

Asia: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Lausunnonantajan lausunto

Voitte kirjoittaa lausuntonne alla olevaan tekstikenttään

Liikenne- ja viestintäministeriölle

LAUSUNTOPYYNTÖ 15.2.2017

Lausuntopyynnön diaarinumero: LVM/417/03/2013

Hallituksen esitysluonnos tieliikennelaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi

Rengasalan tekninen foorumi rajoittuu käsittelemään lausuntopyyntöä renkaiden käytösäännös-ehdotuksien näkökulmasta. Koska renkaiden käyttöä koskevat säännökset esitetään uudistettavaksi pääosin talvikäyttöön tarkoitettujen renkaiden osalta, käsittelee lausunto keskeisesti ehdotettuja talvirengasmääräyksiä. Lausuntona esitetään kunnioittavasti seuraavaa:

Rengasalan tekninen foorumi suhtautuu liikenneturvallisuussyistä kriittisesti hallituksen esitysluonnokseen siltä osin, kun talvirengassäätelyä esitetään muutettavaksi siten, että talvirenkaiden käyttövelvoite joului-, tammi- ja helmikuun talvijaksossa sidottaisiin kalenterin sijasta keliin.

Yleistä

Lumipyryn, rankkasateen, sumun tai liukkauden aiheuttamat vaikeat ajo-olosuhteet haastavat kuljettajaa. Pitävällä kelillä kuljettaja saa anteeksi monia tekemiään virheliikkeitä, kun taas liukkaalla ajoalustalla kuljettajan virheelliset arviot kustautuvat välittömästi. Liukkaalla kelillä jarrutusmatkat pitenevät huomattavasti eikä hyvilläkään talvirenkailla saada aikaan kesäkelin pitoa.

Liukkaimmillaan tie on ilman lämpötilan ollessa lähellä nollaa. Renkaan pito voi vaihdella suuresti lyhyelläkin matkalla. Jos kosteaa ja pilvistä iltaa tai yötä seuraa kuulaan kirpeä aamu, ilma jäähtyy nopeasti ja tien pinnalle voi hyvin pikaisesti muodostua ohut ja läpinäkyvä jääkalvo, josta käytetään nimitystä musta jää. Joskus mustaa jäätä voi muodostua myös pakkasella ilman lämmittäessä tien pintaa, jolle hetkellisesti muodostunut vesi jäätyy nopeasti jäisen maanpinnan takia.

Talviliukkaat jarrutusmatkat ovat huomattavasti pidemmät kuin kesällä. Jos ajat 80 km/h nopeudella kuivalla asfalttitiellä, tarvitset pysähtymiseen liki 50 m matkaa ja noin neljä sekuntia aikaa. Lumisella tiellä tarvitset pysähtymiseen 80 km/h nopeudesta lähes 50 m pitemmän matkan ja aikaa kuluu noin neljä sekuntia enemmän kuin kesäkelillä. Nämä sekunnit voivat olla kohtalokkaita. Voit pysähtyä samassa matkassa kuin kesällä vain, jos nopeutesi on enintään 60 km/h.

Huomioitavaa on, että terminen talvi on suuressa osassa maata pisin vuodenaikamme. Lapissa talvi viipty noin 7 kuukautta, Ahvenanmaalla vain noin kolme kuukautta.

Talviolosuhteissa selviytymisessä vaikuttaa neljä eri osa-aluetta eli renkaat, kuljettaja, keliolosuhteet ja ajoneuvo. Suomessa ajoneuvojen keski-ikä on yli 10 vuotta. Renkaiden merkitys korostuu, koska vanhemmissa ajoneuvoissa ei ole nykyaikaisia kuljettajaa avustavia turvajärjestelmiä.

Rengasriskit korostuvat vaativissa kelioloissa

Renkaat ovat suurin henkilö- ja pakettiautojen ajo-ominaisuuksiin liittyvä riskitekijä. Renkaat ovat olleet riskitekijänä joka seitsemännessä (14,0 %) henkilö- tai pakettiauton aiheuttamassa kuolonkolarissa. Renkasiin liittyviä kuolonkolareita on ollut 2000-luvulla keskimäärin 29 tapausta vuosittain.

Henkilö- ja pakettiautot ovat aiheuttaneet 2000 - 2015 yhteensä 3 325 kuolonkolaria, joista 466 tapausta liittyy renkasiin. Rengasonnettomuuksissa kuoli 552 henkilöä ja vammautui vakavasti 171 henkilöä.

Renkaiden merkitys korostuu vaativissa ja nopeasti muuttuvissa kelioloissa. Kaksi kolmasosaa renkasiin 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.

Kesärenkaan toimivuus talviolosuhteissa

Henkilö- ja pakettiauton kesä- ja talvirenkaat on suunniteltu toimimaan eri lämpötila-alueilla. Kesä- ja talvirenkaiden kumiseokset ja pintamallit ovat erilaiset. Kesärenkaat toimivat parhaiten lämpimissä olosuhteissa ja talvirenkaat taas kylmissä olosuhteissa.

Eri tutkimusten mukaan kesärenkaiden jarrutusmatka jäällä voi olla yli kaksinkertainen verrattuna talvirenkaaseen.

Hallituksen esitysluonnoksen perustelutekstissä todetaan mm. ”Uudella sääntelymallilla vältettäisiin tilanteet, joissa esimerkiksi Etelä-Suomessa joulukuussa voisi olosuhteiden perusteella käyttää kesärenkaita, mutta voimassa oleva säännös kieltäisi niiden käytön. Muutos voisi parantaa liikenneturvallisuutta tilanteissa, joissa maaliskuu-marraskuussa keli edellyttäisi talvirenkaiden käyttöä, mutta joissa nykysäännösten mukaan voisi käyttää kesärenkaita.” Perustelutekstissä todetaan edelleen, että talvikuukausina, mikäli sää tai keli ei talvirenkaiden käyttöä edellyttäisi, ajoneuvossa voisi käyttää myös kesärenkaita. Teknisen foorumin kanta on, että kesärenkaiden käyttö kylmissä olosuhteissa erityisesti talvikuukausina mutta myös loppusyksystä ja alkukevästä on erittäin arveluttavaa ja riskialtista.

Kesärenka ei toimi enää kunnolla alle noin + 5 asteen lämpötilassa. Tätä kylmemmässä lämpötilassa kesärenkaan kulutuspinnan kumiseos menettää elastisuuttaan ja samalla sen pito-ominaisuudet kaikilla ajoalustoilla heikkenevät. Mitä kylmemmäksi mennään sitä huonommaksi kesärenkaan pito-ominaisuudet muuttuvat. Lähellä nollan lämpötilaa sitä voidaan pitää jo vaarallisena.

Suurimmalla osalla kuljettajista ei yleensä ole riittävästi tietoa renkaidensa pito-ominaisuuksista eri lämpötiloissa.

Vaihtuvat keliolosuhteet

Syksyn ja talven liukkaat kelit tuntuvat yllättävän suomalaiset joka vuosi. Vaihtelevat keliolosuhteet lisäävät myös liikenteen onnettomuusriskejä. Esimerkiksi talvella onnettomuusriski on suurimmillaan vuodenajan alku- ja loppupäässä. Vakaat keliolot, ovat ne sitten kesäisen hyvät tai talvisen liukkaat, totuttavat kuljettajat helpommin käyttäytymään olojen mukaisesti, mutta äkillisissä kelin

vaihteluissa kuljettajan käyttäytyminen ei muutu riittävästi. Onnettomuusriskin onkin havaittu olevan sitä suurempi, mitä harvinaisempi keli on kyseessä.

Kokemus on, että ensiliukkaat mahdollisine liikennekaaoksineen yllättävät joulu-helmikuussa autoilijat pääkaupunkiseudulla varsin usein, erityisesti joulukuussa. Vaikka kelien ennustaminen on selvästi parantunut, voi kelissä tapahtuva muutos olla niin äkillinen, etteivät kaikki autoilijat pysty ruuhka- tai muista syistä vaihtamaan rengastustaan tilanteen vaatimalla nopeudella kelin mukaiseksi. Voi myös olla autoilijoita, jotka eivät heti vaihda rengastustaan kelin mukaiseksi, vaan jäävät odottamaan, muuttuisiko takaisin kesäkeliksi. Äkilliset kelimuutokset voivat luonnollisesti myös tapahtua matkan aikana tai vasta kun autoilija on saapunut määränpäähänsä. Vaihdataako/vaihtaako autoilija rengastustaan kelin mukaiseksi matkan aikana, matkan määränpäässä vai vasta palattuaan kotipaikkakunnalle. Yleisen elämäkokemuksen mukaan renkaiden vaihto tapahtuu melkein poikkeuksetta kotipaikkakunnalla, mikä väistämättä merkitsee, että kesärenkailla talvikelissä ”luistelevien” autoilijoiden määrä edellä kuvatuissa tilanteissa kasvaa.

Talvikelin määrittely

Lain perustelujen mukaan ”säällä tai kelillä, jolloin talvirenkaiden käyttöä edellytettäisiin, tarkoitettaisiin tieolosuhteita, joissa alueen tieverkolla, myös pienemmät tiet huomioon ottaen, olisi tarve käyttää talvirenkaita olemassa olevan tai mahdollisen liukkauden vuoksi. Liikenteenvalvoja määritteli yksittäistapauksessa, olisiko olosuhde sellainen, että talvirengasta olisi käytettävä”. Edellä oleva lain perusteluteksti talvikelin määrittelystä on sekä lain valvonnan, että lain soveltajan kannalta epätasällinen ja vaikeaselkoinen. Mitä tarkoitetaan ”alueen tieverkolla” ja ”pienimmät tiet huomioon ottaen”. Talvikelin määrittelyyn liittyvät käsitteet pitää oikeusvarmuuden näkökulmasta olla mahdollisimman yksiselitteiset.

Vastuu talvikelin määrittelystä on ongelmallinen. Perustelutekstistä ei käy yksiselitteisesti ilmi talvikelin toteamisen ajankohta. Toteaako liikenteenvalvoja etukäteen, että tieolosuhteet jonkun alueen tieverkolla ovat sellaiset, että siellä on käytettävä talvirenkaita. Vai tapahtuuko toteaminen jälkikäteen, kun on esimerkiksi tapahtunut liikenneonnettomuus. Liikenneonnettomuuden tapahtumahetkellä on saattanut olla talvikeli, joka ei enää ole todennettavissa onnettomuuden selvittelytilanteessa. Lain perusteluteksti on talvikelin toteamisen osalta niin ylimalkainen, että se mahdollistaa varsin moninaisia kelitulkintoja, jotka eivät ole omiaan varmistamaan tiellä liikkuvien oikeusturvaa. Todennäköinen seuraus on, että riskinotto renkaiden valinnassa kasvaa.

Keliin sidottu toimintamalli

Rengasalan teknisen foorumin kanta on, että ajoneuvojen talvirenkaiden käyttövelvoitteen kytkeminen joului-, tammi- ja helmikuussa kalenterin sijasta keliolosuhteisiin on omiaan vaarantamaan liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta. Säännösehdoitus on tältä osin tulkinnanvarainen ja se sisältää paljon riskitekijöitä. Vaara on tarjolla, että kesärenkaiden määrä liikenteessä kasvaa mainittuna ajanjaksona talvikelissä samalla kun vastuuton riskinotto kesärenkaiden käytössä lisääntyy. Suurin osa autoilijoista toimisi varmasti vastuullisesti talvikelissä, mutta talvikelissä kesärenkailla ajavien riskikuljettajien määrä saattaa kasvaa. Riskikuljettajat vaarantavat sekä oman että myös muiden tiellä liikkuvien turvallisuutta.

Hallitus perustelee esitysluonnoksessa ehdotettua sääntelymallia vaihtuvilla sääolosuhteilla. Rengasalan teknisen foorumin näkemys puolestaan on, että vaihtuvat sääolosuhteet edellyttävät että talvirenkaiden käyttövelvoite tulee sitoa edellä mainittuna talviaikana nykysäännösten mukaisesti kalenteriin. Kiinteä kalenterin mukainen talvirenkaiden käyttövelvoite on selkeä ja yksiselitteinen, eikä sisällä tulkinnanvaraisuuksia talvikauden vaikeissa ja myös äkillisesti usein muuttuvissa haasteellisissa ajo-olosuhteissa eri puolella Suomea.

Riskitekijöitä kun sidotaan talvirenkaiden käyttövelvoite joului-helmikuun talvijaksossa kalenterin sijasta keliin:

- Liikenteessä olisi erilaisia rengastuksia mikä aiheuttaisi erilaisia jarrutusmatkoja, nopeuksia ja ajokäyttäytymistä
- Renkaiden vaihtoa lykättäisiin tarpeettomasti tai se ei aina ole mahdollista (huono keli voi sattua esim. juhlapäivinä tai viikonloppuina, jolloin renkaita vaihtavat liikkeet ovat kiinni)
- Renkaita vaihtavien liikkeiden resurssit eivät riittäisi kelinvaraiseen vaihtoon, koska ajallisesti työvoiman tarve moninkertaistuisi
- Autoilija ei osaisi sopeuttaa renkaiden vaihtoa / ajotapaansa erilaisiin keliolosuhteisiin, erilaiseen tien ylläpitoon, eikä nopeasti vaihtelevaan säähän
- Liikenteen sujuvuus kärsisi ja ruuhkat talvikeleillä lisääntyisivät
- Liikenneturvallisuus kärsisi, henkilöonnettomuuksien määrä lisääntyisi
- Hyvä totuttu käytäntö häviäisi renkaiden vaihtoajan suhteen
- Onnettomuuksien vaikutus vakuutusmaksuihin?
- Jonossa ajon riskit, keliä ei tunnusteta täysimääräisesti
- Riskikuljettajat eivät todennäköisesti noudattaisi pelkkää keliin sidottua talvirengaspakkoa tunnollisesti, vaan vaarantaisivat liikennettä yllättävissä talvikeleissä
- Kuljettajista löytyy aina ” muita parempia ” piittaamattomia kuljettajia, joita ” säännöt eivät koske ” ja joilla on tapana elää säästöjen rajoilla

- Miten keliolosuhteet tulkittaisiin, talvikeli vai ei? Miten tiedotettaisiin? Miten saavuttaisi yleisön/autoilijan?
- Miten keliolosuhteet tulkittaisiin onnettomuustapauksissa? Kenellä tulkintavalta?
- Vuorokauden lämpötilavaihtelut/kelivaihtelut asettaisivat haasteita ”oikealle rengastukselle” ja kelin tulkinnalle
- Keliin sidottu talvirenkaiden käyttöpakko koettaisiin lain ”höllentämiseksi”
- Tiesuolauksen ja hiekotuksen tarve lisääntyisi, mikä lisäisi ympäristöongelmia ja tienhoitokustannuksia
- Onnettomuusriski kasvaisi, koska teiden kunnossapitoluokitusten johdosta teiden kunto talviolosuhteissa on eritasoinen
- Muuttuvia nopeusrajoituksia voidaan säätää ajon aikana kelin mukaan, mutta renkaita ei voi vaihtaa kelin muuttuessa!

Kalenteriin ja keliin sidottu toimintamalli (yhdistelmäehdotus)

Rengasalan teknisen foorumi ehdottaa, että talvikauden rengasvaatimukset olisivat ns. yhdistelmäehdotuksen mukaiset. Yhdistelmämallissa talvirenkaiden käyttövelvoite sidottaisiin sekä kalenteriin että keliin. Kalenteriin sidottu käyttövelvoite olisi joului-, tammi- ja helmikuun aikana. Lisäksi talvirenkaita olisi käytettävä kelin niin vaatiessa loka–marraskuussa ja maalisi–huhtikuussa. Nastarenkaiden käyttöä ehdotetaan sallittavaksi 1.10.- 30.4. sekä muulloinkin sään tai kelin sitä vaatiessa.

Teknisen foorumin perusteet yhdistelmäehdotukselle:

- Liikenneturvallisuus ja liikenteen sujuvuus paranisi ja ihmishenkiä säästyisi, kun talvikelissä ajettaisiin tasalaatuisilla renkailla
- Kalenteriin sidottu talvirenkaiden käyttöaika helpottaisi yksittäisen autoilijan päätöksentekoa renkaiden vaihdon ajankohdasta
- Kuljettajan vastuu toteutuisi yhdistelmämallissa paremmin kuin hallituksen esittämässä mallissa, koska autoilija ei joutuisi tulkitsemaan erilaisia keliolosuhteita ja rengastuksia joului- helmikuun talvijaksossa
- Varmistaisi tasa-arvoisen rengastuksen erilaisissa keliolosuhteissa, joissa voi olla erilainen tien ylläpito ja nopeasti vaihteleva säätötila
- Tämä myös helpottaisi ulkomaisia ajoneuvoja, kun kuljettajat tietäisivät, milloin on pakko käyttää talvirenkaita

Raskaan kaluston talvikauden rengasvaatimukset

Rengasalan tekninen foorumi on esittänyt julkaisussa Raskaan kaluston talvikauden rengasvaatimukset (21.4.2015), että auton vetävillä ja ohjaavilla akseleilla on oltava talviaikana vähintään 5 mm ja ajoneuvon muilla akseleilla ja perävaunussa 3 mm urasyvyys. Lisäksi vetoakseleilla on oltava talvirenkaat. Nämä vaatimukset ovat toteutuneet jo uudessa 2.1.2017 voimaan tulleessa ajoneuvoasetuksessa lukuun ottamatta auton ohjaavia akseleita, joiden minimiurasyvyudeksi on määritelty vain 3 mm.

Rengasalan teknisen foorumin mielestä liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta on erittäin tärkeää, että auton ohjaavilla etuakseleilla minimiurasyvyys olisi 5 mm. Se on tärkeää erityisesti auton ohjautuvuuden ja käsiteltävyyden säilyttämiseksi talviaikana.

Renkaan talvipito-ominaisuudet huononevat selkeästi renkaan kuluessa, kun pitoa tuottavat särmät ja kuvion avoimuus vähenevät. Mitä kuluneempi kuvio sen huonommin se syrjäyttää loskaa ja ohjautuu lumella sekä jäällä. Useimmissa raskaan kaluston eturenkaissa voidaan katsoa olevan tyydyttävästi ohjautuvuusominaisuuksia talviolosuhteissa jäljellä, kun urasyvyyttä on yli 5 mm. Kun taas urasyvyys on alle 5 mm, ominaisuudet alkavat selkeästi heiketä.

Yhtenä perusteena 5 mm minimiurasyvyydelle ohjaavalla akselilla voidaan pitää myös ajoneuvoyhdistelmien kokonaismassojen kasvua. Ajoneuvojen massojen kasvu yhdessä akseleiden lukumäärän kasvun kanssa lisää ajoneuvon aliohjautuvuutta. Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien ohjautuvuuden ja käsiteltävyyden kannalta on siis olennaista, että ohjaavalla etuakselilla käytetään talviaikana riittävän hyviä renkaita, mikä omalta osaltaan tukee 5 mm minimiurasyvyysvaatimusta myös ohjaavilla etuakseleilla.

Etuvetoiset yli 3500 kg ajoneuvot (ns. pakettiautot)

Nykyinen asetus ja hallituksen esitysluonnos mahdollistavat etuvetoisilla ajoneuvoilla, jotka ovat rekisteröity yli 3500 kg kokonaismassalle, eturenkaana kesärenkaan (urasyvyydeltään min 3 mm) käytön talvirengaskauden aikana. Ehdotetaan, että kyseisiä ajoneuvoja koskisivat samat talvirengasmääräykset kuin kokonaismassaltaan alle 3500 kg henkilö- ja pakettiautoja.

Lopuksi

Hallituksen esitysluonnoksessa todetaan mm., että lain tavoitteena on lisätä tienkäyttäjien omaa vastuullisuutta liikenneturvallisuudesta, liikenteen sujuvuudesta ja ympäristöstä. Tämä on hyvä

tavoite. Aika ajoin erittäin vaihtelevat keliolosuhteet ja esitysluonnoksen määräysten tulkinnanvaraisuus vaikuttavat siihen, että hallituksen edellä mainitut tavoitteet monessa tapauksessa jäävät toteutumatta. Lisäksi kuljettajan vastuun toteutumiseen vaikuttaa kielteisesti usein heikko tietämys kesä- ja talvirenkaiden toimivuudesta eri keliolosuhteissa.

Rengasalan tekninen foorumi pitää hyvänä, että hallituksen esitysluonnos merkitsee tiukennusta talvirengasvaatimukseen marras- ja maaliskuussa. Mainittuina kuukausina olisi käytettävä talvirenkaita, jos sää tai keli sitä edellyttäisi. Sitä vastoin, ehdotamme harkitsemaan uudestaan esitysluonnosta siltä osin, kun talvirenkaiden käyttövelvoite jouluihelmikuun talvijaksossa ehdotetaan sidottavaksi kalenterin sijasta keliin.

Huhtikuun 12. päivänä 2017

Rengasalan tekninen foorumi

Juha Mustakangas Jari Alopaeus Jukka Lankolainen
puheenjohtaja

Kai Niemi Jukka Rinne Per-Åke Furubacka

Teppo Siltanen Matti Morri

Rengasalan tekninen foorumi on vuonna 2009 koottu rengasalan asiantuntijaryhmä, jonka tehtävänä on määritellä toimialan yhteiset viestit keskeisissä teknisissä rengasasioissa. Teknisen foorumin puheenjohtajana on Juha Mustakangas edustaen Autonrengasliitto ry:tä (Vianor Oy) sekä teknisen asiantuntijaryhmän jäseninä ovat Kai Niemi Bridgestone Finland Oy:stä, Jari Alopaeus Continental Rengas Oy:stä, Per-Åke Furubacka Goodyear Dunlop Tires Finland Oy:stä, Matti Morri ja Teppo Siltanen Nokian Renkaat Oyj:stä, Jukka Rinne Oy Suomen Michelin Ab:stä ja Jukka Lankolainen edustaen Autonrengasliitto ry:tä (Bridgestone Finland Oy).

Juha Mustakangas
Rengasalan tekninen foorumi