



Resultat från däckundersökning genomförd i samband med däckrazzior 2020

Publiceringsdatum: 2021-08-30

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Däckrisk	4
Mönsterdjup	4
Luftryck	4
Vinterdäck på sommaren	4
Finsk förebild	4
Däckrazzior i Sverige	4
Genomförande	5
Syfte	5
Resultat	6
1. Förarens kön och bilarnas ålder	6
2. Tre millimeter eller mindre mönsterdjup	6
3. Omedvetna om slitna däck	8
4. Olagligt mönsterdjup	10
5. Mönsterdjup på det mest slitna däck	12
6. Dålig kontroll på luftrycket	14
7. Punktering eller på gränsen till punktering	16
8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel	18
9. Uppmätt luftryck jämfört med rekommenderat luftryck	18
10. Vinterdäck på sommaren	19
11. Skillnader om förare äger bilen eller inte	20
12. Skifte och lagring av däck	20

Sammanfattning

- ❑ Den 1 september till den 1 oktober 2020 genomfördes 20 razzior i Stockholm, Västra Götaland (Göteborg), Gotland (Visby) och Skåne (Helsingborg och Hässleholm). Däckrazziorna arrangeras i anslutning till Polisens ordinarie trafikkontroller. Efter Polisens kontroll erbjöds bilisterna en frivillig mätning av däckens mönsterdjup och lufttryck samt att få information om mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön. Information gavs även om energimärkningen av däck. Totalt kontrollerades 789 bilar.
- ❑ Av dem som hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup bedömde de flesta att mönsterdjupet var tillfredsställande eller bra. Om de uppmätta värdena är representativa innebär det att drygt var femte bil på Sveriges vägar (22 procent) kördes av en förare som hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup på bilen, utan att vara medveten om detta.
- ❑ Andelen bilar med däck med 3 mm mönsterdjup eller mindre var, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar än på äldre bilar.
- ❑ Andelen som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm mönsterdjup) bland undersökta bilar var 3,4 procent.
- ❑ Medelmönsterdjupet på det mest slitna däck på undersökta bilar var 4,4 mm.
- ❑ Tre av fyra tillfrågade förare hade inte kontrollerat lufttrycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast.
- ❑ Kvinnliga förare hade generellt sämre kontroll på lufttrycket jämfört med manliga förare.
- ❑ Andelen bilar som hade minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) var 5,7 procent.
- ❑ Av de som angav att de skiftar däcken själva hade 1 av 14 bilister minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre). Av de som låter en verkstad sköta däckskiftet var samma förhållande 1 på 25.
- ❑ 13 procent av alla undersökta bilar under perioden 2018–2020 hade minst ett däck med minst 30 procent för lågt lufttryck. Andelen med så lågt lufttryck var större bland äldre än bland nyare bilar. Det var också en tydligt högre andel bilar med minst 30 procent för lågt lufttryck när däcken skiftas själv, jämfört med när däcken skiftas hos däckverkstad.
- ❑ Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid mätningarna i 2020 års däckrazzior var 8,8 procent. Det är stora regionala skillnader. I norra Sverige kör väldigt få på vinterdäck på sommaren och i vissa delar av sydligaste Sverige upp emot 20 procent eller mer, enligt mätningar i däckrazzior 2020 och tidigare år.
- ❑ När resultat från mätningar av andelen vinterdäck på sommaren i däckrazzior som genomförts 2020 och tidigare år ställs emot resultat av mätningar av andel som väljer dubbfria vinterdäck på vintern förefaller det finnas en tydlig koppling. Där andelen dubbfria vinterdäck på vintern är större är andelen vinterdäck på sommaren större.
- ❑ Bakom Däckrazzia står Energimyndigheten, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovingen.

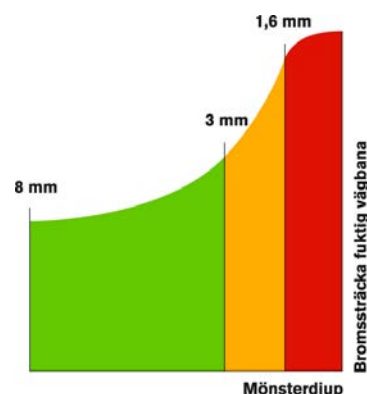
Bakgrund

Däckrisk

När det gäller aktiv säkerhet, att undvika att en trafikolycka inträffar, spelar bra däck en avgörande roll. Enligt undersökningar i Finland¹ fanns någon däckrisk med i var sjunde dödsolycka med person- eller transportbilar inblandade under perioden 2000–2017. I olycksundersökningen antecknas en med däck relaterad brist som riskfaktor endast när däckets anses ha inverkat på händelseförloppet. I 47 procent av fallen har det varit fråga om däck i dåligt skick, i 31 procent fråga om olämpliga däck och i 13 procent fråga om däck med felaktigt lufttryck (för lågt lufttryck eller olika tryck i däcken). Övriga däckriskers andel är 10 procent. (Avviker från 100 procent på grund av avrundningsfel.) Motsvarande undersökningar har inte gjorts i Sverige, men det antas att resultaten i Finland är relevanta även för svenska förhållanden.

Mönsterdjup

När däckens mönsterdjup minskar genom slitage, förändras dess egenskaper. Vissa egenskaper förbättras såsom grepp på torrt underlag, bullernivå och däckens rullmotstånd. Däremot försämras däckets våtgrepp då dräneringsförmågan i däckmönstret minskar. Risken för vattenplaning ökar också med minskat mönsterdjup. Från cirka 3 mm mönsterdjup minskar greppet mer vid vått väglag, för varje avsliten tiondels millimeter. Sommardäcken är olagliga när de slits under 1,6 mm. Minsta tillåtna mönsterdjup när krav på vinterdäck gäller är 3 mm.



Lufttryck

Däcktrycket bör kontrolleras regelbundet, minst varje månad. Med för lite lufttryck kan bilen bli svår att hantera i en kritisk situation. För lågt lufttryck gör också att däcken slits ut i förtid samt att bränsleförbrukningen ökar. Dåligt pumpade däck kan också bli för varma och då ökar risken för punktering. Stora skillnader i lufttryck på samma axel (0,5 bar eller mer) kan bidra till att göra bilen instabil och kan försvåra för föraren att klara av en undanmanöver eller häftig inbromsning.

Om bilen har automatisk däcktrycksövervakning är det fortfarande viktigt att kontrollera lufttrycket i däcken regelbundet. Även en liten lufttrycksförlust i däcken kan påverka köregenskaperna, miljön och ekonomin negativt.

Vinterdäck på sommaren

Vinterdäck har mönster och gummiblandning som är anpassade för att fungera när det är kallt och vinterväglag. På sommaren ger dubbfria vinterdäck sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver. Väg- och Transportforskningsinstitutet, VTI, har utfört tester för att jämföra väggreppet mellan sommar- och vinterdäck vid sommarväglag². Testerna visade att bromssträckan för nya dubbfria vinterdäck av nordisk typ är mellan 15 och 20 procent längre på torr och våt asfalt jämfört med nya sommardäck. En kritisk undanmanöver som testades på våt asfalt kunde utföras vid drygt 80 km/tim med sommardäcken, jämfört med drygt 70 km/tim för vinterdäcken.

Finsk förebild

I Finland startade en motsvarande satsning Däckrazzia 1997 och pågår fortfarande. Genomslaget där har varit mycket stort och andelen i Finland som kör med slitna däck har minskat betydligt.

Däckrazzior i Sverige

Sedan 2004 har däckrazzior genomförts varje år utom 2006. Sammanlagt har det hittills blivit över 600 däckrazzior i olika delar av Sverige. Totalt har närmare 29 000 bilar kontrollerats. Bakom Däckrazzia står Energimyndigheten, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovningen.

¹ Av undersökningskommissioner i Finland utredda trafikolyckor med dödlig utgång 2000–2017. Av person- och paketbilar förorsakade dödsolyckor, i vilka konstaterats någon däckrisk. Källa: Institutet för Olycksinformation

² VTI rapport 849: Jämförelse av vinter- och sommardäck på barmark sommartid

Genomförande

Den 1 september till den 1 oktober 2020 genomfördes 20 razzior i Stockholm, Västra Götaland (Göteborg), Gotland (Visby) och Skåne (Lund och Kristianstad). Däckrazziorna arrangeras i anslutning till Polisens ordinarie trafikkontroller. Efter Polisens kontroll erbjöds föraren att få bilens däck undersökta. Däckkontrollen var frivillig.

Under tiden som däckspecialister och tekniker från Bilprovningen mätte mönsterdjup och lufttryck berättade en trafiksäkerhetsexpert från NTF om varför det är viktigt att ha kontroll på mönsterdjupet och rätt lufttryck i däcken samt om att vinterdäck inte är anpassade för varma sommarvägar. Information gavs även om energimärkningen av däck. Föraren fick också svara på några frågor. När däckkontrollen var klar fick föraren en mönsterdjupsmätare, en blankett med uppmätt mönsterdjup och lufttryck på bilens däck samt informationsblad.

Totalt kontrollerades 789 bilar. Den regionala fördelningen var följande:

Stockholms län:	225 bilar
<i>Stockholm, Täby, Huddinge, Norrtälje</i>	
Gotlands län:	153 bilar
<i>Visby</i>	
Västra Götalands län:	230 bilar
<i>Göteborg</i>	
Skåne län:	181 bilar
<i>Lund, Kristianstad</i>	

Uppmätta värden på mönsterdjup och lufttryck på bilens däck antecknades tillsammans med uppgifter om huruvida bilen hade vinterdäck, bilens årsmodell, förarens bedömning av kvaliteten på däckens mönsterdjup samt svar på frågan när lufttrycket i däcken kontrollerades senast. Liksom 2017, 2018 och 2019 antecknades även rekommenderat lufttryck och liksom 2018 och 2019 ställdes även frågor om huruvida bilisten skiftar däck själv eller på verkstad samt om lagring sker på däckhotell eller inte.

Denna rapport redovisar resultaten från de däckrazzior som genomfördes 2020 samt även resultat från däckrazziorna 2005 och 2007–2019 (2006 genomfördes inga däckrazzior).

Syfte

Syftet med däckrazziorna är att öka bilisternas kunskap om mönsterdjupets betydelse för trafiksäkerheten, om lufttryckets betydelse för miljön, trafiksäkerheten och privatekonomin samt om vikten att köra på däck anpassade efter säsong. Syftet är också att påminna om bilistens ansvar att hålla koll på sina däck och att informera om energimärkningen av däck.

Resultatet av däckundersökningen används som underlag för planering av framtida motsvarande däckrazzior. Däckundersökningen görs också för att få underlag för kommunikation till olika målgrupper och för att ha underlag för utvärderingar av effekter av satsningen.

Resultat

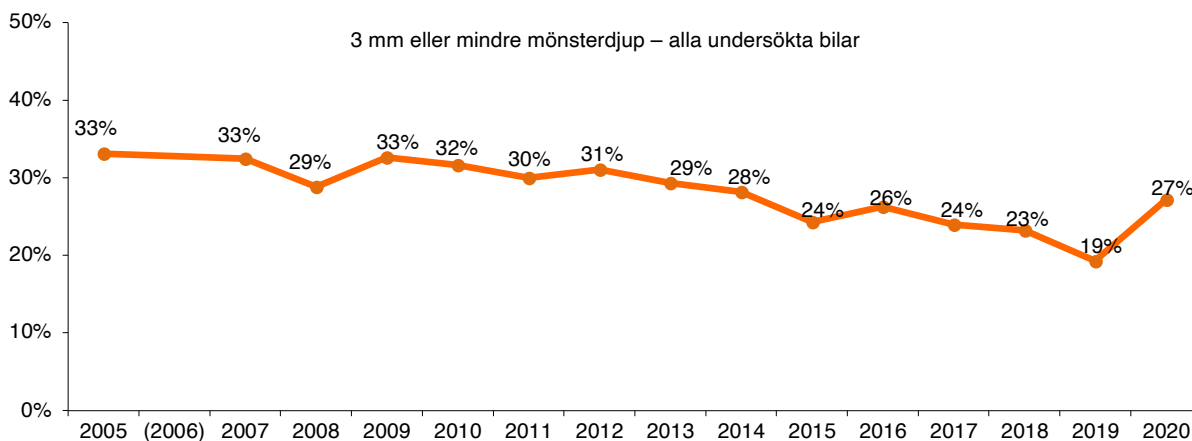
Däckrazzior genomförs i olika regioner i Sverige, som kan skifta från år till år, vilket ska beaktas när resultat från olika år redovisas nedan. Eventuella trender ska ses över längre tidsperioder, där genomsnitt från lokala geografiska skillnader blir mindre tydliga.

1. Förarens kön och bilarnas ålder

Av de kontrollerade bilarna kördes 38 procent av kvinnor. Av bilarna som undersöktes var 40 procent tio år eller äldre, 24 procent var fem till nio år och 36 procent var nyare än fem år.

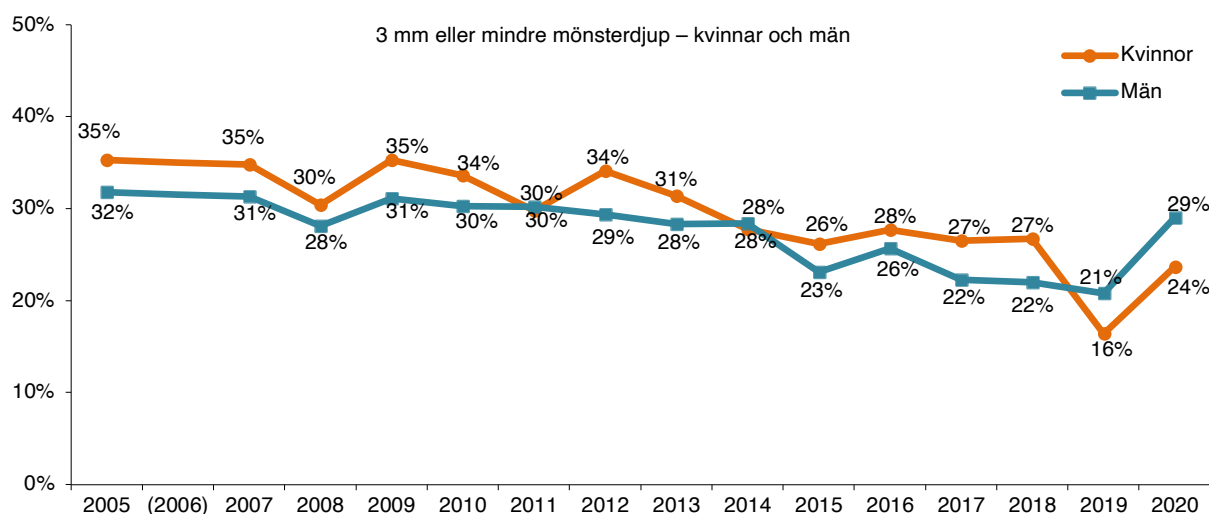
2. Tre millimeter eller mindre mönsterdjup

Slitna däck leder till längre bromssträcka vid vått väglag, dessutom ökar risken för vattenplaning. Från cirka tre millimeters mönsterdjup minskar greppet mer vid vått väglag, för varje avsliten tiondels millimeter. Då är det extra viktigt att föraren har vetskap om detta och kan anpassa körningen när det är vått på vägen. 27 procent av de undersökta bilarna hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup, vilket är högre än under senare år och den högst uppmätta andelen sedan 2014. Se även figur 1.



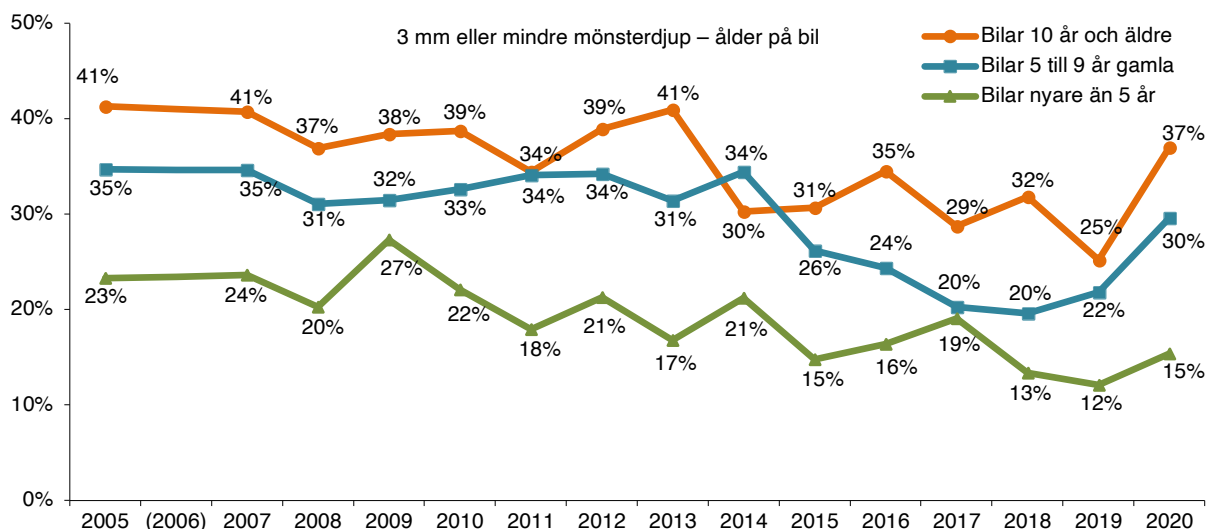
Figur 1: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – 2005 till 2020.

Andelen kvinnliga förare med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup var 24 procent. Motsvarande andel för manliga förare var 29 procent. Se även figur 2.



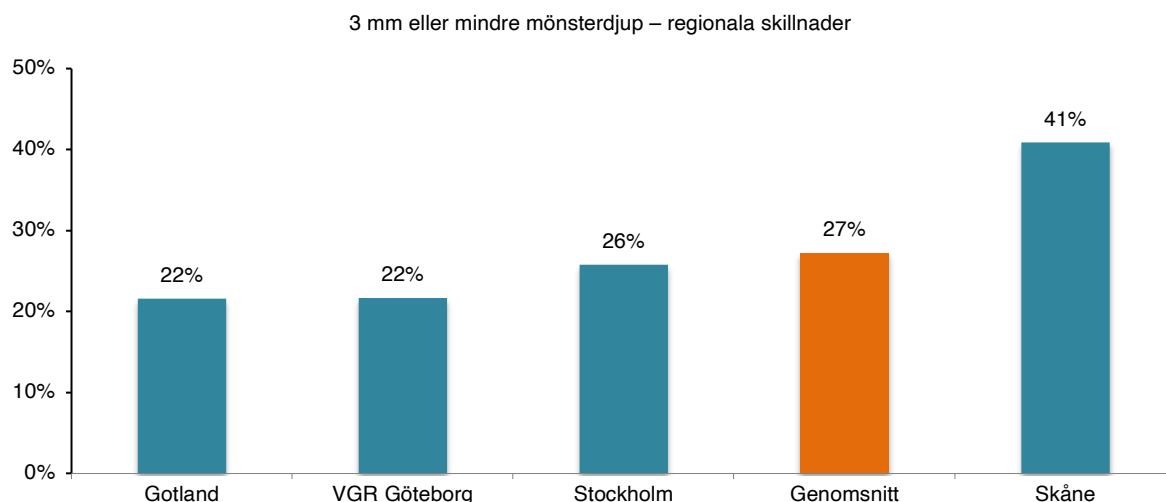
Figur 2: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på kön 2005 till 2020.

Andelen bilar med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup var i undersökningen, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar. Av de undersökta bilarna som var tio år eller äldre hade 37 procent minst ett däck med tre millimeter mönsterdjup eller mindre. 30 procent av bilar fem till nio år samt 15 procent av bilar nyare än fem år hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup. Se även figur 3.



Figur 3: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2020

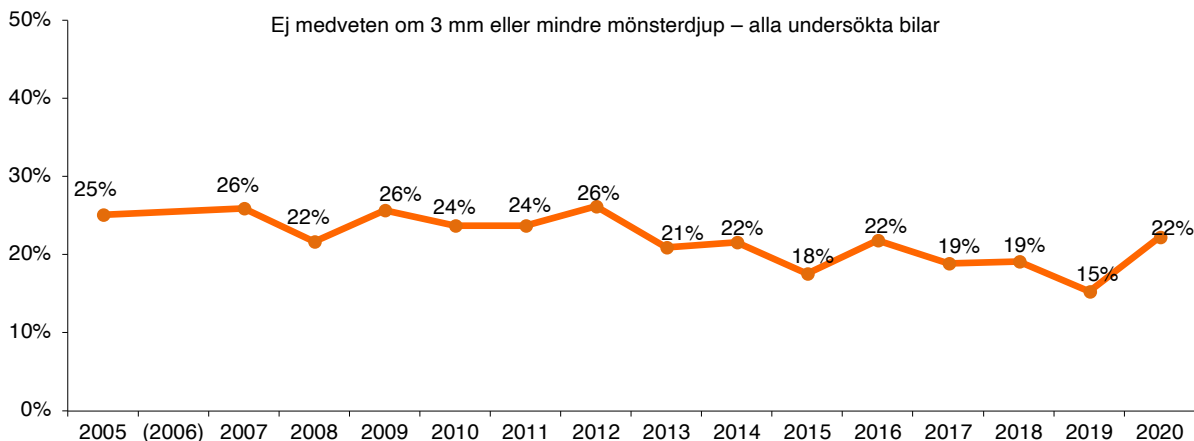
Största andel som körde med minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup uppmättes i Skåne län (41 procent) och minst andel på Gotland (22 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 4. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 4: Andel 2020 av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på län.

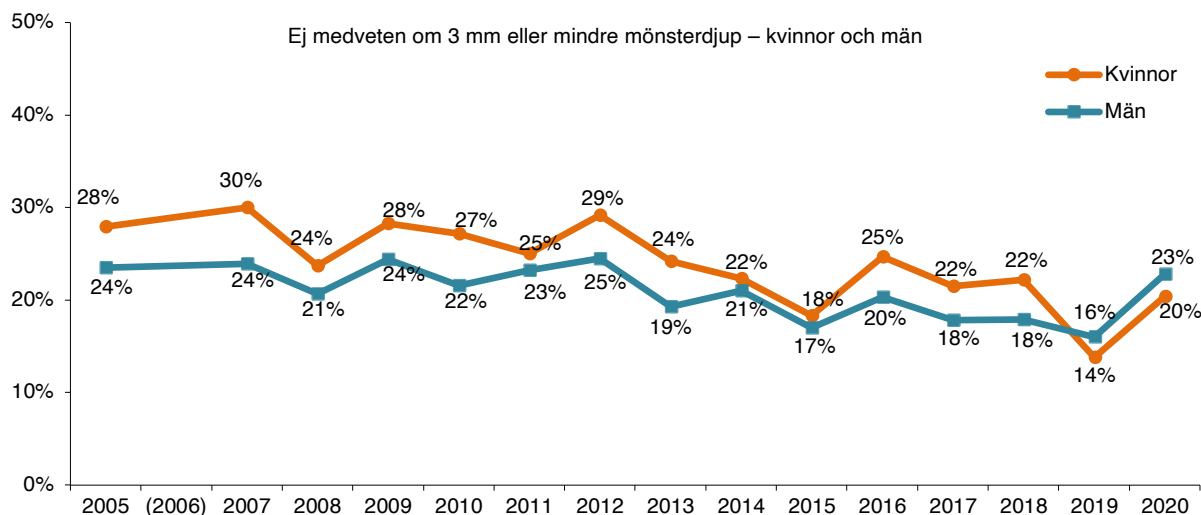
3. Omedvetna om slitna däck

Förare som stannades i däckrazziorna fick svara på hur de ansåg att kvaliteten på bilens däck var med avseende på mönsterdjup. Alternativen som föraren fick välja mellan var ”slitna” (3 mm och mindre), ”tillfredsställande” (mellan 3 och 5 mm) samt ”bra” (5 mm och mer). Av dem som hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup bedömde de flesta att mönsterdjupet var tillfredsställande eller bra. Om de uppmätta värdena är representativa innebär det att drygt var femte bil på Sveriges vägar (22 procent) kördes av en förare som hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup på bilen, utan att vara medveten om detta. Se även figur 5.



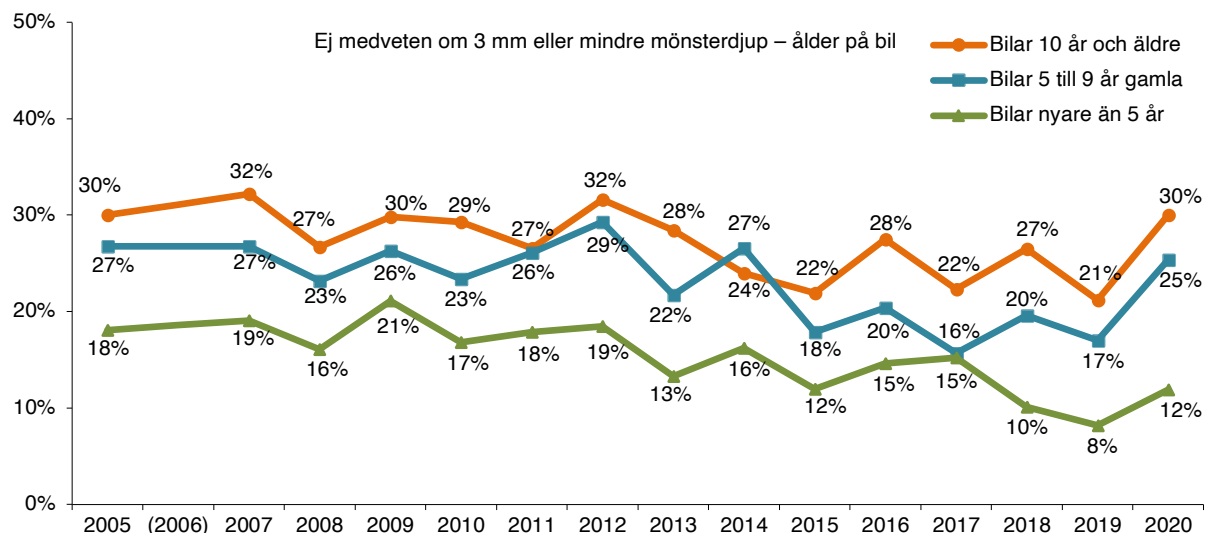
Figur 5: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – 2005 till 2020.

Andel kvinnor som enligt undersökningen kör med minst ett slitet däck utan att vara medvetna om detta var 20 procent. Motsvarande andel för manliga förare var 23 procent. Se även figur 6.



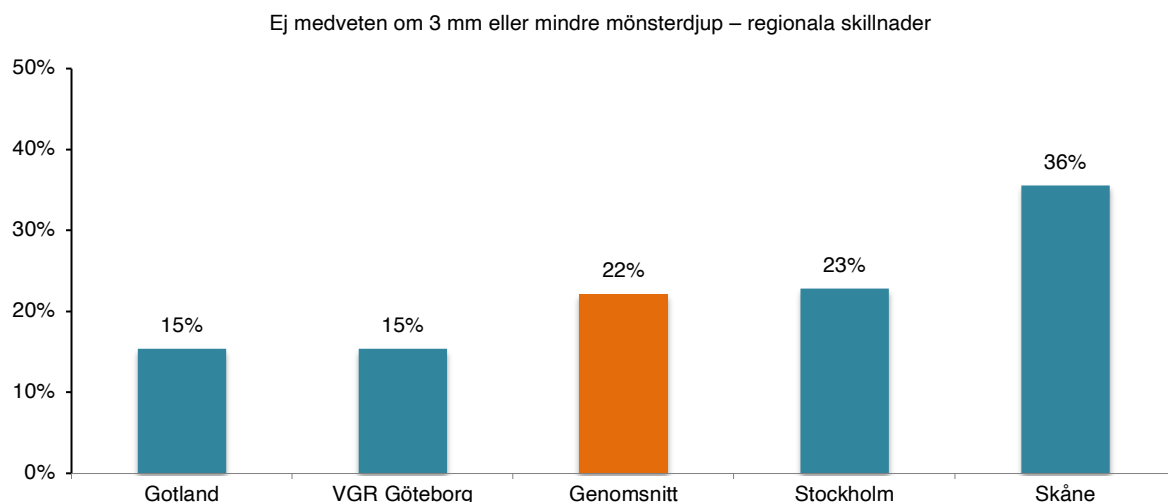
Figur 6: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på kön 2005 till 2020.

En mindre andel av nyare bilar i undersökningen hade minst ett slitet däck utan att föraren var medveten om detta, jämfört med äldre bilar. 12 procent av förarna av bilar nyare än fem år körde både på minst ett slitet däck och angav att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande. Motsvarande andel för bilar fem till nio år var 25 procent och för bilar tio år eller äldre 30 procent. Se även figur 7.



Figur 7: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2020.

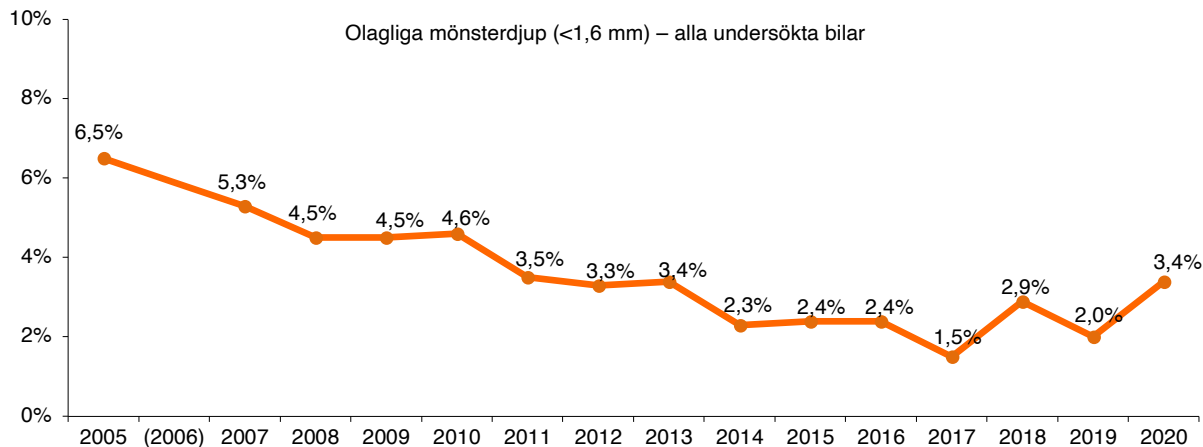
Störst andel förare som både körde på minst ett slitet däck och samtidigt ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande fanns i Skåne län (36 procent) och minst var denna andel på Gotland (15 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 8. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 8: Andel 2020 av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på län.

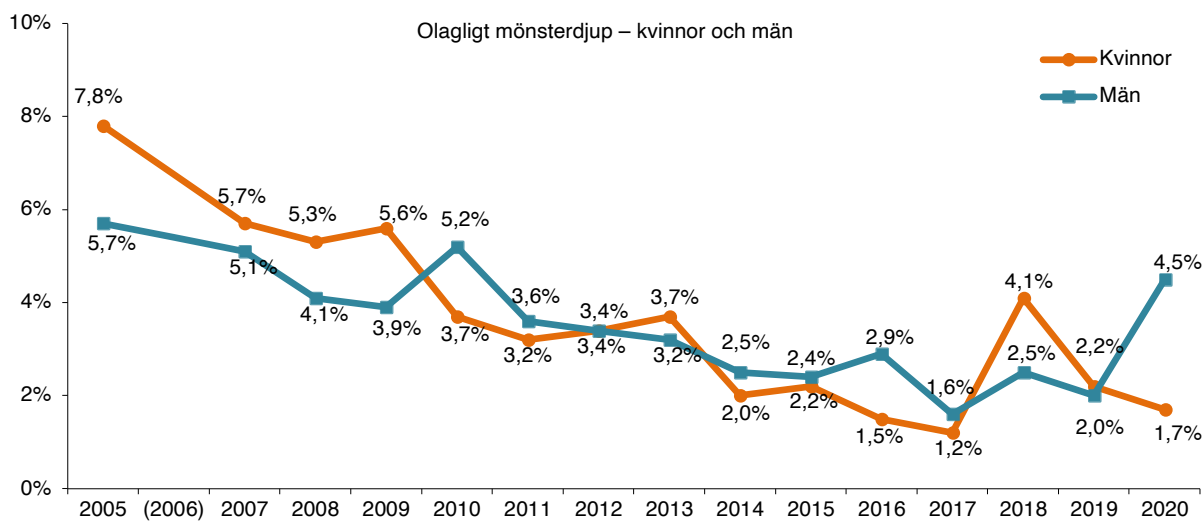
4. Olagligt mönsterdjup

Andelen som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm mönsterdjup) bland undersökta bilar var 3,4 procent. Se även figur 9.



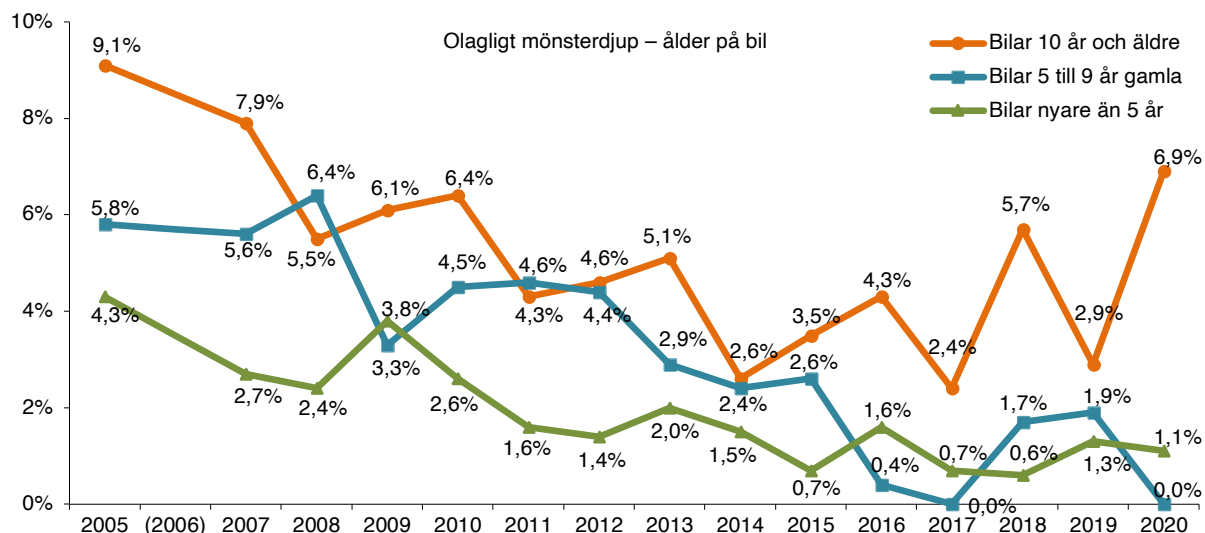
Figur 9: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – 2005 till 2020.

Den uppmätta andelen bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup var 4,5 procent för manliga förare. Motsvarande andel för kvinnliga förare var 1,7 procent. Se även figur 10.



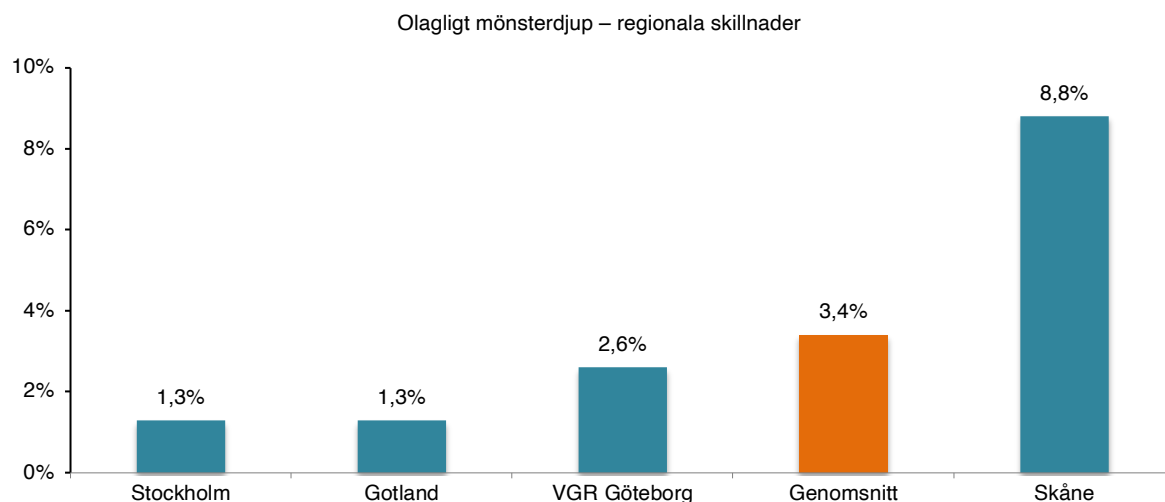
Figur 10: Andel med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på kön 2005 till 2020.

Andelen bilar tio år och äldre med olagligt mönsterdjup i mätningen var 6,9 procent, motsvarande andel för bilar fem till nio år hade var 0 procent och andelen för bilar som var yngre än fem år var 1,1 procent. Sedan däckrazzior genomfördes över stora delar av Sverige första gången 2005 bedöms en minskande trend i andel bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup kunna utläsas i hos bilar i ålderskategorierna upp till tio år. Se även figur 11.



Figur 11: Andel med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2020.

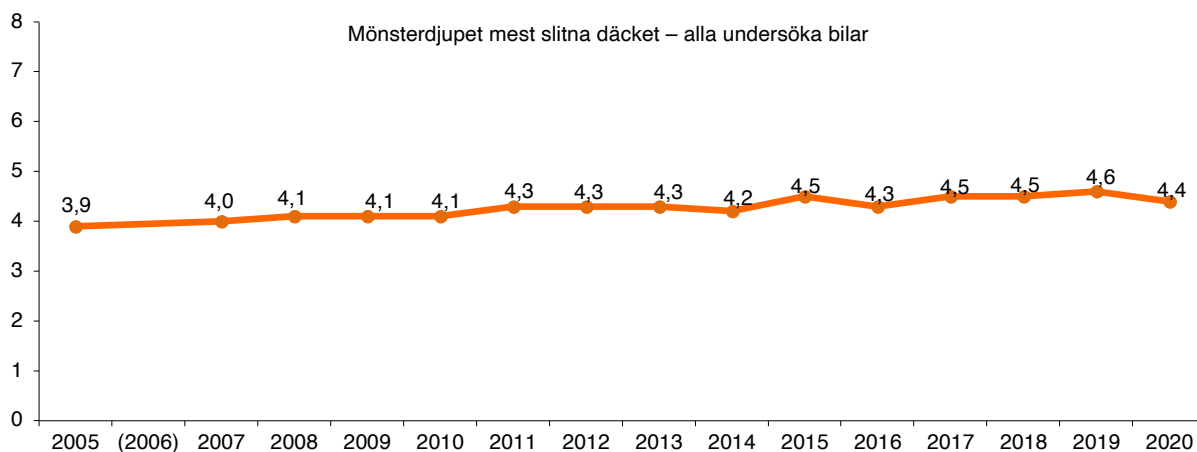
Största andelen förare som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup fanns i Skåne län (8,8 procent) och minst andel i Stockholms län (1,3 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 12. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 12: Andel 2020 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på län.

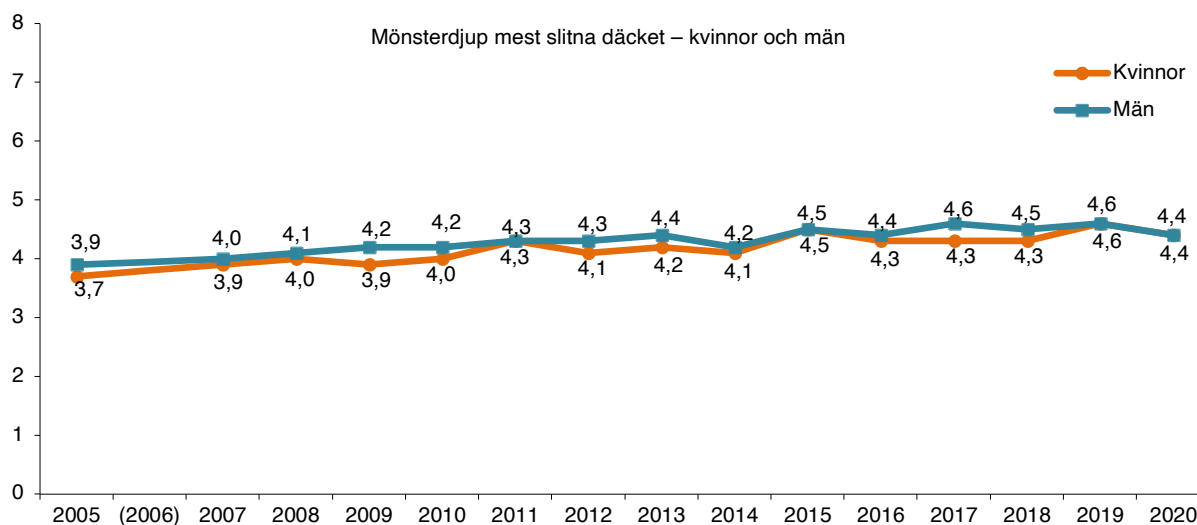
5. Mönsterdjup på det mest slitna däcket

Mönsterdjupet på undersökta bilar mest slitna däck var i genomsnitt 4,4 mm. Se även figur 13. Undersökta bilar har ofta inte samma mönsterdjup på alla fyra däcken. Mönsterdjupet på alla undersökta däck låg i genomsnitt 0,7 mm över mönsterdjupet på det mest slitna däcket och var således 5,1 mm.



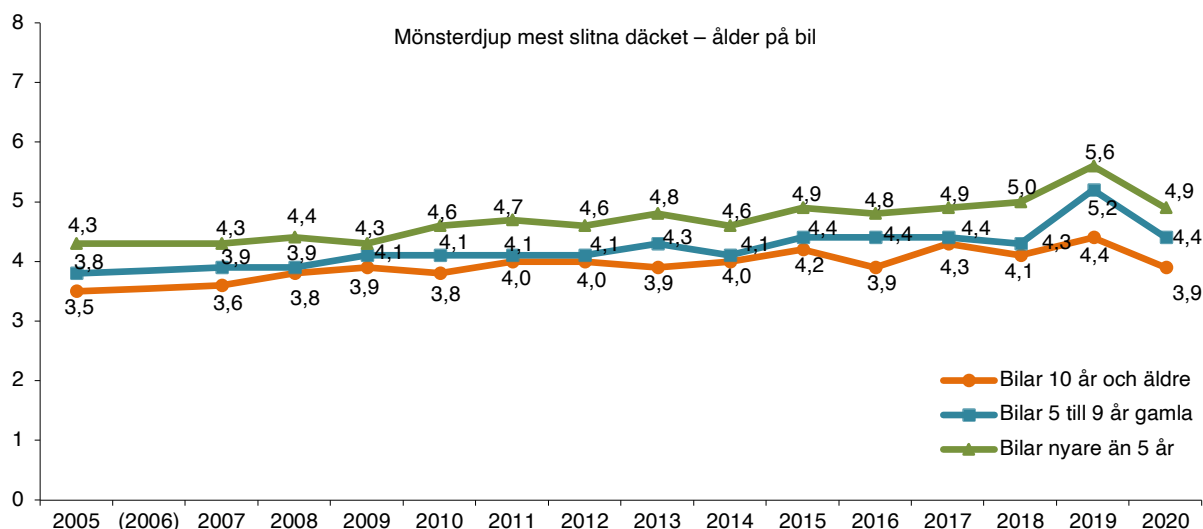
Figur 13: Mönsterdjup (mm) på det mest slitna däcket, genomsnitt på alla undersökta bilar – 2005 till 2020.

Vid 2020 års däckrazzior hade både kvinnliga och manliga förarna i genomsnitt 4,4 mönsterdjup på det mest slitna däcket. Se även figur 14.



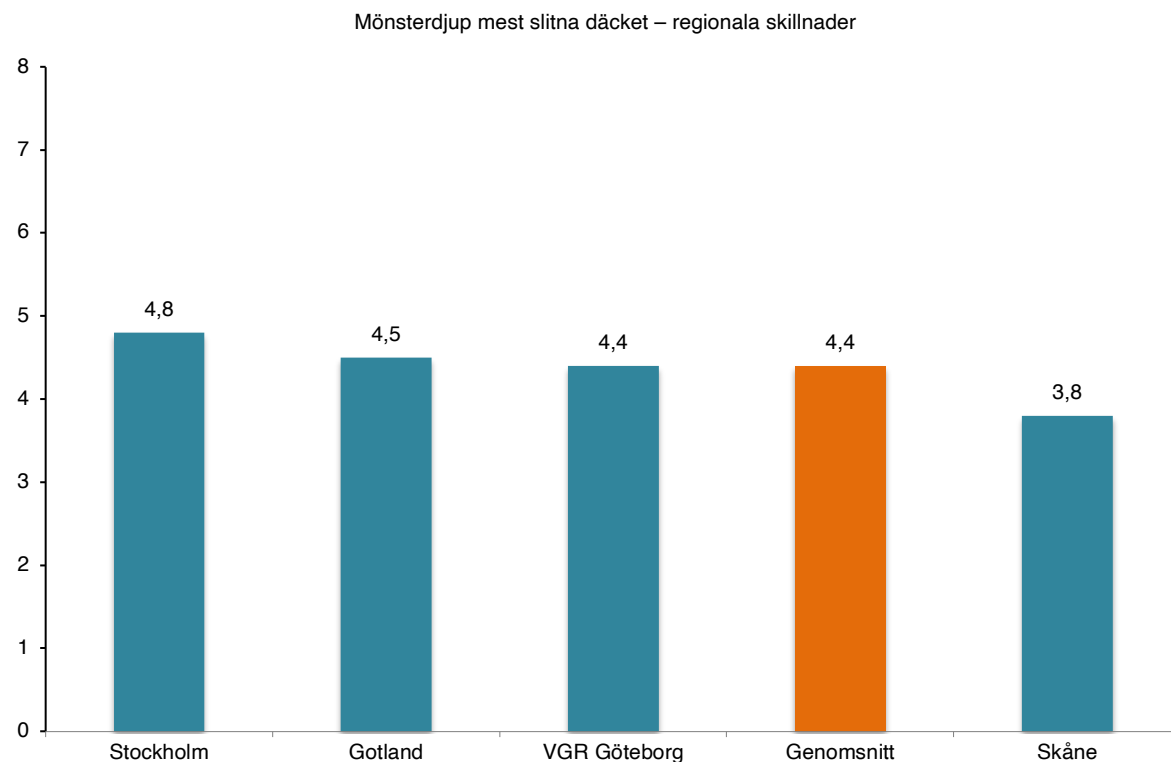
Figur 14: Mönsterdjup (mm) på det mest slitna däcket i genomsnitt – skillnad med avseende på kön 2005 till 2020.

Äldre bilar hade i mätningen, liksom vid tidigare mätningar, i genomsnitt ett lägre mönsterdjup på det mest slitna däck, jämfört med nyare bilar. Se även figur 15.



Figur 15: Mönsterdjup (mm) på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2020.

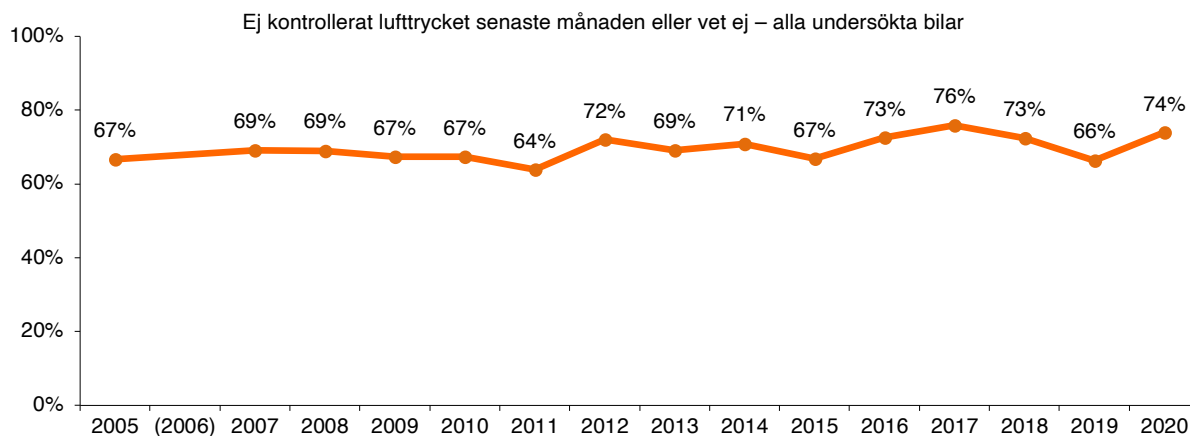
Minst mönsterdjup i genomsnitt på det mest slitna däck fanns i Skåne län (3,8 mm) och störst i Stockholms län (4,8 mm). Resultatet i respektive län redovisas i figur 16. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 16: Mönsterdjup (mm) 2020 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på län.

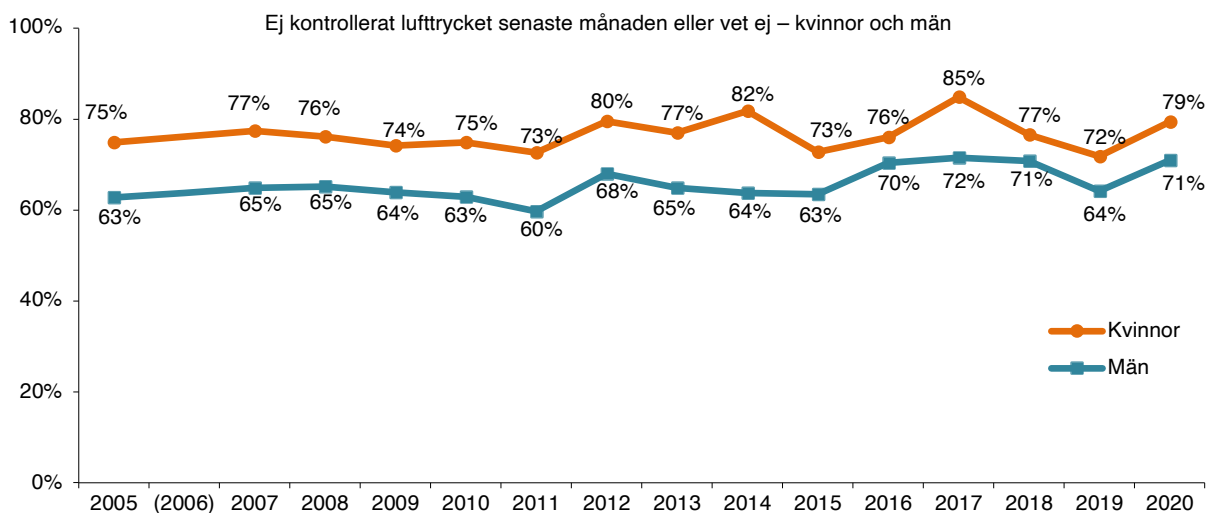
6. Dålig kontroll på lufttrycket

Tre av fyra tillfrågade förare (74 procent) hade inte kontrollerat lufttrycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast. Se även figur 17.



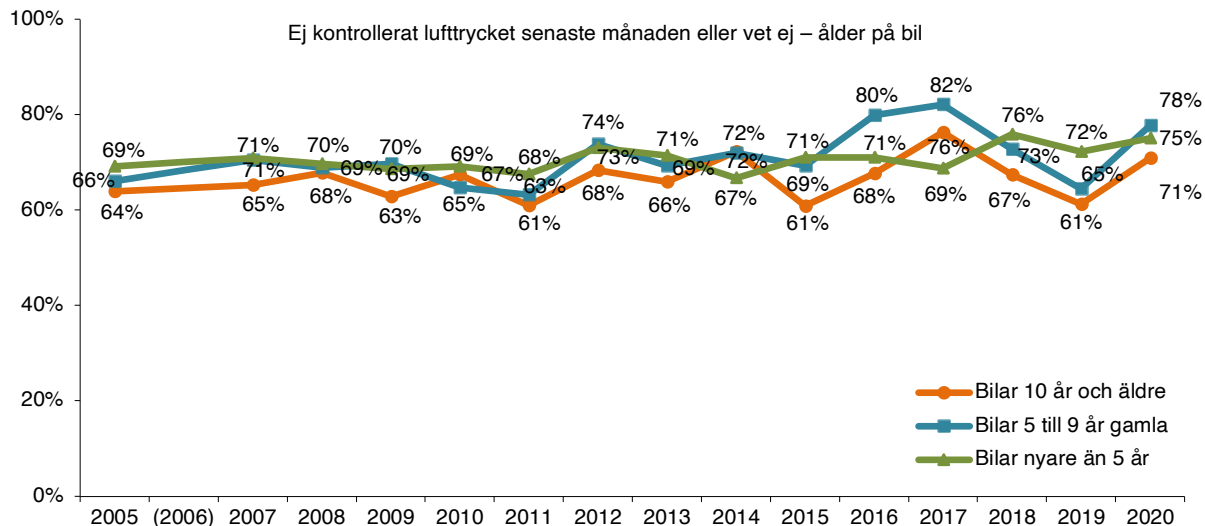
Figur 17: Andel förare av alla tillfrågade som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – 2005 till 2020.

Kvinnorna var sämre på att ha kontroll på lufttrycket i däcken. Av kvinnorna hade 79 procent inte kontrollerat lufttrycket den senaste månaden eller visste inte när det skett senast. Motsvarande andel för männen var 71 procent. Skillnaden mellan manliga och kvinnliga förares kontroll på lufttrycket har varit tydlig även vid tidigare års däckrazzior. Se även figur 18.



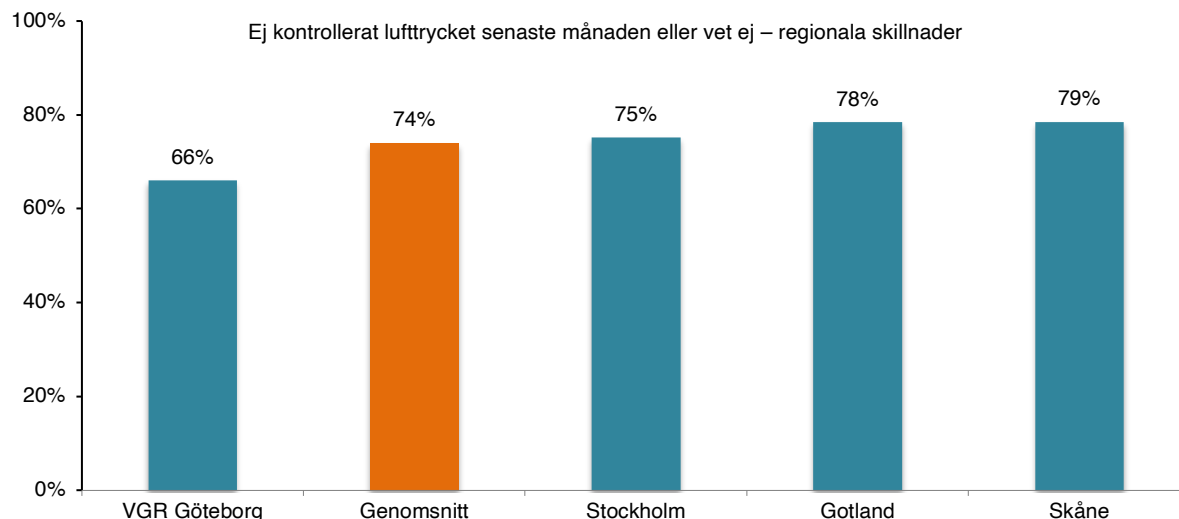
Figur 18: Andel förare som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på kön 2005 till 2020.

När det gäller att ha kontroll på luftrycket är det enligt mätningarna inga stora skillnader kopplat till bilar av olika ålder. Se även figur 19.



Figur 19: Andel förare som inte har kontrollerat däckens luftryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på årsmodell 2005 till 2020.

I Skåne län var andelen som inte kontrollerat luftrycket den senaste månaden eller som inte visste när det skett senast högst (79 procent) och i Göteborg i Västra Götalands län lägst (66 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 20. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett relativt begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.

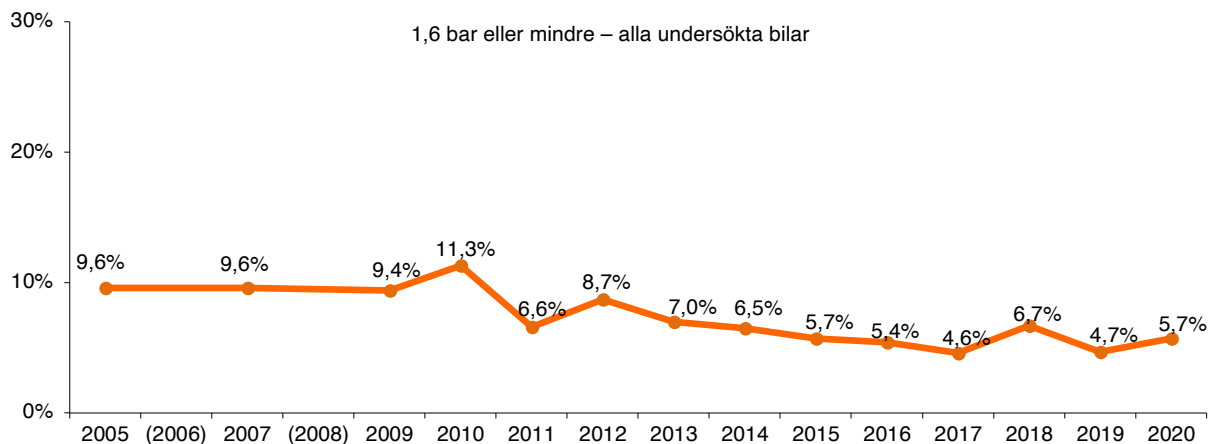


Figur 20: Andel förare 2020 som inte har kontrollerat däckens luftryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på län.

7. Punktering eller på gränsen till punktering

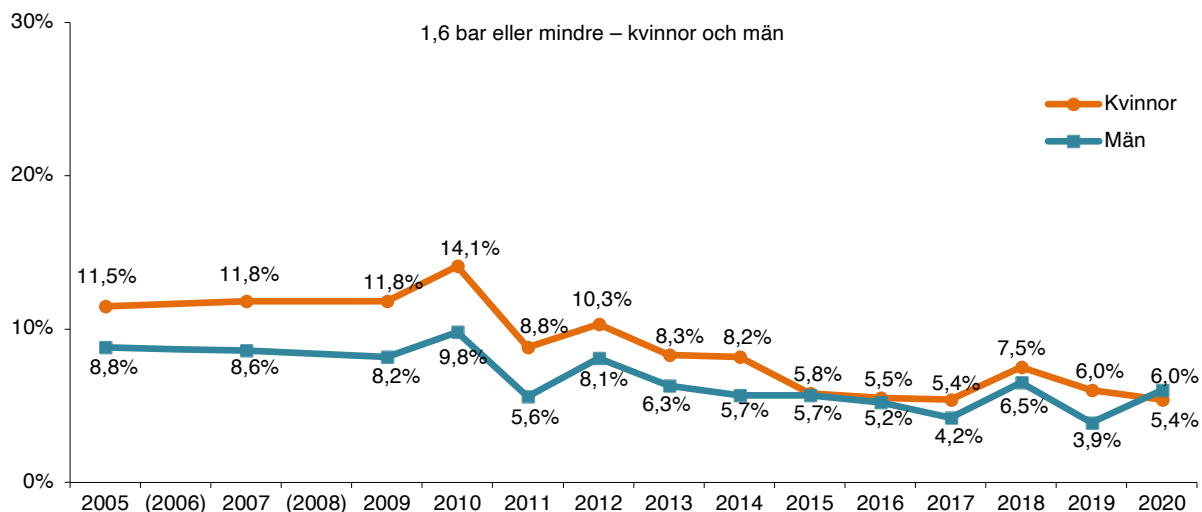
Andelen bilar som hade minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) var 5,7 procent. Se även figur 21.

Lufttrycksmätningar har genomförts alla år då däckrazzior genomförts, men från 2009 användes lufttrycksmätningensinstrument av högre kvalitet än tidigare. Kvaliteten på lufttrycksmätningarna genomförda 2008 är osäker varför dessa resultat inte redovisas i denna rapport.



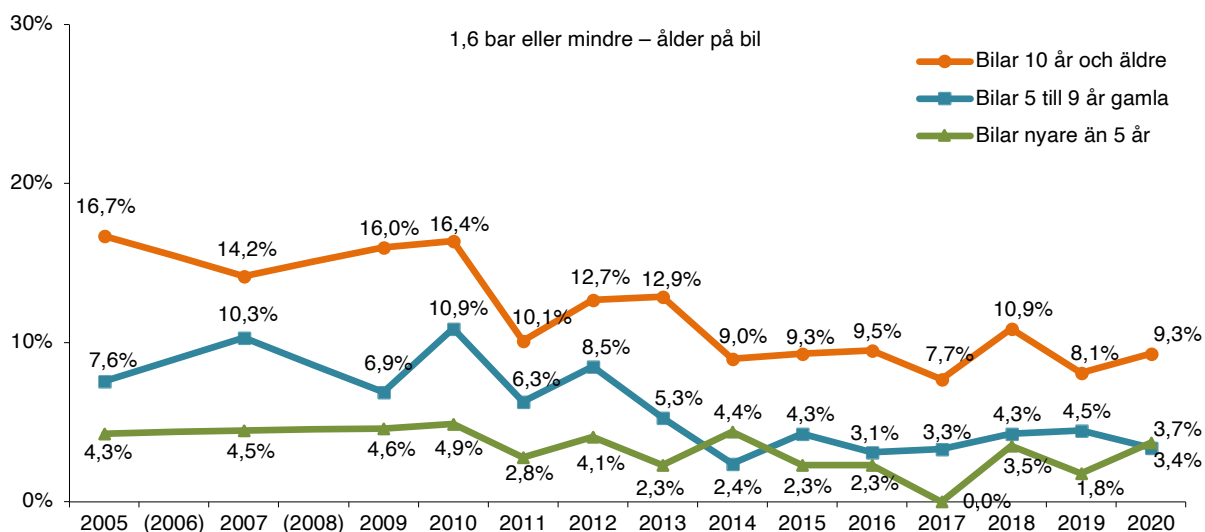
Figur 21: Andel 2005, 2007 och 2009–2020 av alla undersökta bilar med lufttryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck.

Enligt mätningarna var andelen kvinnor som körde med 1,6 bar eller mindre i minst ett däck mindre (5,4 procent) än andelen män (6,0 procent). Se även figur 22.



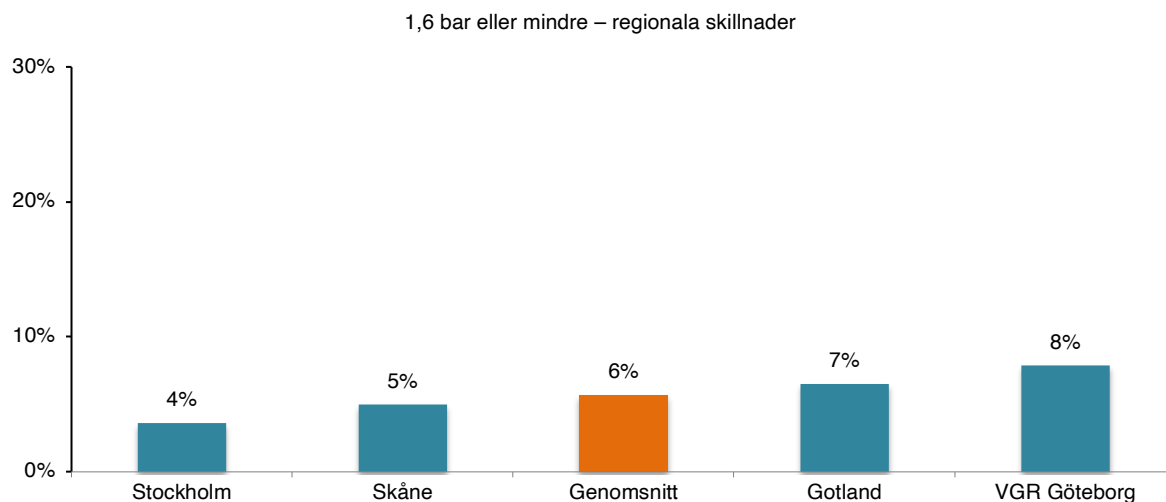
Figur 22: Andel 2005, 2007 och 2009–2020 med lufttryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på kön.

Andelen bilar som hade minst ett däck med 1,6 bar eller mindre lufttryck har i mätningarna generellt varit högre bland de äldre bilarna. Vid årets mätningar var andelen för bilar nyare än fem år 3,7 procent, för bilar fem till nio år gamla 3,4 procent och för bilar äldre än tio år 9,3 procent. Se även figur 23.



Figur 23: Andel 2005, 2007 och 2009–2020 med lufttryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på ålder på bil.

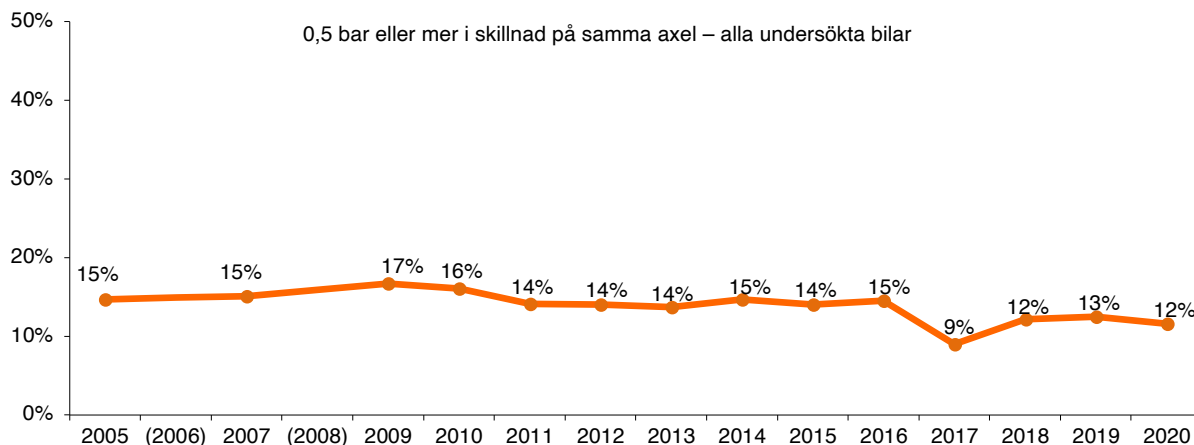
Göteborg i Västra Götalands län hade den högsta andelen bilar med mycket lågt lufttryck i minst ett däck (1,6 bar eller mindre) (8 procent) och i Stockholms län var andelen lägst (4 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 24. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett relativt begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 24: Andel 2020 med lufttryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på län.

8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel

Stora skillnader i lufttryck på samma axel (0,5 bar eller mer) kan bidra till att göra bilen instabil och kan försvåra för föraren att klara av en undanmanöver eller häftig inbromsning. Av alla undersökta fordon hade 12 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel. Se även figur 25.



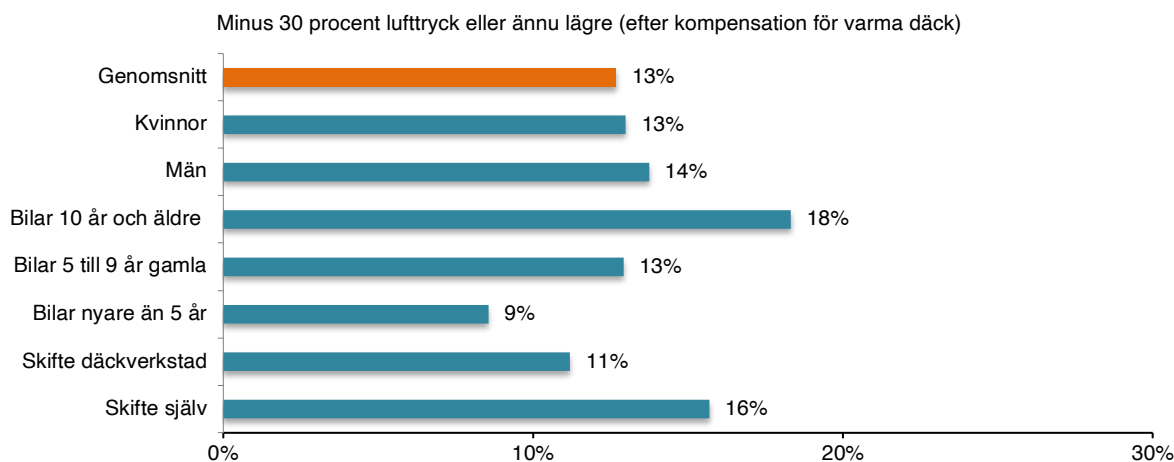
Figur 25: Andel 2005, 2007 och 2009–2020 av alla undersökta bilar med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel.

9. Uppmätt lufttryck jämfört med rekommenderat lufttryck

Under 2018, 2019 och 2020 års däckrazzior noterades rekommenderat lufttryck enligt fordonstillverkaren samt om föraren kört minst tre kilometer före däckrazzian. Bilar som rullat minst tre kilometer anses ha varma däck, vilket ökar trycket i däcken med cirka 0,3 bar jämfört med vid mätning av kalla däck. En kompensation för detta gjordes på alla mätningar, utom vid de där förarna angav att de kört kortare än tre kilometer före däckrazzian.

För att få ett större statistiskt underlag redovisas här sammanlagda resultat för 2018, 2019 och 2020. Totalt omfattar materialet cirka 1 650 bilar.

13 procent av alla undersökta bilar 2018–2020 hade minst ett däck med minst 30 procent för lågt lufttryck. Andelen med så lågt lufttryck var större bland äldre än bland nyare bilar. Det var också en tydligt högre andel bilar med minst 30 procent för lågt lufttryck när däcken skiftas själv, jämfört med när däcken skiftas hos däckverkstad. Se även figur 26.

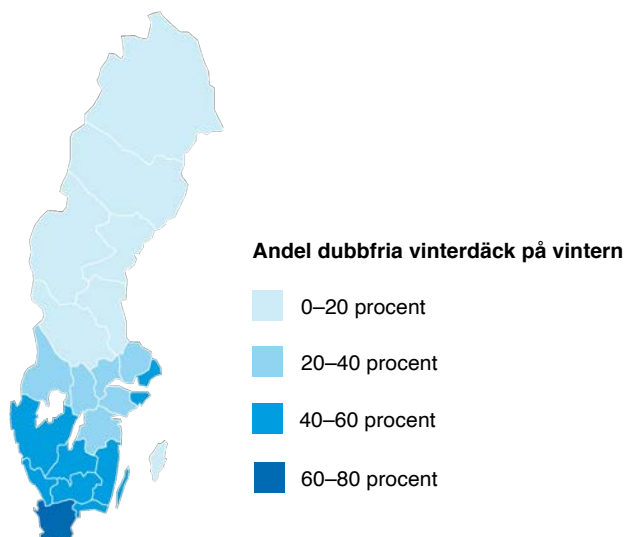


Figur 26: Andel bilar vid 2018–2020 års däckrazzior med minus 30 procent lufttryck eller ännu lägre (efter kompensation för varma däck), jämfört med rekommenderat lufttryck.

10. Vinterdäck på sommaren

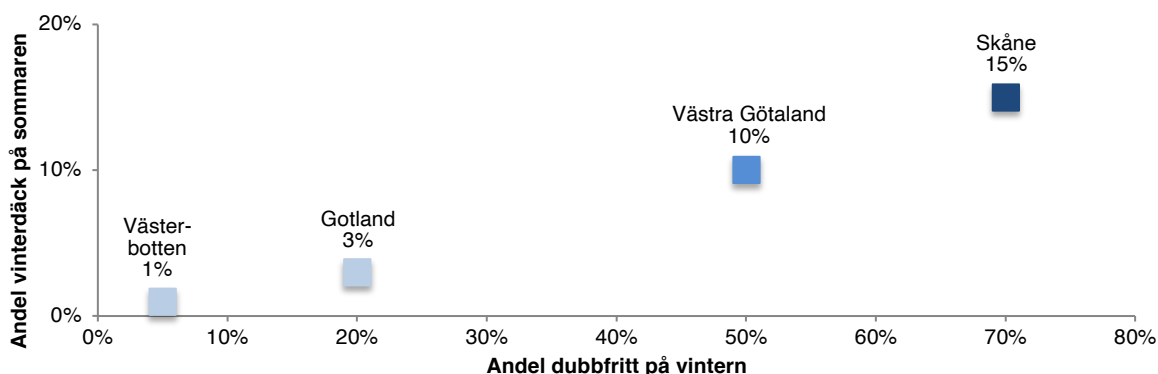
Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid mätningarna i 2020 års däckrazzior var 8,8 procent. Det är stora regionala skillnader. I norra Sverige kör väldigt få på vinterdäck på sommaren och i vissa delar av sydligaste Sverige upp emot 20 procent eller mer, enligt mätningar i däckrazzia 2020 och tidigare år.

I södra delarna av Sverige kör en större andel på dubbfria vinterdäck på vintern, vilket framgår av de undersökningar som Däckbranschens informationsråd under en lång rad år har genomfört på uppdrag av Trafikverket³. I figur 27 finns en illustration med en bedömning av hur andelen dubbdäck på vintern ser ut i olika delar av Sverige.



Figur 27: Bedömning av andel dubbfria vinterdäck på vintern i olika delar av Sverige, baserad på undersökningar genomförda av Däckbranschens informationsråd på uppdrag av Trafikverket.

När resultat från mätningar av andelen vinterdäck på sommaren i däckrazzior som genomförts 2020 och tidigare år ställs emot resultat av mätningar av andelen som väljer dubbfria vinterdäck på vintern förefaller det finnas en tydlig koppling, se figur 28. Där andelen dubbfria vinterdäck på vintern är större är andelen vinterdäck på sommaren större. En sannolik förklaring är att eftersom det är olagligt med dubbdäck på sommaren byter i princip alla som kör på dubbdäck på vintern till sommardäck. De som väljer vinterdäck även på sommaren finns i gruppen som kör dubbfritt på vintern. Där fler kör på dubbfritt på vintern ökar följaktligen andelen som kör på vinterdäck på sommaren.

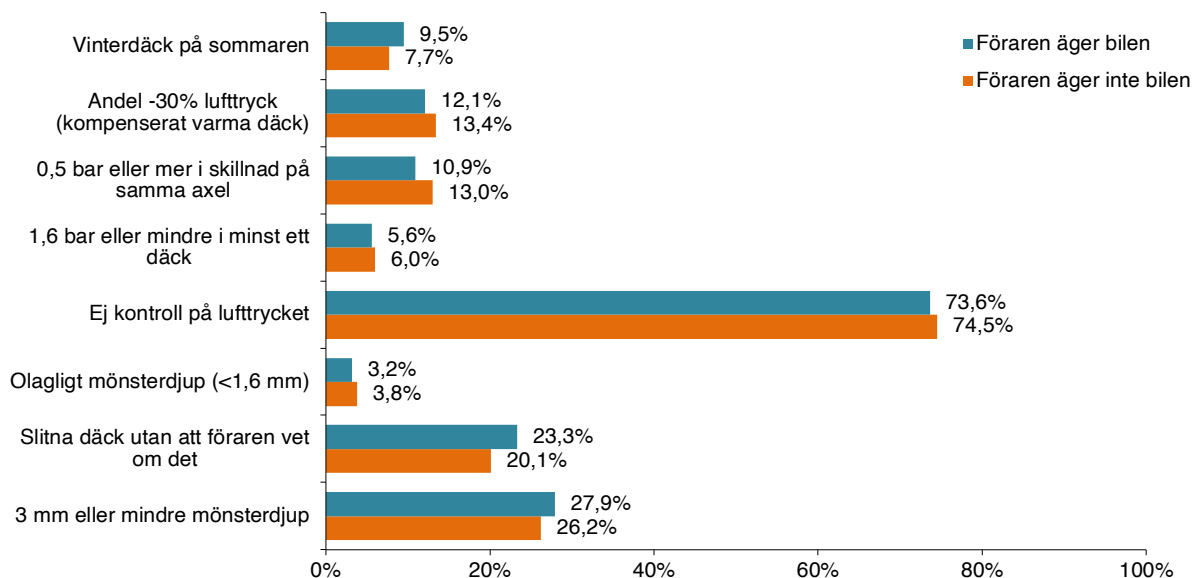


Figur 28: Uppskattad andel som kör på vinterdäck på sommaren i Västerbotten, Gotland, Västra Götaland och Skåne, baserat på resultat från däckrazzior 2020 och tidigare år, jämfört med uppskattad andel dubbfria vinterdäck på vintern.

³ Undersökning av däcktyp i Sverige – vintern 2019 (januari–mars). Trafikverkets publikation: 2019:146.

11. Skillnader om förare äger bilen eller inte

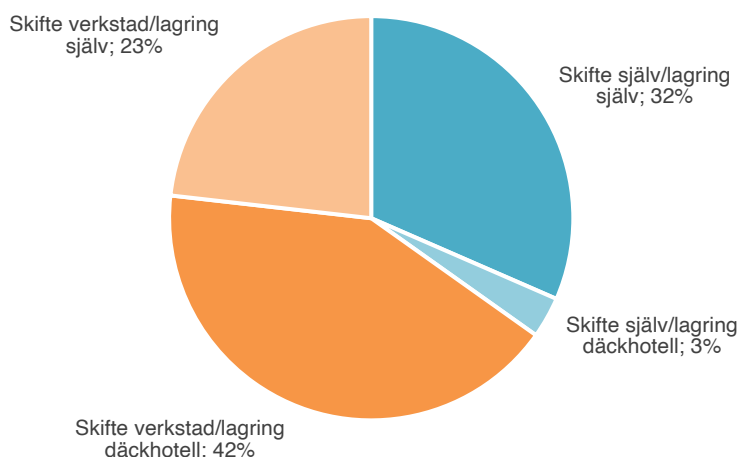
Föraren fick i undersökningen även svara på om det var hen som äger bilen. Skillnader mellan resultat från förare som äger bilen jämfört med förare som inte äger bilen i de undersökta kategorier som redovisats ovan presenteras i figur 29.



Figur 29: Skillnader 2020 om föraren äger bilen eller inte.

12. Skifte och lagring av däck

Vid 2018, 2019 och 2020 års däckrazzior ställdes frågor om huruvida däckskifte görs själv eller på verkstad samt om lagring av däck sker själv eller på däckhotell. För att få ett större statistiskt underlag redovisas här sammanlagda resultat för 2018, 2019 och 2020. Totalt omfattar materialet drygt 1 800 bilar. 34 procent angav att de skiftade däcken själv, av dessa angav 32 procentenheter att de lagrade däcken själv och 3 procentenheter⁴ att de lagrade däcken på däckhotell. Av de 66 procent som svarade att de skiftade däcken på verkstad angav 23 procentenheter att de lagrade däcken själv och 42 procentenheter⁵ att de lagrade däcken på däckhotell. Se figur 30.

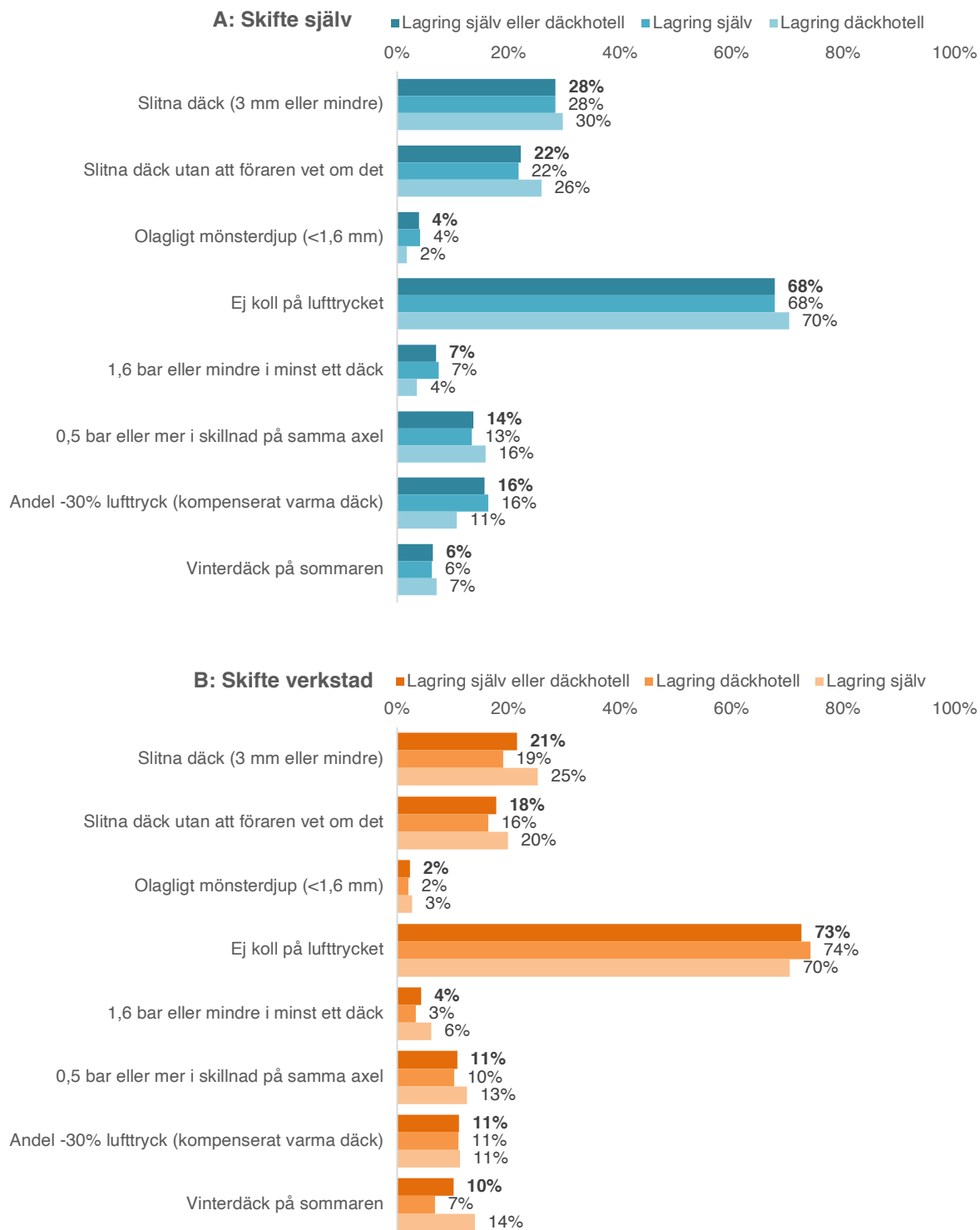


Figur 30: Fördelning av andel i undersökningarna 2018–2020 (sammanlagda resultat) som skiftar däck själv respektive på verkstad samt andel som lagrar själv respektive på däckhotell.

⁴ Avviker från 34 procent på grund av avrundningsfel

⁵ Avviker från 66 procent på grund av avrundningsfel

Skillnader i undersökningarna 2018–2020 (sammanlagda resultat) mellan resultat från förare som anger att de skiftar däcken själv respektive på verkstad samt lagrar däcken själv respektive på däckhotell redovisas i figur 31.



Figur 31: A: Skifte av däck sker själv, skillnader även mellan lagring själv och lagring på däckhotell. B: Skifte av däck sker på verkstad, skillnader även mellan lagring själv och lagring på däckhotell.

För mer information, kontakta:

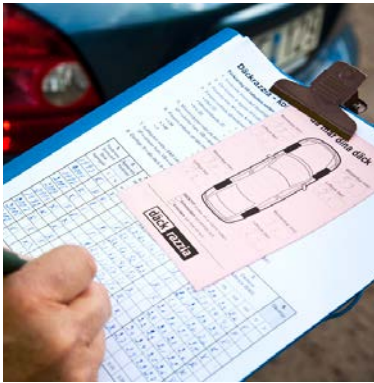
Pontus Grönvall, Däckbranschens informationsråd,
pontus@dackinfo.se, 0340-67 30 01, 070-567 37 47

Rickard Cosini, NTF
rickard.cosini@ntf.se, 070-819 01 50

Mattias Hjort, VTI
mattias.hjort@vti.se, 013-20 42 91

Cecilia Blom Hesselgren, kommunikationschef, Bilprovningen,
cecilia.blom.hesselgren@bilprovningen.se, 070-687 03 66

Anders Hallberg, Energimyndigheten,
anders.hallberg@energimyndigheten.se, 016-544 21 13





dackrazzia.se