

Trafikstyrelsen
Gammel Mønt 4
1117 København K

info@trafikstyrelsen.dk

Att: Victor Hollnagel

Deres ref.: FS316-189 / VHO

Vor ref.: jhc

Dok. nr.: D-070211-9244

Dato: 07.02.2011

Høring om eventuelt krav om vinterdæk

ITD har modtaget Trafikstyrelsens redegørelse om eventuelt krav om vinterdæk med anmodning om foreningens forslag til, hvilken af de oplistede valgmuligheder der bør følges. ITD har følgende bemærkninger til det fremsendte materiale:

Indledningsvis vil foreningen gerne udtrykke anerkendelse af, at rapporten skelner mellem dæks egenskaber i relation til henholdsvis trafikssikkerhed og fremkommelighed. Endvidere kvitteres for redegørelsen omkring person-/varevognsdæk og bus-/lastbildeks meget forskellige egenskaber og driftsforhold. Den seneste tids debat i medierne har efter ITD's opfattelse været præget af en udpræget usaglig sammenblanding af ovennævnte forhold samt tydeliggjort manglen på en klar definition af begrebet "vinterdæk".

Trafikstyrelsen oplister følgende muligheder i redegørelsen:

- Der udarbejdes et forslag om krav om vinterdæk baseret på de tyske regler, suppleret med mindste mønsterdybde på 3 mm for personbiler og 5 mm for lastbiler og busser, eller
- Der udarbejdes et krav ved vinterføre om mindste mønsterdybde på 3 mm for personbiler og 5 mm for lastbiler og busser, eller
- Det frie valg opretholdes, og oplysning fortsættes om faktuelle fordele og ulemper ved de forskellige dæktyper.

Idet det skal understreges, at ITD's udtalelser i det følgende alene relateres til lastbiler, ser foreningen ingen problemer i nogen af de oplistede forslag. Lastbiltransporten er afhængig af fremkommelighed også i perioder med vinterlige forhold og har derfor tradition for at montere M+S-mærkede dæk på drivhjulene generelt - og i øvrigt i størst muligt omfang skifte dæk i løbet af efterårsperioden, så der køres med optimal mønsterdybde i vinterhalvåret.

I relation til problematikken med fremkommelighed og igangsætning i øvrigt henvises til, at de fleste sættevognsproducenter i dag tilbyder såkaldt "igangsætningshjælp", som beskrevet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF af 22. juli 1997. Systemet virker ved at aflaste sættevognens forreste aksel, alternativt i kombination med aksellift at hæve forreste aksel - således at sættevognstrækkernes drivaksel påføres øget vægt. Systemet tillader også en forud-programmeret overskridelse af det tilladte akseltryk på op til 30% under 30 km/t.

"Anfahr-hilfe", som systemet benævnes i Tyskland, har, efter hvad ITD erfarer, vist sig særdeles effektivt ved igangsætning på snedækkede bjergstrækninger o.l. i alperregionerne. Danske

bestemmelser om akseltryk og afstand fra hovedbolt til bogiens teoretiske drejeaksel gør imidlertid, at systemet ikke er udbredt i Danmark, da detailforskrifterne kræver, at systemet er indeholdt i typegodkendelsen. Trafikstyrelsen skal derfor opfordres til hurtigst muligt at muliggøre eftermontering af igangsætningshjælp uden typegodkendelsespligt.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'JH Carstens', is positioned above the name.

Jørn-Henrik Carstens