

Henkilö- ja pakettiautojen rengasriskit 2000-luvulla: RISKIRENKAAT JOKA SEITSEMÄNNESSÄ KUOLONKOLARISSA

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

Rengasriskit korostuvat vaativissa kelioloissa

Renkaat ovat olleet riskitekijänä joka seitsemännessä (14 %) henkilö- tai pakettiauton aiheuttamassa kuolonkolarissa. Rengasonnettomuudet ovat viime vuosina vähentyneet sekä määrällisesti että suhteellisesti. Vuonna 2015 tapahtui 21 renkasiin liittyvää kuolonkolaria, kun niitä on ollut 2000-luvulla keskimäärin 29 tapausta vuosittain.

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.

Rengasriskit on ryhmitelty Autonrengasliiton riskianalyyssissä kolmeen pääryhmään. Rengasriskeistä 46 prosenttia lukeutuu huonokuntoisiin renkasiin, 31 prosenttia sopimattomaan rengastukseen ja 13 prosenttia vääriin rengaspaineisiin. Muiden rengasriskien osuus kaikista rengasriskeistä on kymmenisen 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 kesärengasonnettomuutta. Todennäköisesti meilläkin oltaisiin valmiimpia talvikeleihin, jos talvirenkaat vaadittaisiin meillä Ruotsin tapaan jo lokakuussa talvikelin vallitessa.

Turvallisuusvisio yhteiseksi tavoitteeksi

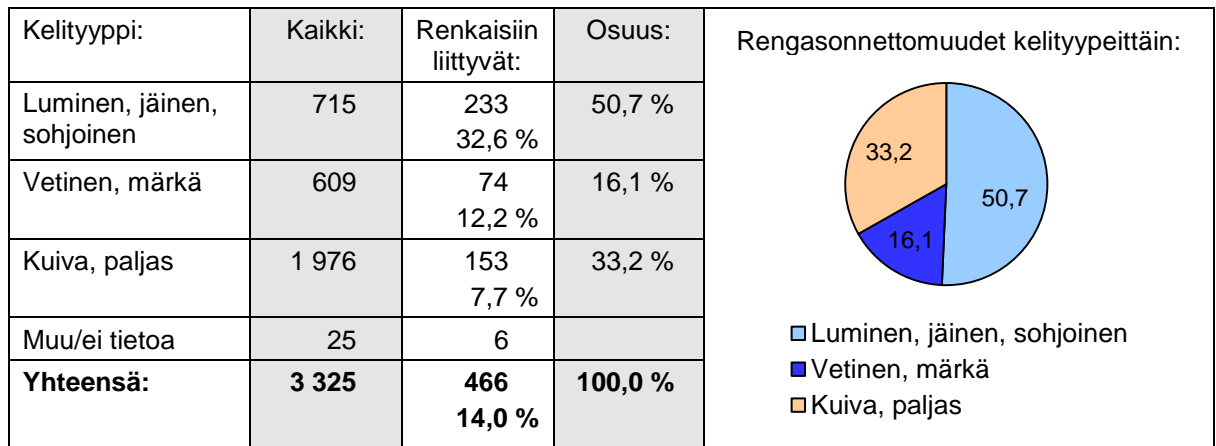
Onnettomuustutkinnassa käytetyn riskikasamamallin mukaan onnettomuuksiin liittyy aina useita inhimilliseen käyttäytymiseen, ajoneuvoon tai liikenneympäristöön liittyviä riskejä. Jokin inhimillinen tekijä on joko välittömänä tai taustariskinä 99 prosentissa kuolonkolareista.

Vuonna 2001 määritellyn liikenneturvallisuusvision mukaan liikennejärjestelmä on suunniteltava siten, että kukaan ei kuolisi eikä loukkaantuisi vakavasti tieliikenteessä. Liikenneturvallisuusohjelman toimenpiteet maksavat yhtä säästettyä kuolemaa kohden arviolta 2,8 miljoonaa euroa, joka vastaa likimain yhden kuolonuhrin laskennallista hintaa.

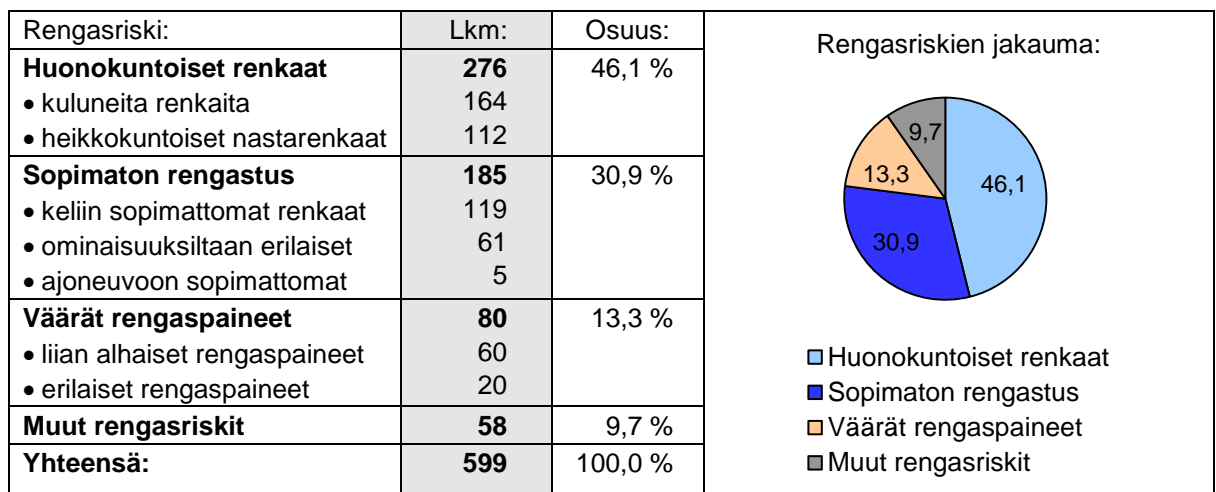
Liitetaulukot:

- 1) Henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamat kuolonkolarit 2000–2015
- 2) Onnettomuuden aiheuttajilla todetut rengasriskit 2000–2015
- 3) Kuolemaan johtaneiden rengasonnettomuuksien määrän kehitys

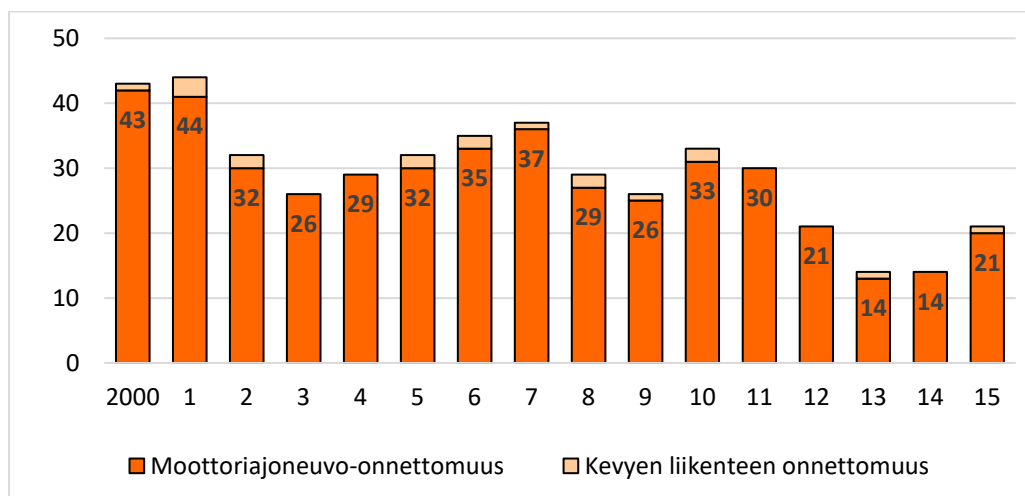
1. Henkilö- ja pakettiautojen aiheuttamat kuolonkolarit 2000–2015



2. Onnettomuuden aiheuttajilla todetut rengasriskit 2000–2015



3. Kuolemaan johtaneiden rengasonnettomuuksien määrän kehitys



Lähde: Onnettomuustietoinstituutin onnettomuustietorekisteri