

YHTEENVETO HENKILÖAUTON TALVIRENKAILLA AIHEUTETUISTA TALVIKELIONNETTOMUUKSISTA

SISÄLTÖ:

TILASTOTARKASTELU TALVIKAUSILTA 2004–2023 (s. 2–3)

- Nastarenkaat yliedustettuna talvikelionnettomuuksissa
- Kitkarenkaiden osuus talviliikenteessä ja kuolonkolareissa (graafi)

TAPAUSTARKASTELU AIEMMISSÄ TUTKIMUKSISSA (s. 4–6)

- Puoliksi kuluneiden nastarenkaiden nastoituksessa pahoja puutteita
- Liikenneturvallisuus parantunut ajonvakautuksen yleistymisen myötä
- Nastat olisivat saattaneet auttaa parissa tapauksessa jäisellä kelillä

LISÄTIETOA:

Tutkiva viestintäkonsultti Jouko Lahti, JL Interaction Oy
puh. 050 592 4240, lahti.jouko@saunalahti.fi

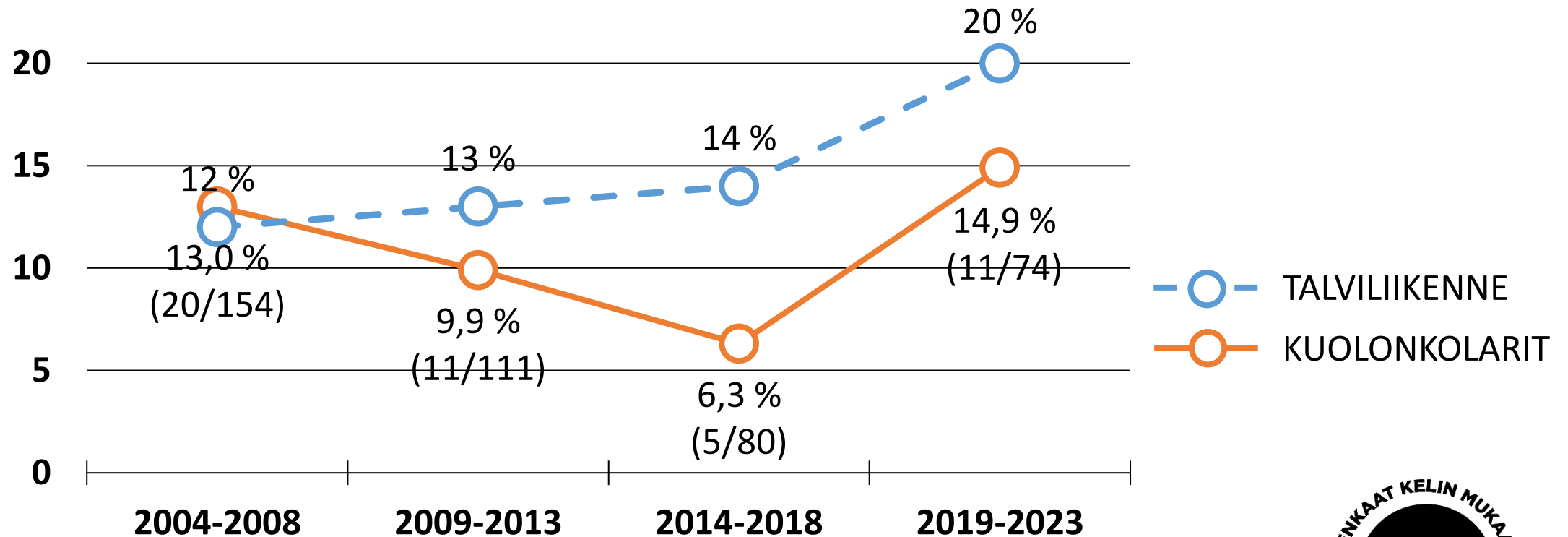


NASTARENKAAT YLIEDUSTETTUNA TALVIKELIONNETTOMUUKSISSA

- Nastattomien talvirenkaiden eli **kitkarenkaiden osuus henkilöautojen talviliikenteessä** on noussut viimeisen 10 vuoden aikana noin 13 %:sta reiluun 20 %:iin. Arvio perustuu parkkipaikkaseurantoihin, myyntitilastoihin ja kyselytutkimuksiin.
- **Nastarenkaat ovat selvästi yliedustettuna** henkilöautolla aiheutetuissa talvikauden kuolonkolareissa. Marras–maaliskuussa 2014–2023 kitkarenkaiden osuus talvirenkailla aiheutetuista talvikelionnettomuuksista (154 kpl) oli vain 10,4 %.
- **Talvikelionnettomuuksien määrä on puoliintunut** 2000-luvun alkuun verrattuna: 161 kpl (2004–2008) => 81 kpl (2019–2023). Eryteisesti kitkarengasonnettomuudet ovat vähentyneet ajoneuvotekniikan ja kitkarenkaiden kehittymien myötä.
- **Huom. tilasto ei sisällä** sairauskohtaukseen, itsemurhaan, tajunnan menetykseen tai nukahtamiseen liittyviä tapauksia. Talvirenkaiden lisäksi talvikausien 2004–2023 tilastossa on mukana **sekarengastuksia** (21 kpl) ja **kesärenkaita** (4 kpl).



KITKARENKAIDEN OSUUS TALVILIIKENTEESSÄ JA TALVIKELIONNETTOMUUKSISSA *



* Talvirengastyypillä henkilöautolla aiheutetuissa kuolemaan johtaneissa talvikelionnettomuuksissa marras–maaliskuussa 2004–2023. Ei sisällä sairauskohtaukseen, itsemurhaan, tajunnan menetykseen tai nukahtamiseen liittyviä tapauksia. Lähde: OTI:n onnettomuustietorekisteri.



PUOLIKSI KULUNEIDEN NASTARENKAIDEN NASTOITUKSESSA PAHOJA PUUTTEITA

- **Rengasliikkeisiin tulee uusittavaksi** nastarenkaita, joissa on vielä kohtuullisesti urasyvyttä, mutta nastat ovat irronneet tai kuluneet loppuun. Vuonna 2017 tutkimuksessa **rengashotelliotoksessa** urasyvydeltään puoliksi kuluneissa nastarenkaissa havaittiin pahoja puutteita nastoituksen osalta.
- **Henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamissa talvikelionnettomuuksissa** renkaat ovat urasyvydeltään huomattavasti kuluneempia kuin yleensä talviliikenteessä. Ajoneuvon hallinnan menetyksiin näyttäisi usein liittyvän liian suuri tilannenopeus, ajonvakautuksen puuttuminen ja huonommat renkaat taka-akselilla.
- **Nastarenkaiden kuntoerojen tasaamiseksi** renkaiden sijaintia olisi kierrätettävä 3 000–5 000 ajokilometrin välein, jos etuvetoisella autolla ajetaan pääasiassa paljaalla asfaltilla. Mikäli kuntoero renkaiden välillä pääsee kasvamaan suureksi, paremmat renkaat on syytä asentaa taka-akselille.

Lähde: [Nastarenkaiden kuntoerot riskitekijänä](#)

(Jouko Lahti, Tero Lähderanta, Esa Rätty/Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi 2017)



LIKENNETURVALLISUUS PARANTUNUT AJONVAKAUTUKSEN YLEISTYMISEN MYÖTÄ

- **Henkilöautolla aiheutetut kuolonkolarit** ovat vähentyneet merkittävästi ajonvakautuksen yleistymisen myötä viimeisen 10 talvikauden aikana. Kitkarenkaiden osuus talvirenkailla aiheutetuista talvikelionnettomuuksista oli vain 4,5 % jouluihelmikuussa 2009–2017.
- **Asiantuntijakyselyn mukaan** kitkarenkaille myönteistä kehitystä selittävät pääasiassa erot henkilöautojen iässä ja turvatekniikassa. Toiseksi merkittävimmäksi tekijäksi kehityksen taustalla arvioitiin eroja kuljettajien ajotavassa ja ennakoinnissa. Onnettomuusanalyysissä nostettiin esiin myös muutokset renkaiden suorituskyvyssä. Lisäksi kiinnitettiin huomiota nastajenkaiden suorituskykyerojen tasoittumiseen kulumisen myötä.
- **Huom. tieliikennelain uudistuksen myötä** talvirenkaita on pitänyt käyttää vuodesta 2020 alkaen keliperusteisesti 1.11. ja 31.3. välisenä aikana, jonka mukaan tilastotarkasteluakin on sittemmin laajennettu marras–maaliskuulle.

Lähde: [Talvirengastyypit talvikelionnettomuuksissa](#): kitkarenkaiden osuuden vähenemiseen vaikuttavat tekijät (Jouko Lahti/J Lahti Interaction 2019)



NASTAT OLISIVAT SAATTANEET AUTTAA PARISSA TAPAUKSESSA JÄISELLÄ KELILLÄ

- **Nasta- ja kitkarenkaiden osuutta** henkilöautolla aiheutetuissa talvikelionnettomuuksissa analysoitiin viimeksi seikkaperäisemmin **tieliikennelain seurantatutkimuksen** yhteydessä vuonna 2021. Tällöin kiinnitettiin huomiota erityisesti kitkarengasonnettomuuksiin.
- **Tutkijalautakunnat ovat arvioineet** jonkin renkaisiin liittyvän puutteen olleen yhtenä riskitekijänä noin joka kolmannessa talvikelionnettomuudessa. Tutkijalautakunnat eivät kuitenkaan arvioi tarkemmin kyseisen puutteen merkitystä onnettomuuden syntyyn, joten onnettomuuksia analysoitiin myös tapauskohtaisesti tutkintaselostusten pohjalta.
- Viimeisen 10 talvikauden aikana tapahtui yhteensä **viisi kitkarengasonnettomuutta, joihin liittyi ajohallinnan menetys jäisellä kelillä**. Tällöin olisi ehdottomasti tarvittu olosuhteisiin nähden parempikuntoisia talvirenkaita. Näissä tapauksissa nastat olisivat saattaneet auttaa ratkaisevasti arviolta 2–3 tapauksessa.

Lähde: [Tieliikennelain uudistuksen vaikutus talvi- ja kesärenkaiden käyttöön](#)
(Jouko Lahti, Panu Sainio/Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 2021)

