässä keskustelu painottui selkeästi enemmän autoilu- ja liikennekäyttäytymisen pohtimiseen. Ryhmä koostui kahdesta naisesta ja neljästä miehestä, jotka ajoivat vuosittain 10 000-20 000km. Kaikki haastateltavat asuivat pääkaupunkiseudulla. Molemmissa ryhmissä ajokilometrit syntyivät pääasiassa pääkaupunkiseudun sisällä ja ulkopaikkakunnille ulottuvilla mökki- tai lomamatkoilla.

Oman ajotyylin ja liikennekäyttäytymisen luonnehtiminen

Pääasiassa oma ajotyyli on maltillinen ja pyritään ylläpitämään oikeaa tilannenopeutta ja turvaväliä. Monella haastateltavalla oma ajotyyli oli rauhoittunut iän ja ajokokemuksen myötä. Vaaratilanteet syntyvät yleensä siitä, kun muut autoilijat eivät noudata samaa varovaisuutta. Osa myönsi hiiltyvänsä herkästi liikenteessä toisten autoilijoiden itsekkään käyttäytymisen vuoksi. Itsekkäänä käyttäytymisenä pidettiin esim. hidastelua, eteen kiilaamista ja riittämätöntä turvaväliä. Erityisen tärkeänä pidettiin kykyä sopeuttaa oma ajotyyli kelin mukaan: huonolla kelillä on ajettava maltillisemmin

oli sitten alla kitkat tai nastat. Ajotyyliä myös sopeutetaan toimintaympäristön mukaan: kaupunkialueella ajetaan varovaisemmin, koska muuta liikennettä ja jalankulkijoita on enemmän.

Mikä alun perin olivat motiivit kitkarenkaisiin vaihtamiseen?

Syyt voi jaotella pääasiassa kahteen: a) kitkat olivat tulleet autoa ostettaessa tai oston tilanteessa automyyjä ”myi” ne tai b) nastat vaihdettiin kitkoihin harkinnan ja omakohteisesti tehtyjen havaintojen jälkeen.

b) Teiden hyvä kunto talvellakin sai kyseenalaistamaan nastojen tarpeellisuuden. Myös se, että nastat irtoilivat renkaista ja aiheuttivat melua, olivat syitä, jotka kannustivat vaihtamaan kitkarenkaisiin. Haastateltavat vertasivat 90-luvulla käytössä olleilla nastarenkailla ajamista panssarivaunulla ajamiseen. Nastojen teitä kuluttava ominaisuus sekä kitkarenkaiden renkaidenvaihtoajankohdan joustavuus olivat myös tekijöitä, joiden vuoksi uusia nastarenkaita ei enää haluttu ostaa. Muutama mainitsi kannustimena toimineen positiiviset kokemukset kitkarenkailla ajamisesta ulkomailla.

Erot turvallisuuden tunteessa tai omassa ajotavassa kitkoihin siirtymisen seurauksena

Kitkarenkaiden käyttöönoton jälkeen on havaittu niiden toimivan yhtä hyvin tai nykyisin jopa nastoja paremmin lähes jokaisessa kelissä. Suurena tekijänä pidettiin sitä, että kitkarenkaiden tekniset ominaisuudet päihittävät nykyisin nastarenkaat.

Kitkoihin siirtyminen on johtanut siihen, että moni tuttavapiirissä on vaihtanut kitkoihin esimerkin perässä.

”Kitkarengas on pelastanut monessa tilanteessa talvella.”

Kitkoihin vaihto ei ole muuttanut omaa ajotapaa olennaisesti. Muutoksia ajotavassa on syntynyt vain siten, että tienlukukyky ja kelin vaatiman oikean ajonopeuden tunnistaminen ovat kehittyneet. Kitkarenkaiden käytön koettiin lisäävän tietoisuutta ajotavan merkityksestä eri kelissä ja erilaisissa tilanteissa ja siksi myös liikenneturvallisuutta. Kitkojen käyttöönotto ei ole missään vaiheessa lisännyt turvattomuuden tunnetta. Kitkarenkaita pidetään kauttaaltaan turvallisempina nastoihin verrattuna. Kitkoihin vaihtaminen ei myöskään ole aiheuttanut sitä, että auto jätettäisiin jollain kelillä kotiin. Enemmistö sanoi ajavansa kelillä kuin kelillä. Muutama totesi, että Helsingin seudun liikenne on huonolla talvikelillä aina kaaoksessa. Talvella syntyvien vaaratilanteiden syinä pidettiin liian suurta tilannenopeutta ja ennakoinnin puuttumista ja oltiin sitä mieltä, että rengasvalinnalla ei vaaratilanteiden syntymiseen ole merkitystä.

Ainoastaan iljanteinen jää on sellainen, jossa kitkat eivät pidä, mutta tällaisia kelejä on pääkaupunkiseudulla vain pari kertaa vuodessa ja esim. pienillä, hoitamattomilla mökkiteillä kelissä selviää sovittamalla ajotyylin kelin mukaan.

Haastateltavat olivat iältään 50-70-vuotiaita ja olivat sitä mieltä, että ikä on kartuttanut paitsi ajotaitoa myös älyä. Iän myötä tilannenopeuteen on alettu kiinnittää paremmin huomiota. Osataan ennakoida tilanteita ja lukea tienpintaa. Ikä on siis merkittävin syy ajotyylin muutokseen. Nuorten kuljettajien ajokoulutukseen pitäisi haastateltavien mukaan kiinnittää erityistä huomiota ja he pitivät tämänhetkistä ajo-opetusta heikoktasoisena: vähäisten ajotuntien sekä liukkaana kelin harjoittelun vuoksi nuoret kuljettajat eivät osaa lukea tienpintaa, arvioida keliä ja tunnistaa vaaratilanteita.

Kenelle suosittelisit kitkarenkaiden käyttöä?

On tärkeää, että autoilija tuntee autonsa ja alla olevien renkaiden ominaisuudet. Kitkarenkaiden käyttöä ei koettu tarpeellisena rajoittaa keltään, mutta korostettiin sitä, että alussa kuljettajan on tarpeen tutustua kunnolla siihen, miten rengas toimii missäkin tilanteessa. Eräs haastateltavista mainitsi luulleensa kitkarenkaiden soveltuvan vain kokeneille kuskeille, kunnes hänen vaimonsa todisti asian olevan toisin. Keskusteluissa arvioitiin peltikolareiden aluksi jonkin verran lisääntyvän, jos kitkarenkaiden käyttäjämäärä kasvaisi nopeasti. Tilanne kuitenkin paranisi ennalleen kuljettajien opissa ajamaan kitkarenkaila.

Kitkojen käytölle ei nähty esteitä sen perusteella missä päin Suomea autoilija asuu. Esimerkiksi Pohjois-Suomessa lähes kaikkien arveltiin ajavan nastarenkaila, koska niin on aina ollut tapana tehdä. Ainoastaan hyvin huonosti hoidettuja, jäisiä mökkiteitä pidettiin sellaisina, joissa nastoilla olisi parempi ajaa.

Miten kitkarenkaiden käyttöön voisi kannustaa?

Koettiin, että monella nastojen puolustaminen liittyy tietämättömyyteen ja/tai väriin luuloihin kitkarenkaiden ominaisuuksista. Rengastestit ovat tehokkaita tietoisuuden lisääjiä. Myös muut tutkimuksiin perustuvat argumentit ovat tehokkaita (esim. nastojen tietä kuluttava ominaisuus, katupölyn terveydelliset vaikutukset). Mitä enemmän kerrotaan kitkarenkaiden eduista suhteessa nastoihin, sitä paremmin ihmiset tutustuvat renkaisiin ja tottuvat ajatukseen.

Mielipidemuokkausta pidettiin tärkeimpänä tekijänä, jos kitkarenkaiden käyttöä halutaan lisätä. Markkinointi, yleinen puhe, tutkimusten ja rengastestien saattaminen laajan yleisön tietoisuuteen ovat parhaita keinoja. Kitkat ovat jo nyt päihittäneet nastat teknisiltä ominaisuuksiltaan, tämä pitäisi vain saada laajan yleisön tietoisuuteen.

Nykyisin rengastesteistä ja tutkimustuloksista viestitään teknispainotteisissa lehdissä kuten Tekniikan Maailma. Mikäli on olemassa tutkimustuloksia esimerkiksi ympäristövaikutuksista, pitäisi viestintäkanavia uudistaa. Uusia kohderyhmiä voisi tavoittaa muun tyyppisten lehtien kuten Kodin Kuvalehti tai TV:n ajankohtaisohjelmien kautta. Nuoria pidettiin potentiaalisena kohderyhmänä.

Myös rahallinen etu on hyvä kannustin: kitkarenkaila ajaessa kuluttaa n. litran vähemmän kilometrillä. Tehokkaana pidettiin myös rahallista etua kitkarenkaiden oston yhteydessä (esim. kitkarenkaiden pienempi alv). Yhtenä keinona nähtiin myös työsuhdeautojen verotuksen muokkaamista kitkarenkaita suosivaksi.

Myytäviin autoihin tulisi laittaa kitkat valmiiksi alle ja autokauppioiden pitäisi aktiivisemmin myydä kitkarenkaiden hyviä puolia.

Tärkeintä on, että ihminen kokee voivansa hyötyä siitä, että valitsee kitkarenkaidet. Hyödyt koetaan yksilöllisesti. Toisille tärkein hyöty on rahallinen, toiselle turvallisuuden liittyvä, kolmannelle taas ympäristön hyvinvointiin liittyvä.

4 Yhteenveto ja johtopäätökset

Selvityksen tavoitteena oli selvittää kuljettajien omia kokemuksia kitkarenkailta ajamisesta. Ajokokemuksia kartoitettiin keskustelupalstoilla tapahtuneen talvirenkaita koskevan kommentointia analysoimalla, oman keskustelupalstan kautta sekä ryhmähaastatteluin. Erityyppiset analysointitavat täydensivät hyvin toisiaan. Työskentelytapa mahdollisti kokemusten ja taustalla vaikuttaneiden syiden tunnistamisen lähestyttäessä aihepiiriä eri tavoin.

Vapaamuotoisen, spontaanisti syntyneen verkkokeskustelun ongelmana on keskustelun kilpistyminen nopeasti voimakkaaseen vastakkainasetteluun. Kommentit ovat tyyliltään myös hyvin lyhyitä; tekstiviestityylisiä. Verkko uutisia koskevien kommenttien analyysin perusteella voitiin kuitenkin tunnistaa tyypillisimpiä kitkat vai nastat - keskusteluun liittyviä perusteluita. Useimmin kommenteissa otettiin esille vaikutus teiden suolaamiseen – kiisteltiin siitä, lisääkö vai vähentääkö nastarenkaiden käytön rajoittaminen suolan käyttöä. Toiseksi useimmin mainittiin vaikutukset pölyhaittoihin. Kitkarenkaiden puolustajien mukaan nastarenkait pahentavat keväistä katupölyongelmaa. Nastarenkaiden rajoittamisen vastustajat puolestaan epäilivät hiekoitus- ja suolaustarpeen kasvavan merkittävästi ja sitä kautta heikentävän ilmanlaatua.

Tekniikan maailman verkkofoorumiin konsultin avaamalla keskustelupalstalla esitettiin kysymyksiä osallistujille. Keskusteluun osallistui arviolta 25 keskustelijaa. Keskustelupalstalla esitetyt kommentit olivat pidempiä ja harkitumpia kuin spontaanissa verkkokeskustelussa. Keskustelupalstan perusteella laaditun analyysin perusteella saadut tulokset toimivat ryhmähaastattelujen teemoittelun pohjana.

4.1 Kitkarengasvalinnat ja ajokokemukset

Kitkarenkailta ajavat korostavat ajotyyliensä maltillisuutta ja ennakoivuutta sekä toisten huomioimista liikenteessä. Käytännössä tämä tarkoittaa mm. oikeaa tilannenopeutta ja turvavälin pitämistä liikenteessä. Monella haastateltavalla oma ajotyyli oli rauhoittunut iän ja ajokokemuksen myötä. Vaaratilanteet syntyvät yleensä siitä, kun muut autoilijat eivät noudata samaa varovaisuutta. Itsekkäänä käyttäytymisenä pidettiin esim. eteen kiilaamista ja riittämätöntä turvaväliä. Erityisen tärkeänä pidettiin kykyä sopeuttaa oma ajotyyli kelin mukaan; huonolla kelillä on ajettava maltillisemmin oli sitten alla kitkat tai nastat. Ajotyyliä myös sopeutetaan toimintaympäristön mukaan: kaupunkialueella ajetaan varovaisemmin, koska muuta liikennettä ja jalankulkijoita on enemmän.

Kitkarenkaisiin on päädytty sattuman tai tietoisien harkinnan kautta. Kitkarenkait ovat tulleet käyttöön esimerkiksi autoa vaihdettaessa, jolloin ne ajokokemuksen perusteella onkin havaittu toimiviksi. Harkinnan kautta kitkarenkaisiin päätyneet mainitsevat ylivoimaisesti useimmin syyksi ajomukavuuden, lähinnä rengasmelua tarkoittaen. Muita taustalla vaikuttaneita tekijöitä olivat mm teiden kuluminen, nastojen lenteleminen perässä ajavien tuulilasiin ja renkaidenvaihdon ajankohdan joustavuus. Muutama mainitsi kitkarenkaisiin vaihtamisen syyksi halun toimia eritavoin kuin toiset tai halun olla suunnannäyttäjää.

NASTA- tutkimusohjelman hankkeessa ”Kitkarenkaiden talvenaikaisen käytön lisääntymisen vaikutukset kolaririskiin”ⁱⁱⁱ on saatu osin samansuuntaisia tutkimustuloksia. Selvityksen mukaan kitkarenkaiden käyttäjät perustelivat rengasvalintaansa ajotyyliillä ja alhaisella rengasmelulla. Lisäksi kitkarenkaiden koettiin sopivan olosuhteisiin, joissa ajavat. Muina perusteluina mainittiin tien pinnan kuluminen ja renkaiden hyvä pito märällä ja kuivalla kelillä.

Keskustelupalstoilla kommentoineet ja ryhmähaastatteluun osallistuneet eivät kokee kitkarenkaiden muuttaneen ajokäyttäytymistään tai aiheuttaneen turvattomuuden tunnetta. Kitkarenkaiden koettiin kehittäneen kuljettajan tienlukukykyä ja keliolosuhteiden mukaisen tilannenopeuden tunnistamista. Kitkarenkaiden arveltiin soveltuvan kaikenlaisille kuljettajille eri puolilla Suomea. Nuorten kohdalla kitkarenkaiden arvioitiin jopa vähentävän tarvetta ajaa lujaa. Nuorten kuljettajien ajo-opetus ei opeta riittävästi keliolosuhteiden ja vaaratilanteiden tunnistamiseen. Tätä pidettiin yhtenä merkittävänä syynä nuorten osalta siihen, ettei ajonopeuksia ”oikeassa liikenteessä” osata sovittaa olosuhteiden mukaan. Talvella pääkaupunkiseudulla syntyvien vaaratilanteiden syynä pidettiin liian suurta tilannenopeutta ja ennakkoinnin puuttumista. Liikenneturvallisuusongelmat aiheutuvat ensisijaisesti liikennekäyttäytymisestä ei rengastyypistä.

Ongelmalliseksi tilanteeksi tunnistettiin iljanteinen jää, jota pääkaupunkiseudulla saatetaan esiintyä muutaman kerran vuodessa. Liukkaudesta aiheutuvia ongelmia voi toisinaan olla bussipysäkkien kohdalla ja muutaman, jyrkän kadun kohdalla. Useammin liukkausongelma liittyy mökkimatkoihin, jolloin ajetaan pienillä, hoitamattomilla teillä.

NASTA- tutkimusohjelman hankkeessa ”Nastarenkaiden vähentämisen liikenneturvallisuusvaikutukset”^{iv} on saatu osin samansuuntaisia tutkimustuloksia. Selvityksessä on pohdittu kitkarenkaiden vaikutusta kompensationsopeuteen. Kompensationsopeudella tarkoitetaan lähtönopeutta, jolla kitkarengas saisi saman jarrutusmatkan jäällä nastarenkaiden kanssa. Kompensationsopeus siis kertoo, kuinka paljon varovaisemmin kitkarenkaiden käyttäjän olisi ajettava testiradan tyypisellä liukkaalla jääpinnalla. Samassa selvityksessä on esitetty arvio, että Uudellamaalla noin 70 %:lla teistä kitka on yli 0,35. Käytännössä tämä tarkoittaa, että kitkarenkaidella ajavan ei tarvitse mukauttaa nopeuttaan, koska jarrutusmatkamittauksissa ei ole merkittävää eroa. Esitetty arvio on samansuuntainen haastateltujen ja keskustelupalstoille osallistuneiden ajokokemusten kanssa. Myös Turun yliopiston tutkimuksenⁱⁱⁱ kyselyyn vastanneet arvioivat ajavansa eniten päätteillä ja toiseksi yleisimmin kaduilla. Nuorimmat kuljettajat (18-45) ajavat eniten päätteillä.

4.2 Kitkarenkaiden käytön lisääminen asenteisiin vaikuttamalla

Tulosten perusteella on monia, jotka ovat sattuman kautta päätyneet ajamaan kitkoilla. Kitkarenkaidet ovat olleet autossa ostohetkellä tai ulkomailla vuokratessa autossa on ollut kitkarenkaidet. Myös Turun yliopiston tutkimuksenⁱⁱⁱ kyselyyn vastanneista lähes puolella ei ollut lainkaan kokemuksia kitkarenkaidella ajamisesta talvella. Mahdollisuudet kokeilla erityyppisiä renkaita esimerkiksi ajoharjoitteluradalla voisivat kannustaa muuttamaan tai ainakin pohtimaan nykyistä rengasvalintaa. Testimahdollisuuksien avulla voidaan oikeilla ajokokemuksilla vaikuttaa mielikuviin ja uskomuksiin.

Rengastestien lisäksi tarvitaan tiedottamista renkaiden muista todetuista vaikutuksista. Ympäristöä ja terveyttä koskevat tutkimustulokset kiinnostavat suomalaisia ja etenkin nuoria. Nykyisin rengastesteistä ja tutkimustuloksista viestitään teknispainotteisilla foorumeilla kuten Tekniikan Maailma. Uusia kohderyhmiä voisi tavoittaa muun tyyppisten lehtien kuten Kodin Kuvalehti tai TV:n ajankohtaisohjelmien kautta.

Myös verotukseen liittyvät keinot ovat hyviä kannustimia. Haastatellut mainitsivat päästöveron vaikutukset uusien autojen valintapäätökseen vaikuttavana tekijänä. Esimerkiksi työsuhdeautojen verotuksen muokkaaminen kitkarenkaita suosivaksi voisi olla samantyyppinen keino.

ⁱ Lähde

http://yle.fi/uutiset/teksti/kotimaa/2011/01/helsinki_pohtii_rajoituksia_nastarenkaille_2300961.html?sort=first&defaultArticleId=2300961&wireframe=text&browserArticleId=2300961&pageNumber=15

ⁱⁱ

<http://www.hs.fi/ulkomaat/artikkeli/Ruotsissa+ehdotetaan+nastarenkaiden+osittaista+kielt%C3%A4mist%C3%A4/1135242588491>

ⁱⁱⁱ Kitkarenkaiden talvenaikaisen käytön lisääntymisen vaikutukset kolaririskiin. Ari Katila, Sirkku Laapotti, Martti Peräaho, Kati Hernetkoski. Turun yliopisto. 2012

^{iv} Nastarenkaiden vähentämisen liikenneturvallisuusvaikutukset. Valde Mikkonen. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 4/2012.