

Minister Infrastruktury wprowadzony w błąd? Branża komentuje decyzję ws. zimówek

data aktualizacji: 2019.04.08



Fot. Piotr Łukaszewicz

Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego jest zaniepokojony faktem, że urzędnicy zajmujący się drogami - którzy przygotowali odpowiedź na interpelację poselską dla Ministra Infrastruktury - nie znają obszernej biblioteki rzetelnych badań na temat bezpieczeństwa, jakie zapewniają opony z homologacją zimową (zimowe i całoroczne) w warunkach jesienno-zimowych.

- Minister najwyraźniej został wprowadzony w błąd, jakoby brak było jednoznacznych wyników badań dotyczących zachowania opon zimowych i całorocznych w różnych warunkach atmosferycznych - czytamy w oficjalnym komunikacie PZPO.

- Od pierwszych dni swojego istnienia Polski Związek Przemysłu Oponiarskiego (PZPO) uświadamia, jak duże znaczenie dla bezpieczeństwa drogowego mają opony. Mity i nieuzasadnione przekonania na temat ogumienia są jednymi z najpoważniejszych problemów, z jakimi PZPO się mierzy. Odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury na poselską interpelację udowadnia, że intensywne zmagania o poprawę świadomości Polaków w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą nadal trwać - mówi Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego.

W galerii zdjęć poniżej wyniki badań, porównania, mapy.

Komisja Europejska, w studium wybranych aspektów korzystania z opon związanych z bezpieczeństwem wskazuje¹, że w 27 europejskich krajach - w których wprowadzono wymóg jazdy

na homologacją zimową (zimowe i całoroczne) – nastąpiła 46% redukcja prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku drogowego w warunkach zimowych – w porównaniu z jazdą na oponach letnich w tych samych warunkach. Ten sam raport dowodzi, że wprowadzenie prawnego wymogu jazdy na oponach posiadających homologację zimową zmniejszy liczbę śmiertelnych wypadków o 3 proc. Jest to uśredniona wartość – są kraje, które odnotowały spadek liczby wypadków o 20 proc.

Także eksperci ds. bezpieczeństwa drogowego rekomendują sezonową zmianę opon. W naszym klimacie – przy gorącym lecie i mroźnej zimie – jest to jedna z gwarancji bezpiecznej jazdy. Niemieckie niezależne i rzetelnie przeprowadzone badania pokazują wyraźnie, że ryzyko wypadków drogowych i kolizji jest 6 razy większe w zimie niż w lecie². Ponadto, droga hamowania pojazdu na mokrej powierzchni przy oponach zimowych jest o 20% krótsza niż przy oponach letnich³. Właśnie te brakujące kilka metrów do zahamowania decyduje bardzo często o liczbie ofiar wypadków drogowych.

Wartości te znajdują potwierdzenie także w badaniu naukowców z Politechniki Świętokrzyskiej⁴ - na ośnieżonej nawierzchni przy prędkości raptem 20 km/h różnica w drodze hamowania między oponami letnimi i zimowymi wyniosła 16 metrów. Badanie było prowadzone zarówno z udziałem układu ABS, który zapobiega blokowaniu kół, jak i bez niego.

Co więcej, badania przeprowadzone przez Politechnikę Poznańską w marcu 2014⁵ na dwóch typach opon letnich i zimowych (2 komplety klasy premium i 2 komplety klasy budżetowej) pokazują, że także na suchej nawierzchni, przy temperaturze wahającej się trakcie testu między +7,5°C a 10°C – porównując najbardziej zbliżone prędkości początkowe hamowania – opony zimowe i letnie mają bardzo zbliżone parametry. Przy tej samej prędkości wykazują różnicę w drodze hamowania jedynie rzędu 0,5-1,5 metra.

Badania sfinansowane przez Narodowe Centrum Nauki w 2012 r. pokazują, że twardość gumy bieżnika opony letniej wyraźnie wzrasta w okresie zimowym – co może powodować gorsze warunki przylegania opony do nawierzchni oraz zmniejszenie zdolności do przekazywania momentu napędowego na nawierzchnię drogi⁶.

Potwierdzają to także testy dziennikarskie, choćby redakcji brytyjskiego Auto Express przeprowadzone wspólnie z Automobilklubem Królewskim (RAC), przeprowadzane przy temperaturze dodatniej 5,9°C na mokrej nawierzchni. Wskazały one przewagę opon zimowych w takich warunkach – droga hamowania opon zimowych wyniosła 35,5 m, zaś droga hamowania opon letnich segmentu premium to ponad 42 metry⁷.

Z kolei belgijska organizacja Pneuband wskazuje, że jadąc po mokrej nawierzchni z prędkością 90 km/h przy temperaturze 2°C, droga hamowania na oponach zimowych jest o 11 metrów krótsza niż na letnim ogumieniu - to ponad dwie długości samochodu klasy premium.

Co ważne, wszystkie powyższe i zacytowane badania zostały przeprowadzone w rzeczywistych warunkach za pomocą samochodów wyposażonych w system ABS oraz starszych modeli, bez tego systemu.

Badania i testy udowadniają w jak szerokim zakresie warunków pogodowych i temperatury, charakterystycznych dla okresu późnej jesieni i zimy, opony zimowe lub całoroczne zwiększają bezpieczeństwo drogowe. Dla statystycznego kierowcy w tym okresie będą dużo bardziej uniwersalnym i bezpieczniejszym wyborem, niż jazda na oponach letnich i czekanie na pierwszy śnieg.

- Polska jest jedynym krajem Unii Europejskiej z takim klimatem, gdzie przepisy nie przewidują wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych w warunkach jesienno-zimowych. Według badań Moto Data z 2017 i 2018 roku, 78% polskich kierowców opowiada się za wprowadzeniem wymogu jazdy na oponach zimowych lub całorocznych w zimowych miesiącach roku. Ustawodawcy brakiem działań w tym obszarze sprawiają, że Polska nie tylko nie jest w stanie dogonić Europy pod względem bezpieczeństwa drogowego, ale także, że Europa stale nam ucieka – podkreśla Piotr Sarnecki, dyrektor generalny Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego. – Co roku od kilkudziesięciu lat na drogach ginie ponad 3000 osób. To tyle, ile pracuje w dużej fabryce. Bezpieczeństwo na drogach, którymi codziennie poruszają się miliony z nas, jest tak samo ważne jak podatki, emerytury czy edukacja dzieci – dodaje Sarnecki.

Nagrania z testów Auto Express i RAC nt. opon zimowych⁸ pokazują, jak bardzo ogumienie adekwatne do temperatury, wilgotności i śliskości nawierzchni pomaga kierowcy w kontroli nad pojazdem i potwierdzają różnicę pomiędzy oponami zimowymi a letnimi, nie tylko na oblodzonej czy ośnieżonej, ale i na mokrej drodze w chłodnych jesiennych temperaturach:

- Na oblodzonej drodze podczas jazdy z prędkością 32 km/h droga hamowania na oponach zimowych jest krótsza o 11 metrów w porównaniu z oponami letnimi, co odpowiada trzykrotnej długości samochodu!
- Na ośnieżonej drodze przy prędkości 48 km/h samochód na oponach zimowych zahamuje wcześniej niż samochód na oponach letnich aż o 31 metrów!
- Na mokrej nawierzchni przy temperaturze +6°C droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o 7 metrów niż samochodu na oponach zimowych. Najpopularniejsze samochody mają długość nieco ponad 4 metry. Gdy samochód na oponach zimowych bezpiecznie się już zatrzymał, maszyna na ogumieniu letnim jechała jeszcze z prędkością ponad 32 km/h.
- Na mokrej nawierzchni przy temperaturze +2°C droga hamowania samochodu jadącego na oponach letnich była dłuższa aż o 11 metrów niż samochodu na oponach zimowych.

Wszystkie powyższe dane były wielokrotnie prezentowane przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury oraz posłom. Są ogólnie dostępne po sygnaturach ISBN. Ich kwerendą jest też ostatni raport Polskiego Związku Przemysłu Oponiarskiego z listopada 2018 „Wpływ opon na bezpieczeństwo drogowe”, który również został przekazany rządowi i parlamentarzystom.

- Rozmawiajmy, analizujmy i decydujmy, ale nie wprowadzajmy społeczeństwa i ministrów w błąd informacją o braku rzetelnych i jednoznacznych wyników badań nt. poprawy bezpieczeństwa dzięki używaniu opon zimowych oraz całorocznych w okresie jesienno-zimowym – apeluje Piotr Sarnecki.

¹ Komisja Europejska, Study on some safety-related aspects of tyre use, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/vehicles/study_tyres_2014.pdf

² ADAC, Pro-winterreifen

3] Cortina. A dynamic simulation test when temperature at 5°C

4] R. Jurecki, E. Szumska, D. Młodzińska „Porównanie skuteczności hamowania opon letnich i śniegowych na zaśnieżonej nawierzchni”, Logistyka 4/2015 - Załącznik 2

5] F. Markiewicz, KJ. Waluś, J. Polasik - „Badanie doświadczalne cech kinematycznych ruchu pojazdu z wykorzystaniem opon zimowych i letnich” - Logistyka 5/2014 - Załącznik 3

6] K. Waluś - „Badania doświadczalne twardości letnich opon samochodowych w rzeczywistych temperaturach otoczenia” - Mechanik 12/2013 - Załącznik 4

7] Badanie Auto Express i RAC – publ. 17/11/2011

8] Winter Tyres v Summer Tyres: the Truth! - Auto Express, https://www.youtube.com/watch?v=eIP_34ldWI

Źródło: