



Resultat från Däckkollen genomförd i samband med Däckrazzia 2023

Publicerad i augusti 2024

dackrazzia.se

Inledning – 20 år för ökad hållbarhet

2024 firar Däckrazzia med Däckkollen 20 år. Sedan starten 2004 har en stor mängd bilister fått sina däck undersökta och kunskapen om däcken har ökat. I början var huvudfokus på trafiksäkerhet men efterhand har fokus flyttats till det breda hållbarhetsperspektivet, där frågor som trafiksäkerhet och folkhälsa, ekonomi samt miljö och klimat alla värderas högt.

Det har också varit stor uppmärksamhet om de ofta både intressanta och uppseendeväckande resultat som undersökningarna har visat.

Exempel på resultat från Däckrazzia med Däckkollen:

- Andelen bilar med olagligt mönsterdjup under 1,6 mm har under de senaste 20 åren minskat tydligt i mätningarna. Bilisterna har blivit mer laglydiga.
- Många har slitna däck på bilen utan att veta om det, även om andelen har minskat sedan starten av Däckrazzia med Däckkollen. Vet man att däcken är slitna kan man kompensera för det genom att köra extra lugnt när det är vått på vägen. Sommardäck på personbilar är olagliga när mönsterdjupet går under 1,6 mm. När krav på vinterdäck gäller är minsta tillåtna mönsterdjup 3,0 mm.
- Många kör med för lite tryck i däcken, vilket leder till att däcken slits ut fortare samt att bränsleförbrukningen ökar och räckvidden minskar. Många bilar har också olika tryck i däcken på samma axel. För lågt eller olika tryck kan också innebära en ökad olycksrisk, bilen kan bli svår att hantera vid en häftig inbromsning eller vid en undanmanöver. Med för lågt tryck kan också risken för punktering öka, när däcken blir varma och slits fortare.
- Många, framför allt i södra och västra delen av landet, kör på vinterdäck på sommaren och andelen ser ut att öka. Vinterdäck har mönster och gummiblandning som ska fungera när det är kallt och vinterväglag. På sommaren kan dubbfria vinterdäck ge sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver.

I denna rapport redovisas utförliga resultat från 2023 års Däckkollen och från tidigare år. Innehållsförteckningen på sidan 3 är en bra vägledning för att hitta bland undersökta områden, resultatdelen startar på sidan 6. På slutet, sida 22, finns också en sammanfattning.

Efter 20 framgångsrika år planeras Däckrazzia med Däckkollen att fortsätta. Däckens roll i samhället kommer att fortsätta vara betydelsefull för en hållbar utveckling. Och då är kunskap en mycket viktig nyckel.

/Augusti 2024, Däckrazzias styrgrupp

För mer information, kontakta:

Pontus Grönvall, Däckbranschens informationsråd
pontus@dackinfo.se, 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, Bilprovningen
cecilia.blom.hesselgren@bilprovningen.se, 070-687 03 66

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

Innehåll

Inledning – 20 år för ökad hållbarhet.....	2
Innehåll	3
Bakgrund.....	4
Däckrazzia med Däckkollen	4
Däckrisk	4
Mönsterdjup	4
Däcktryck.....	4
Vinterdäck på sommaren	4
Syfte.....	5
Genomförande.....	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 däcket.....	12
6. Dålig kontroll på trycket i däcken.....	14
7. Punktering eller på gränsen till punktering.....	16
8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel.....	18
9. Uppmätt tryck i däcken jämfört med rekommenderat tryck.....	18
10. Vinterdäck på sommaren	19
11. Skillnader om förare äger bilen eller inte	20
12. Biltyp.....	20
13. Betydelse av energimärkningen vid val av nya däck.....	21
Sammanfattning	22
Däckkollen 2023	22
Mönsterdjup	22
Tryck i däcken.....	22
Vinterdäck på sommaren	22
Energimärkning.....	22
Skiljer det sig för elbilar? (resultat från 2022 och 2023 års undersökningar)	22

Bakgrund

Däckrazzia med Däckkollen

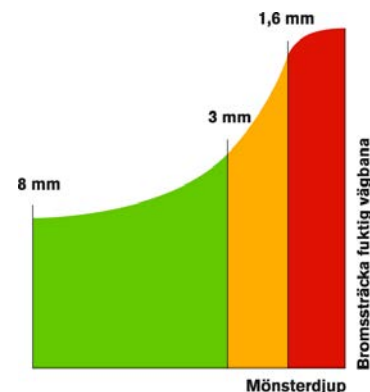
Däckrazzia är en samverkan för information kring däck och hållbarhet med fokus på sommardäck. Däckrazzia i Sverige firar 20-årsjubileum 2024. Inspirationen kommer från Finland, där en motsvarande satsning startade 1997. Kontrollerna längs vägarna inom ramen för Däckrazzia kallas från och med 2024 för Däckkollen, eftersom det är frivilligt att delta och inte en regelrätt razzia som genomförs. För 20 år sedan var det många fler än idag som körde på däck med ett mönsterdjup på under 1,6 mm i undersökningarna. Resultatet omsatt till alla bilar i Sverige innebär nu över 100 000 färre med olagligt mönsterdjup på vägarna. Däckrazzia med Däckkollen har också bidragit till ökad kunskap i andra hållbarhetsfrågor, till exempel varför det är viktigt att ha rätt tryck i däcken, att köra på däck anpassade efter säsongen samt om energimärkningen som stöd vid val av nya däck. Däckkollen har hittills genomförts närmare 700 gången i olika delar av Sverige. Totalt har drygt 31 000 bilar kontrollerats. Bakom Däckrazzia med Däckkollen står Energimyndigheten, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovningen.

Däckrisk

När det gäller aktiv säkerhet, att undvika att en trafikolycka inträffar, spelar bra däck en avgörande roll. Enligt undersökningar i Finland¹ fanns någon däckerisk 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 däcket 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 däcktryck (för lågt eller olika tryck i däcken). Övriga däckeriskers 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 däcket våtgrepp då dräneringsförmågan i däckmönstret minskar. Risken för vattenplaning ökar också med minskat mönsterdjup. Från cirka tre millimeter mönsterdjup minskar greppet vid vått väglag mer när däcken slits. Sommardäcken är olagliga när de slits under 1,6 mm. Minsta tillåtna mönsterdjup när krav på vinterdäck gäller är tre millimeter.



Däcktryck

Däcktrycket bör kontrolleras regelbundet, minst varje månad. Med för lite tryck i däcken kan bilen bli svår att hantera i en kritisk situation. För lågt tryck 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 tryck 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 trycket i däcken regelbundet. Även en liten trycksförlust 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. 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.

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

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

Syfte

Syftet är följande:

- Att öka bilisternas kunskap om mönsterdjupets betydelse för trafiksäkerheten.
- Att öka bilisternas kunskap om däcktryckets betydelse för miljön, trafiksäkerheten och privatekonomin.
- Att öka bilisternas kunskap om vikten att köra på däck anpassade efter säsong.
- Att påminna om bilistens ansvar att hålla koll på sina däck.
- Att informera om energimärkningen av däck.
- Att belysa däckens roll i en hållbar utveckling.

Resultatet av däckundersökningen som genomförs i anslutning till Däckkollen används som underlag för kommunikation till olika målgrupper, för att ha underlag för utvärderingar av effekter av satsningen samt för att ge underlag för andra som är intresserade av att följa status på bilarnas däck över tid i Sverige.

Genomförande

Den 25 augusti till den 12 september 2023 genomfördes Däckkollen i Jämtland, Stockholm, Västra Götaland, Skåne och på Gotland. Däckkollen arrangerades i anslutning till Polisens ordinarie trafikkontroller. Efter Polisens kontroll erbjöds föraren att få bilens däck undersökta. Däckkollen är frivillig.

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

Totalt kontrollerades 968 bilar. Den regionala fördelningen var följande:

Jämtlands län:	206 bilar
<i>Krokoms, Östersund</i>	
Stockholms län:	58 bilar
<i>Stockholm</i>	
Gotlands län:	122 bilar
<i>Visby</i>	
Västra Götalands län/Skaraborg:	204 bilar
<i>Mariestad</i>	
Västra Götalands län/Väst:	262 bilar
<i>Göteborg</i>	
Skåne län:	116 bilar
<i>Kristianstad, Tomelilla</i>	

Uppmätta värden på mönsterdjup och tryck 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 trycket i däcken kontrollerades senast. Även rekommenderat tryck samt om bilen var en elbil, hybridbil eller bil med endast förbränningsmotor noterades. Förarna fick också svara på en fråga om huruvida energimärkningen är viktig vid val av nya däck.

Denna rapport redovisar resultaten från Däckkollen 2023 samt även en hel del resultat från Däckkollen tidigare år.

Resultat

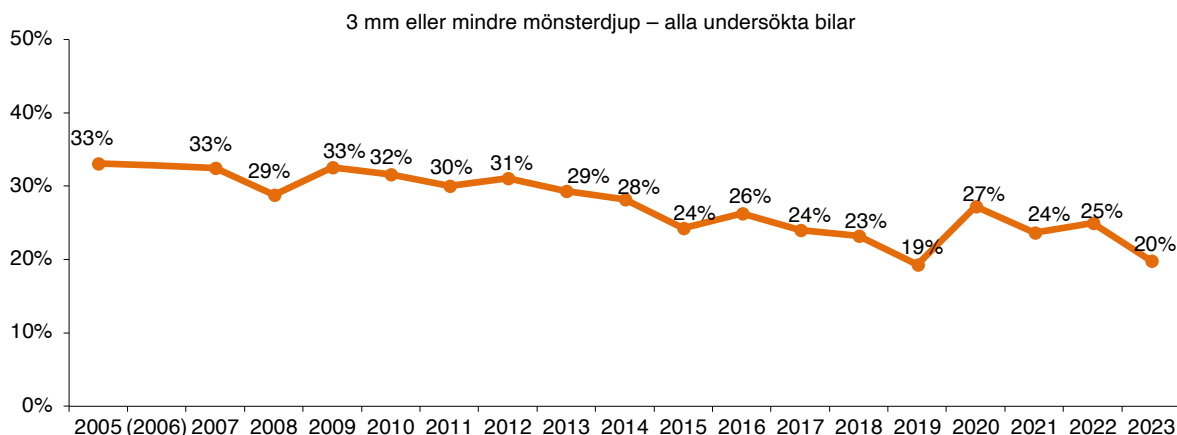
Däckkollen genomförs i olika regioner i Sverige, som kan skifta från år till år, vilket ska beaktas när resultat från olika år redovisas nedan. Eventuella trender ska ses över längre tidsperioder, där genomslag från lokala geografiska skillnader blir mindre tydliga. Skillnader för elbilar, hybridbilar samt bilar med endast förbränningsmotor redovisas för Däckkollen 2022 och 2023 sammanslaget, för att öka det statistiska underlaget. Det blir ändå ett begränsat underlag när det gäller el- och hybridbilar, varför osäkerheten i dessa resultat är stor. Resultat för regioner bygger också på ett begränsat underlag, varför den statistiska osäkerheten i även dessa resultat är stor.

1. Förarens kön och bilarnas ålder

Av de kontrollerade bilarna kördes drygt en tredjedel av kvinnor. Av bilarna som undersöktes var 42 procent tio år eller äldre, 30 procent var fem till nio år och 28 procent var nyare än fem år.

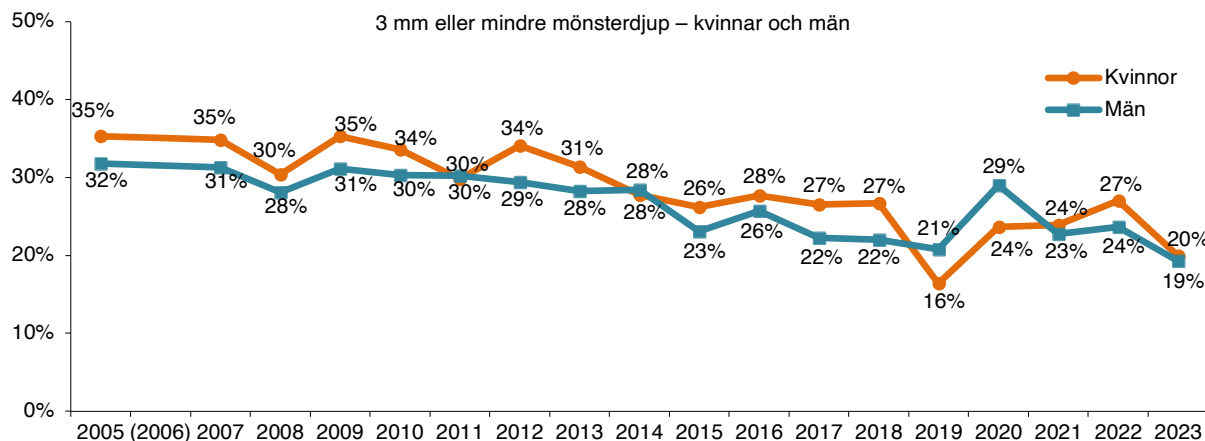
2. Tre millimeter eller mindre mönsterdjup

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 när däcken slits. Det betyder inte att man behöver byta ut däcken redan vid tre millimeter mönsterdjup. Vissa egenskaper, som exempelvis buller och rullmotstånd, förbättras när mönsterdjupet minskar. Men man behöver ha koll på hur däckens skick är och anpassa körningen när det regnar när däcken slits. 20 procent av de undersökta bilarna hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup. Se även figur 1.



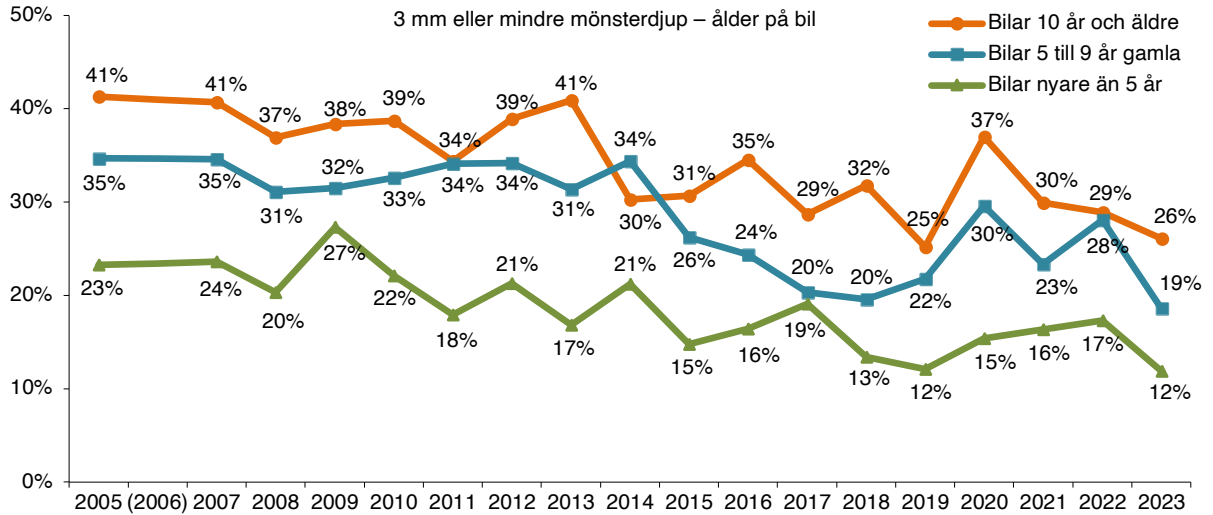
Figur 1: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup.

Andelen kvinnliga förare med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup var 20 procent. Motsvarande andel för manliga förare var 19 procent. Se även figur 2.



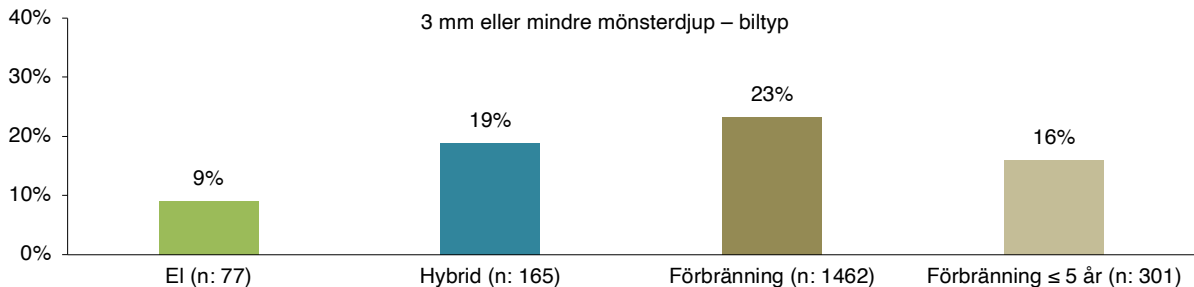
Figur 2: Andel undersökta bilar 2005–2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på kön.

Andelen bilar med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup var i undersökningen, liksom vid tidigare undersökningar, mindre på nyare bilar. 26 procent av de undersökta bilarna som var tio år eller äldre och 19 procent av bilar fem till nio år hade minst ett däck med tre millimeter mönsterdjup eller mindre. Av bilar nyare än fem år hade 12 procent minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup. Se även figur 3.



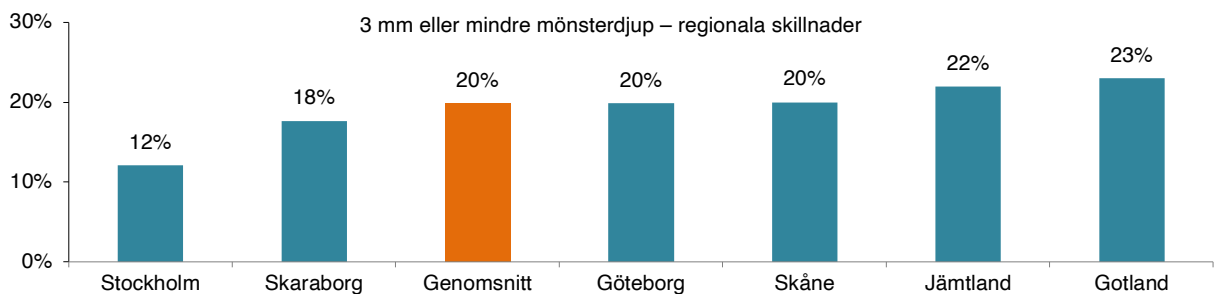
Figur 3: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på ålder på bil.

Andelen bilar från 2022 och 2023 års undersökningar med mönsterdjup på tre millimeter eller mindre var tydligt mindre för elbilar (9 procent) än för hybridbilar (19 procent) samt för bilar med endast förbränningsmotor (23 procent). En tydlig skillnad kvarstår även vid en jämförelse med gruppen nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla (16 procent). Se även figur 4.



Figur 4: Andel undersökta bilar 2022 och 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på biltyp.

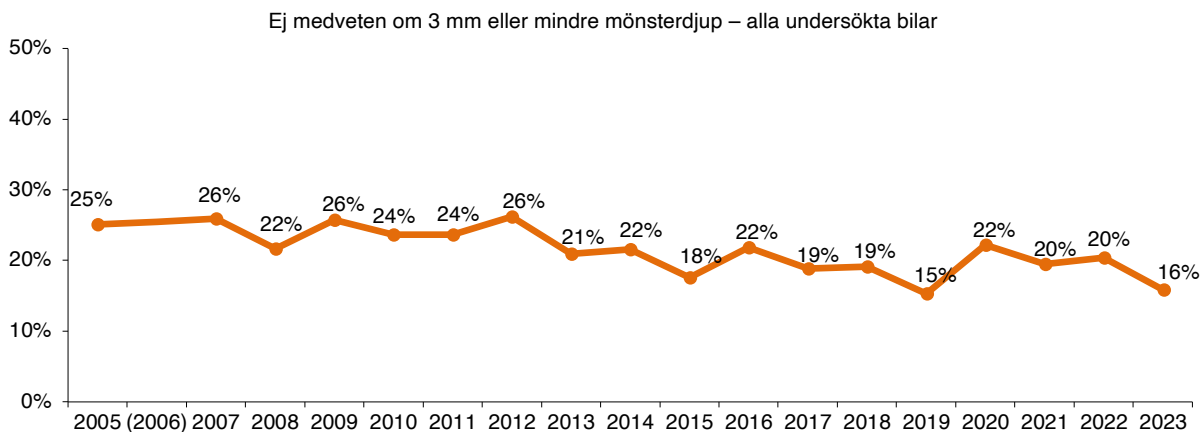
Störst andel 2023 som körde med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup uppmättes på Gotland (23 procent) och minst andel i Stockholm (12 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 5.



Figur 5: Andel undersökta bilar 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på region.

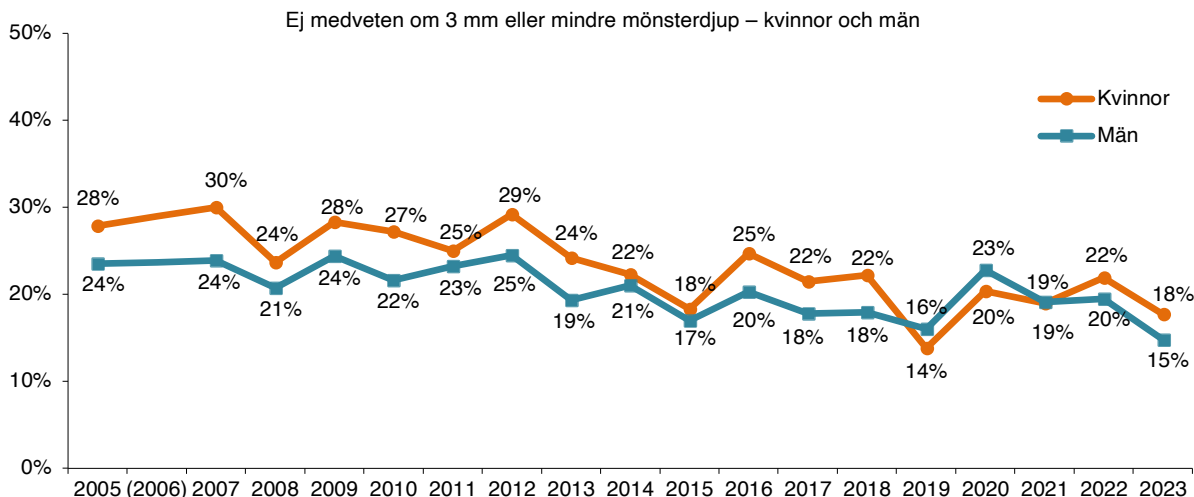
3. Omedvetna om slitna däck

Förare som stannades i Däckkollen 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 ungefär var sjätte bil på Sveriges vägar (16 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 6.



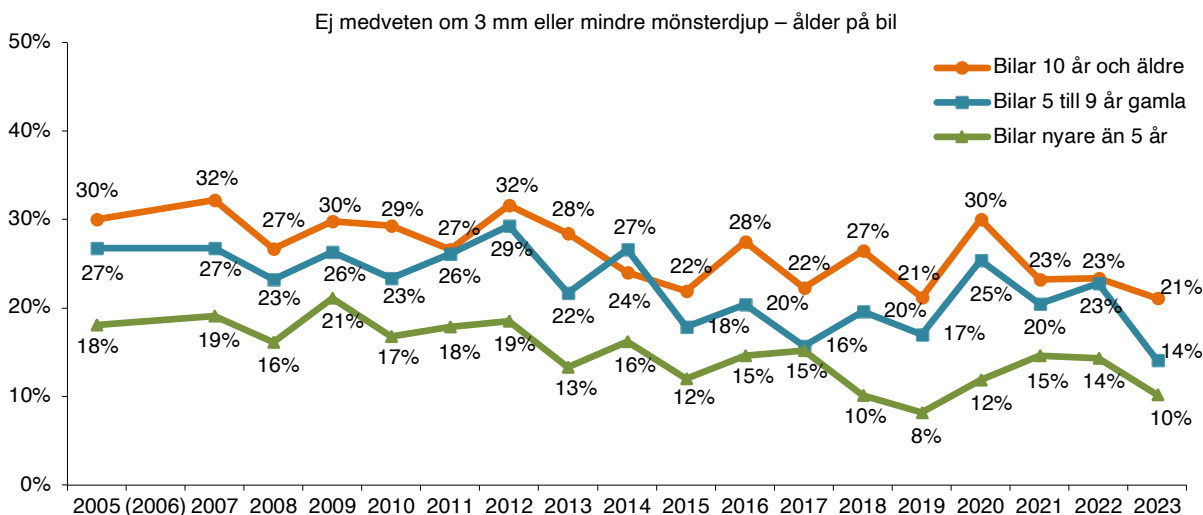
Figur 6: Andel undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – 2005 till 2023.

Andel som enligt undersökningen kör med minst ett slitet däck utan att vara medvetna om detta var 18 procent för kvinnor och 15 procent för män. Se även figur 7.



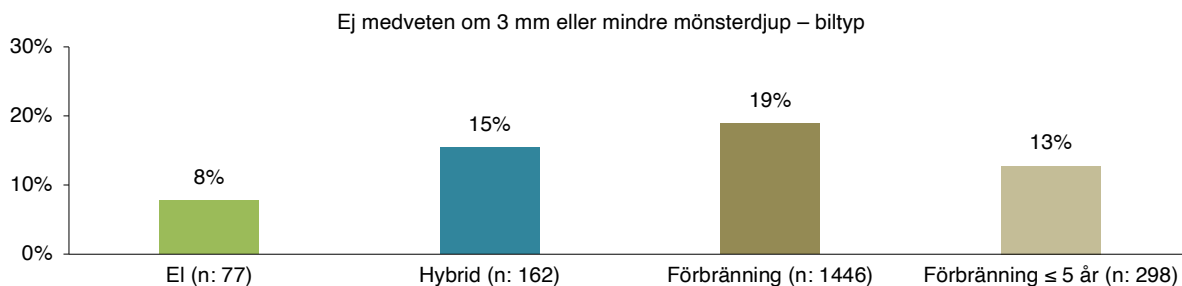
Figur 7: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på kön.

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 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 14 procent och för bilar tio år eller äldre 21 procent. Se även figur 8.



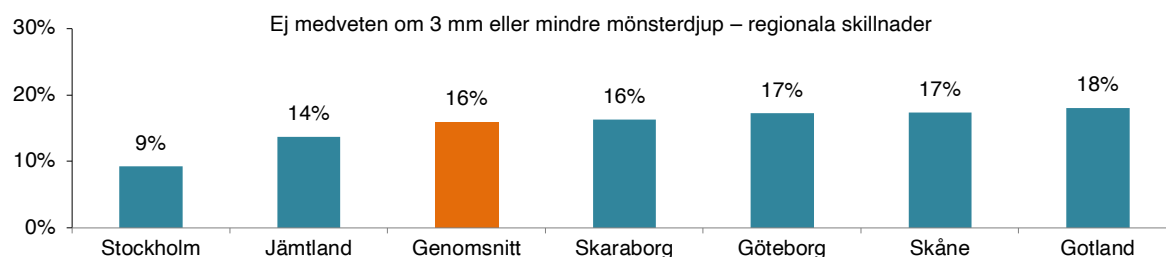
Figur 8: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på ålder på bil.

Andelen bilar från 2022 och 2023 års undersökningar med minst ett slitet däck där föraren ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande var tydligt mindre för elbilar (8 procent) än för hybridbilar (15 procent) samt för bilar med endast förbränningsmotor (19 procent). En tydlig skillnad kvarstår även vid en jämförelse med gruppen nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla (13 procent). Se även figur 9.



Figur 9: Andel undersökta bilar 2022 och 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på biltyp.

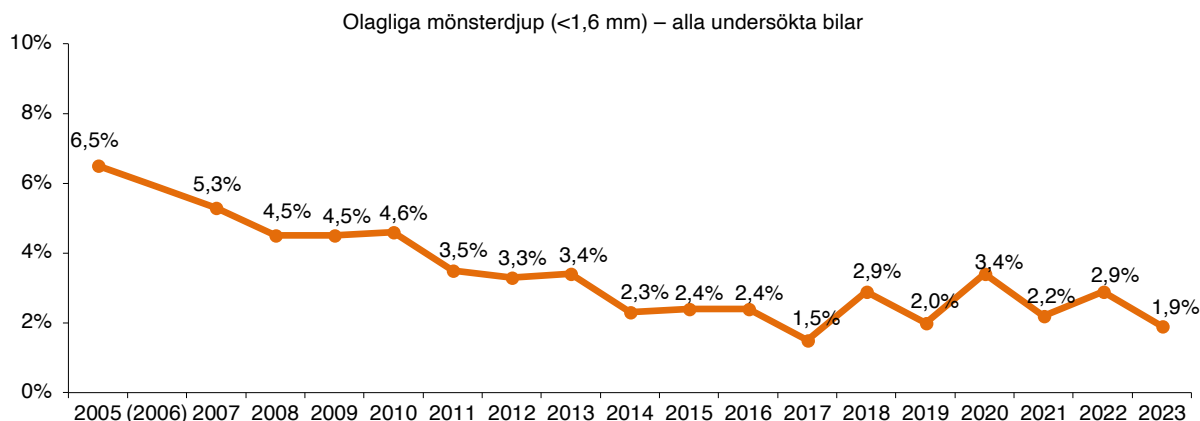
Störst andel förare 2023 som både körde på minst ett slitet däck och samtidigt ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande fanns på Gotland (18 procent) och minst var denna andel i Stockholm (9 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 10.



Figur 10: Andel undersökta bilar 2023 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på region.

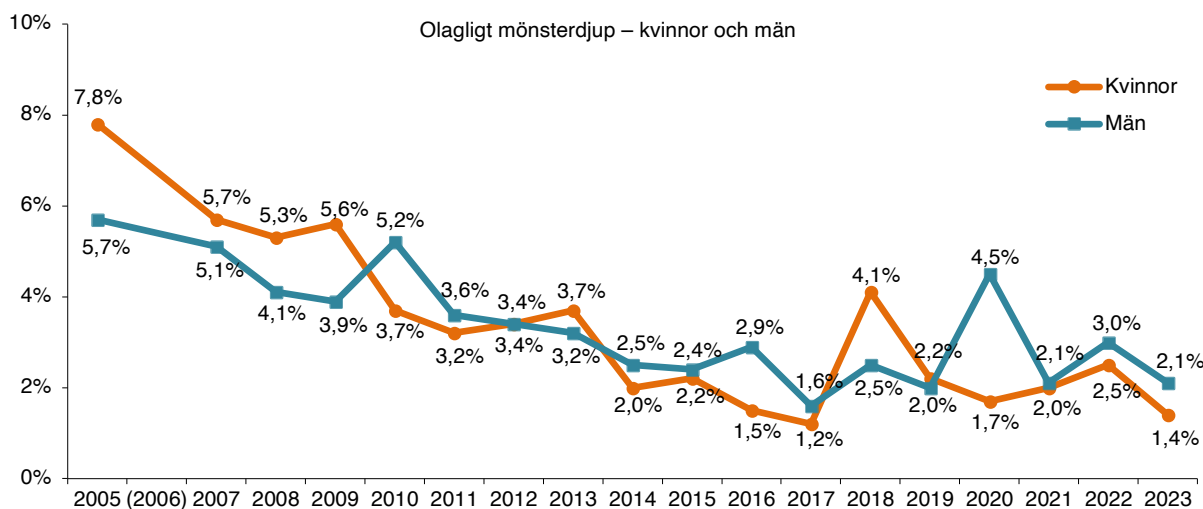
4. Olagligt mönsterdjup

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



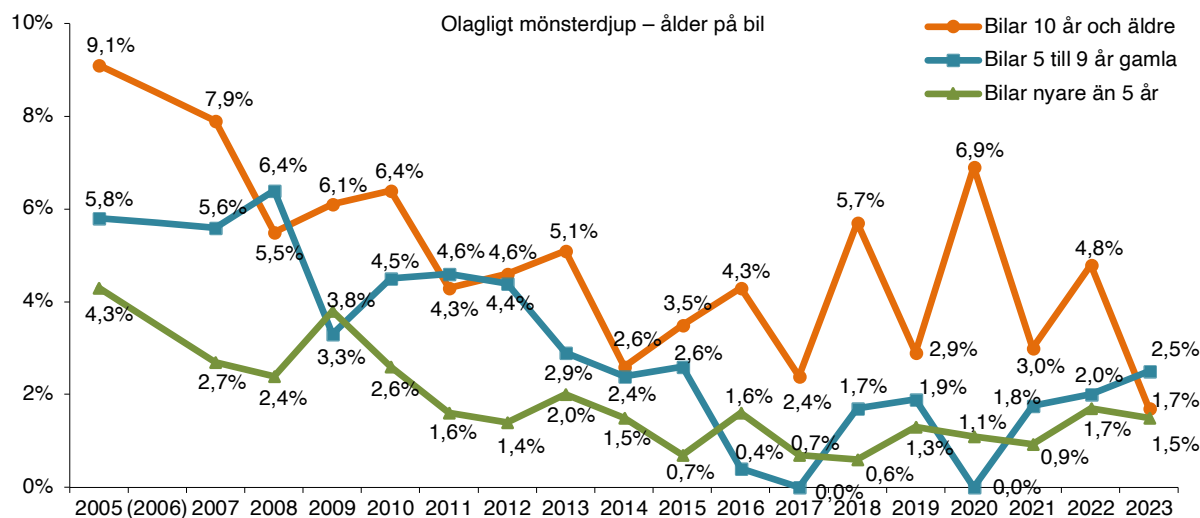
Figur 11: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm).

Den uppmätta andelen bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup var 1,4 procent för kvinnliga förare. Motsvarande andel för manliga förare var 2,1 procent. Se även figur 12.



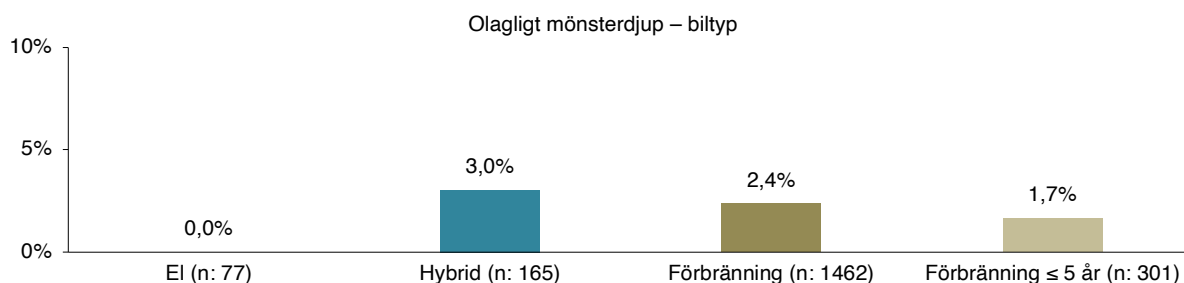
Figur 12: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på kön.

Andelen bilar tio år och äldre med olagligt mönsterdjup i mätningen var 1,7 procent, motsvarande andel för bilar fem till nio år hade var 2,5 procent och andelen för bilar som var yngre än fem år var 1,5 procent. Se även figur 13.



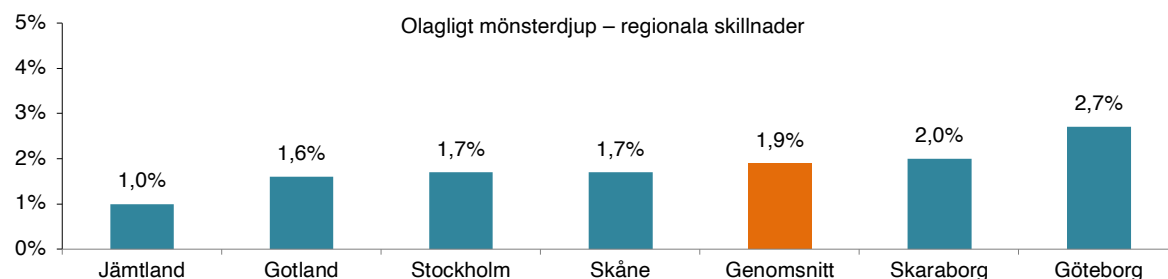
Figur 13: Andel undersökta bilar 2005 till 2023 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på ålder på bil.

Inga elbilar från 2022 och 2023 års undersökningar hade olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm). Andelen på hybridbilar var 3,0 procent, på bilar med endast förbränningsmotor 2,4 procent och på nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla, var andelen 1,7 procent. Se även figur 9.



Figur 14: Andel undersökta bilar 2022 och 2023 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på biltyp.

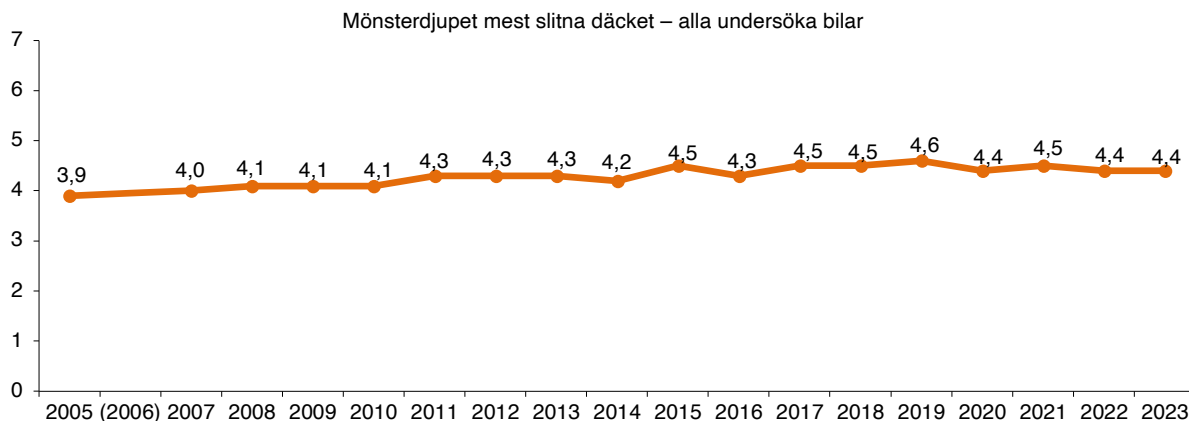
Störst andel 2023 som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) fanns i Göteborg (2,7 procent) och minst andel i Jämtland (1,0 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 15.



Figur 15: Andel undersökta bilar 2023 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på region.

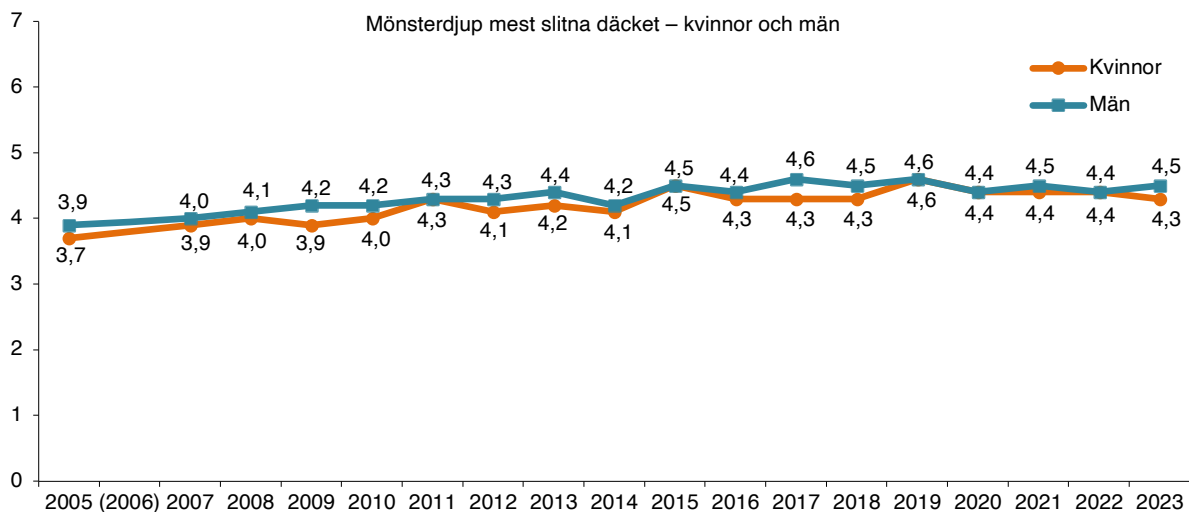
5. Mönsterdjup på det mest slitna däcket

Mönsterdjupet på undersökta bilar mest slitna däck var i genomsnitt 4,4 mm. Se även figur 16. 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.



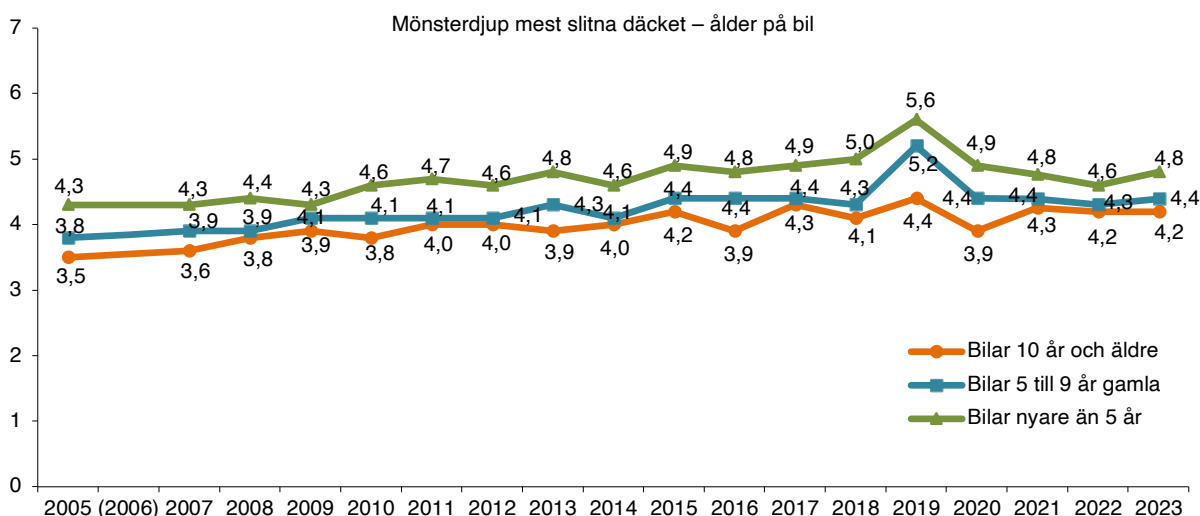
Figur 16: Mönsterdjup (mm) 2005 till 2023 på det mest slitna däcket i genomsnitt.

Vid 2023 års Däckkollen hade kvinnliga förare 4,3 mm mönsterdjup på det mest slitna däcket. Motsvarande andel för manliga förare var 4,5 mm. Se även figur 17.



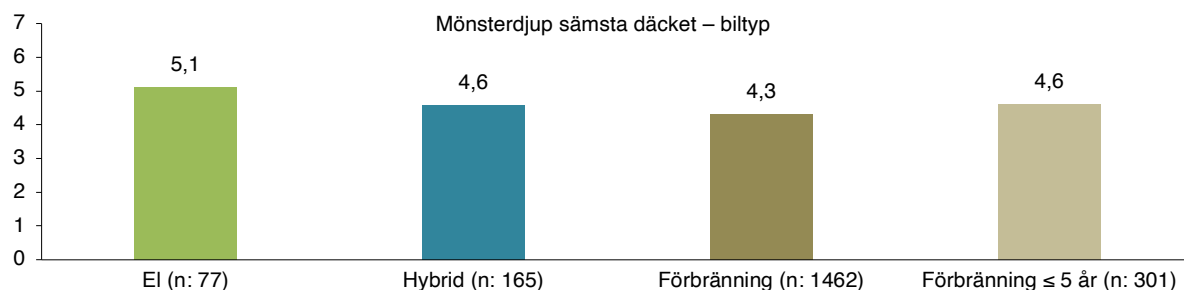
Figur 17: Mönsterdjup (mm) 2005 till 2023 på det mest slitna däcket i genomsnitt – skillnad med avseende på kön.

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 18.



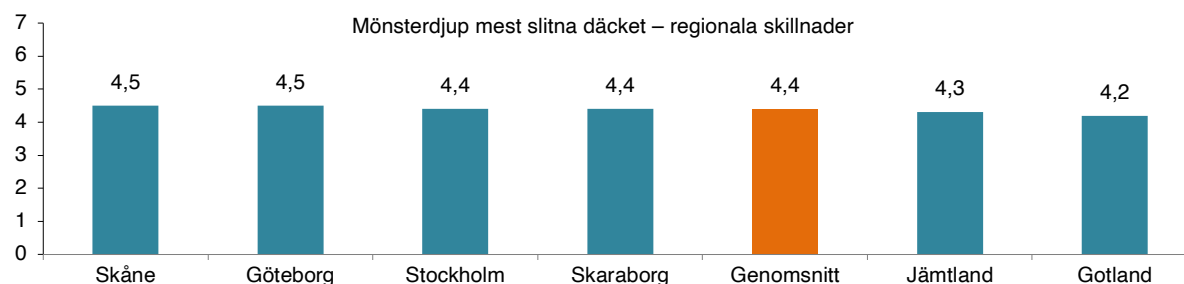
Figur 18: Mönsterdjup (mm) 2005 till 2023 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på ålder på bil.

Elbilar från 2022 och 2023 års undersökningar hade i genomsnitt 5,1 mm mönsterdjup på det mest slitna däck, vilket är mer än för hybridbilar (4,6 mm) samt bilar med endast förbränningsmotor (4,3 mm). Nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla, hade i genomsnitt 4,6 mm mönsterdjup på det mest slitna däck. Se även figur 9.



Figur 19: Mönsterdjup (mm) 2022 och 2023 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på biltyp.

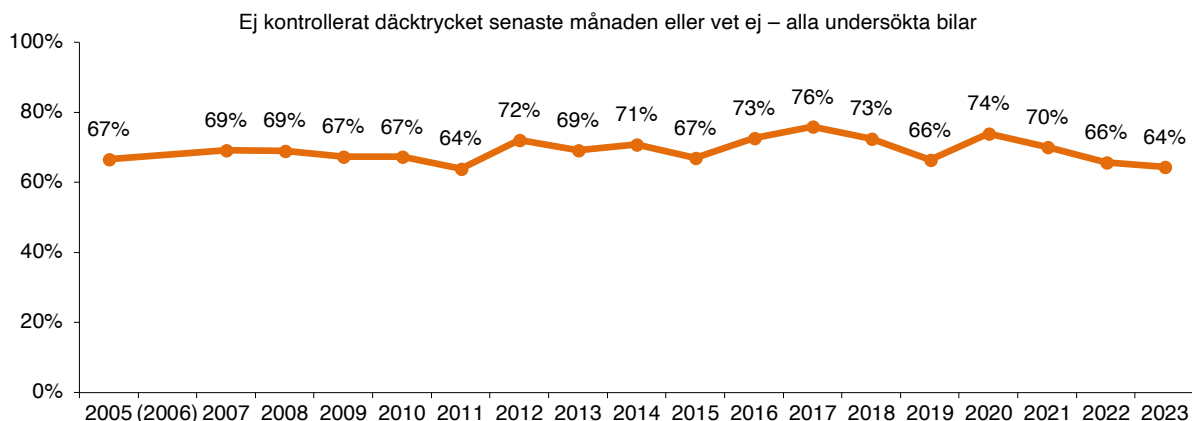
Minst mönsterdjup i genomsnitt på det mest slitna däck 2023 fanns på Gotland (4,2 mm) och störst i Skåne (4,5 mm). Resultatet i respektive region redovisas i figur 20.



Figur 20: Mönsterdjup (mm) 2023 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på region.

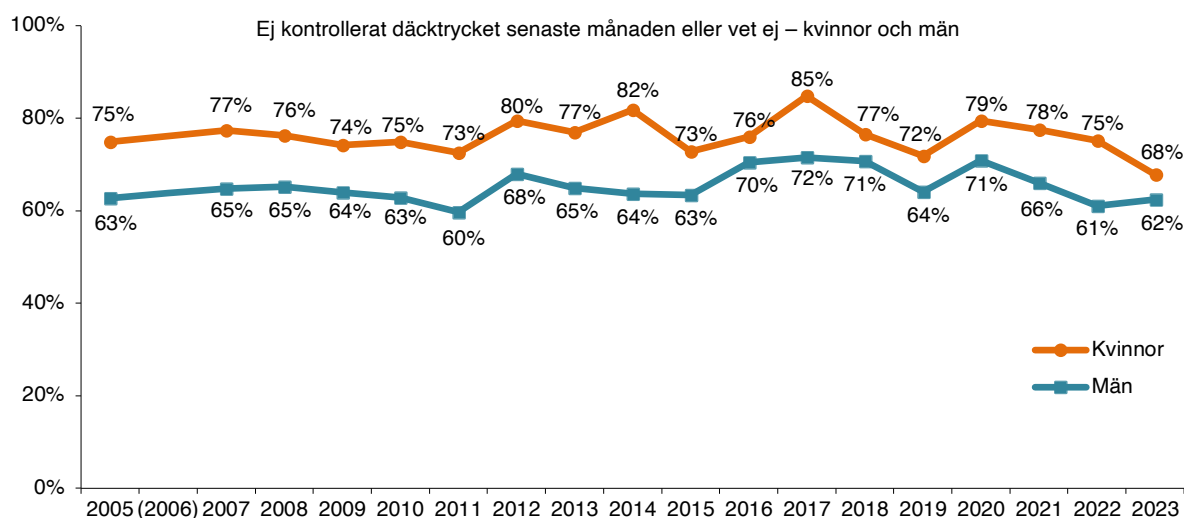
6. Dålig koll på trycket i däcken

Nästan två av tre tillfrågade förare (64 procent) hade inte kontrollerat trycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast. Se även figur 21.



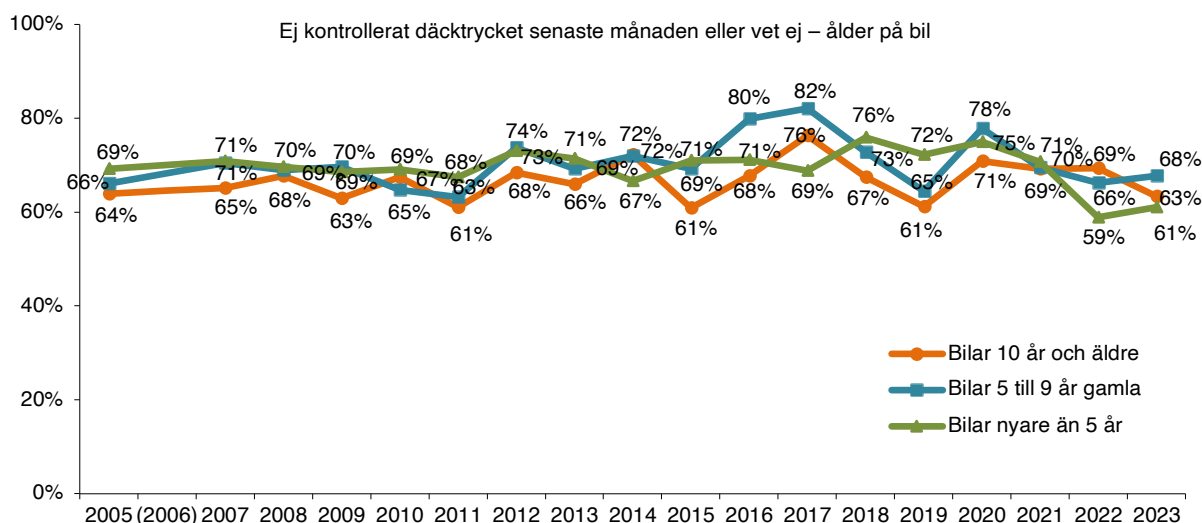
Figur 21: Andel förare 2005 till 2023 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast.

Det är skillnad mellan kvinnor och män när det gäller att ha koll på trycket i däcken. Av kvinnorna hade 68 procent inte kontrollerat trycket den senaste månaden eller visste inte när det skett senast. Motsvarande andel för männen var 62 procent. Skillnaden mellan manliga och kvinnliga förarens kontroll på trycket har varit tydlig även vid tidigare års Däckkollen. Se även figur 22.



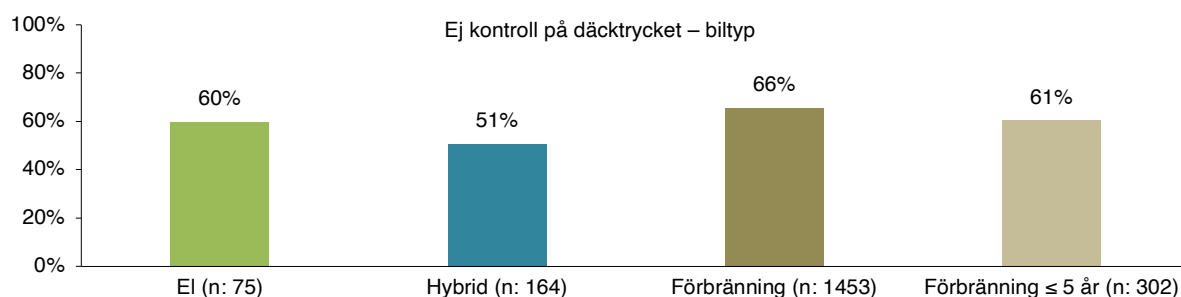
Figur 22: Andel förare 2005 till 2023 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på kön.

När det gäller att ha kontroll på trycket i däcken är det enligt mätningarna inga stora skillnader kopplat till bilar av olika ålder. Se även figur 23.



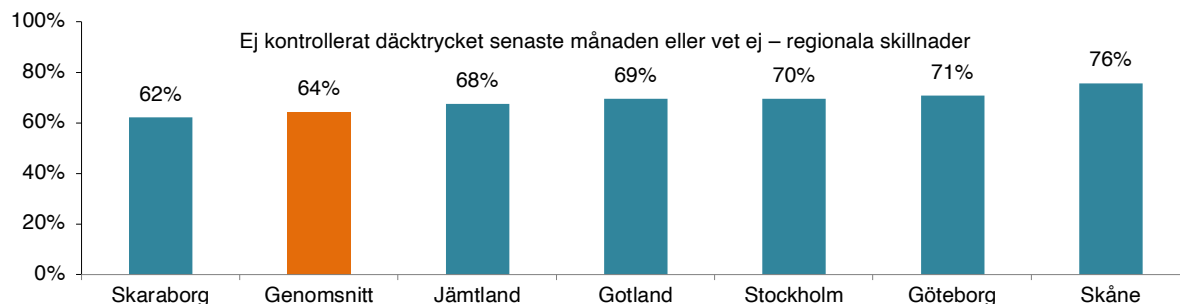
Figur 23: Andel förare 2005 till 2023 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på årsmodell.

När det gäller att ha kontroll på trycket i däcken är det enligt mätningarna inga tydliga skillnader kopplat till bilar av olika typ. Se även figur 24.



Figur 24: Andel förare 2022 och 2023 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på biltyp.

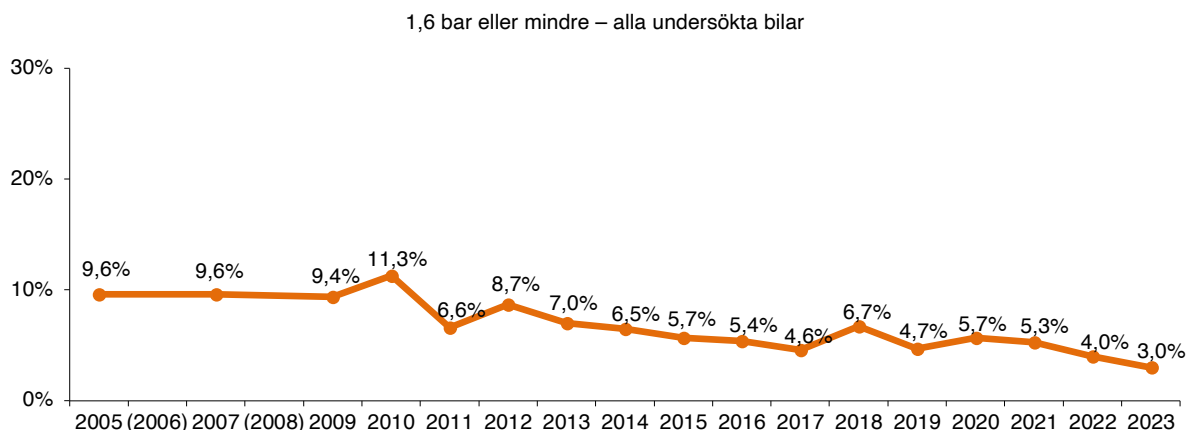
I Skåne var andelen 2023 som inte kontrollerat däcktrycket den senaste månaden eller som inte visste när det skett senast högst (76 procent) och i Skaraborg lägst (62 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 25.



Figur 25: Andel förare 2023 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på region.

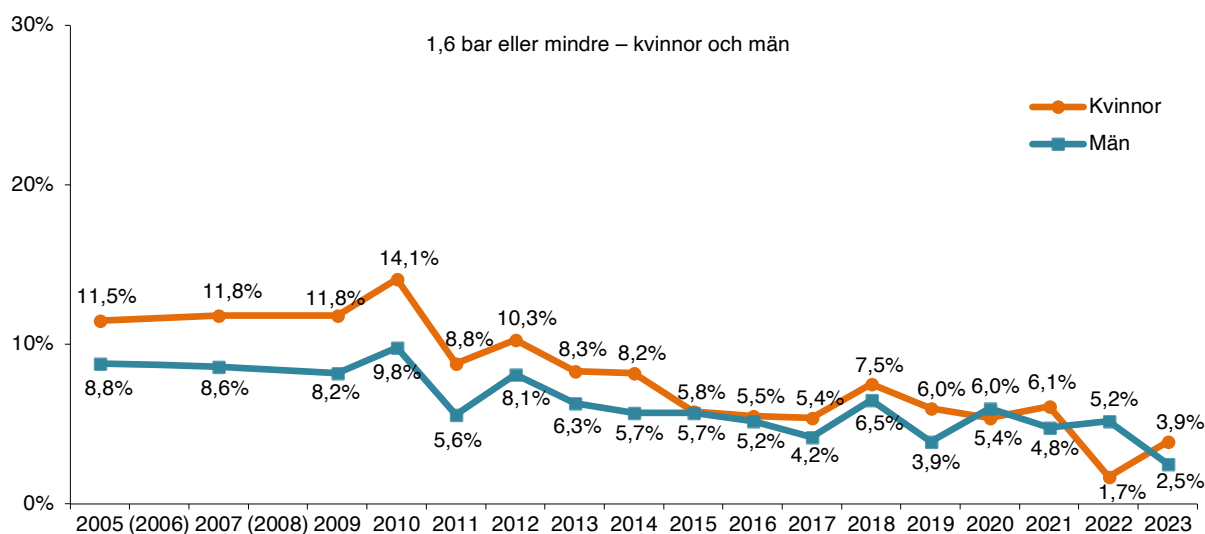
7. Punktering eller på gränsen till punktering

Andelen bilar som hade minst ett däck med så lågt tryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) var 3,0 procent. Se även figur 26.



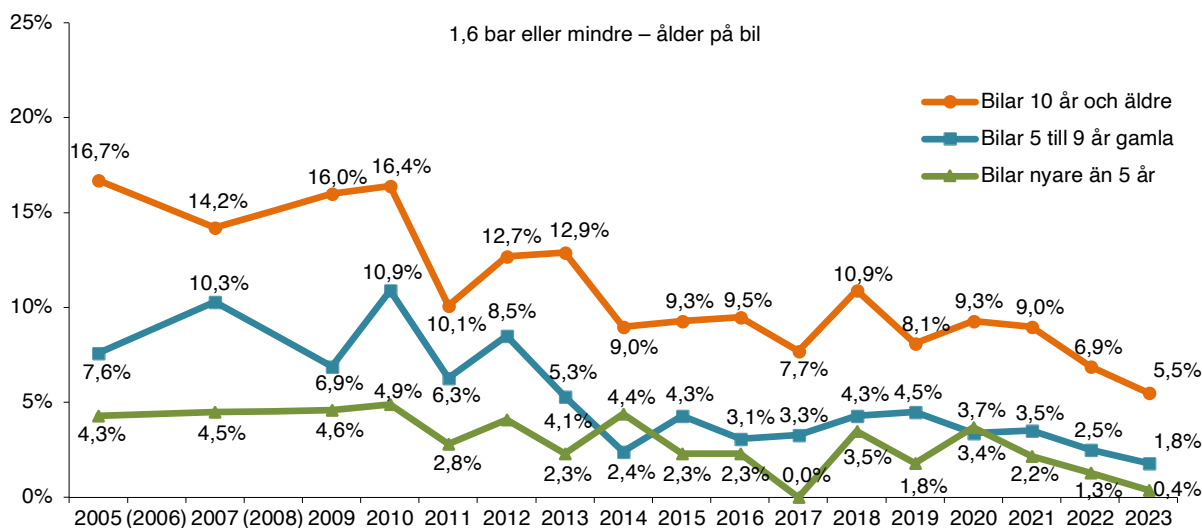
Figur 26: Andel undersökta bilar 2005–2023 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck.

Enligt mätningarna 2023 var andelen kvinnor som körde med 1,6 bar eller mindre i minst ett däck 3,9 procent och för män 2,5 procent. Se även figur 27.



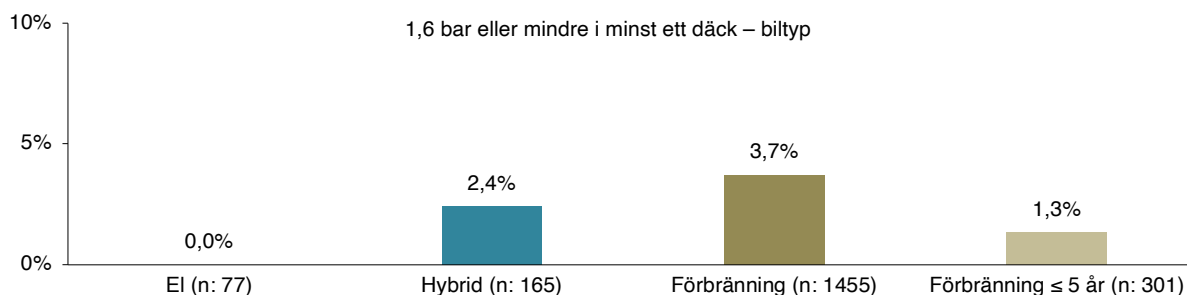
Figur 27: Andel undersökta bilar 2005–2023 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på kön.

Andelen bilar som hade minst ett däck med 1,6 bar eller mindre tryck har i mätningarna generellt varit högre bland de äldre bilarna. Vid 2023 års mätningar var andelen för bilar nyare än fem år 0,4 procent, för bilar fem till nio år gamla 1,5 procent och för bilar äldre än tio år 5,5 procent. Se även figur 28.



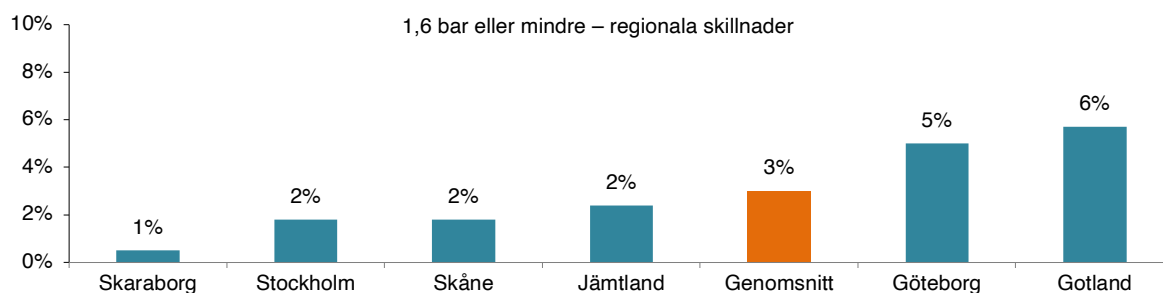
Figur 28: Andel undersökta bilar 2005–2023 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på ålder på bil.

Inga elbilar från 2022 och 2023 års undersökningar hade 1,6 bar eller mindre tryck i något däck. Andelen på hybridbilar var 2,4 procent, på bilar med endast förbränningsmotor 3,7 procent och på nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla, var andelen 1,3 procent. Se även figur 29.



Figur 29: Andel undersökta bilar 2022 och 2023 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på biltyper.

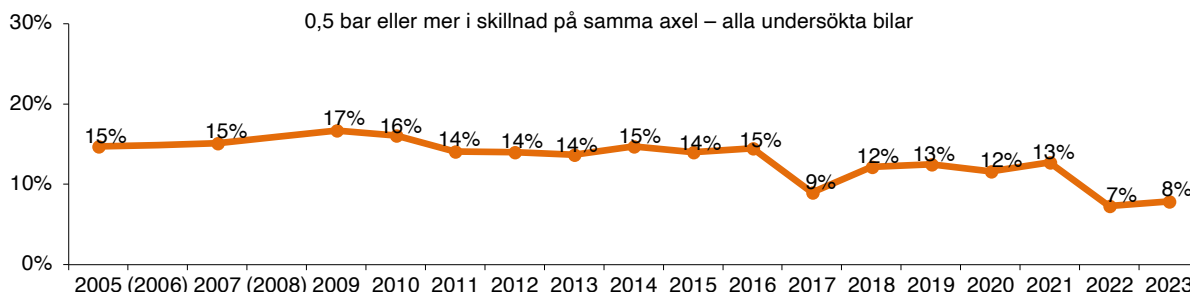
Gotland hade 2023 den högsta andelen bilar med mycket lågt tryck i minst ett däck (1,6 bar eller mindre) (6 procent) och i Skaraborg var andelen lägst (1 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 30.



Figur 30: Andel undersökta bilar 2023 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på region.

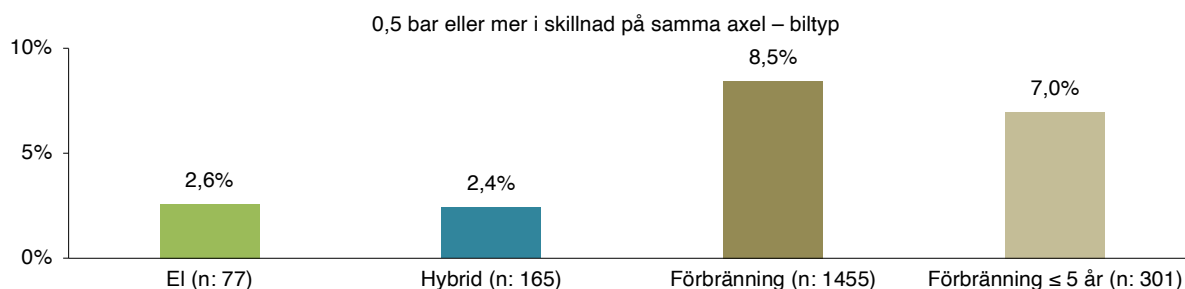
8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel

Stora skillnader i däcktryck 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 8 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel. Se även figur 31.



Figur 31: Andel undersökta bilar 2005–2023 med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel.

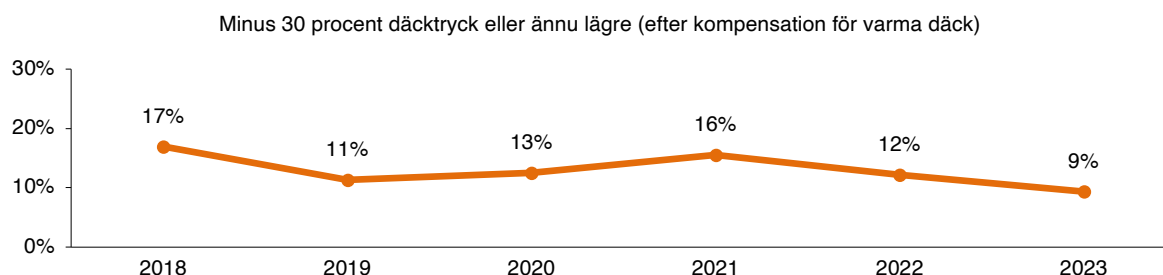
Andelen bilar i undersökningarna 2022 och 2023 med 0,5 bar eller mer skillnad i däcktryck på samma axel var tydligt lägre för elbilar (2,6 procent) och hybridbilar (2,4 procent) jämfört med för bilar med endast förbränningsmotor (8,5 procent). En tydlig skillnad kvarstår även vid en jämförelse med gruppen nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla (7,0 procent). Se även figur 32.



Figur 32: Andel undersökta bilar 2022 och 2023 med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel – skillnad med avseende på biltyp.

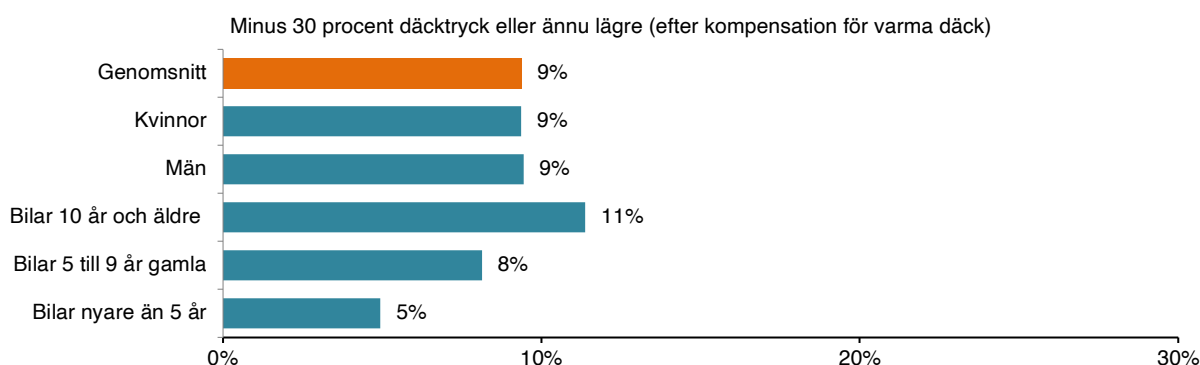
9. Uppmätt tryck i däcken jämfört med rekommenderat tryck

Under 2018–2023 års Däckkollen noterades rekommenderat däcktryck enligt fordonstillverkaren samt om föraren kört minst tre kilometer före kontrollen. 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 Däckkollen. Av alla undersökta bilar med uppgifter om däcktryck (662 st) hade nio procent minst 30 procent för lågt tryck i minst ett av däcken. Se även figur 33.



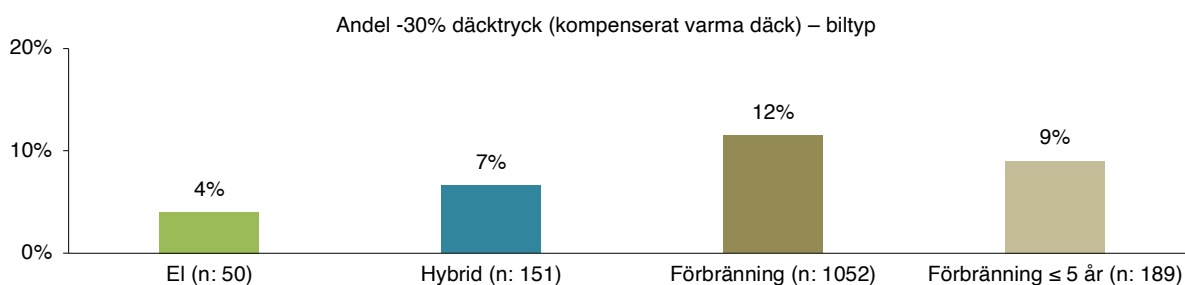
Figur 33: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck minst 30 procent för lågt däcktryck – 2018 till 2023

Det var inga skillnader avseende kön när det gäller minst 30 procent för lågt tryck i däcken. Andelen med så lågt tryck var däremot större bland äldre än bland nyare bilar. Se även figur 34.



Figur 34: Andel bilar vid 2023 års Däckkollen med minus 30 procent däcktryck eller ännu lägre (efter kompensering för varma däck), jämfört med rekommenderat tryck.

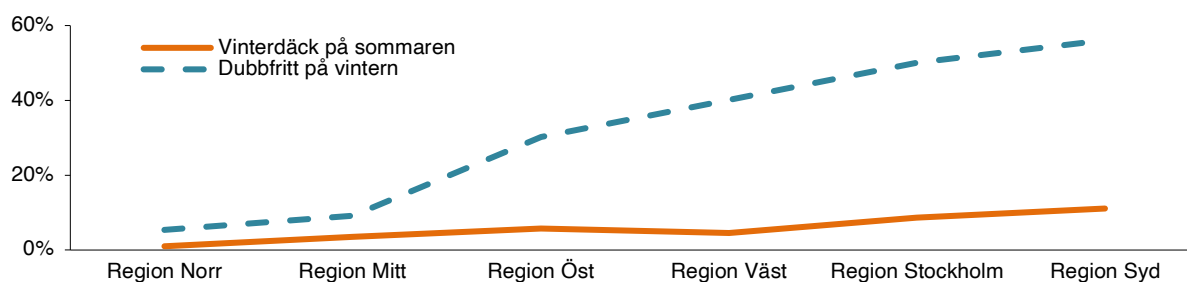
Andelen bilar i undersökningarna 2022 och 2023 med minst 30 procent för lågt tryck i däcken var lägst bland elbilar (4 procent). För hybridbilar var andelen 7 procent, för alla bilar med endast förbränningsmotor 12 procent och för nyare bilar med endast förbränningsmotor, upp till fem år gamla, 9 procent. Se även figur 35.



Figur 35: Andel undersökta bilar 2022 och 2023 med minus 30 procent däcktryck eller ännu lägre (efter kompensering för varma däck), jämfört med rekommenderat tryck – skillnad med avseende på biltyper.

10. Vinterdäck på sommaren

Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid mätningarna i 2023 års Däckkollen var 8 procent. Det är stora regionala skillnader i hur stor andel som kör på vinterdäck på sommaren och det finns en koppling till val av däcktyp på vintern. Dubbdäck är inte tillåtna under sommaren och de som kör på dubbdäck på vintern måste därför byta till andra däck på sommaren. Samma krav gäller inte de som kör på dubbfria vinterdäck. I figur 35 visas en uppskattning av andel dubbfria vinterdäck på vintern samt andel vinterdäck på sommaren i olika regioner (Trafikverket tidigare regionindelning), baserat på resultat i av undersökningar av däcktyp genomförda i samverkan mellan Trafikverket och Däckbranschens informationsråd³.

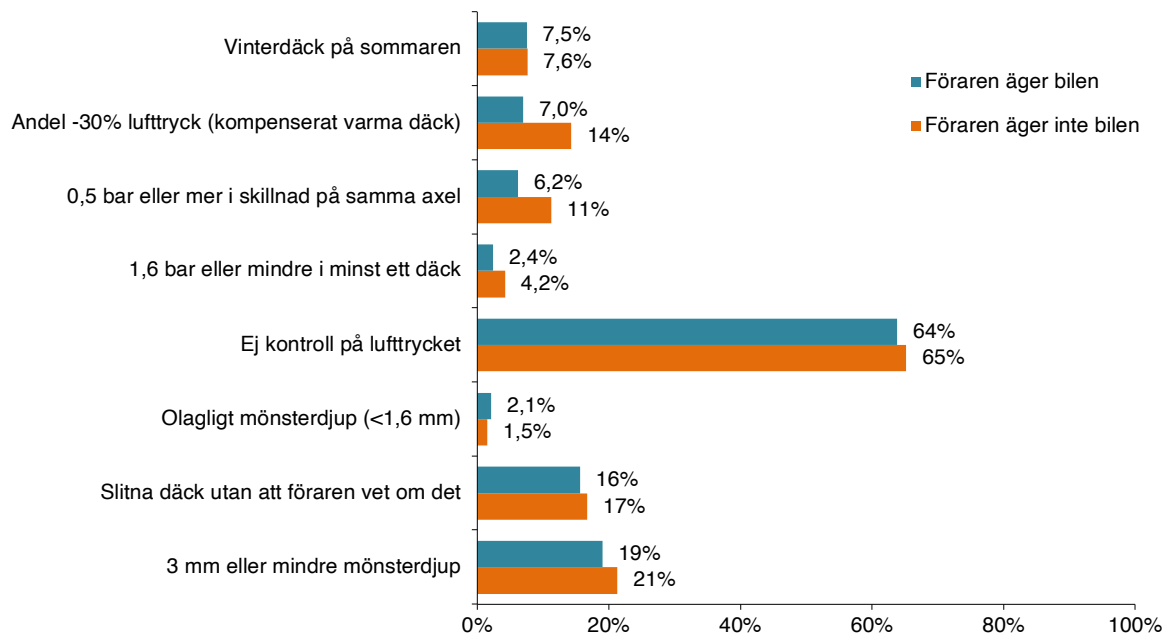


Figur 35: Korrelation mellan andel dubbfria vinterdäck på vintern och andel som kör på vinterdäck på sommaren.

³ Undersökning av andel vinterdäck på sommaren i Sverige 2020 (Trafikverkets publikation 2021:214)

11. Skillnader om förare äger bilen eller inte

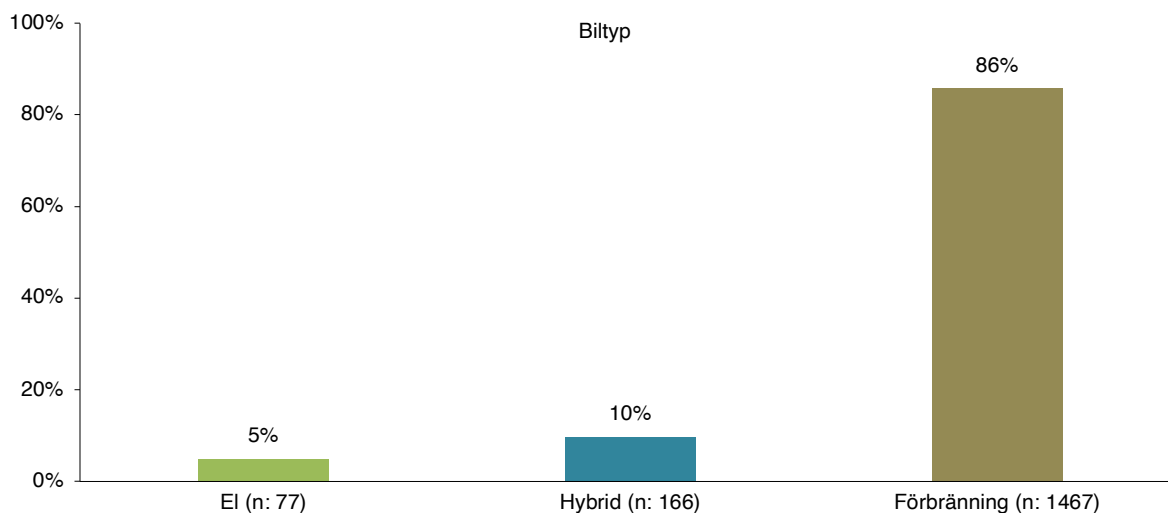
Föraren fick i undersökningen även svara på om det var föraren som äger bilen. Skillnader mellan resultat från förare som äger bilen jämfört med förare som inte äger bilen i undersökta kategorier som redovisats ovan presenteras i figur 36.



Figur 36: Skillnader 2023 om föraren äger bilen eller inte.

12. Biltyper

Vid Däckkollen 2022 och 2023 noterades huruvida den undersökta bilen var en elbil (100 procent eldrift), hybridbil eller en bil med 100 procent förbränningsmotor. För båda åren tillsammans var andelen elbilar 5 procent, andelen hybridbilar 10 procent och andelen bilar med endast förbränningsmotor 86 procent. Se även figur 36.

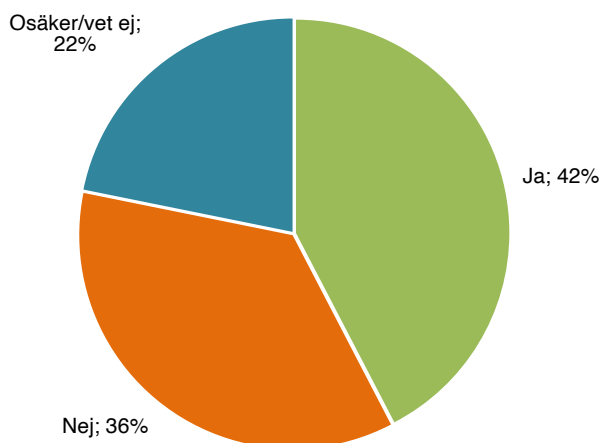


Figur 37: Andelen elbilar, hybridbilar samt bilar med endast förbränningsmotor i Däckkollen 2022 samt 2023.

13. Betydelse av energimärkningen vid val av nya däck

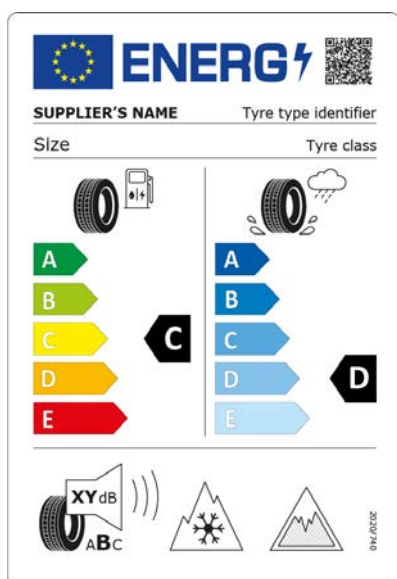
Vid Däckkollen ställdes en fråga till bilisterna om energimärkningen är viktig när bilisten väljer nya däck. 43 procent angav att energimärkningen var viktig, 36 procent tyckte inte det och 22 procent angav alternativet ”osäker/vet ej”. Se även figur 38.

Är energimärkningen viktig vid val av nya däck?



Figur 38: Resultat av fråga om energimärkningen är viktig vid val av nya däck i 2023 års Däckkollen.

Energimärkningen är en etikett som ska finnas på nya däck. Ettiketten visar energieffektivitet/rullmotstånd, våtgrepp, buller utanför bilen, om däcket är godkänt som vinterdäck och om det är anpassat efter isiga vägar i Norden. Energimärkningen har också en qr-kod med länk till mer information i ett produktinformationsblad. Ett exempel på en energimärkningsetikett visas i figur 39.



Figur 39: Energimärkningsetikett för däck.

Sammanfattning

Däckkollen 2023

- Den 12 augusti till den 12 september 2023 genomfördes Däckkollen i Jämtland, Stockholm, Västra Götaland, Skåne och på Gotland. Däckkollen, som är en del av informationssamverkan i Däckrazzia, genomfördes i anslutning till Polisens ordinarie trafikkontroller. Efter Polisens kontroll erbjöds bilisterna en frivillig mätning av däckens mönsterdjup och däcktryck samt att få information om mönsterdjupets och däcktryckets betydelse för trafiksäkerheten och miljön. Information gavs även om vikten att köra på däck anpassade efter säsong och om energimärkningen av däck. Totalt kontrollerades 968 bilar.
- Bakom Däckrazzia och Däckkollen står Energimyndigheten, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovningen.

Mönsterdjup

- 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 ungefär var sjätte bil på Sveriges vägar (16 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 tre millimeter 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 1,9 procent.
- Medelmönsterdjupet på det mest slitna däcket på undersökta bilar var 4,4 mm.

Tryck i däcken

- Nästan två av tre tillfrågade förare (64 procent) hade inte kontrollerat trycket i däcken den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast.
- Kvinnliga förare hade, liksom vid tidigare år, sämre koll på däcktrycket jämfört med manliga förare.
- Andelen bilar som hade minst ett däck med så lågt däcktryck att det kan jämföras med punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) var 3,0 procent.
- Av alla undersökta fordon hade 8 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel.
- Av alla undersökta bilar med uppgifter om däcktryck (662 st) hade 9 procent minst 30 procent för lågt tryck i minst ett av däcken.

Vinterdäck på sommaren

- Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid Däckkollen 2023 var 8 procent.

Energimärkning

- 43 procent angav att energimärkningen var viktig vid val av nya däck, 36 procent tyckte inte det och 22 procent angav alternativet ”osäker/vet ej”.

Skiljer det sig för elbilar? (resultat från 2022 och 2023 års undersökningar)

- Färre elbilar hade minst ett slitet däck utan att föraren var medveten om detta jämfört med för hybridbilar och bilar med endast förbränningsmotor.
- Andelen bilar med mönsterdjup på tre millimeter eller mindre var tydligt mindre för elbilar.
- Inga elbilar hade olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm).
- Inga elbilar hade 1,6 bar eller mindre tryck i något däck.
- Andelen bilar med 0,5 bar eller mer skillnad i däcktryck på samma axel var tydligt lägre bland elbilar (2,6 procent) och hybridbilar (2,4 procent) jämfört med bilar med endast förbränningsmotor (8,5 procent).





dackrazzia.se