

Liikenne- ja viestintäministeriölle**LAUSUNTOPYYNTÖ 17.10.2016
LVM 1584/03/2016**

Luonnoksesta ajoneuvon käytöstä tiellä annetun asetuksen 16 §:n muuttamisesta rengasalan tekninen foorumi esittää lausuntonaan kunnioittavasti seuraavaa:

Siltä osin, kun muutosehdotus on yhteneväinen rengasalan teknisen foorumin julkaisussa ”Raskaan kaluston talvikauden rengasvaatimukset” 21.4.2015 esittämän ehdotuksen kanssa ei ole huomautettavaa.

Valtioneuvoston asetusluonnoksessa ehdotetaan, että kuorma- ja linja-autojen ohjaavilla akseleilla olisi käytettävä renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 3,0 mm. Rengasalan tekninen foorumi on julkaisussa 21.4.2015 esittänyt, että auton ohjaavilla akseleilla renkaiden pääurien tulee olla vähintään 5 mm.

Perusteluna 5 mm vähimmäisvaatimukselle auton ohjaavien akseleiden renkailla ovat seuraavat seikat, jotka ovat myös mainittu rengasalan teknisen foorumin julkaisussa.

Joulu- helmikuun talvijakson urasyvyys- ja talvirengasvaatimuksilla tähdätään sekä liikenneturvallisuuden että myös liikenteen sujuvuuden parantamiseen talvikauden vaikeissa ja myös usein muuttuvissa haasteellisissa ajo-olosuhteissa. Rengasalan teknisen foorumin ehdottama raskaan kaluston talvikauden rengasvaatimus on omiaan edistämään liikenteen sujuvuutta talvikaudella ja ajoneuvoyhdistelmien kulkukelpoisuutta sekä vähentämään liikennepysähdyksiä ja muita raskaan kaluston aiheuttamia häiriötekijöitä liikenteelle.

Renkaan talvipito muodostuu pintakuviosta ja kumiseoksesta. Kuvion avoimuus vaikuttaa siihen kuinka hyvin rengas puhdistuu lumesta ja voimakas lamellointi tuo lisäsärmiä, jotka pureutuvat alustaan ja lisäävät pitoa. Kumiseoksella on merkitystä erityisesti jääpitoon. Renkaan kuluessa sekä lamellointi että kuvion avoimuus eli pinta/ura-suhde vähenevät, minkä vuoksi pitoa lisäävät särmät häviävät ja puhdistuskyky heikkenee. Ajan myötä kulutuspinnakumiseos kovettuu vähitellen, mikä pienentää myös renkaan pitoa.

Turvallisuuden kannalta kriittinen urasyvyys riippuu pintamallista. Oleellista on, että nykyisen minimivaatimuksen 1,6 mm mukaiset renkaat eivät toimi vaan ovat ehdottomasti vaaralliset haastavissa talviolosuhteissa. Lisäksi tulee huomioida, että raskaan kaluston renkaiden kitkakerroin on pääsääntöisesti huomoinampi kuin henkilöauton renkailla. Tosiasia on, että raskaan yhdistelmän jarrutusmatka liukkaalla kelillä on keskimäärin kaksi kertaa pidempi kuin henkilöauton, mikä on todettu lukuisissa eri vertailutesteissä. Esimerkiksi Nokian Renkaiden järjestämässä yhteistesteissä Ivalossa 2012 on havaittu, että uusien ja kuluneiden renkaiden välinen ero lumipolanteelle tehdyissä jarrutuksissa voi olla jopa 50 %.

Talviaikaan käytettävissä renkaissa kulutuspinnan kuvioinnin tulee olla selvästi näkyvissä, jotta renkaassa on riittävästi pitäviä kuviosärmiä. Renkasiin on lisätty lamellointia tuomaan lisäpitoa. Useimmissa pintamalleissa lamellointi alkaa hävitä jo puolessa välissä kulutuspinnaa ja muu kuviointi, kun urasyvyyttä on jäljellä 25–35 %. Myös kuviourien kapeneminen renkaan kuluessa huonontaa renkaan puhdistuvuutta lumesta ja pitoa. Tyypillisesti renkailla voidaan katsoa olevan vielä kohtuulliset talvipito-ominaisuudet puolikuluneena, mikä merkitsee vetorenkailla 10 mm ja eturenkailla 7-8 mm urasyvyyttä. Jotta säilytetään ajoneuvon liikkeellelähtökyky ja ohjautuvuus sekä pysähtyminen vielä välttävästi, raskaan ajoneuvon renkaan urasyvyyden tulee olla talviaikana vähintään 5 mm.

Edellä mainittujen seikkojen lisäksi uusien korkeampien kokonaispainojen tultua voimaan ja kenties myös entisestään kasvaessa auton ohjaavien akseleiden urasyvyyden 5 mm vaatimus on perusteltu ajoneuvon ohjautuvuuden varmistamiseksi.

Rengasalan tekninen foorumi esittää lausuntonaan, että kuorma- ja linja-autoissa sekä traktorissa, jonka rakenteellinen nopeus on yli 60 kilometriä tunnissa, on käytettävä joulu- tammi- ja helmikuun aikana ohjaavilla akseleilla renkaita, joiden kulutuspinnan pääurien syvyys on vähintään 5,0 mm.

Lisäksi esitämme, että **ajoneuvoasetuksen pykälän 16 kohtaan 1** tehtäisiin muutos koskien paripyörien asennusta, koska nykyinen vaatimus sallii toisen paripyöristä täysin vailla ilman kulutuspinnan uraa, mikä ei voi olla tarkoituksenmukaista renkaiden optimaalisen käytön kannalta esimerkiksi rengasrikkoja ja liikenteen sujuvuutta ajatellen. **Kaikkien rengasvaatimuksen tulisi koskea samalla tavoin paripyörien molempia renkaita.**

Muutoin rengasalan teknisellä foorumilla ei ole huomautettavaa luonnoksesta asetusmuutokseksi.

Marraskuun 9. päivänä 2016

Rengasalan tekninen foorumi


Juha Mustakangas
puheenjohtaja

Jari Alopaeus

Jukka Lankolainen

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).