



Henkilö- ja pakettiautojen nastarenkaat tekevät asvalttiin tuhoisat urat ja tappavaa asvalttipölyä. Tyypillinen tilanne Helsingissä: Henkilöautokaistalla ajoa ravistavat urat, oikealla raskaan liikenteen kaistalla ei uria.

Kansaa syytetään tie- ja katuliikenteen kuolemista ja loukkaantumisista, jotka johtuvat teiden huonosta kunnosta, asvaltti- ja katupölystä, sopimattomista renkaista.

Kertomatta jää, että ymmärtämättömät poliittiset päättäjät ja valtion vastuulliset viran omaiset ovat usein suurimpia syyllisiä liikennekuolemiin. Tarkastellaanpa.

RENGASMÄÄRÄYKSET:

Tähän vuoteen asti isot linja-autot ovat saaneet ajaa talvetkin läpi renkailla joilla urasyvyys vain 1,6 mm. Kuorma- autoilla, raskailla rekoillakin, on saanut laillisesti olla sitäkin huonommat renkaat. Samanarvoisuus ei liikenneturvallisuudessa toteudu. Jos henkilöautoilijoiden renkailla kesällä urasyvyys on alle 1,6 mm, sakotetaan liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Talvirenkaissa henkilöautoilijoilla pitää olla vähintään 3 mm:n urat.

Kymmeniä vuosia jatkuneiden vaatimusten jälkeen eduskunta, liikenneministeriö ja turvallisuudesta vastuussa oleva Trafi suostuivat kiristämään kuorma- ja linja-autojen talvirengasvaatimuksia eli vetopyöriin 5 mm:n ja muille akseleille 3 mm:n urat.

SE ON VIELÄ

KIN PUOLITOTUUS JA TIEMIINA!

Vieläkään ei lainsäätäjät vaadi Suomessa kunnon lumihiihtale-merkittyjä talvirenkaita vetopyöriin kuten Ruotsissa saati 5 mm urasyvyyttä ja lumihiihtale-merkittyjä ympäriinsä perävaunuja myöten kuten Norjassa!

NASTARENKAAT:

Pää- ja valtatie urautuvat ja kuluvat silmin nähden talvikaudella. Pyöräurien leveys ja raideleveys täsmäävät henkilö- ja pakettiautoihin. Kuorma- ja linja-autojen yksikkörenkaat ja paripyörät eivät niihin sovi. Rapautuneen tieverkkomme korjausvelka on nyt jo 2,5 miljardia euroa! Lama-Suomen hallituksen oli pakko myöntää ylimääräiset 325 miljoonaa euroa pää- ja valtateiden tekohengitykseen. Alempi tieverkko on samalla romuttumisen partaalla. Nastarenkaiden takia!

**Nastarenkaat ovat pääsyllisiä sekä teiden
kelvottomaan kuntoon että asvalttipölyyn -
molemmat suomalaisten massatappajia!**

Nastarenkaat ovat suomalainen keksintö:

Kelhun

,

Vallu Anderssonin

,

Tikan

ja

Kometan

kehittämiä, suomalaisen rallilegandan synnyttäjiä 60-luvun alun Monte Carlon Ralleista.

Nastarenkaan suorituskyky on kuitenkin tänään kaukana siitä, mitä se oli. Vuosien varrella nastojen painoa, pistovoimaa ja lukumäärää on vähennetty dramaattisesti. Lisäksi nastarenkaan pito kärsii nykymuodista, kulutuspinnan ylileveydestä, joka on saanut viranomaisten ymmärtämättömän hyväksynnän. Mitä leveämpi pinta, sitä pienempi lumi/loska/vesipinnan läpäisykyky, sitä piernempi paino per cm

2

tien pintaan, ja sitä herkemmin lumi- ja loskaliirtoa. Ja mitä kireämpi pakkasen, sitä enemmän nastarengas kärsii kumiseoksensa keinokumimäärästä. Keinokumi kovettuu ja menettää kimmoisuuttaan pakkasen kiristyessä.

KITKARENGAS

, nastaton vaihtoehto, tuli 70-luvulla. Se on kehittynyt jättiaskelin pintakuvion, saippauksen ja kumiseoksen osalta. Talven noin 20 erilaisen kelin kohdalla se häviää nastarenkaalle enää yhdellä ainoalla: kun nollakelillä tiellä on kirkas, puhdas jääpinta ja sen päällä niin ohut vesikelmu, että nastakuvio jaksaa painaa nastat veden läpi jäähän saakka. Pakkasella kitkarenkaan luonnonkumi säilyttää kimmoisuutensa ja pitonsa tienpinnasta, lumesta, polanteesta ja yhä nahkeammaksi käyvästä jääpinnasta paremmin kuin nyky-nastarengas.

SUOMALAINEN

ei vain hevin usko kehitykseen.

Suomalainen hyväksyi viimeisenä muovisuksen, lasikuitusauvat, luistelutyylin, V-tyylin... Eikä suomalainen autoilija vieläkään usko muuhun kuin nastarenkasiin. Ei uskalla edes kokeilla, vaikka kehitys jo ajaa nastarenkaan paremmuuden ohi. Eikä usko vastuullinen viranomainen: ei liikenteen turvallisuusvirasto Trafi, ei Liikennevirasto eikä liikenneministeriö. Eduskunnasta puhumattakaan. Vain 15% suomalaisista autoilijoista käyttää kitkarenkaita. 85% ajaa nastarenkailla. Helsingiläisistä autoilijoista vain 24% ajaa kitkarenkailla. 86% survoo nastoilla lumettomia katuja läpi talven. Helsingissä vain toivotaan, että vuoteen 2025 mennessä kitkarenkaita käyttäisi 50% eli saman minkä Norjassa jo 1990-luvulla ja Ruotsinkin kaupungeissa. Jopa 40% helsingiläisistä kärsii katupölystä. Astmaatikut, keuhkohtaumasta tai sepelvaltimotaudista kärsivät, ikäihmiset, maksavat jopa hengellään.

Nastarenkaille suunnitellaan kieltoa määrätyillä kaduilla kuten eräissä kaupungeissa Ruotsissa, tai Helsingissä kantakaupungissa, tai katutulleja kuten Norjassa, tai nastaveroa, tai verohelpotusta kitkarenkaille. Suunnitellaan ja ihmetellään.

MUNATON

on myös uuden tieliikennelain talvirengasesitys. Se jatkaisi talvirengasrengaspakkoa kuukaudella molempiin suuntiin eli marraskuun alusta maaliskuun loppuun ”mikäli keli sitä vaatii”! Autoilija saisi kaiken aikaa itse päättää vaatiiko keli kesä- vai talvirenkaita.

MUTTA:

liikenteenvalvoja eli tavallisesti poliisi päättäisi sitten tien päällä, onko autoilija osannut valita ”oikeat” renkaat. Mielestään ”vääristä” renkaista autoilijalle koituisi liikennevirhemaksu eli sakko.

Voiko tulkinnanvaraisempaa olla?

SIETÄISI

myös rengastestejä suorittavan autolehdistön, autokoulujen, Autoliiton ja muiden mielipidevaikuttajien miettiä perinteistä mantraa tarkemmin, missä kehitys kulkee kokonaisuuden kannalta.

Tulipa sitten taas tultua Lappeenrannasta Helsinkiin ”talvirengaskaudella” +4 lämpöastella kuivia puhtaita asfalttipäätteitä pitkin. Ja autojonoista neljä kipakkaa nastaniskua kilahtaen tuulilasiin. Kolmesta jäi jäljet. Näitä tuulilasien murskaajahan on luvassa aina toukokuuhun saakka, ja uudestaan lokakuusta vanhojen nastarenkaiden hylkäämiseen asti.

Kohta pitää taas vaihtaa kesärenkaat alle. Niiden kovuus ja jyrisevä meno on aina samanlainen shokki pehmeiden, äänettömien ja mukavien kitkarenkaiden jälkeen. Kitkoja jää kaipaamaan kesälläkin! Ja tieviranomaisten järkiintymistä rengasasioissa.