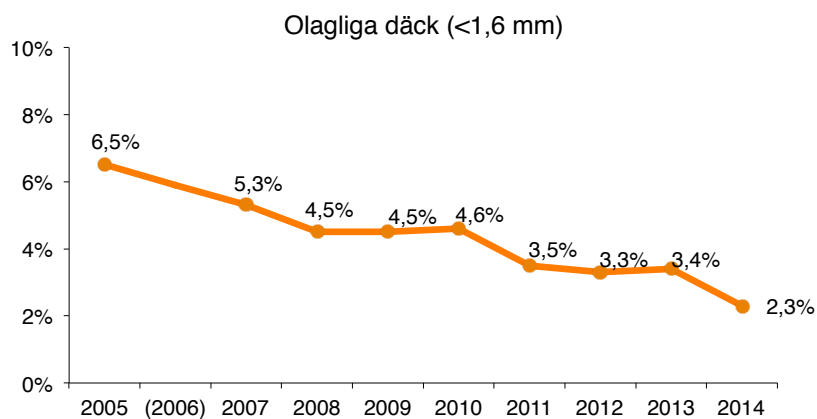




Resultat från däckundersökning genomförd i samband med däckrazzior 2014

Publiceringsdatum: 150831



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. Medelmönsterdjup 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. Vinterdäck på sommaren	19
10. Skillnader om förare äger bilen eller inte	20

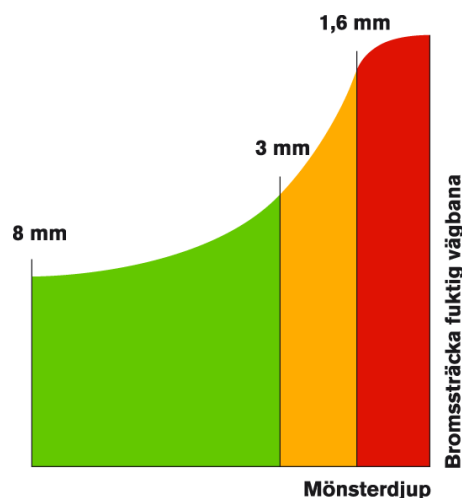
Sammanfattning

- ❑ Andelen bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup ($<1,6$ mm) eller med minst ett slitet däck (3 mm eller mindre mönsterdjup) har minskat tydligt sedan däckrazziorna började genomföras.
- ❑ 28,2 procent av de undersökta bilarna hade minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup, vilket är den lägst uppmätta andelen sedan 2008. De uppmätta värdena, om de är representativa för hela Sverige, innebär att cirka 1,3 miljoner bilar på Sveriges vägar har minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup.
- ❑ 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 drygt var femte bil på Sveriges vägar (21,6 procent) kördes av en förare som hade minst ett slitet däck på bilen utan att vara medveten om detta.
- ❑ En större andel kvinnor kör med minst ett slitet däck utan att vara medvetna om detta jämfört med manliga förare.
- ❑ Andelen bilar med slitna däck var, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar (nyare än 5 år) än på äldre bilar.
- ❑ Andelen som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup ($<1,6$ mm mönsterdjup) var 2,3 procent vilket är den lägsta uppmätta andelen vid däckrazziorna hittills. Sedan däckrazziorna genomfördes första gången över stora delar av Sverige 2005 har andelen undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup minskat kraftigt.
- ❑ Medelmönsterdjupet på det mest slitna däcket på undersökta bilar var 4,2 mm.
- ❑ Drygt sju av tio tillfrågade förare (70,9 procent) hade inte kontrollerat lufttrycket i däckena den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast. Detta är på motsvarande nivå som vid tidigare års undersökningar och innebär, om resultatet är representativt för hela Sverige, att 3,3 miljoner bilister inte har koll på lufttrycket.
- ❑ 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 6,5 procent.
- ❑ Av alla undersökta fordon hade 14,7 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däckena på samma axel. Om den uppmätta andelen är representativ för hela Sverige, innebär detta att cirka 680 000 bilar kör med stor skillnad i däcktryck på samma axel.
- ❑ 5,0 procent av alla undersökta bilar hade vinterdäck på sommaren.
- ❑ Den 26–27 augusti 2014 genomfördes sju razzior fördelade på fyra län: Västerbotten, Gotland, Södermanland och Västra Götaland.
- ❑ 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 Finland fanns någon däckrisk med i 15 procent av alla de 2 830 dödsolyckor som inträffade i trafiken under perioden 2000–2012. 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 däck). Övriga däckriskers andel är nästan 10 procent. Motsvarande undersökningar har inte gjorts i Sverige, men det antas att resultaten i Finland är relevanta även för svenska förhållanden.



Mönsterdjup

När däckens slits under 3 mm ökar både bromssträckan vid vått väglag och risken för vattenplaning betydligt. Sommardäcken är olagliga när de slits under 1,6 mm. Minsta tillåtna mönsterdjup när krav på vinterdäck gäller är 3 mm.

Lufttryck

Med för lite lufttryck kan bilen bli svår att hantera i en kritisk situation. För lågt lufttryck gör också att däckens 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.

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 sommarväglag. 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 530 däckrazzior i olika delar av Sverige. Totalt har drygt 24 000 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.

Genomförande

Den 26–27 augusti 2014 genomfördes sju razzior fördelade på fyra län: Västerbotten, Gotland, Södermanland och Västra Götaland. 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 på vissa platser 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 nyckelring som man kan använda för att kolla om däcken börjar bli slitna (och använda som ”femman” i kundvagnen), en blankett med uppmätt mönsterdjup och lufttryck på bilens däck samt ett informationsblad. Information om energimärkningen av däck delades också ut.

Totalt kontrollerades 525 bilar. Den regionala fördelningen var följande:

Västerbottens län:	140 bilar
Umeå	
Södermanlands län:	79 bilar
Eskilstuna	
Gotlands län:	209 bilar
Visby (kommun)	
Västra Götalands län:	97 bilar
Göteborg	

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.

Denna rapport redovisar resultaten från de däckrazzior som genomfördes 2013 samt även resultat från däckrazziorna 2005, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 och 2013 (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.

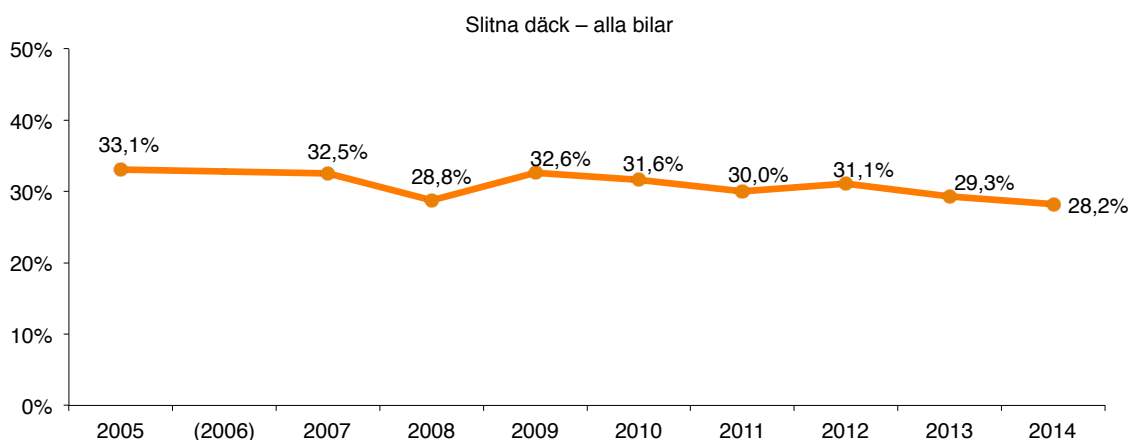
Resultat

1. Förares kön och bilarnas ålder

Av de kontrollerade bilarna kördes 38,4 procent av kvinnor. Av bilarna som undersöktes var 47 procent 10 år eller äldre, 25 procent var 5 till 9 år och 28 procent var nyare än 5 år.

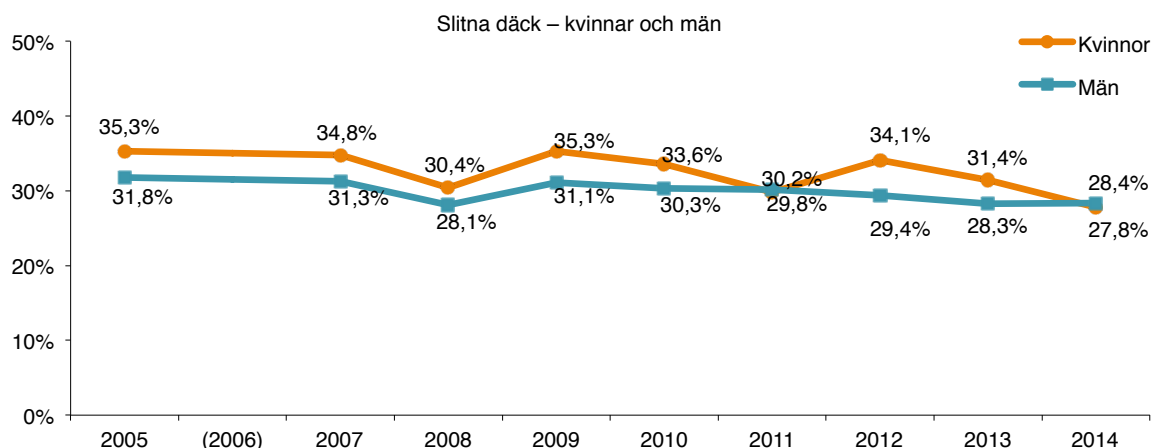
2. Slitna däck

Däck med ett mönsterdjup under 3 mm får längre bromssträcka vid vått väglag, dessutom ökar risken för vattenplaning betydligt. 28,2 procent av de undersökta bilarna hade minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup, vilket är den lägst uppmätta andelen sedan 2008. Se även figur 1. De uppmätta värdena, om de är representativa för hela Sverige, innebär att cirka 1,3 miljoner bilar på Sveriges vägar har minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup.



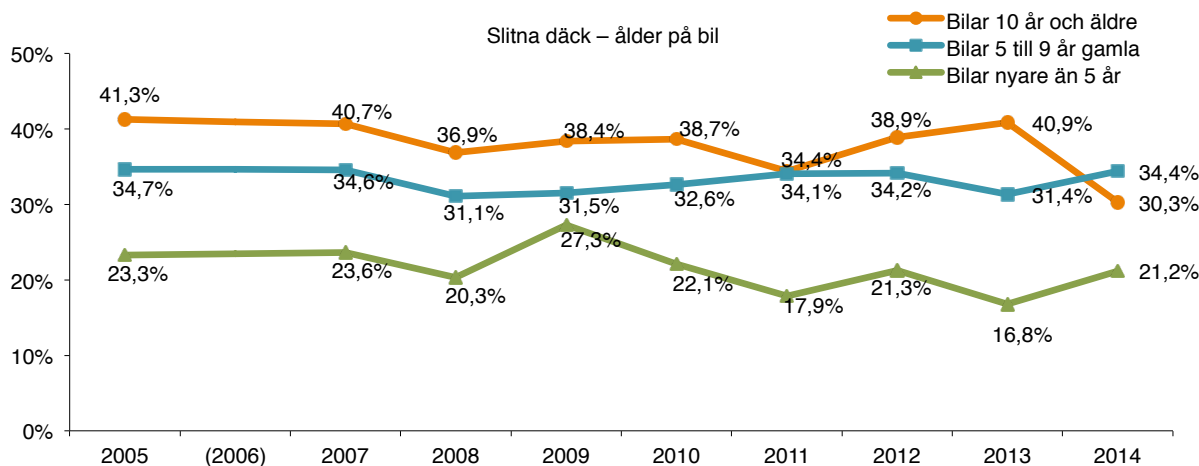
Figur 1: Andel av alla undersökta bilar med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) – 2005 till 2014.

Andelen kvinnliga förare med minst ett slitet däck var ungefär samma (27,8 procent) som andelen manliga (28,4 procent). Se även figur 2.



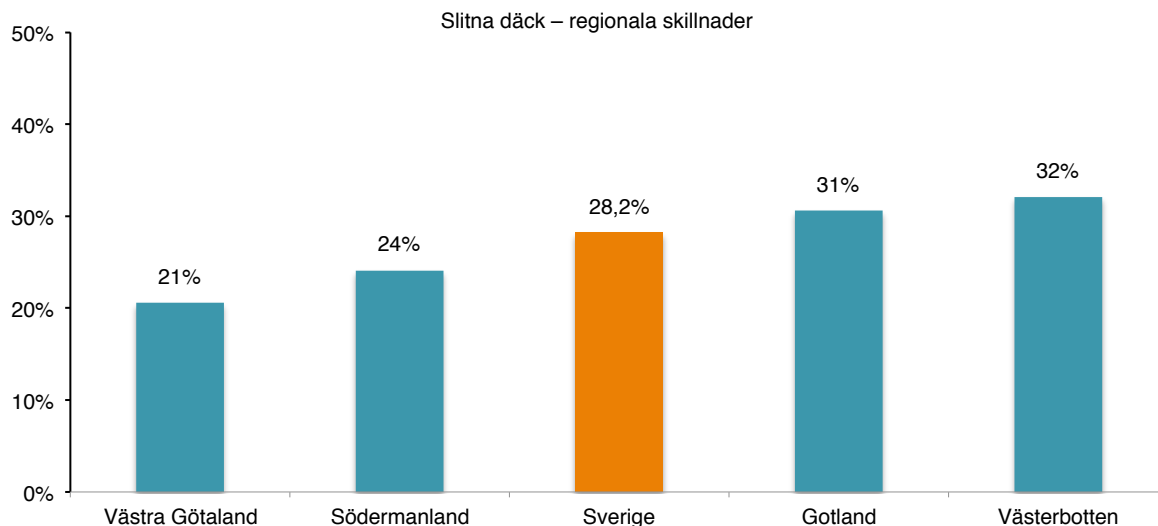
Figur 2: Andel bilar med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) – skillnad med avseende på kön 2005 till 2014.

Andelen bilar med slitna däck var, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar. Av de undersökta bilarna som var 10 år eller äldre hade 30,3 procent minst ett däck med 3 mm mönsterdjup eller mindre. 34,4 procent av bilar 5 till 9 år samt 21,2 procent av bilar nyare än 5 år hade minst ett slitet däck. Se även figur 3.



Figur 3: Andel bilar med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2014.

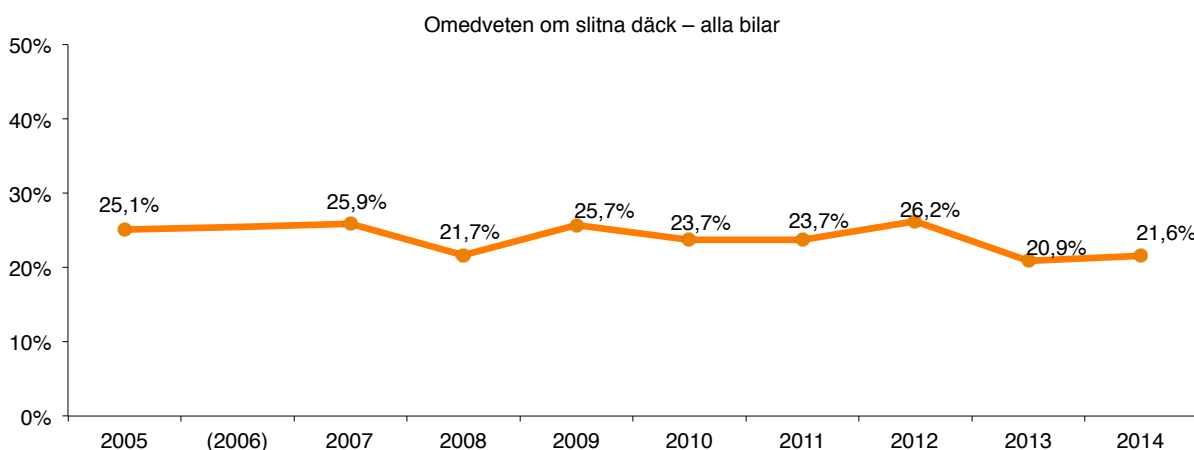
Största andel som körde med minst ett däck med 3 mm eller mindre mönsterdjup uppmättes i Västerbottens län (32 procent) och minst andel i Västra Götalands län (21 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 4. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 4: Andel 2014 med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) – skillnad med avseende på län.

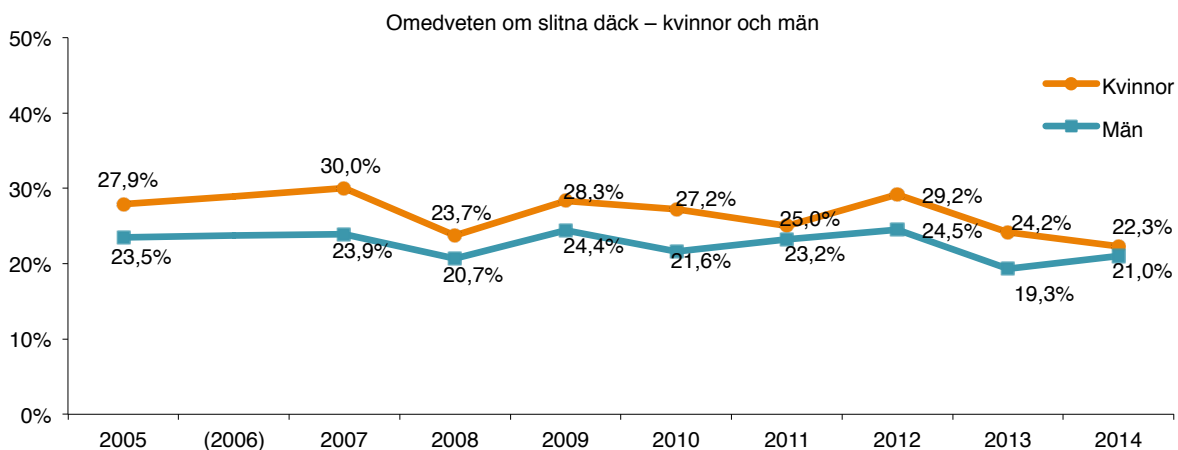
3. Omedvetna om slitna däck

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 drygt var femte bil på Sveriges vägar (21,6 procent) kördes av en förare som hade minst ett slitet däck på bilen utan att vara medveten om detta. Se även figur 5.



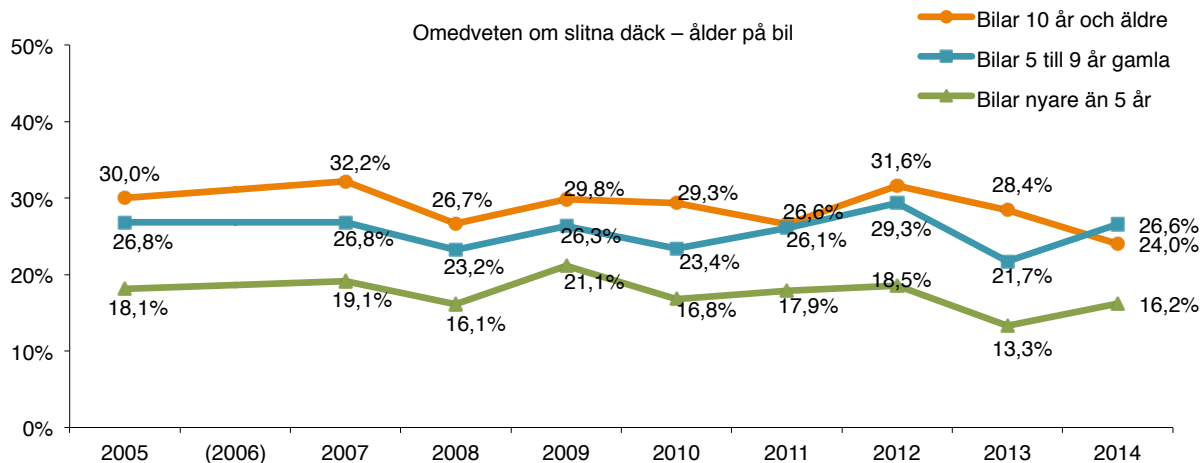
Figur 5: Andel av alla undersökta bilar med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) och där föraren är omedveten om detta – 2005 till 2014.

En något större andel kvinnor kör med minst ett slitet däck utan att vara medvetna om detta (22,3 procent) jämfört med manliga förare (21 procent). Skillnaden mellan kvinnliga och manliga förare var vid 2014 års mätningar är mindre än vad de varit vid tidigare års mätningar. Se även figur 6.



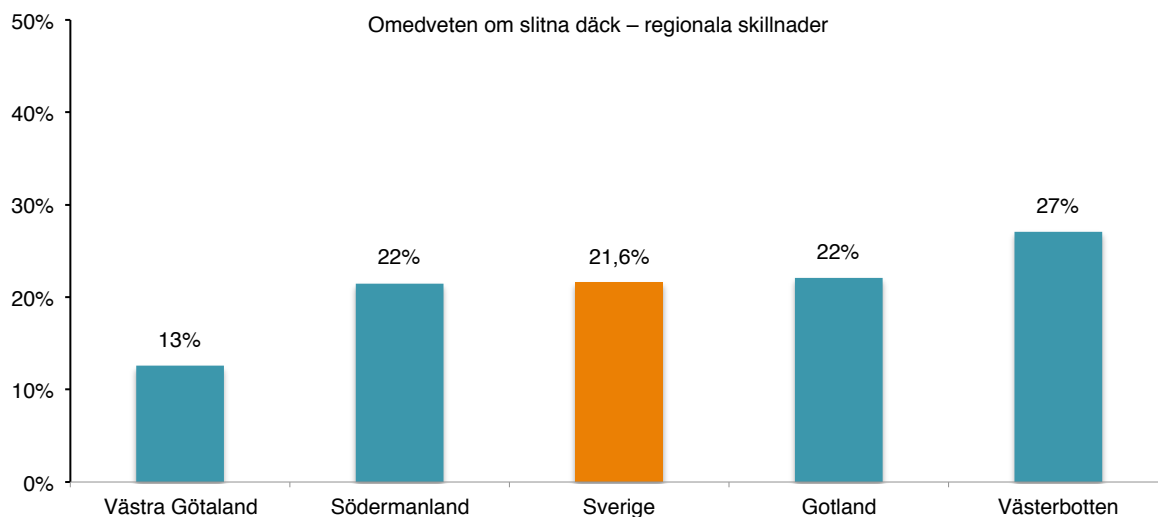
Figur 6: Andel med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på kön 2005 till 2014.

En mindre andel av förarna av nyare bilar hade minst ett slitet däck utan att vara medveten om detta, jämfört med förare av bilar 5 år eller äldre. 16,2 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 26,6 procent och för bilar 10 år eller äldre 24,0 procent. Se även figur 7.



Figur 7: Andel med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2014.

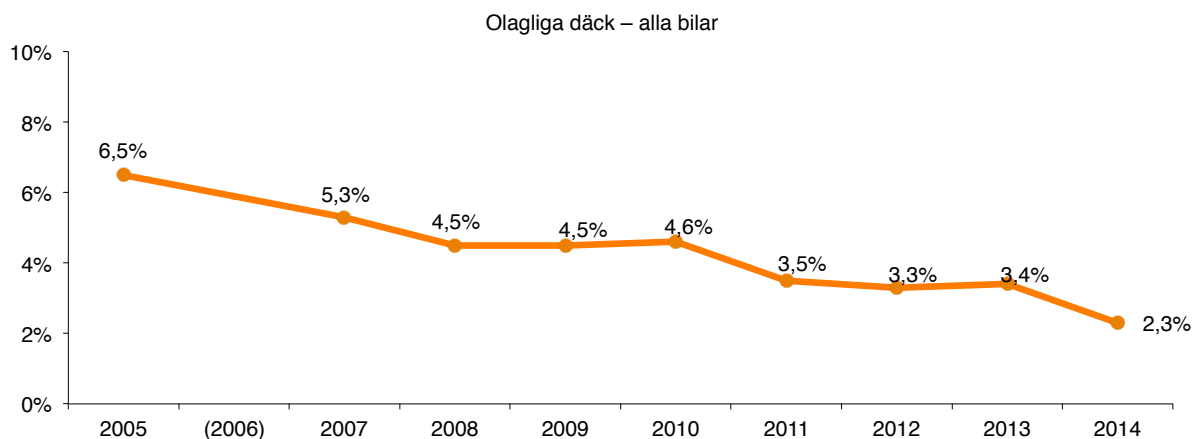
Störst andel förare som både körde på minst ett slitet däck och samtidigt ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande fanns i Västerbottens län (27 procent) och minst var denna andel i Västra Götalands län (13 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 8. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 8: Andel 2014 med minst ett slitet däck (0–3 mm mönsterdjup) och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på län.

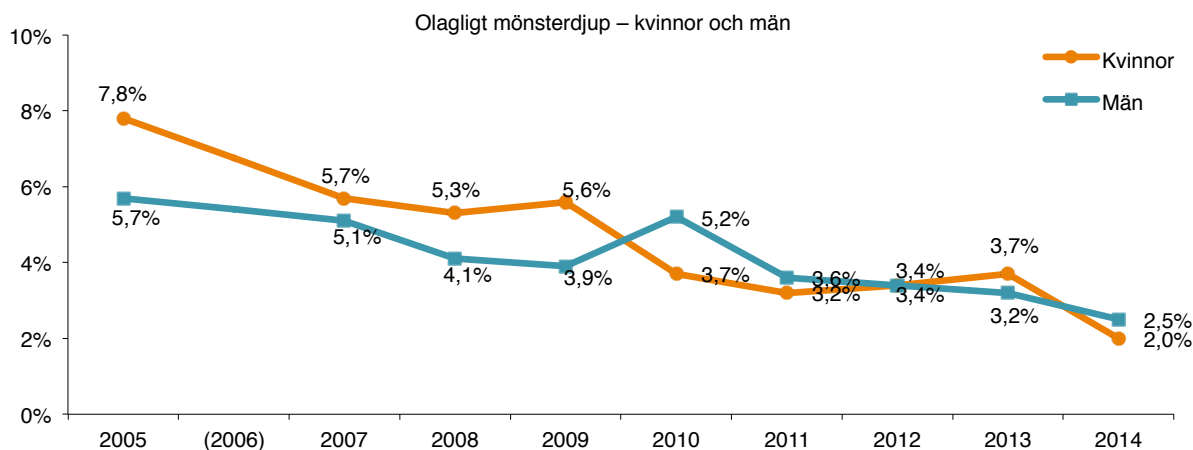
4. Olagligt mönsterdjup

Andelen som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (<1,6 mm mönsterdjup) var 2,3 procent vilket är den lägsta uppmätta andelen vid däckrazziorna hittills. Sedan däckrazzior genomfördes första gången över stora delar av Sverige 2005 har andelen undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup minskat kraftigt. Se även figur 9.



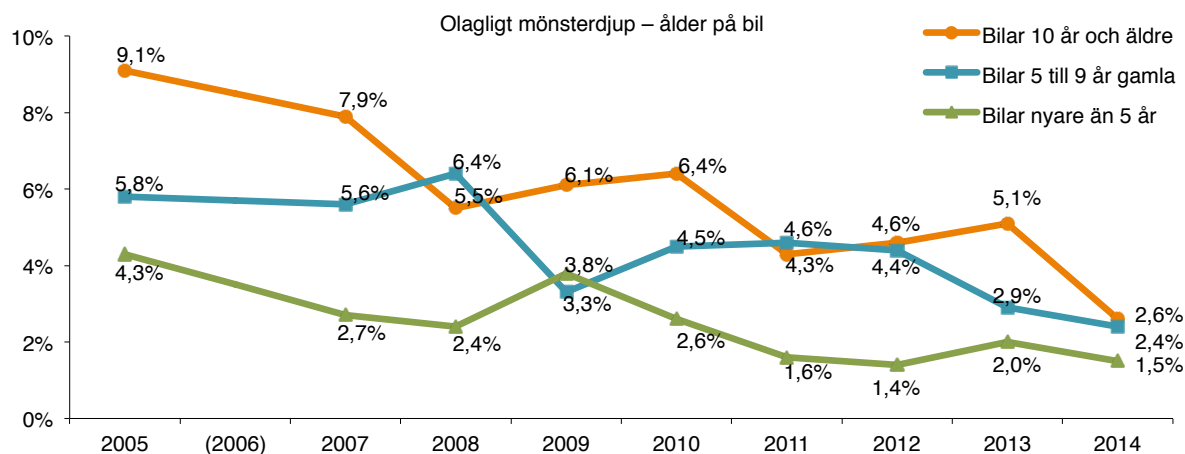
Figur 9: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – 2005 till 2014.

Den uppmätta andelen kvinnliga förare med minst ett däck med olagligt mönsterdjup var lägre (2,0 procent) jämfört med motsvarande andel hos de manliga förarna (2,5 procent). Se även figur 10.



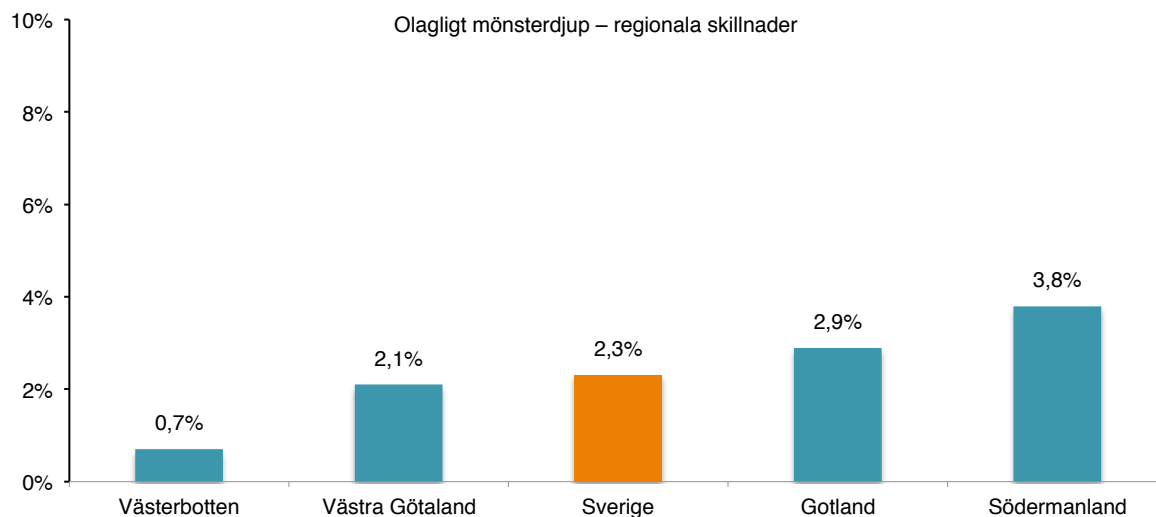
Figur 10: Andel med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på kön 2005 till 2014.

Andelen bilar 10 år och äldre med olagligt mönsterdjup var 2,6 procent, andelen för bilar som var 5 till 9 år var 2,4 procent och andelen för bilar som var yngre än 5 år var 1,5 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 2014.

Största andelen förare som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup fanns i Södermanlands län (3,8 procent) och minst andel i Västerbottens län (0,7 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.

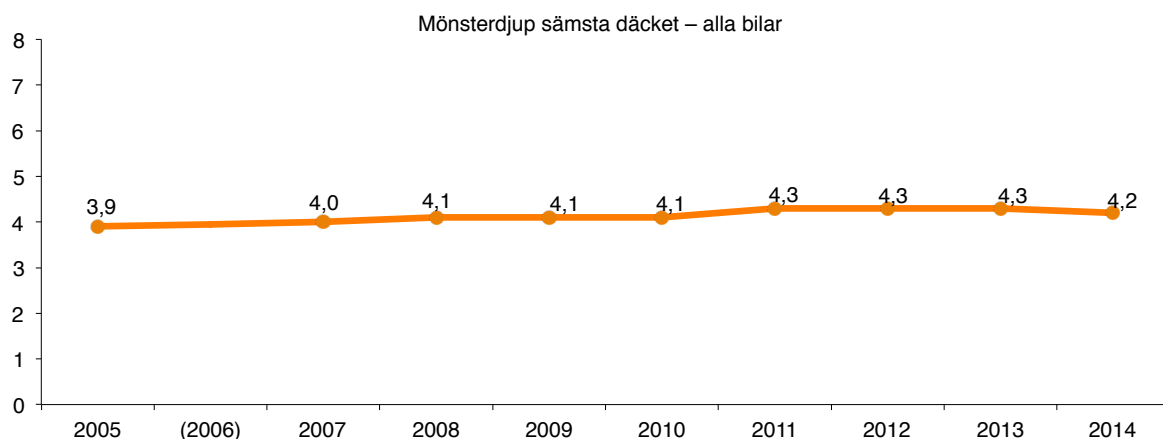


Figur 12: Andel 2014 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på län.

5. Medelmönsterdjup på det mest slitna däcket

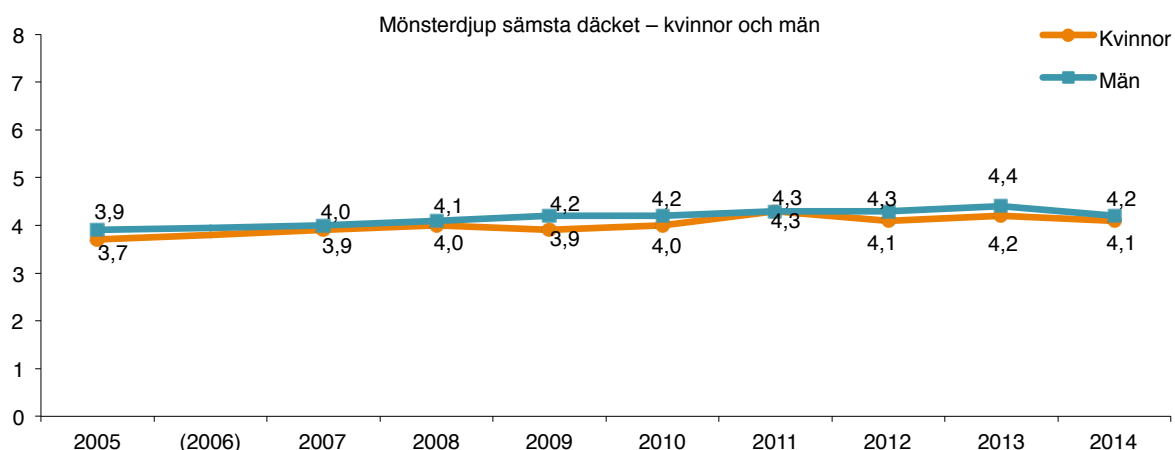
Sedan däckrazzior genomfördes första gången över stora delar av Sverige 2005 har medelmönsterdjupet på undersökta bilar mest slitna däck ökat i mätningarna, från 3,9 mm 2005 till 4,2 mm 2014. Se även figur 13.

Undersökta bilar har ofta inte samma mönsterdjup på alla fyra däcken. Medelmönsterdjupet på alla undersökta däck låg 0,8 mm över medelmönsterdjupet på det mest slitna däcket och var således 5,0 mm.



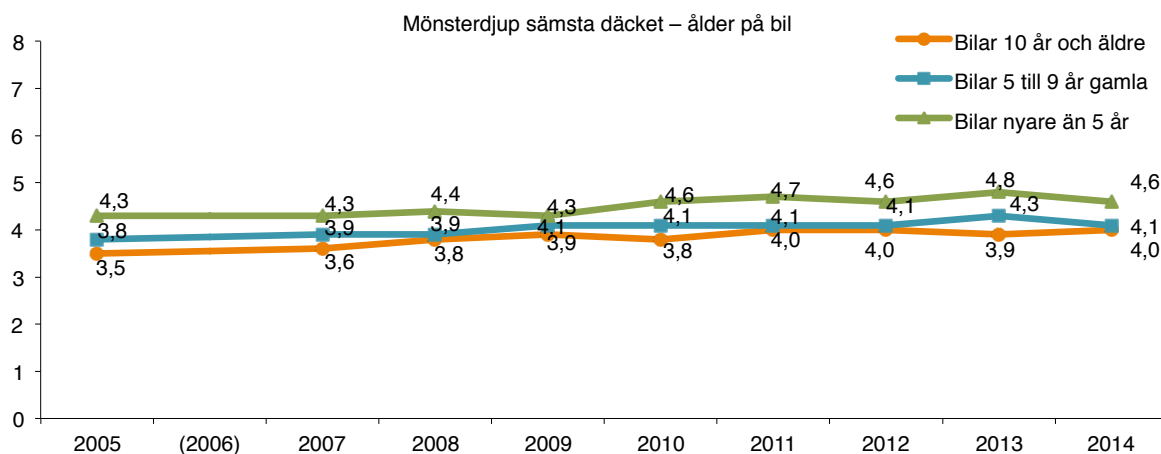
Figur 13: Medelmönsterdjup (mm) på det mest slitna däck på alla undersökta bilar – 2005 till 2014.

Tidigare års mätningar har visat att manliga förare i genomsnitt har något mer mönsterdjup på det mest slitna däck jämfört med kvinnliga förare, så var fallet även vid 2014 års däckrazzior, då de kvinnliga förarna hade i genomsnitt 0,1 mm sämre mönsterdjup på det mest slitna däck. Se även figur 14.



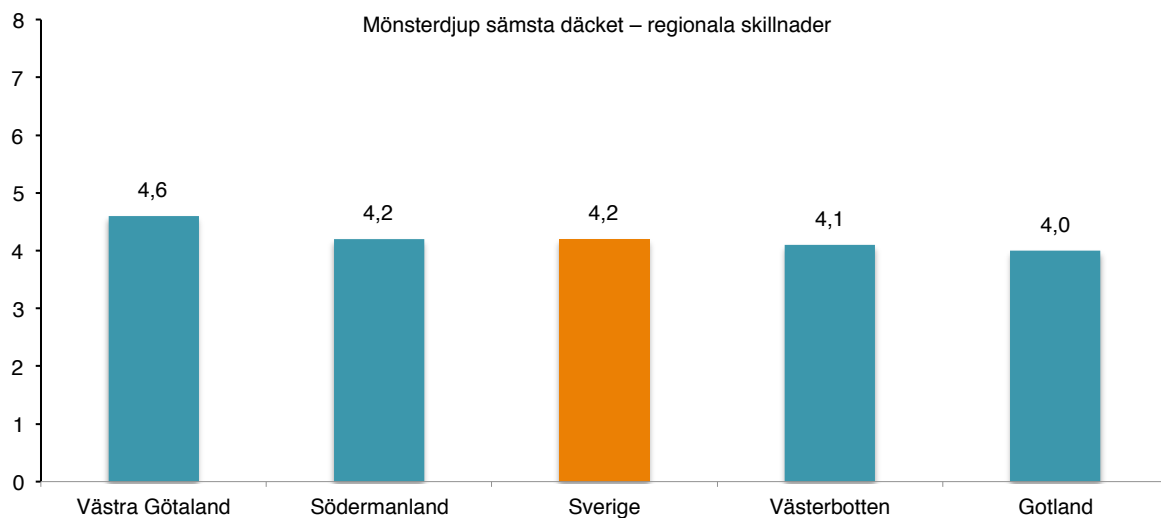
Figur 14: Medelmönsterdjup (mm) på det mest slitna däck – skillnad med avseende på kön 2005 till 2014.

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



Figur 15: Medelmönsterdjup (mm) på det mest slitna däck – skillnad med avseende på ålder på bil 2005 till 2014.

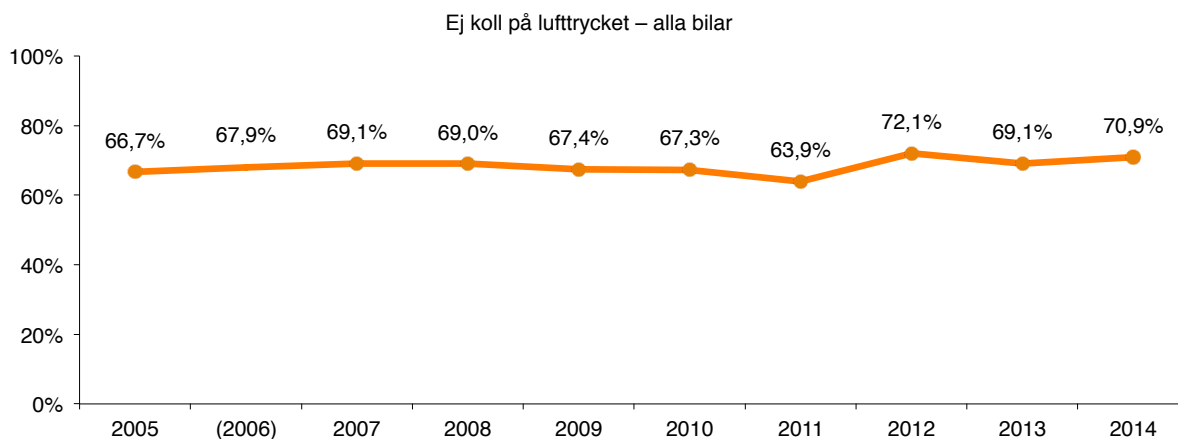
Minst medelmönsterdjup på det mest slitna däck fanns i Gotlands län (4,0 mm) och störst i Västra Götalands län (4,6 mm). Resultatet i respektive län redovisas i figur 16. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



Figur 16: Medelmönsterdjup (mm) 2014 på det mest slitna däck – skillnad med avseende på län.

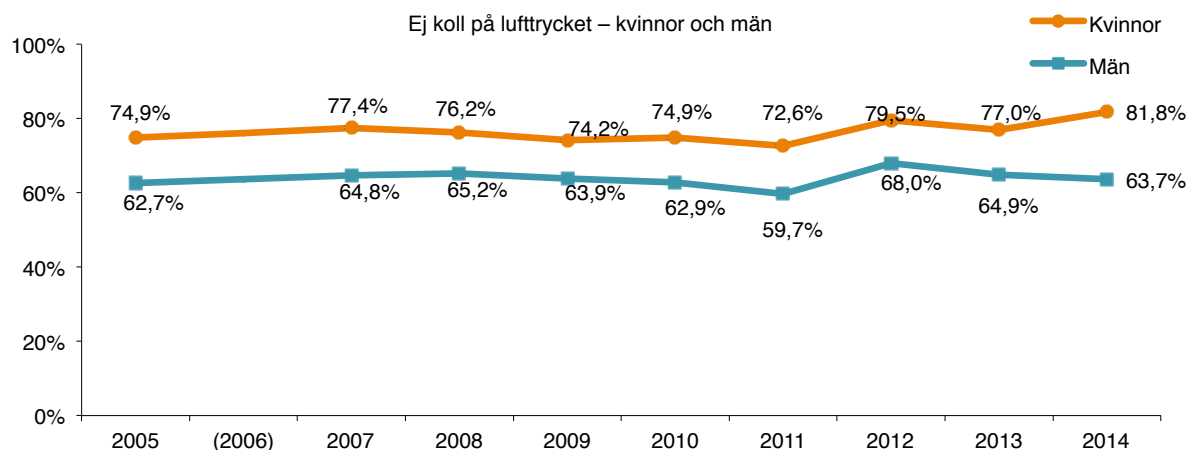
6. Dålig koll på lufttrycket

Drygt sju av tio tillfrågade förare (70.9 procent) hade inte kontrollerat lufttrycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast. Detta är på motsvarande nivå som vid tidigare års undersökningar och innebär, om resultatet är representativt för hela Sverige, att 3,3 miljoner bilar inte har koll på lufttrycket. Se även figur 17.



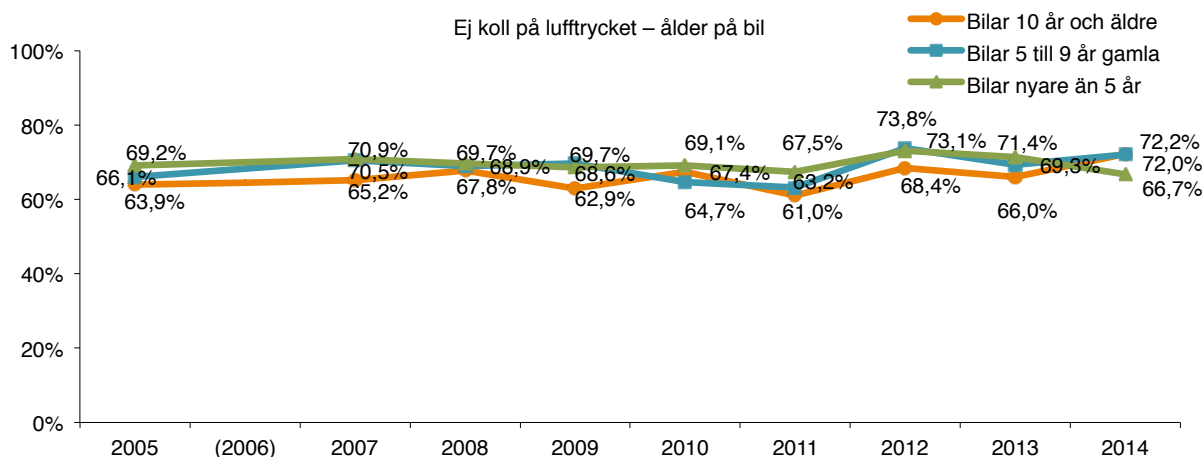
Figur 17: Andel förare av alla tillfrågade som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – 2005 till 2014.

Kvinnorna var sämre på att ha koll på lufttrycket i däcken. Av kvinnorna hade 81,8 procent inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller visste inte när det skett senast. Motsvarande andel för männen var 63,6 procent. Skillnaden mellan manliga och kvinnliga förares koll på lufttrycket har varit tydlig även vid tidigare års däckrazzior. Se även figur 18.



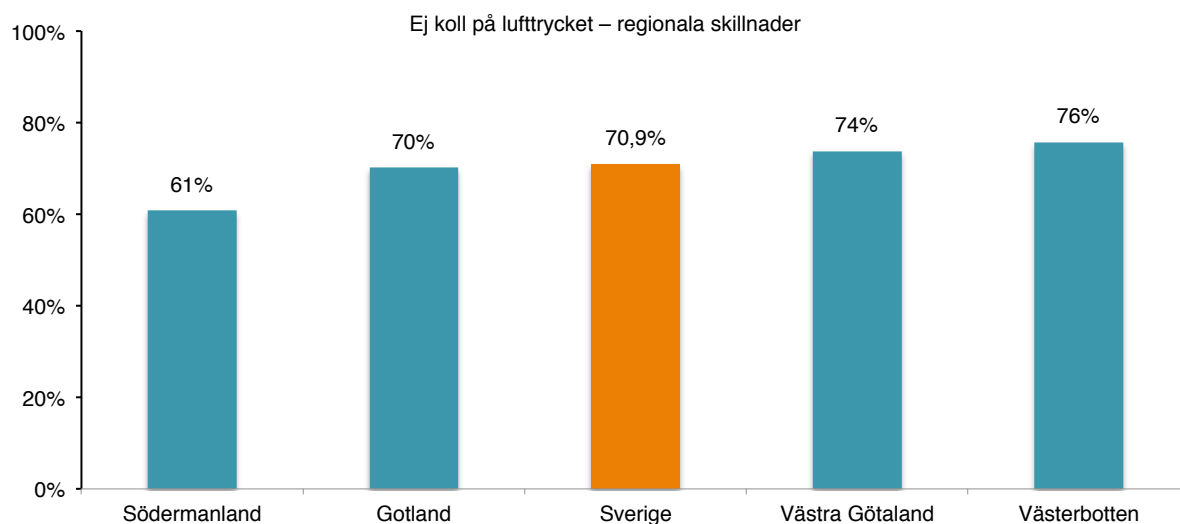
Figur 18: Andel förare som inte har kontrollerat däckens lufttryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på kön 2005 till 2014.

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 lufttrycket den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på årsmodell 2005 till 2014.

I Västerbottens län var andelen som inte kollat lufttrycket den senaste månaden eller inte visste när det skett senast högst (76 procent) och i Södermanlands län lägst (61 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.

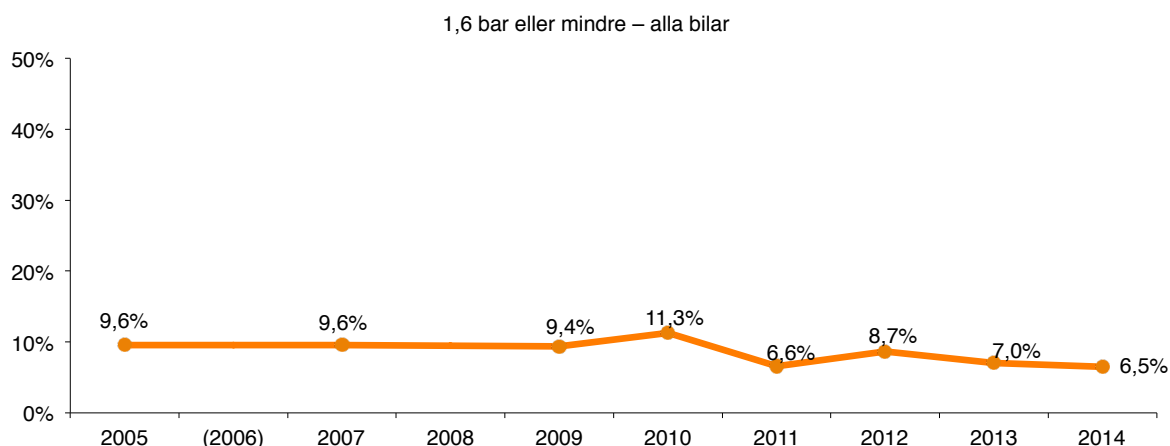


Figur 20: Andel förare 2014 som inte har kontrollerat däckens lufttrycket den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på län.

7. Punktering eller på gränsen till punktering

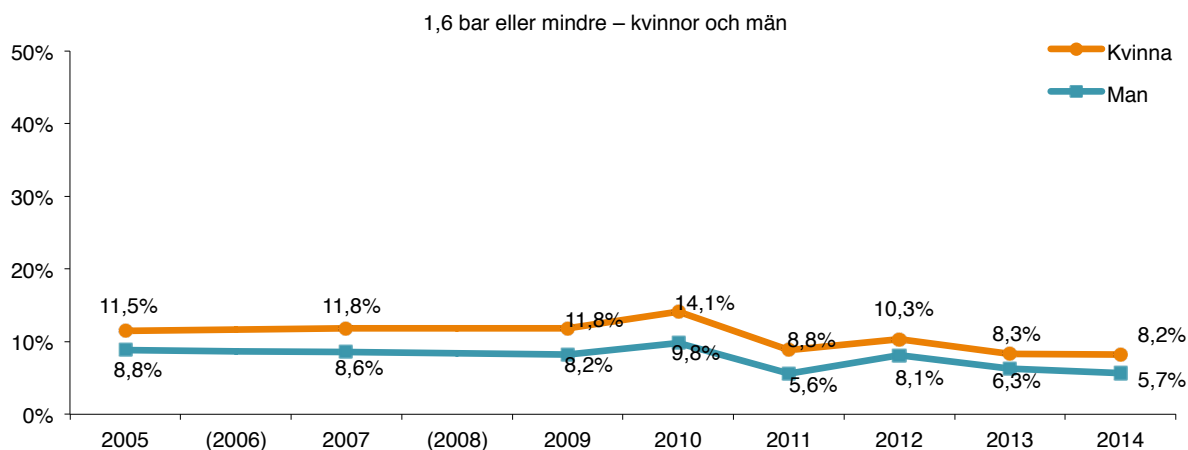
Andelen bilar som hade minst ett däck med så lågt lufttryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) var 6,5 procent. Se även figur 21.

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



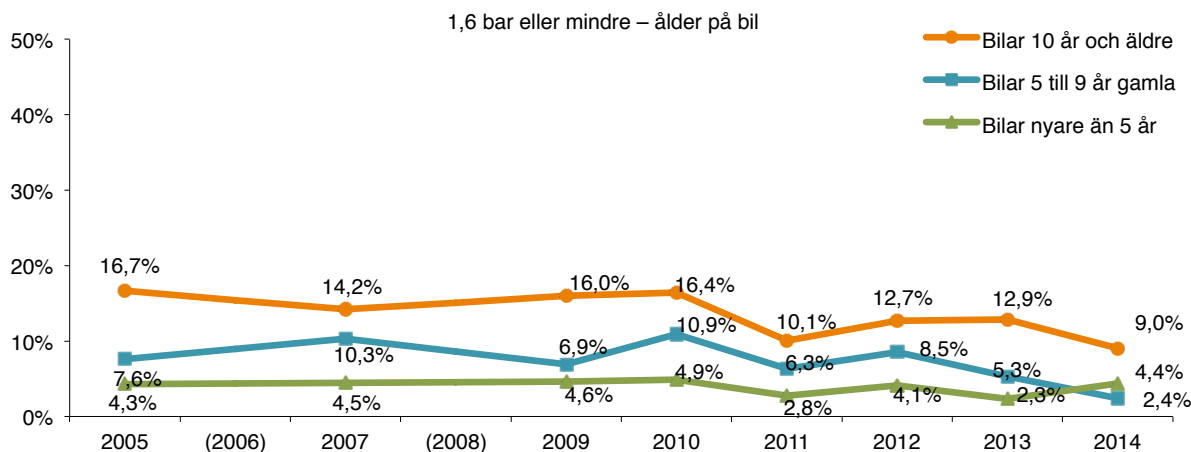
Figur 21: Andel 2005, 2007, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 och 2014 av alla undersökta bilar med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck.

Andelen kvinnor som körde med 1,6 bar eller mindre i minst ett däck var större (8,2 procent) än andelen män (5,7 procent). Kvinnliga förare har generellt i mätningarna oftare minst ett däck med mycket dåligt lufttryck jämfört med manliga förare. Se även figur 22.



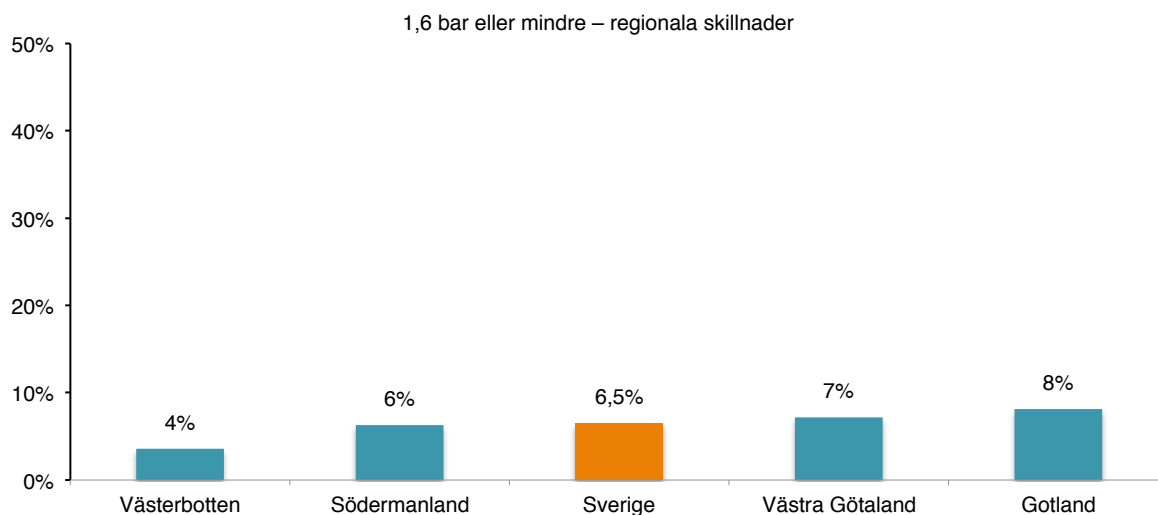
Figur 22: Andel 2005, 2007, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 och 2014 med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på kön.

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 dock andelen för bilar 5 till 9 år gamla lägst (2,4 procent). Motsvarande andel för bilar nyare än 5 år var 4,4 procent. De äldsta bilarna, äldre än 10 år, hade fortfarande högst andel med minst ett däck med 1,6 bar eller mindre i lufttryck (9,0 procent). Se även figur 23.



Figur 23: Andel 2005, 2007, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 och 2014 med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på ålder på bil.

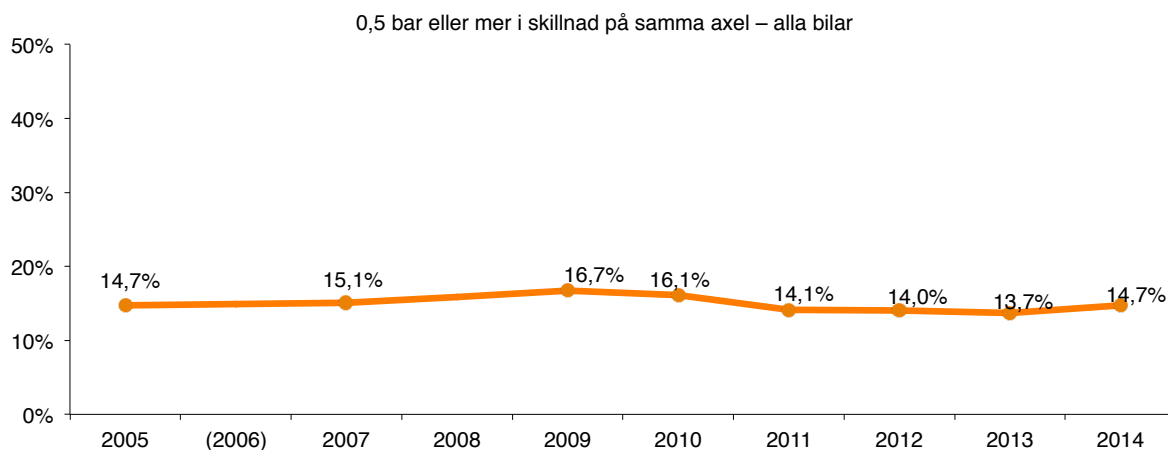
Gotlands län hade den högsta andelen bilar med mycket lågt lufttryck i minst ett däck (1,6 bar eller mindre) (8 procent) och i Västerbottens län var andelen lägst (4 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 24. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett relativt begränsat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



Figur 24: Andel 2014 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

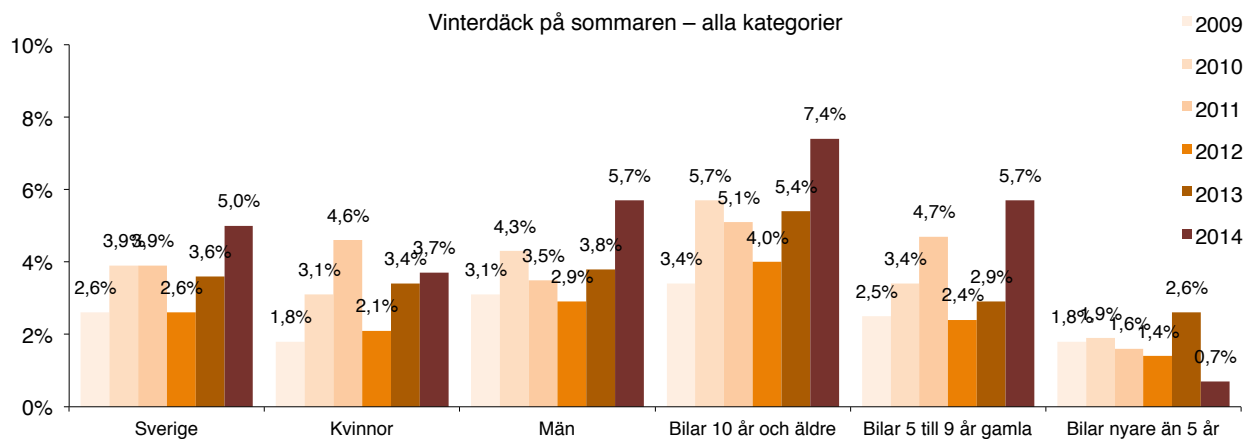
Av alla undersökta fordon hade 14,7 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel. Om den uppmätta andelen är representativ för hela Sverige, innebär detta att cirka 680 000 bilar kör med stor skillnad i däcktryck på samma axel. Se även figur 25.



Figur 25: Andel 2005, 2007, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 och 2014 av alla undersökta bilar med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel.

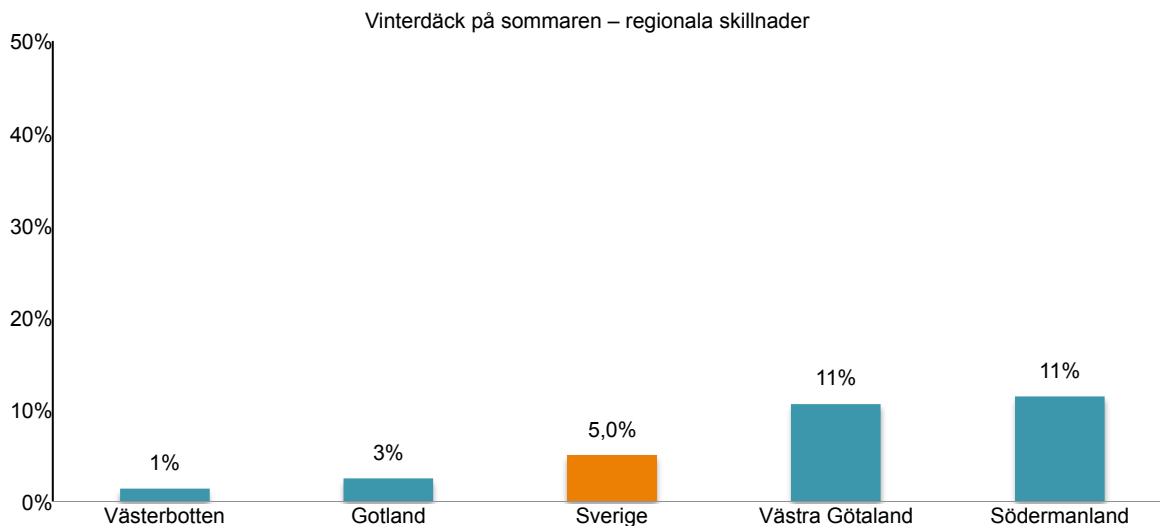
9. Vinterdäck på sommaren

Andelen som körde med vinterdäck på bilen vid mätningarna 2014 var 5,0 procent. Äldre bilar har i klart högre utsträckning vinterdäck på bilen på sommaren jämfört med nyare bilar. Andelen vinterdäck på sommaren förefaller öka i alla kategorier utom för bilar nyare än fem år. Se även figur 26.



Figur 26: Uppmätt andel med vinterdäck under 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 och 2014.

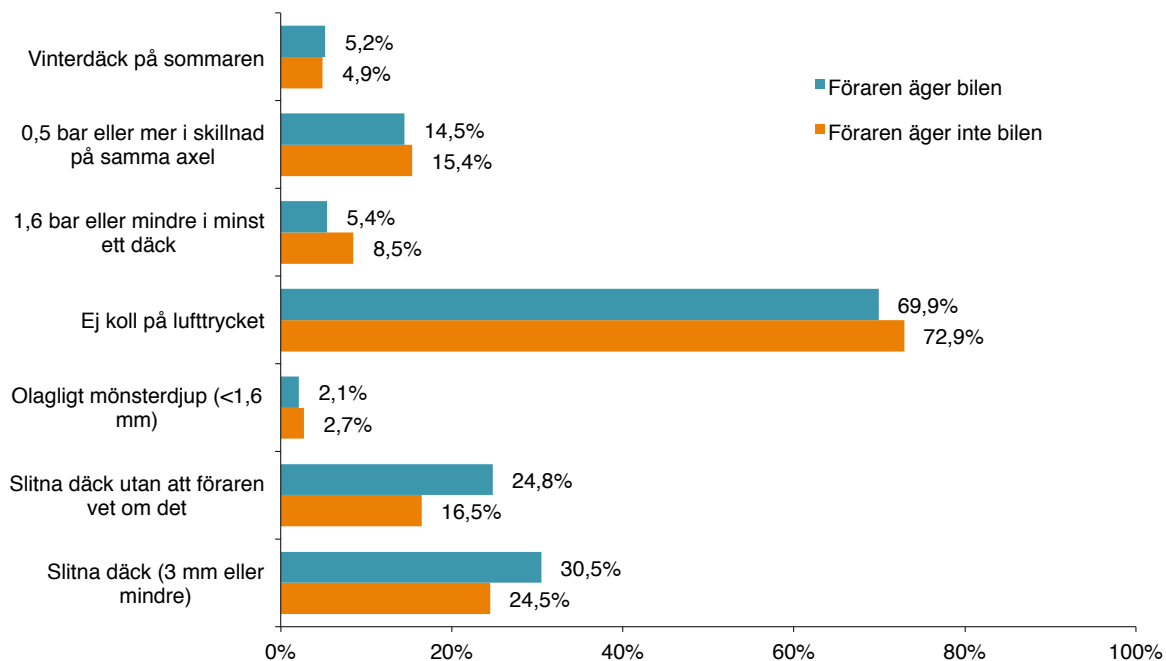
Södermanlands län hade den högsta andelen bilar med vinterdäck på sommaren (11 procent) och i Västerbottens län var andelen lägst (1 procent). Resultatet i respektive län redovisas i figur 27. Notera att redovisat resultat för respektive län bygger på ett begränsat mätunderlag, varför den statistiska osäkerheten i dessa resultat är stor.



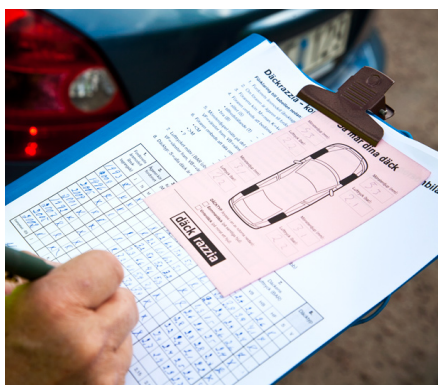
Figur 27: Andel 2014 med vinterdäck på bilen på sommaren – skillnad med avseende på län.

10. Skillnader om förare äger bilen eller inte

Föraren fick 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 28.



Figur 28: Skillnader om föraren äger bilen eller inte.



För mer information, kontakta:

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

Anna Rönnle, NTF,
anna.ronnle@ntf.se, 070-687 55 61

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

däck **razzia**



www.dackrazzia.se