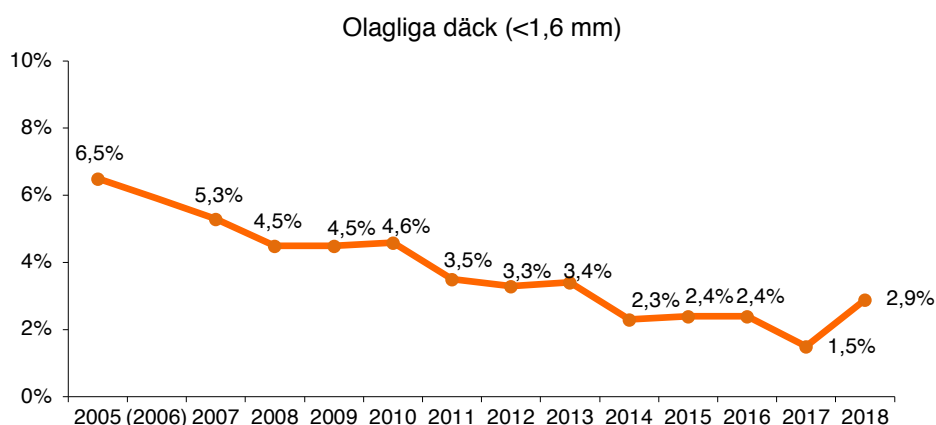




Resultat från däckundersökning genomförd i samband med däckrazzior 2018

Publiceringsdatum: 190826



www.dackrazzia.se

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	4
Däckrisk	4
Mönsterdjup	4
Lufttryck	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. Slitna däck	6
3. Omedvetna om slitna däck	8
4. Olagligt mönsterdjup	10
5. Mönsterdjup på det mest slitna däck	12
6. Dålig koll på lufttrycket	14
7. Punktering eller på gränsen till punktering	16
8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel	18
9. Uppmätt lufttryck jämfört med rekommenderat lufttryck	18
10. Vinterdäck på sommaren	19
11. Skillnader om förare äger bilen eller inte	20
12. Skifte och lagring av däck	20

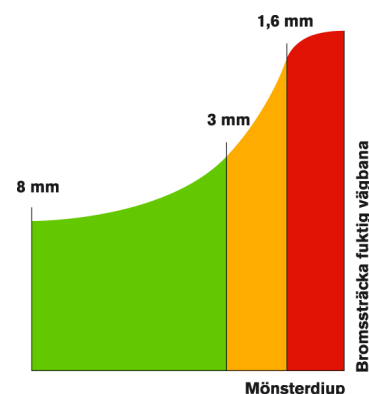
Sammanfattning

- ❑ Sedan däckrazzior genomfördes första gången över stora delar av Sverige 2005 har andelen undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) minskat tydligt.
- ❑ Tre av fyra tillfrågade förare hade inte kontrollerat lufttrycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast.
- ❑ Om de uppmätta värdena är representativa kördes nästan var femte bil på Sveriges vägar (19,1 procent) av en förare som hade minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup på bilen utan att vara medveten om detta.
- ❑ En större andel kvinnor kör med minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup utan att vara medvetna om detta, jämfört med manliga förare.
- ❑ Andelen bilar med däck med 3 mm mönsterdjup eller mindre var, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar än på äldre bilar.
- ❑ Medelmönsterdjupet på det mest slitna däck på undersökta bilar var 4,5 mm.
- ❑ Kvinnliga förare hade generellt sämre koll på lufttrycket än 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 6,7 procent.
- ❑ Var femtonde bil hade minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre). Hos de som angav att de skiftar däcken själva hade var tionde bil ”punktering” på minst ett däck, medan samma andel hos de som låter en verkstad sköta däckskiftet var en på tjugo.
- ❑ Om ett antagande görs att bilarna som stannades i däckrazziorna hade kört mer än tre kilometer före de blev stannade i däckrazzian och då hade varma däck (vilket ökar trycket i däcken med cirka 0,3 bar jämfört med vid mätning av kalla däck) framkommer att 19 procent eller nästan var femte av alla undersökta bilar hade minst ett däck med minst 30 procent för lågt lufttryck.
- ❑ Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid mätningarna i 2018 års däckrazzior var 11,9 procent. Noteras ska att det vid 2018 års däckrazzior endast deltog län i södra halvan av landet, inklusive Skåne, och siffran kan inte tas som relevant för hela Sveriges bilpark.
- ❑ När resultat från mätningar av andelen vinterdäck på sommaren i däckrazzior som genomförts 2018 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.
- ❑ Den 27–31 augusti 2018 genomfördes 10 razzior i Skåne, Gotland och Göteborg. Totalt kontrollerades 512 bilar.
- ❑ Efter Polisens obligatoriska kontroll erbjöds bilisterna en frivillig mätning av däckens mönsterdjup och lufttryck samt att få information om mönsterdjupets och lufttryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön.
- ❑ Bakom Däckrazzia står Energimyndigheten, Polisen, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovningen.

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 14 procent av alla dödsolyckor med person- eller transportbilar inblandade i trafiken under perioden 2000–2016. 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 däcken slits ökar både bromssträckan vid vått väglag och risken för vattenplaning. 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 och ökar bränsleförbrukningen. 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 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 nästan 600 däckrazzior i olika delar av Sverige. Totalt har drygt 27 000 bilar kontrollerats. Sedan 2006 har även informationsaktiviteter i samband med MHF:s Tylösandsseminarium genomförts. Bakom Däckrazzia står Energimyndigheten, Polisen, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovningen.

¹ Av undersökningskommissioner i Finland utredda trafikolyckor med dödlig utgång 2000–2016. 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 27–31 augusti 2018 genomfördes 10 razzior i Skåne, Gotland och Göteborg. Efter Polisens ordinarie trafikkontroll, där föraren bland annat fick visa körkort och genomgå nykterhetsprov, 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 bra mönsterdjup och rätt lufttryck i däcken. 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 ett informationsblad.

Totalt kontrollerades 512 bilar. Den regionala fördelningen var följande:

Gotlands län:	118 bilar
<i>Visby (kommun)</i>	
Skåne län:	144 bilar
<i>Helsingborg, Hässleholm</i>	
Västra Götalands län:	250 bilar
<i>Göteborg</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 däckets mönsterdjup samt svar på frågan när lufttrycket i däcken kontrollerades senast. Liksom 2017 antecknades även rekommenderat lufttryck. Nytt för 2018 var 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 2018 samt även resultat från däckrazziorna 2005 och 2007–2017 (2006 genomfördes inga däckrazzior).

Syfte

Syftet med däckrazziorna är att öka bilisternas kunskap om mönsterdjupets betydelse för trafiksäkerheten och om lufttryckets betydelse för miljön, trafiksäkerheten och privatekonomin. 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.

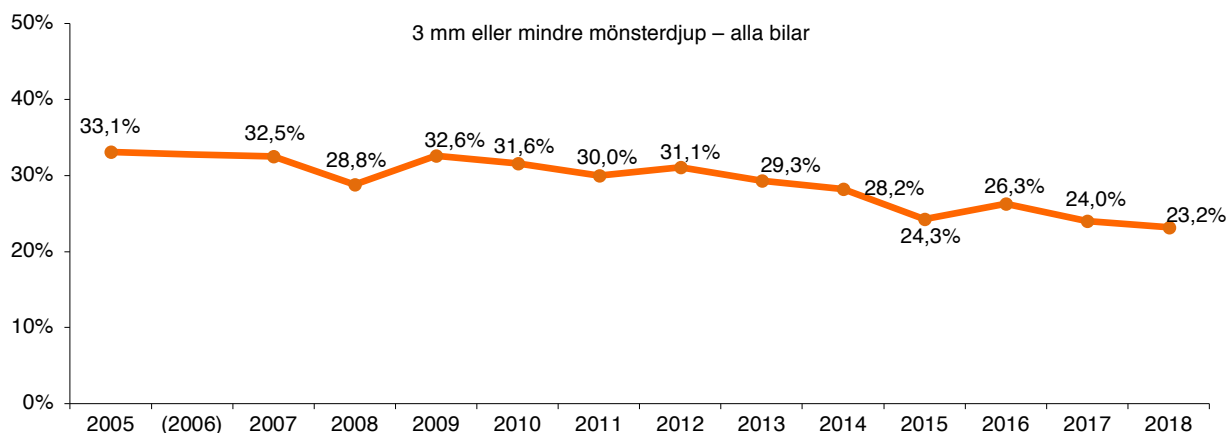
Resultat

1. Förarens kön och bilarnas ålder

Av de kontrollerade bilarna kördes 29 procent av kvinnor. Av bilarna som undersöktes var 40 procent 10 år eller äldre, 25 procent var 5 till 9 år och 36 procent var nyare än 5 år.

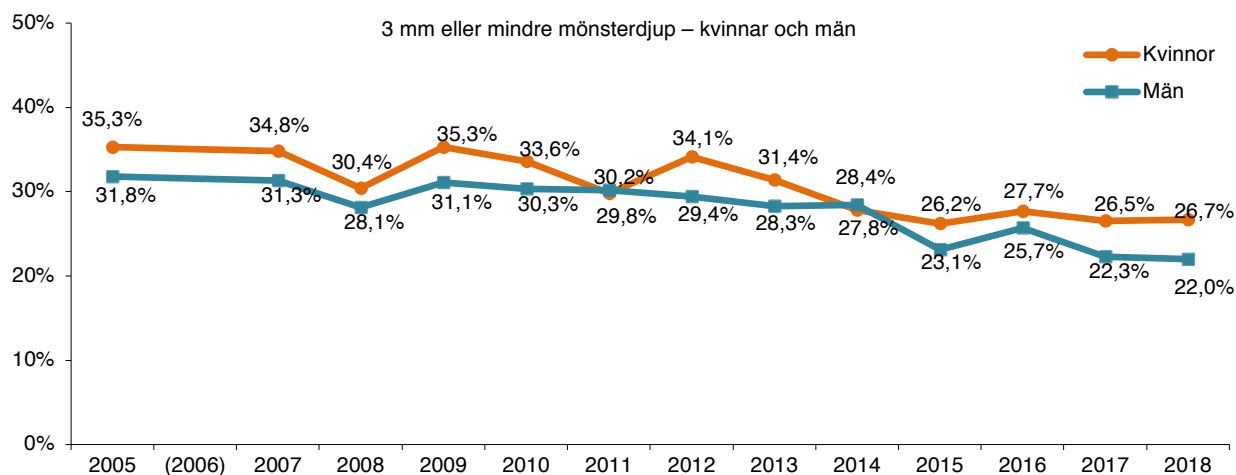
2. Slitna däck

Slitna däck leder till längre bromssträcka vid vått väglag, dessutom ökar risken för vattenplaning. Däckrazzia bedömer att däck som har ett mönsterdjup på 3 mm eller mindre börjar bli slitna, och då är det viktigt att föraren har vetskap om detta och kan anpassa körningen när det är vått på vägen. 23,2 procent av de undersökta bilarna hade minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup. Se även figur 1.



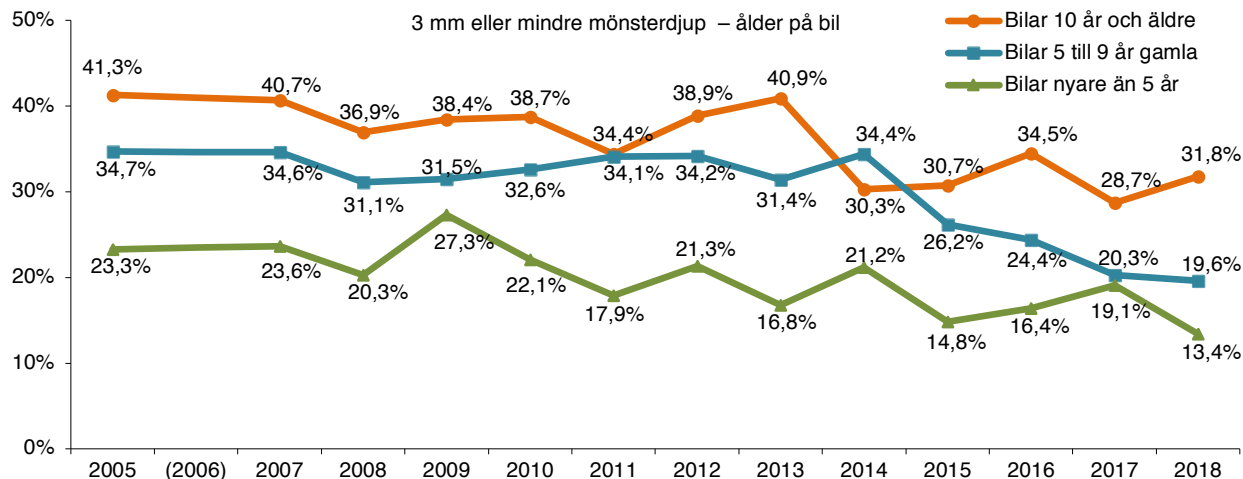
Figur 1: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – 2005 till 2018.

Andelen kvinnliga förare med minst ett slitet däck var högre (26,7 procent) än andelen manliga (22,0 procent). Se även figur 2.



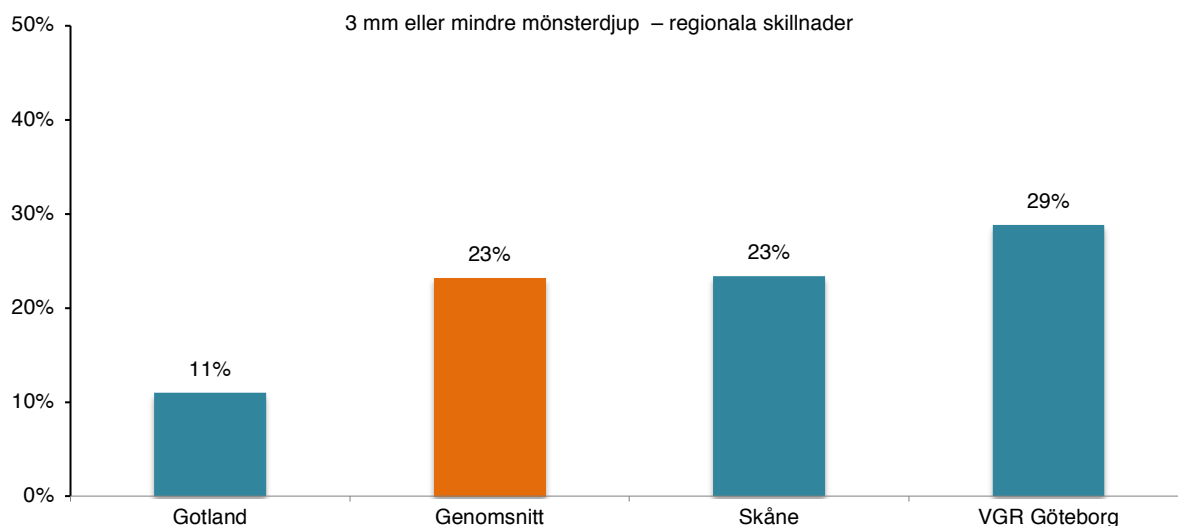
Figur 2: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på kön 2005 till 2018.

Andelen bilar med slitna däck var i undersökningen, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar. Av de undersökta bilarna som var 10 år eller äldre hade 31,8 procent minst ett däck med 3 mm mönsterdjup eller mindre. 19,6 procent av bilar 5 till 9 år samt 13,4 procent av bilar nyare än 5 år hade minst ett slitet däck. 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 2018.

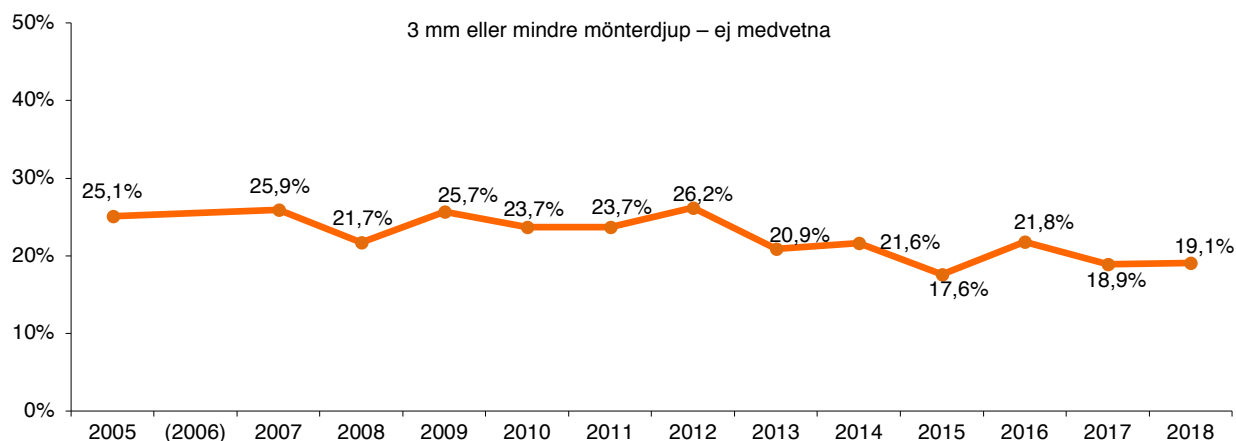
Största andel som körde med minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup uppmättes i i Göteborg i Västra Götalands län (29 procent) och minst andel på Gotland (11 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 4. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 4: Andel 2018 av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på län.

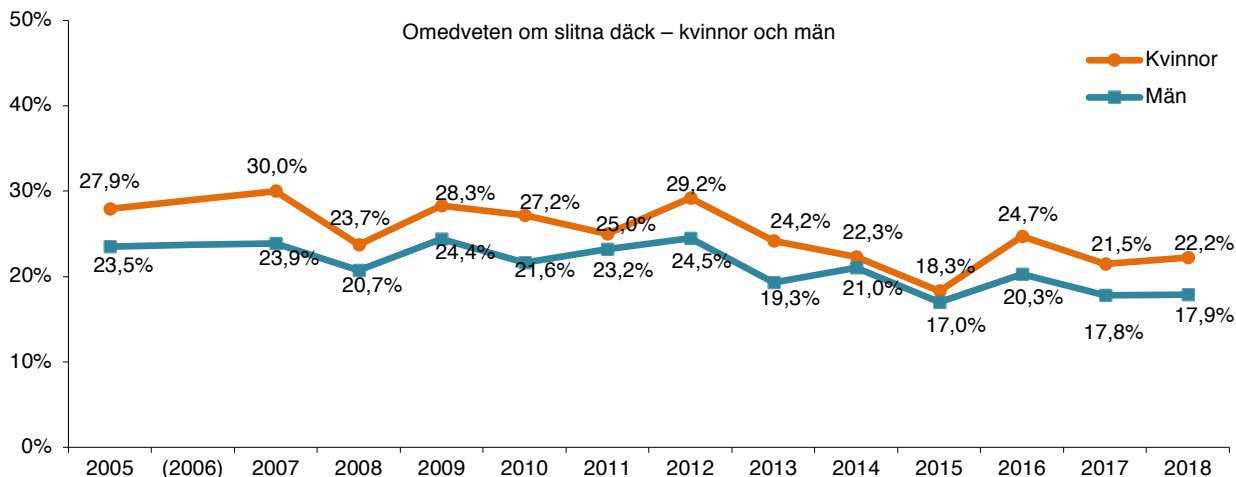
3. Omedvetna om slitna däck

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 slitet däck bedömde de flesta att mönsterdjupet var tillfredsställande eller bra. Om de uppmätta värdena är representativa innebär det att nästan var femte bil på Sveriges vägar (19,1 procent) kördes av en förare som hade minst ett slitet däck på bilen utan att vara medveten om detta. Se även figur 5.



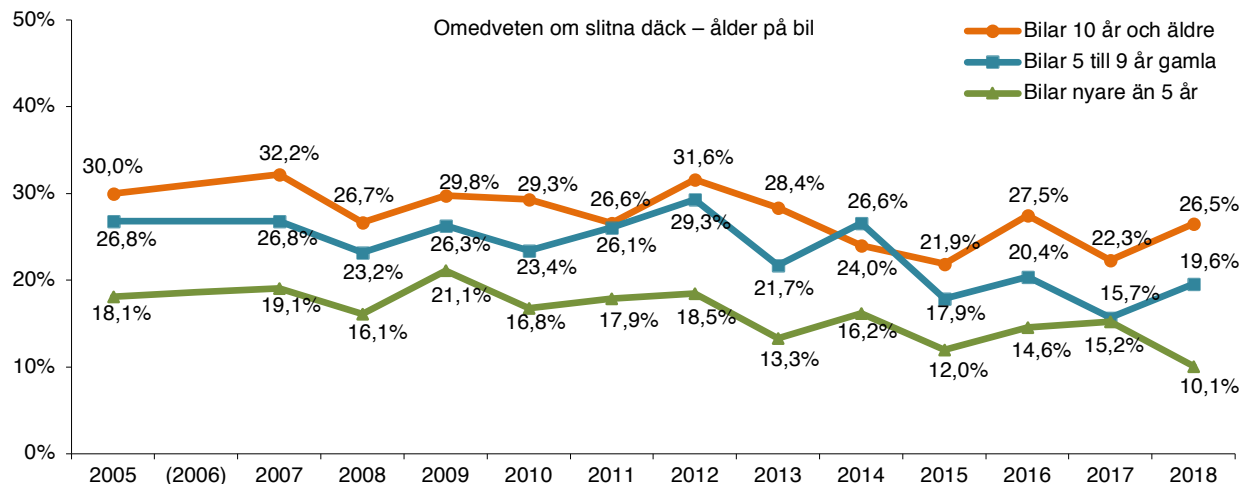
Figur 5: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – 2005 till 2018.

En större andel kvinnor kör enligt undersökningen med minst ett slitet däck utan att vara medvetna om detta (22,2 procent) jämfört med manliga förare (17,9 procent). Se även figur 6.



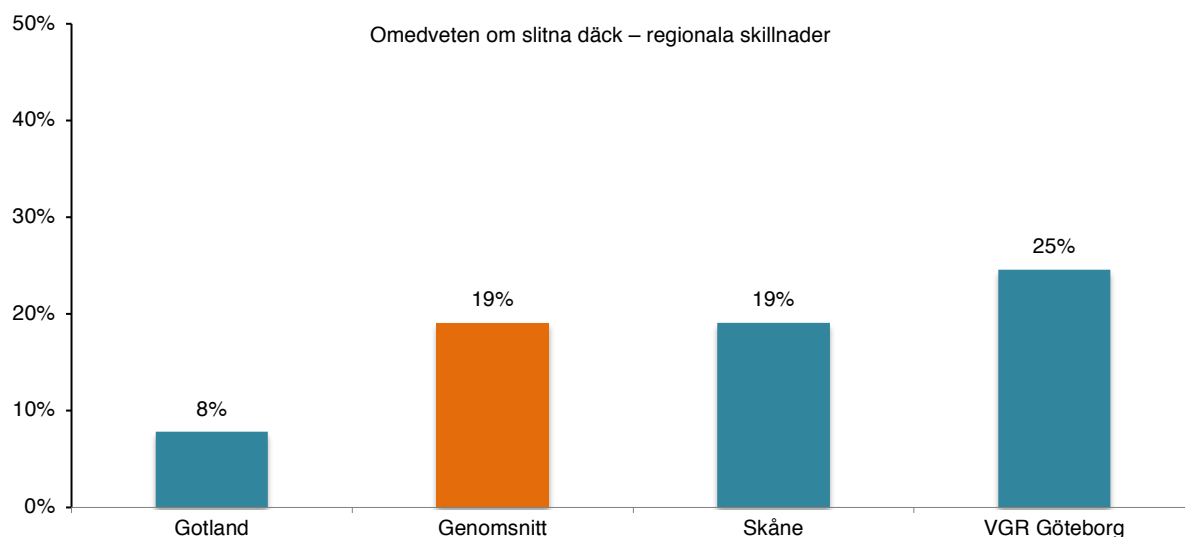
Figur 6: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på kön 2005 till 2018.

En mindre andel av nyare bilar i undersökningen hade minst ett slitet däck utan att föraren var medveten om detta, jämfört med äldre bilar. 10,1 procent av förarna av bilar nyare än 5 år körde både på minst ett slitet däck och angav att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande. Motsvarande andel för bilar 5 till 9 år var 19,6 procent och för bilar 10 år eller äldre 26,5 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 2018.

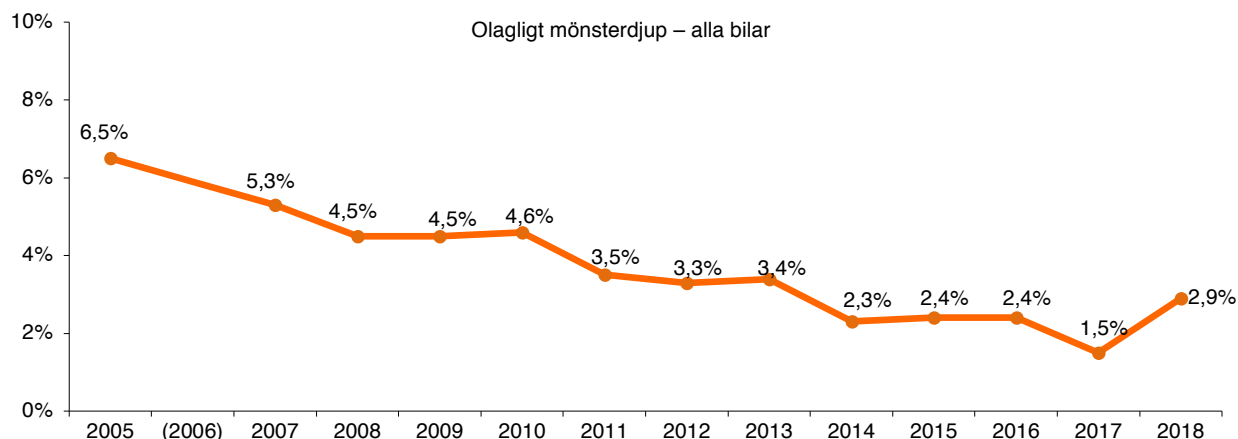
Störst andel förare som både körde på minst ett slitet däck och samtidigt ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande fanns i Göteborg i Västra Götalands län (29 procent) och minst var denna andel på Gotland (8 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 8. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 8: Andel 2018 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.

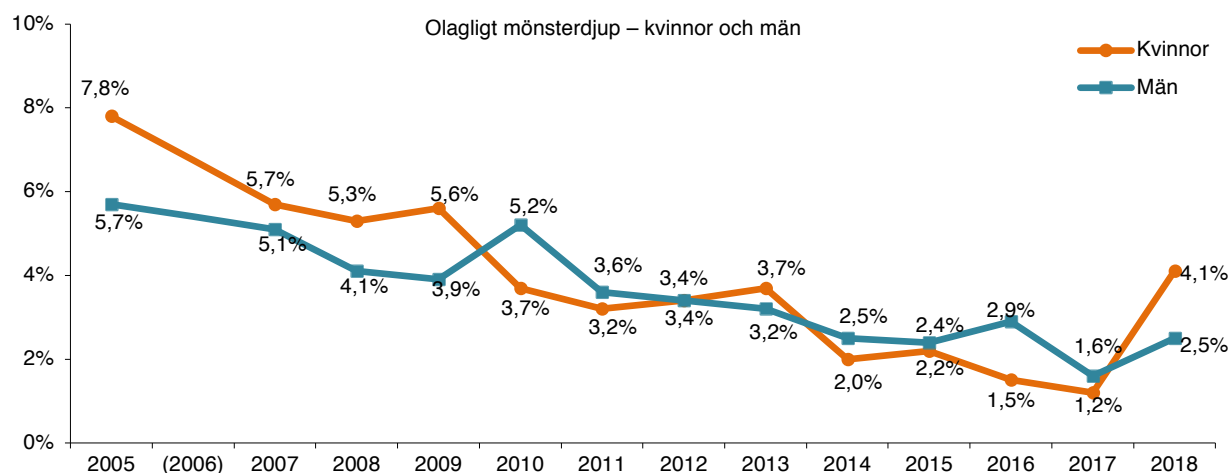
4. Olagligt mönsterdjup

Andelen som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm mönsterdjup) bland undersökta bilar var 2,9 procent. Sedan däckrazzior genomfördes första gången över stora delar av Sverige 2005 har andelen undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup minskat tydligt. Variationer de senaste två åren bedöms bero på statistisk osäkerhet (färre undersökta bilar). Se även figur 9.



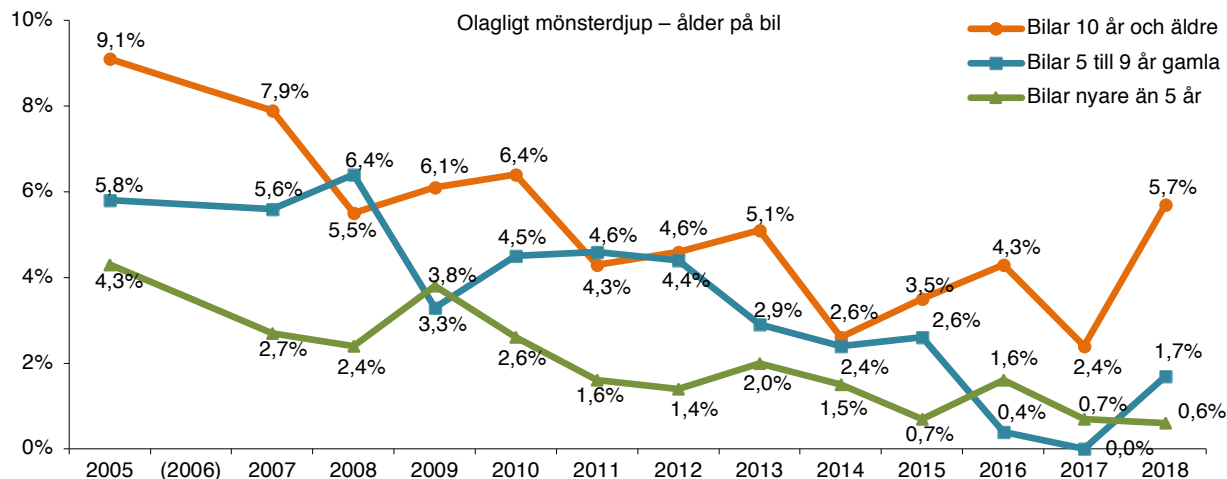
Figur 9: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – 2005 till 2018.

Den uppmätta andelen bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup var lägre för manliga förare (2,5 procent) jämfört med motsvarande andel för kvinnliga förare (4,1 procent). Se även figur 10.



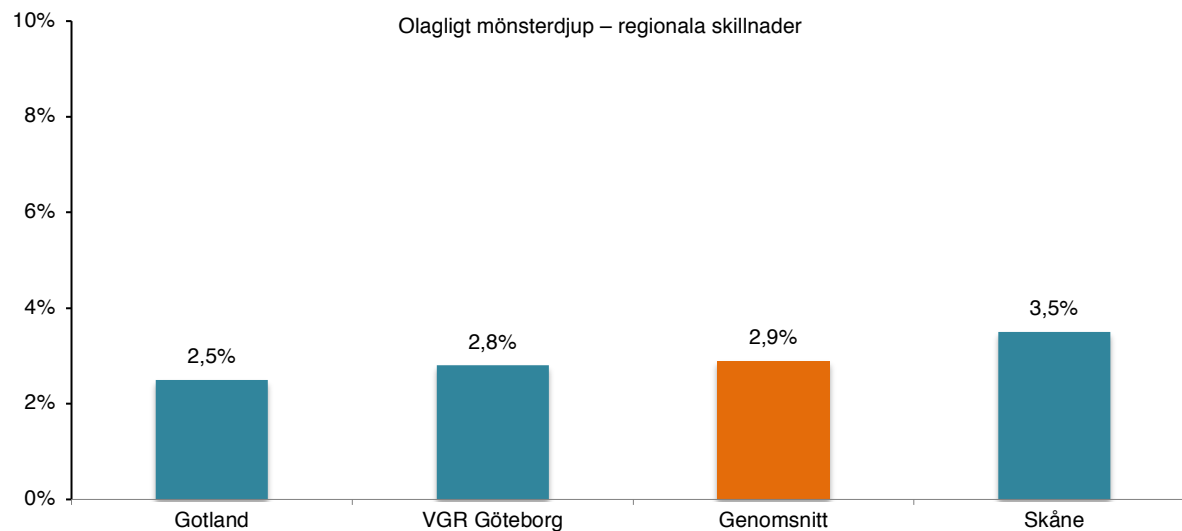
Figur 10: Andel med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på kön 2005 till 2018.

Andelen bilar 10 år och äldre med olagligt mönsterdjup i mätningen var 5,7 procent, motsvarande andel för bilar 5 till 9 år hade var 1,7 procent och andelen för bilar som var yngre än 5 år var 0,6 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 alla tre ålderskategorierna. 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 2018.

Största andelen förare som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup fanns i Skåne län (3,5 procent) och minst andel på Gotland (2,5 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.

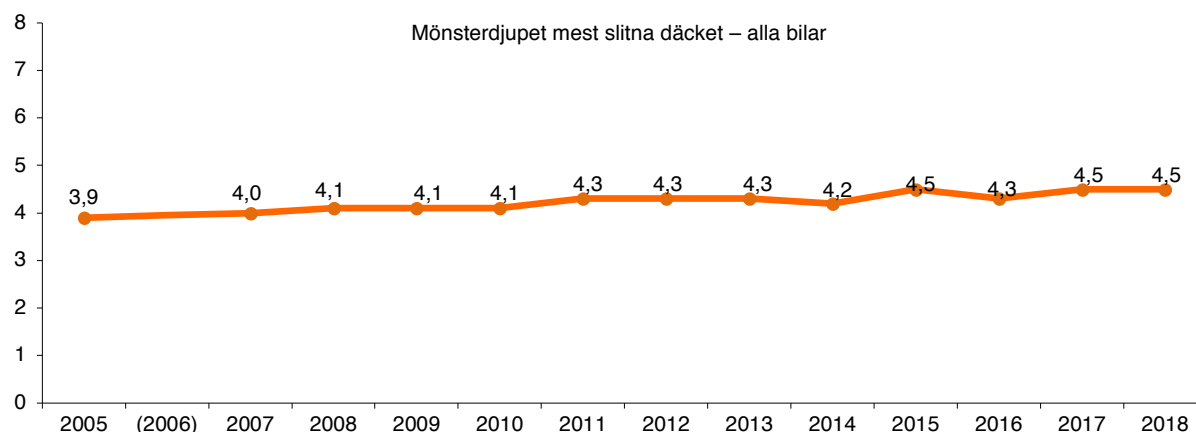


Figur 12: Andel 2018 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på län.

5. Mönsterdjup på det mest slitna däcket

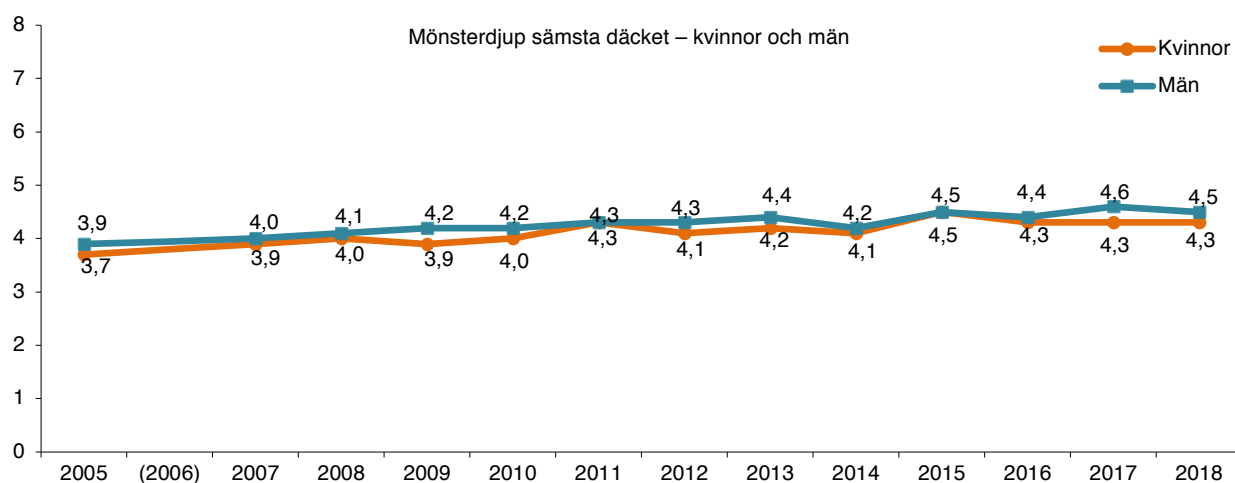
Mönsterdjupet har i mätningarna ökat på undersökta bilars mest slitna däck, från i genomsnitt 3,9 mm 2005 till 4,5 mm 2018. Se även figur 13.

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 5,2 mm.



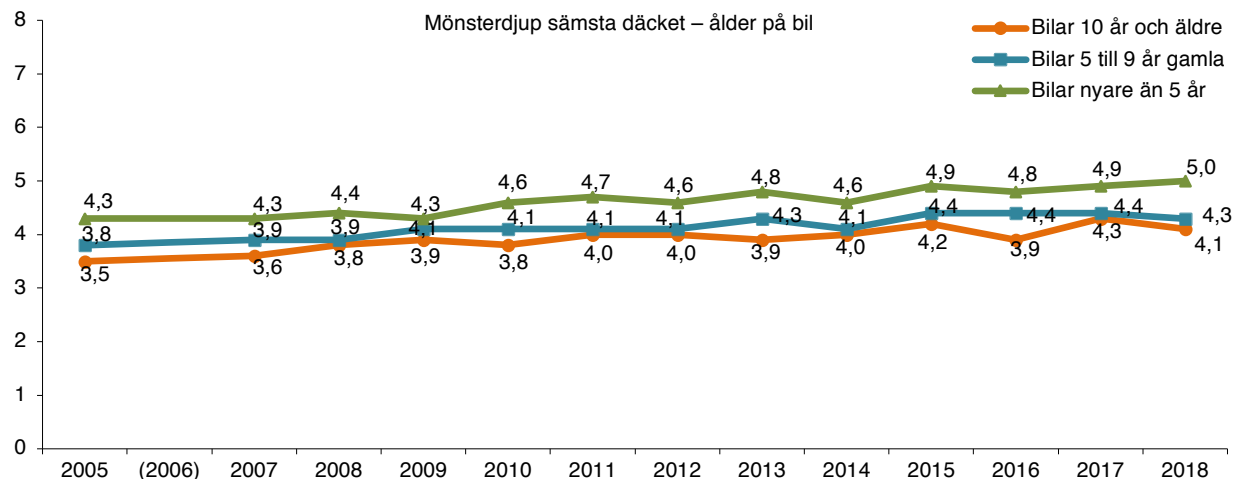
Figur 13: Mönsterdjup (mm) på det mest slitna däcket, genomsnitt på alla undersökta bilar – 2005 till 2018.

De flesta av tidigare års mätningar har visat att manliga förare i genomsnitt har något mer mönsterdjup på det mest slitna däcket jämfört med kvinnliga förare, så var fallet även vid 2018 års däckrazzior, då de kvinnliga förarna hade i genomsnitt 0,2 mm sämre mönsterdjup på det mest slitna däcket. Se även figur 14.



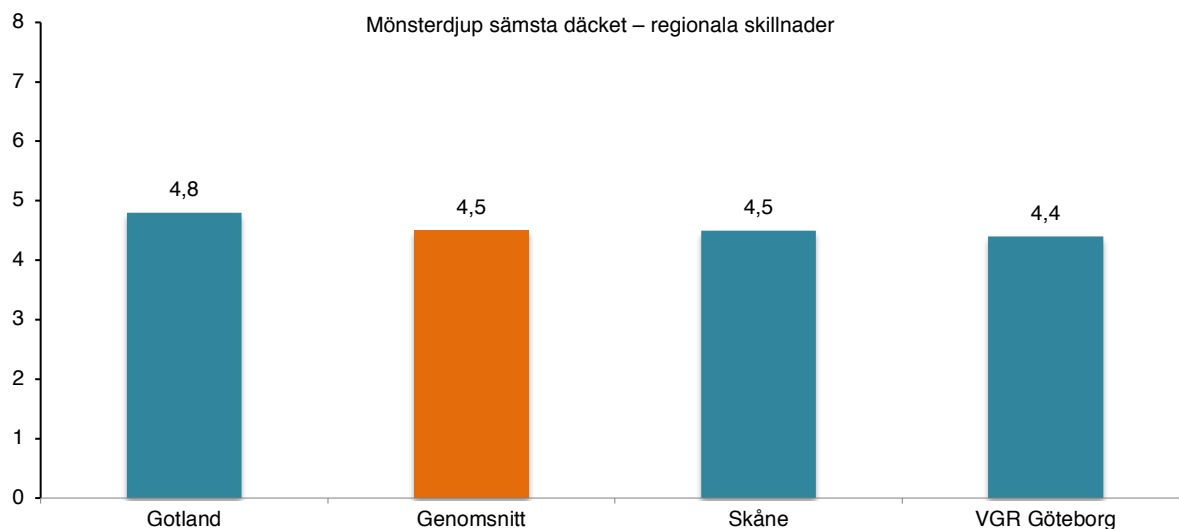
Figur 14: Mönsterdjup (mm) på det mest slitna däcket i genomsnitt – skillnad med avseende på kön 2005 till 2018.

Äldre bilar hade i mätningen, liksom vid tidigare mätningar, i genomsnitt ett lägre mönsterdjup på det mest slitna däck, jämfört med nyare bilar. En ökande trend i mönsterdjupet på det mest slitna däck bedöms kunna utläsas i alla tre ålderskategorierna, sedan däckrazzior genomfördes över stora delar av Sverige första gången 2005. Se även figur 15.



Figur 15: Mönsterdjup (mm) på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2018.

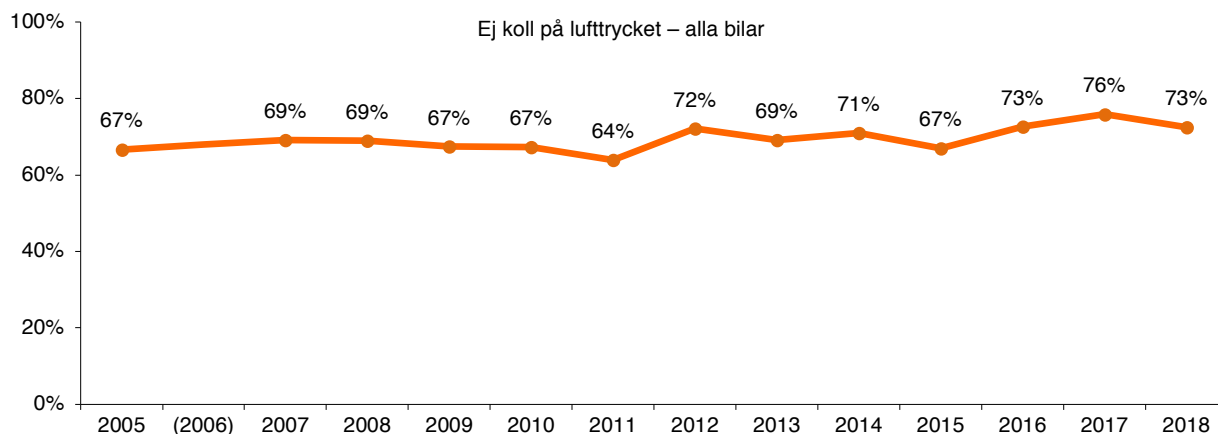
Minst mönsterdjup i genomsnitt på det mest slitna däck fanns i Göteborg i Västra Götalands län (4,4 mm) och störst på Gotland (4,8 mm). Resultatet i respektive län redovisas i figur 16. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten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



Figur 16: Mönsterdjup (mm) 2018 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på län.

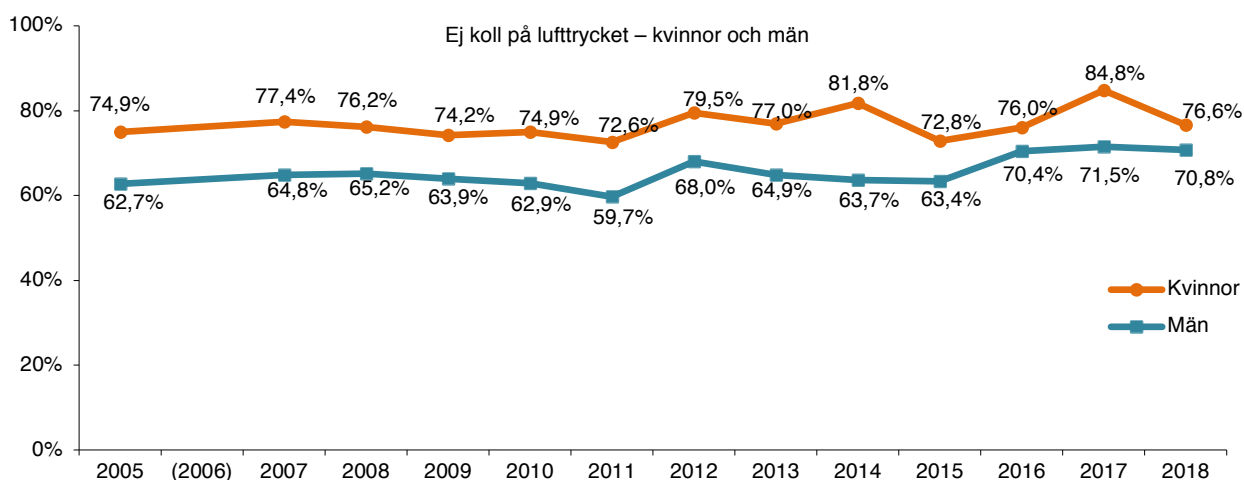
6. Dålig koll på lufttrycket

Nästan tre av fyra tillfrågade förare (73 procent) hade inte kontrollerat lufttrycket i däck den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast. Se även figur 17.



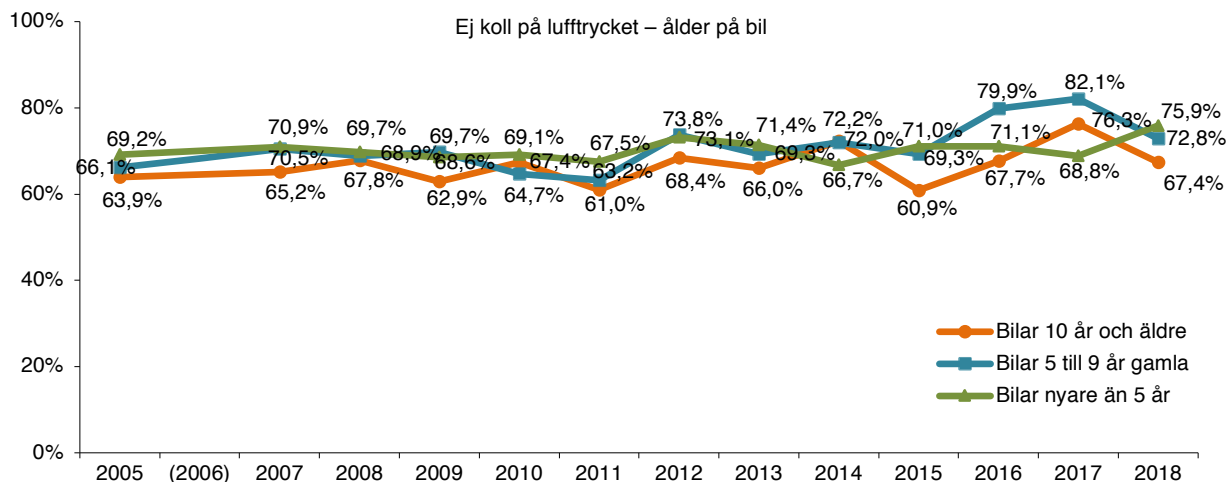
Figur 17: Andel förare av alla tillfrågade som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – 2005 till 2018.

Kvinnorna var sämre på att ha koll på lufttrycket i däck. Av kvinnorna hade 76,6 procent inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller visste inte när det skett senast. Motsvarande andel för männen var 70,8 procent. Skillnaden mellan manliga och kvinnliga förarens koll på lufttrycket har varit tydlig även vid tidigare års däckrazzior. Se även figur 18.



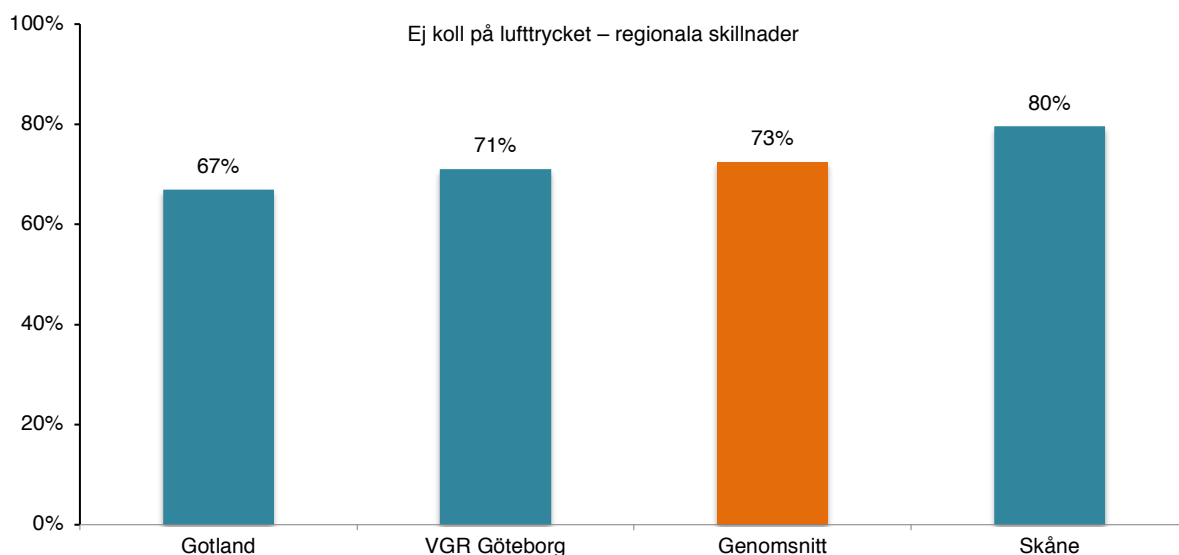
Figur 18: Andel förare som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på kön 2005 till 2018.

När det gäller att hålla koll på lufttrycket 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 lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på årsmodell 2005 till 2018.

I Skåne län var andelen som inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller som inte visste när det skett senast högst (80 procent) och i på Gotland lägst (67 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.

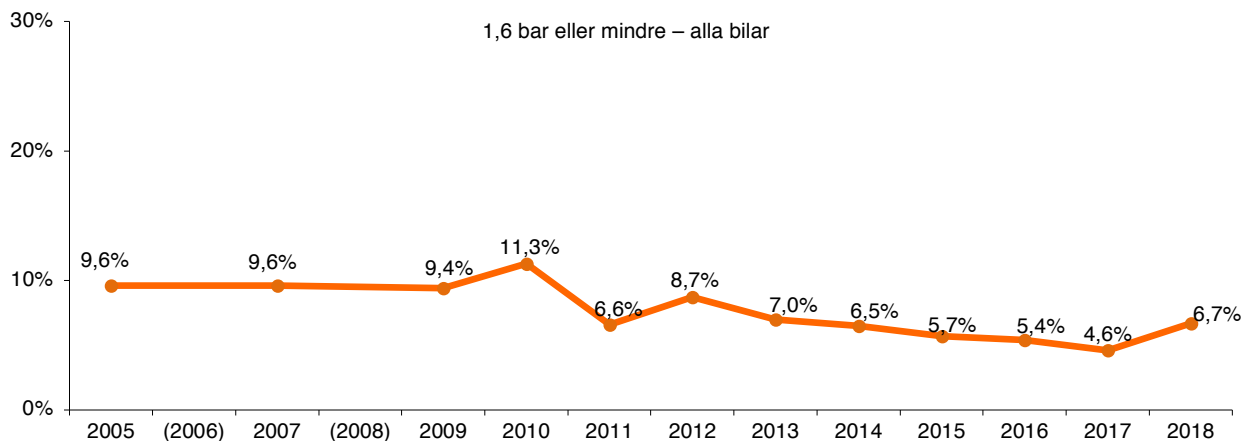


Figur 20: Andel förare 2018 som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på län.

7. Punktering eller på gränsen till punktering

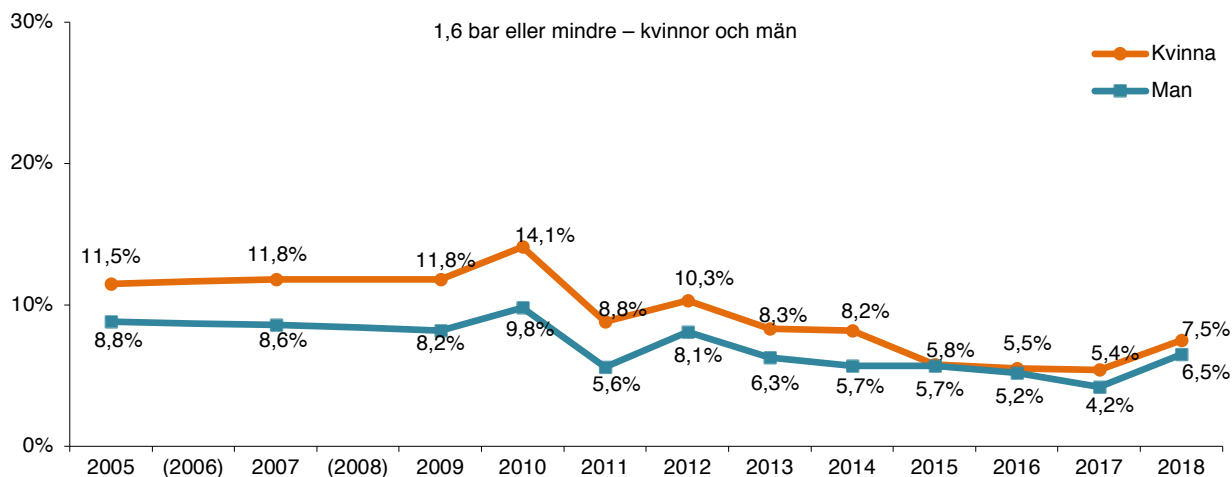
Andelen bilar som hade minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) var 6,7 procent. Se även figur 21.

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.



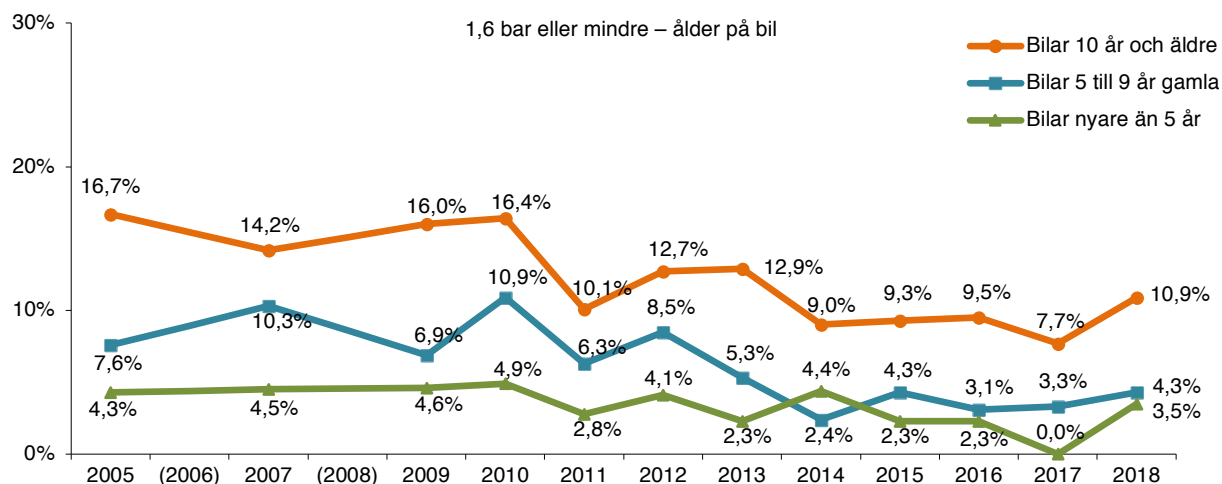
Figur 21: Andel 2005, 2007 och 2009–2018 av alla undersökta bilar med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck.

Enligt mätningarna var andelen kvinnor som körde med 1,6 bar eller mindre i minst ett däck större (7,5 procent) än andelen män (6,5 procent). Se även figur 22.



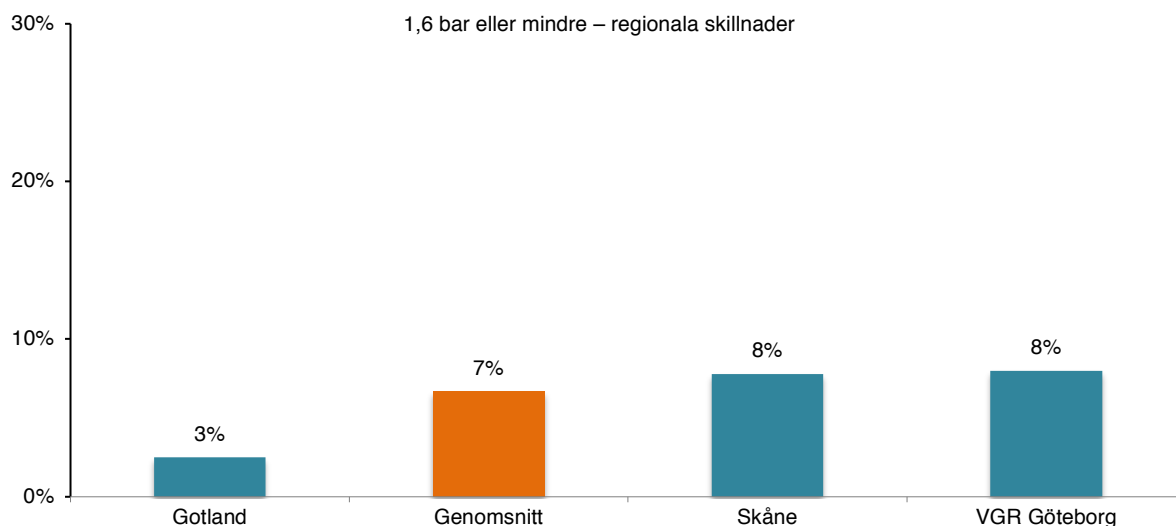
Figur 22: Andel 2005, 2007 och 2009–2018 med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på kön.

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 5 år 3,5 procent, för bilar 5 till 9 år gamla 4,3 procent och för bilar äldre än 10 år 10,9 procent. Se även figur 23.



Figur 23: Andel 2005, 2007 och 2009–2018 med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på ålder på bil.

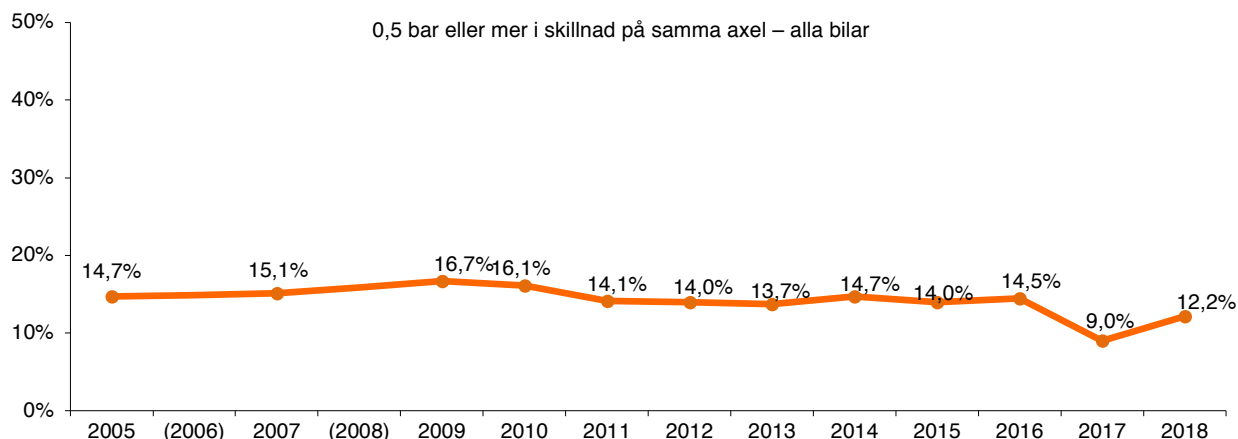
Göteborg i Västra Götalands län hade den högsta andelen bilar med mycket lågt lufttryck i minst ett däck (1,6 bar eller mindre) (8 procent) och på Gotland var andelen lägst (3 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 24. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett relativt begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 24: Andel 2018 med 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 12,2 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel. Notera att resultaten 2017 och 2018 omfattar endast tre län i södra Sverige. Se även figur 25.

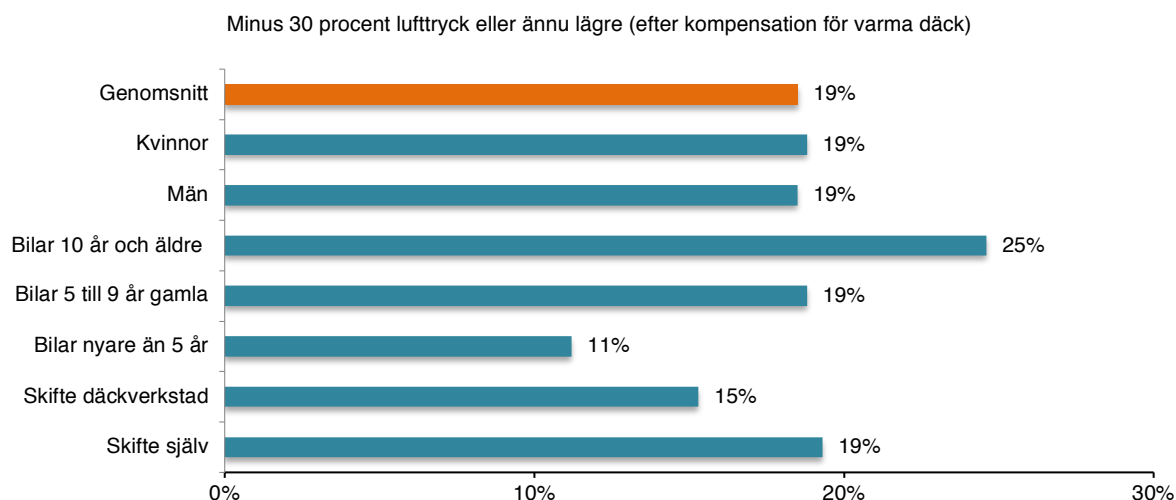


Figur 25: Andel 2005, 2007 och 2009–2018 av alla undersökta bilar med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel.

9. Uppmätt lufttryck jämfört med rekommenderat lufttryck

Under 2018 års däckrazzior noterades rekommenderat lufttryck enligt fordonstillverkaren, på knappt 80 procent (395 st) av bilarna i däckundersökningen. Om ett antagande görs att bilarna som stannades i däckrazziorna hade kört mer än tre kilometer före de blev stannade i däckrazzian och då hade varma däcken (vilket ökar trycket i däcken med cirka 0,3 bar jämfört med vid mätning av kalla däcken) framkommer att 19 procent av alla undersökta bilar hade minst ett däck med minst 30 procent för lågt lufttryck. Andelen med så lågt lufttryck var större bland äldre än bland yngre bilar. Se även figur 26.

Motsvarande mätningar 2017, baserat på 297 undersökta bilar, gav ett resultat på 14 procent. Notera att det statistiska underlaget både 2017 och 2018 är begränsat och att mätningar under fler år behövs för att dra slutsatser om en eventuell trend i resultaten.

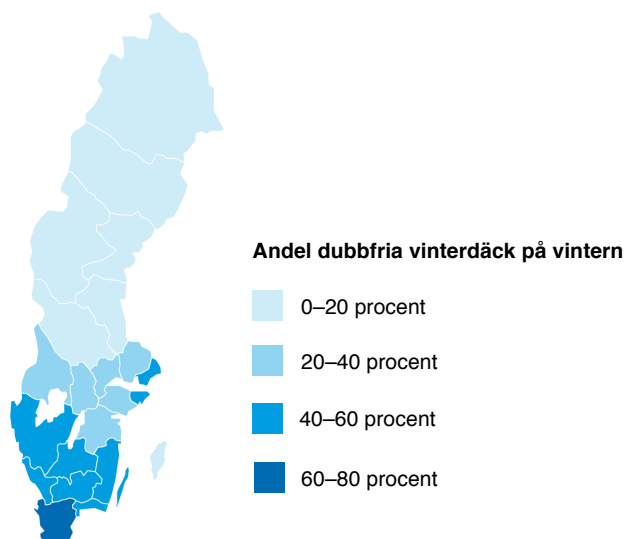


Figur 26: Andel bilar vid 2018 års däckrazzior med minus 30 procent lufttryck eller ännu lägre (efter kompensation för varma däcken), jämfört med rekommenderat lufttryck.

10. Vinterdäck på sommaren

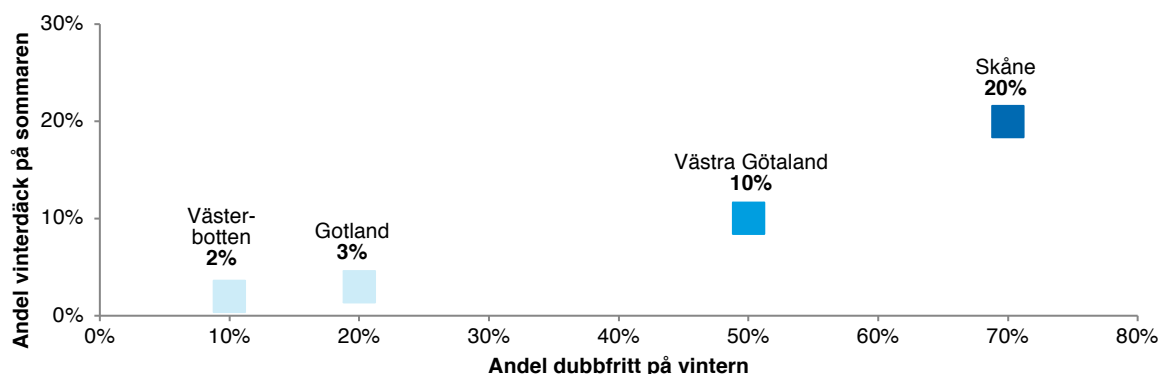
Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid mätningarna i 2018 års däckrazzior var 11,9 procent. Noteras ska att det vid 2018 års däckrazzior endast deltog län i södra halvan av landet (inklusive Skåne där andelen som kör på dubbfria vinterdäck på vintern är störst i Sverige) och siffran kan inte tas som relevant för hela Sveriges bilpark.

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 2018 och tidigare år ställs emot resultat av mätningar av andel 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.

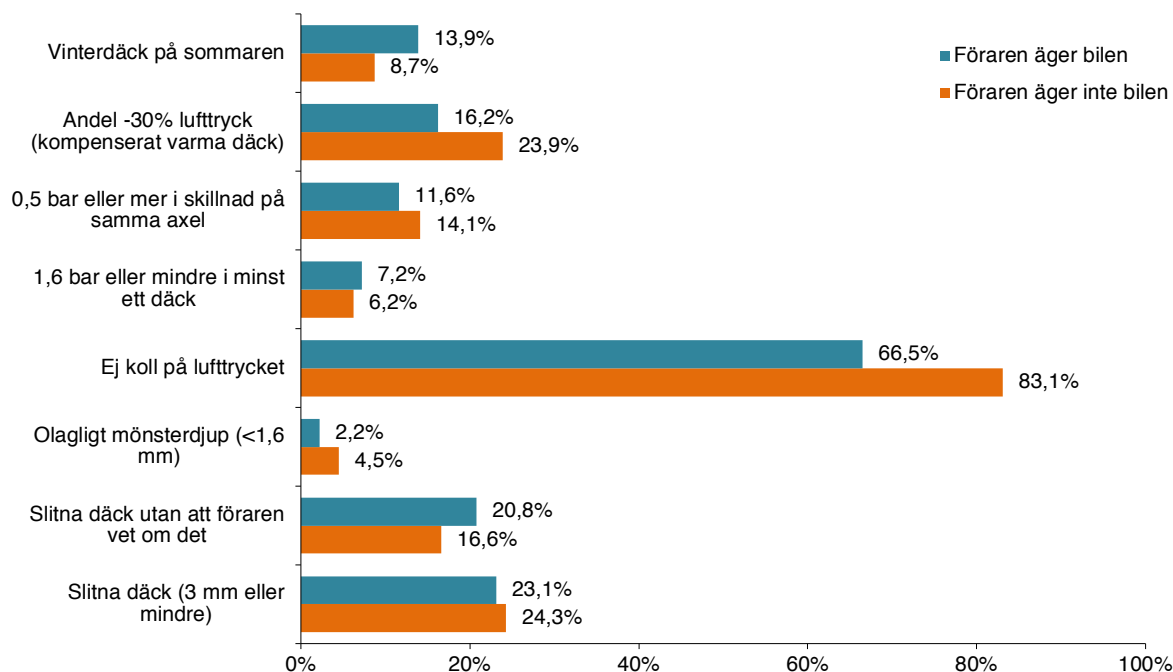


Figur 28: Uppskattad andel som kör på vinterdäck på sommaren i Västerbotten, Gotland, Västra Götaland och Skåne, baserat på resultat från däckrazzior 2018 och tidigare år, jämfört med uppskattad andel dubbfria vinterdäck på vintern.

³ Undersökning av däcktyp i Sverige – vintern 2017 (januari–mars). Trafikverket publikation: 2018:201.

11. Skillnader om förare äger bilen eller inte

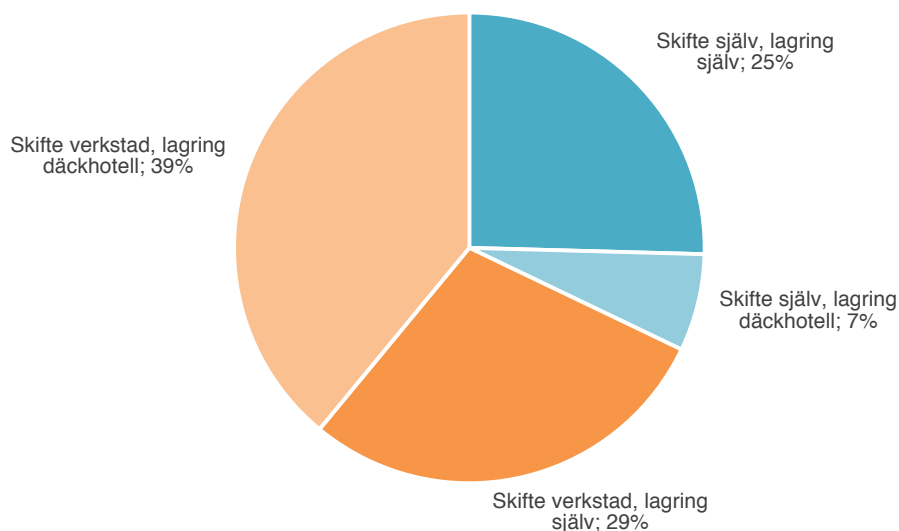
Föraren fick i undersökningen även svara på om det var han eller hon som äger bilen. Skillnader mellan resultat från förare som äger bilen jämfört med förare som inte äger bilen i de undersökta kategorier som redovisats ovan presenteras i figur 29.



Figur 29: Skillnader 2018 om föraren äger bilen eller inte.

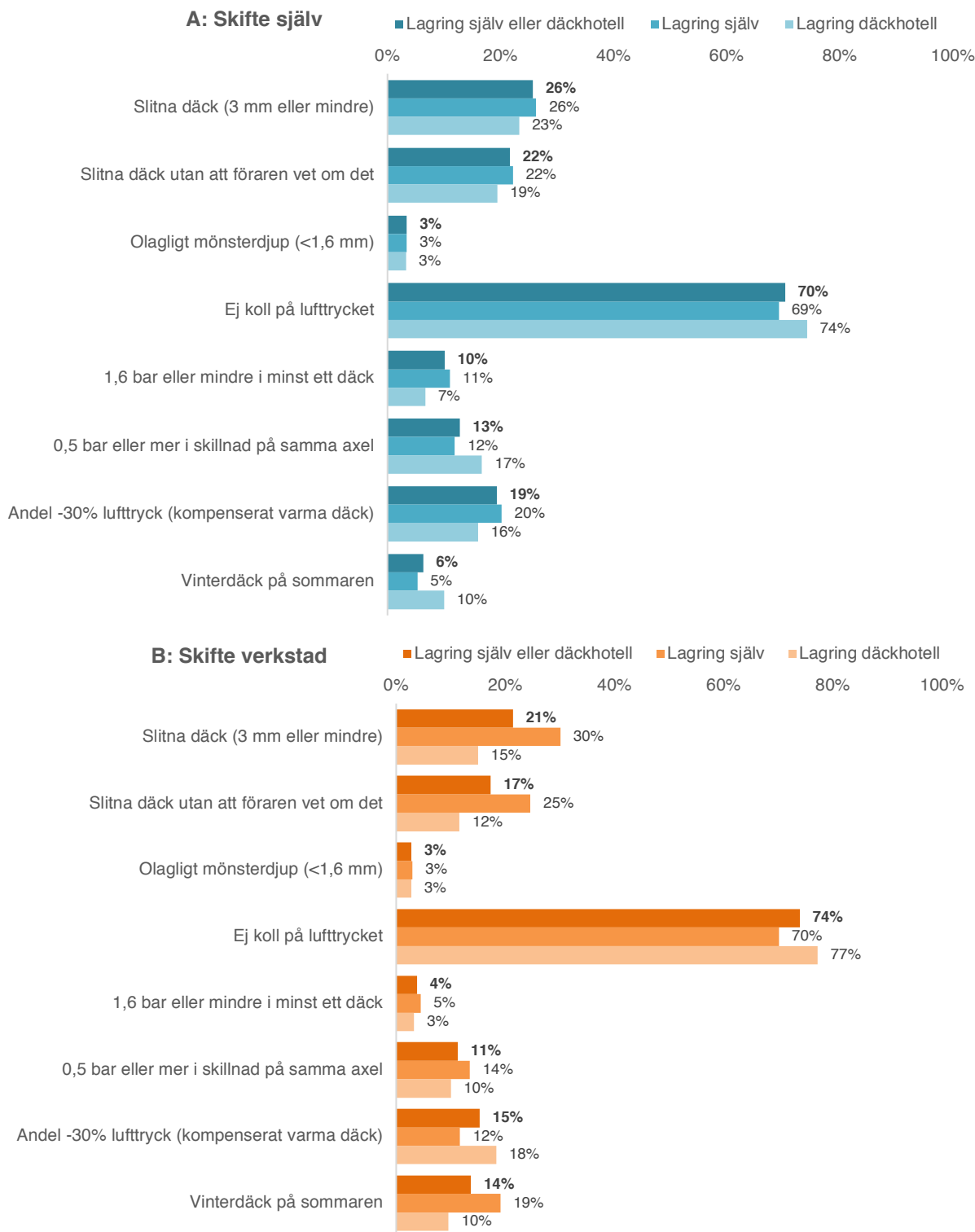
12. Skifte och lagring av däck

Vid 2018 års däckrazzior ställdes frågor om huruvida däckskifte görs själv eller på verkstad samt om lagring av däck sker själv eller på däckhotell. Av de cirka 470 förare som svarade angav 32 procent att de skiftade däcken själv, av dessa angav 25 procent att de lagrade däcken själv och 7 procent att de lagrade däcken på däckhotell. Av de 68 procent som svarade att de skiftade däcken på verkstad angav 9 procent att de lagrade däcken själv och 39 procent att de lagrade däcken på däckhotell. Se figur 30.



Figur 30: Fördelning av andel i undersökningen som skiftar däck själv respektive på verkstad samt andel som lagrar själv respektive på däckhotell.

Skillnader i undersökningen 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:

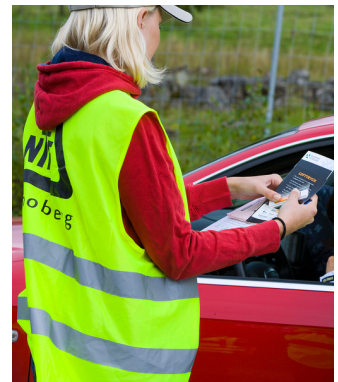
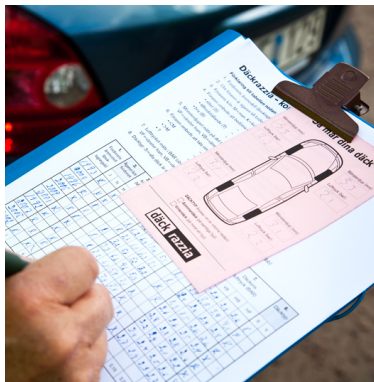
Pontus Grönvall, Däckbranschens informationsråd,
pontus@dackinfo.se, 0340-67 30 01, 070-567 37 47

Rickard Cosini, NTF
rickard.cosini@ntf.se, 0708-190 150

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

Marit Thorin, informatör, Bilprovningen,
marit.thorin@bilprovningen.se, 010-702 02 37, 070-566 02 37

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





www.dackrazzia.se