



Dækbranchen Danmark
Herstedvang 14 · 2620 Albertslund
Tlf.: 39 63 97 79
E-mail: dbdk@dbdk.dk
www.dækbranchendanmark.dk

Januar 2024

Anbefaling til lov om brug af vinterdæk eller helårsdæk med vintergenskaber

Resumé

En lovgivning om dæk tilpasset føret vil øge trafiksikkerheden og mobilitet på vejene.

Lovgivningen anbefales udformet efter følgende principper:

- Ved vinterføre menes sne, is eller snesjap.
- Føreren skal ved anvendelse af køretøjet i perioden 1. december til og med 1. april, sikre køretøjets vejgreb med helårsdæk eller vinterdæk, såfremt føret nødvendiggør dette.
- For køretøjer op til 3.500 kg totalvægt har bilisten ansvar for, at køretøjet er sikret vejgreb på alle hjul med helårsdæk eller vinterdæk mærket med 3PMSF (snefnugsymbol, se i bunden af denne boks), når køretøjet benyttes i vinterføre.
- For køretøjer over 3.500 kg totalvægt har føreren ansvar for, at køretøjet er udstyret med vinterdæk på trækene aksler, mærket med 3PMSF (snefnugsymbol), samt mindst 5,0 mm mønsterdybde, når det benyttes i vinterføre.
- Krav til mindste tilladelige dækmønsterdybde for alle motorkøretøjer (undtaget motorcykler) harmoniseres til 1,6 mm.



Argumentpapir – fordele ved kørsel med vinterdæk om vinteren

Moderne kvalitetsvinterdæk fra de anerkendte producenter i dag er i dag på niveau med (ligeså gode som) sommerdæk, når der er tale om nedbremsning på en tør eller våd vintervej, hvilket ikke var tilfældet for omkring 5 -10 år tilbage. I dag er der tale om en forskel mellem de to dæktyper i et niveau omkring højst 1 meter i bremselængde, når der testes på våd kold vintervej med temperaturer omkring +4 til +7°C, hvor vinterdækket grundet blødere gummiblanding har langt større fleksibilitet end stive sommerdæk.

Side 1 af 4

Når der derimod er tale om bremselængder på sneglat og isglat vej, er forskellene markant større til vinterdækkenes fordel, hvor bremselængde forskellen typisk måles til et sted mellem 30 og 40 meter længere, når bilerne er udstyret med sommerdæk.

Hertil skal med i betragtningen, at der her er tale om en dræbende forskel: Når en bil med vinterdæk står stille efter 65 meters opbremsning med en indgangsfart på 70 km/t, fortsætter bilen med sommerdæk stadig forbi med op til 40 km/t. Målinger viser, at der ikke skal mere end cirka 30 km/t til at dræbe et menneske i sammenstød med en bil.

SIKKERHED på vintervej med vinterdæk:

Bedre bremseegenskaber.

Bedre styreegenskaber og retningsstabilitet.

Bedre udbytte af den moderne bils mange tekniske sikkerhedsanordninger (ABS,ESP,Antispin,etc), hvilket kun opnås optimalt med de korrekte dæk for årstiden.

MOBILITET på vintervej med vinterdæk:

Bedre trækraft ved igangsætning.

Bedre fremkommelighed på sne og is.

Bedre trafikafvikling og dermed nedsættelse af Co2 udslip ved mere flydende kørsel, lettere og hurtigere igangsætning. Forbedret kørekomfort og tillid.

Fri bevægelighed mellem nabolandene, Sverige og Tyskland, hvor der er lovkrav om vinterdæk hhv. periodebestemt og efter føre.

Positiv påvirkning på erhvervslivets vilkår idet trafikforsinkelser giver længere rejsetid og har negativ indvirkning på medarbejdernes vilje til at arbejde længere – ifølge Transportministeriets rapport fra januar 2010:

”Konkret peger resultaterne på, at en time sparet rejsetid medfører en stigning i arbejdstiden i omegnen af 10-15 minutter, dvs. 17-25 procent.”

<http://trm.dk/da/publikationer/2011/infrastrukturprojekters+betydning+for+arbejdstiden/>

Ekstra fordel ved hjulskifte 2 gange årligt:

Skifte mellem sommer- og vinterhjul 2 gange om året giver anledning til kontrol af andre af bilens vitale dele som bremses og undervogn = øget trafikikkerhed.

Generel tilstand og lufttryk på dækkene kontrolleres ekstra ved omskiftningen, hvilket bilister generelt er meget dårlige til at huske selv. Det anslås at 71% af de danske biler kører rundt med for lavt dæktryk.

Fremmedlegemer i dæk eksempelvis søm og skruer opdages ofte først, når det er for sent og med stor risiko for havari på vejen. Ukorrekt eller manglende dæktryk er hovedårsagen til dækekspllosioner, som medfører trafikuheld og ofte med svære skader og dødsfald – især på de tunge køretøjer.

For lavt dæktryk har negativ indflydelse på bilens køreegenskaber hvilket er ødelæggende for den aktive køresikkerhed.

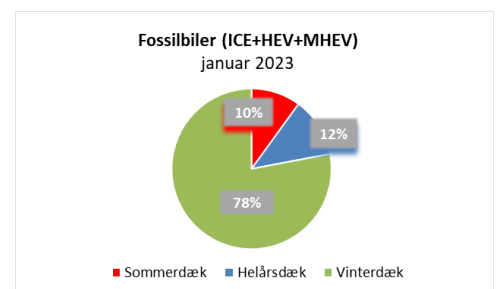
For lavt dæktryk kan øge brændstofforbruget med op til 10% med deraf følgende øget CO2 udslip.

Dækslid og dermed omkostningen for bilisten fordeles over en længere periode idet dækkene jo kun slides i det halvår, de er monteret på køretøjet.

Velvilje til brug af vinterdæk hos overvejende del af bilisterne:

78 % af personbilbilisterne havde vinterdæk på bilen i januar 2023 – baseret på tælling af 2772 personbiler på 29 steder i Danmark (tal fra Dækimportør-Foreningen).

12 % kørte på helårsdæk og 10 % af bilisterne var på sommerdæk i uge 4/2023.



Vinterdæk slår sommerdæk i alle discipliner og dermed kan man postulere, at de resterende 10 % - svarende til 281.000 personbiler satte tempoet for resten af vognparken (ned?)

Varebiler under 3.500 kg er ikke medregnet i undersøgelsen, men tællinger i januar 2020 viste, at 24 % ud af 1.430 kontrollerede biler, kørte på sommerdæk i januar måned.

Køretøjer over 3.500 kg. totalvægt er ikke undersøgt, men med en tilladt mindste mønsterdybde på 1,0 mm slidbane hele året, vil det kun kunne forbedre trafikikkerhed og mobilitet ved en forøget mønsterdybde i både sommer- og vinterhalvår.



Dækbranchen Danmark

Herstedvang 14 · 2620 Albertslund

Tlf.: 39 63 97 79

E-mail: dbdk@dbdk.dk

www.dækbranchendanmark.dk

Vi ser frem til at modtage kommentarer samt stiller os fortsat til disposition for eventuelle møder eller spørgsmål og fremsender gerne yderligere dokumentation.

Med venlig hilsen
Dækbranchen Danmark

Volker Nitz
direktør