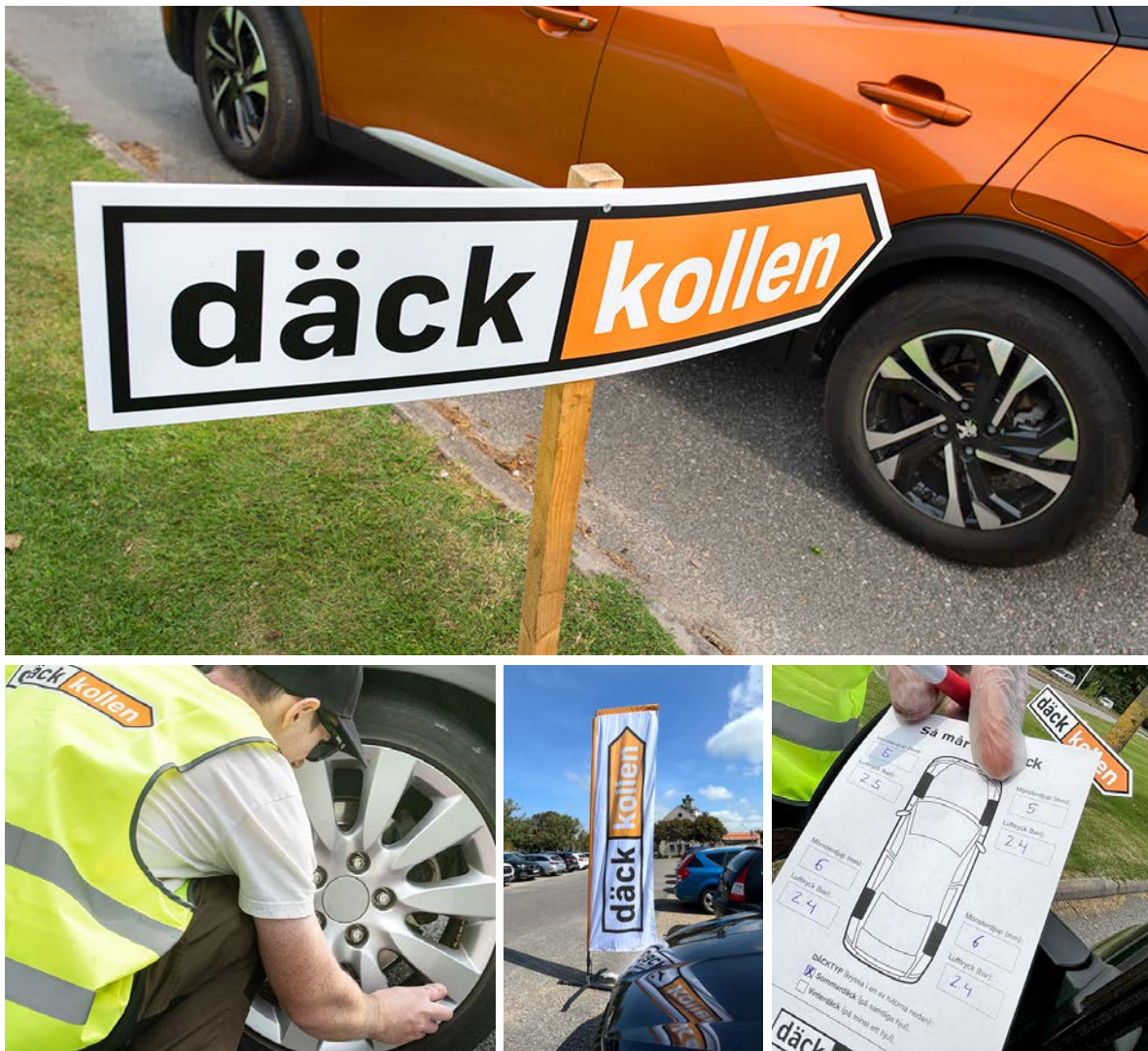




Resultat från Däckkollen genomförd i samband med Däckrazzia 2024

Publicerad i augusti 2025

Sammanfattning

Däckkollen 2024

- Den 19 augusti till den 9 september 2024 genomfördes Däckkollen i Västernorrland, Gävleborg, Västmanland, Östergötland och Västra Götaland. Däckkollen är frivillig och arrangerades i anslutning till Polisens ordinarie trafikkontroller och på servicestationer där bilister tankar eller laddar sina bilar. 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. Totalt kontrollerades 985 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 sjunde bil på Sveriges vägar (15 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 2,3 procent.
- Medelmönsterdjupet på det mest slitna däcket på undersökta bilar var 4,5 mm.

Tryck i däcken

- Nästan två av tre tillfrågade förare (65 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 kontroll 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 2,4 procent.
- Av alla undersökta fordon hade 7 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel.
- Av alla undersökta bilar med uppgifter om däcktryck (760 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 2024 var 7 procent.

Energimärkning

- Endast var fjärde (26 procent) angav att energimärkningen används vid val av nya däck. 51 procent angav att de inte använde energimärkningen och 23 procent angav alternativet ”osäker/vet ej”.

Skiljer det sig för elbilar?

- När det gäller mönsterdjup kopplat till biltyp bedöms inte några tydliga skillnader kunna utläsas vid Däckkollen 2024. Skillnader bedöms där snarare vara kopplade till ålder på bil.
- Inga elbilar eller hybridbilar hade 1,6 bar eller mindre tryck i något däck. Motsvarande andel för bilar med endast förbränningsmotor var 3 procent.
- Andelen bilar med 0,5 bar eller mer skillnad i däcktryck på samma axel var lägre bland elbilar och hybridbilar jämfört med bilar med endast förbränningsmotor.

Inledning

Däckrazzia är en samverkan för information kring däck och hållbarhet med fokus på sommardäck. 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. Mer information om däckrisk, mönsterdjup, däcktryck samt vinterdäck på sommaren finns i bilaga på slutet.

Däckkollen har hittills genomförts över 700 gånger i olika delar av Sverige. Totalt har drygt 32 000 bilar kontrollerats. Bakom Däckrazzia med Däckkollen står Energimyndigheten, VTI, Däckbranschens informationsråd, NTF och Bilprovningen.

/Augusti 2025, Däckrazzias styrgrupp

För mer information, kontakta:

Pontus Grönvall, Däckbranschens informationsråd
pontus@dackinfo.se, 070-567 37 47

Malin Lundgren, NTF
malin.lundgren@ntf.se, 070-996 76 16

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

Sammanfattning	2
Inledning.....	3
Innehåll	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 däck	12
6. Dålig kontroll på trycket i däck	14
7. Punktering eller på gränsen till punktering	16
8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel.....	18
9. Uppmätt tryck i däck jämfört med rekommenderat tryck	18
10. Vinterdäck på sommaren.....	19
11. Skillnader om förare äger bilen eller inte.....	20
12. Biltyp	20
13. Användning av energimärkningen vid val av nya däck	21

Bilaga

Däckrisk

Mönsterdjup

Däcktryck

Vinterdäck på sommaren

Syfte

Syftet är följande:

- Påminna om ökad risk för vattenplaning med dåligt mönsterdjup.
- Påminna om hur viktigt det är att det är rätt tryck i däcken.
- Informera om energimärkningen
- Informera om att välja rätt däck för säsongen.
- Påminna om bilistens ansvar.
- Samla in data som kan ligga till grund för forskning och framtida rekommendationer.
- Belysa hjulets betydelse i ett hållbart samhälle.

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 19 augusti till den 9 september 2024 genomfördes Däckkollen i Västernorrland, Gävleborg, Västmanland, Östergötland och Västra Götaland. Däckkollen är frivillig och arrangerades i anslutning till Polisens ordinarie trafikkontroller och på servicestationer där bilister tankar eller laddar sina bilar.

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 985 bilar. Den regionala fördelningen var följande:

Västernorrlands län:	143 bilar
<i>Sundsvall, Härnösand</i>	
Gävleborgs län:	94 bilar
<i>Gävle</i>	
Västmanlands län:	167 bilar
<i>Västerås</i>	
Östergötlands län:	228 bilar
<i>Norrköping</i>	
Västra Götalands län/Skaraborg:	120 bilar
<i>Mariestad</i>	
Västra Götalands län/Väst:	233 bilar
<i>Göteborg</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 energimärkningen används vid val av nya däck.

Denna rapport redovisar resultaten från Däckkollen 2024 samt även en hel del resultat från Däckkollen tidigare år.

Resultat

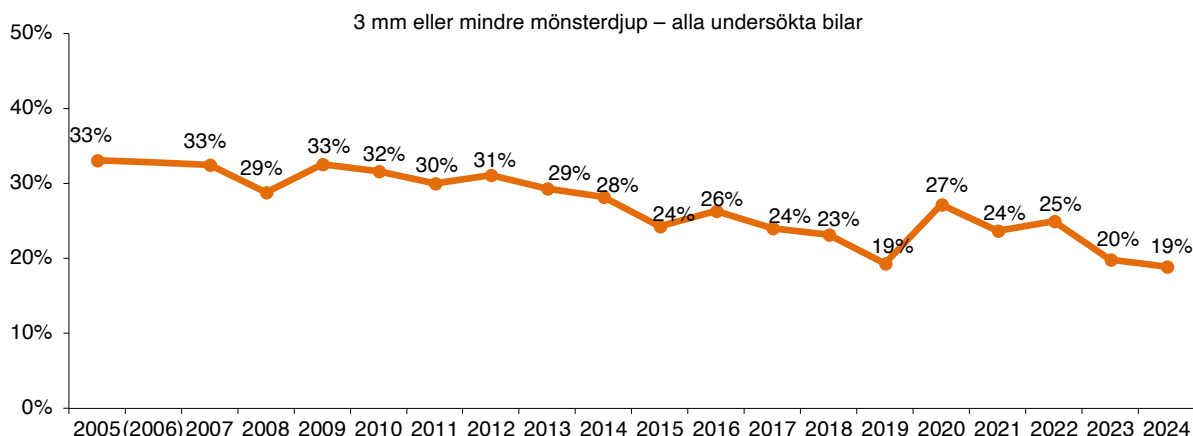
Däckkollen genomförs i olika regioner i Sverige, som kan skifta från år till år, vilket ska beaktas när resultat från olika år redovisas nedan. Eventuella trender ska ses över längre tidsperioder, där genomslag från lokala geografiska skillnader blir mindre tydliga. Skillnader för elbilar, hybridbilar samt bilar med endast förbränningsmotor redovisas för Däckkollen 2024, men det statistiska underlaget, särskilt för el- respektive hybridbilar, är relativt litet, 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 fjärdedel av kvinnor. Av bilarna som undersöktes var 33 procent tio år eller äldre, 30 procent var fem till nio år och 37 procent var nyare än fem år.

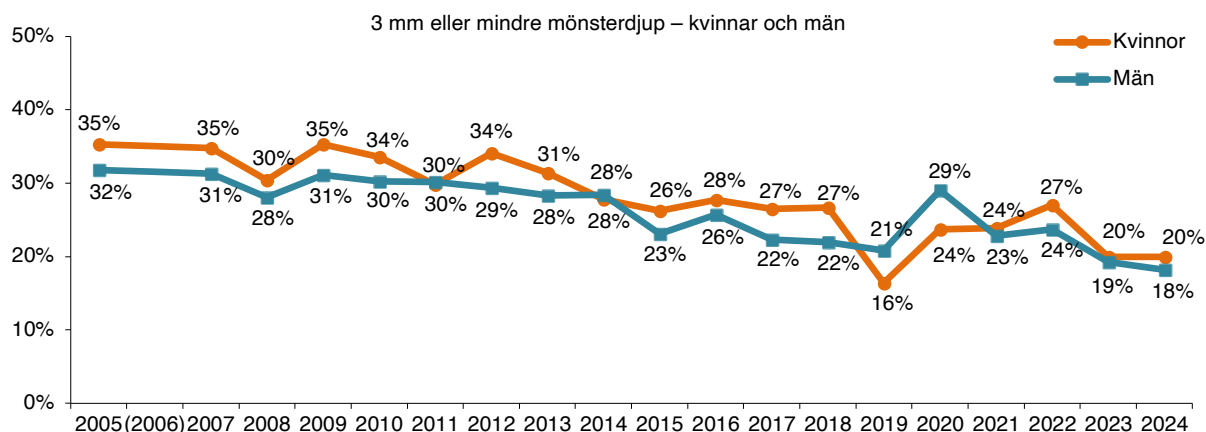
2. Tre millimeter eller mindre mönsterdjup

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 veta hur däckens skick är och anpassa körningen när det regnar när däcken slits. 19 procent av de undersökta bilarna hade minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup. Se även figur 1.



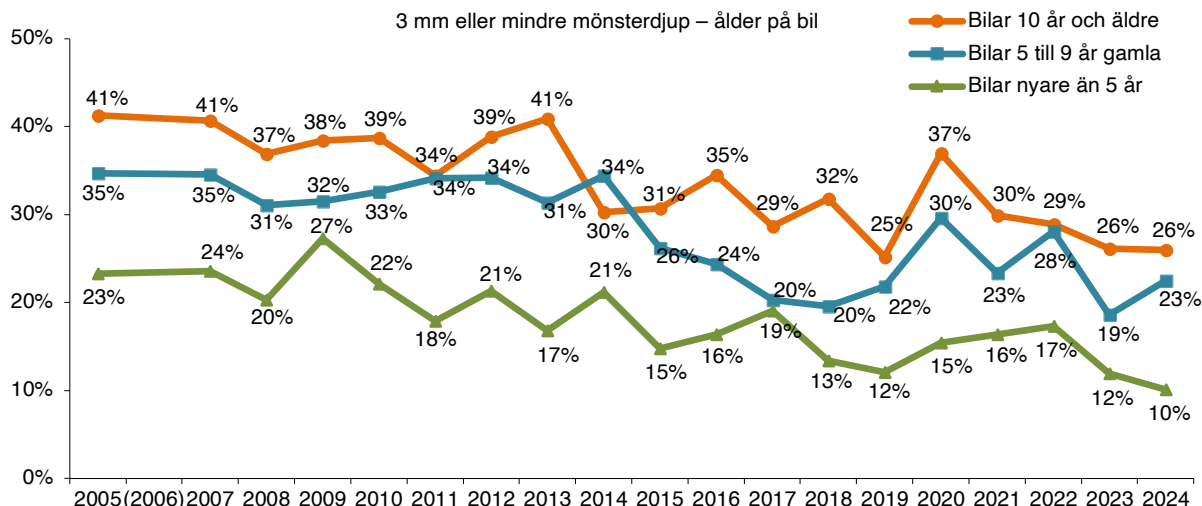
Figur 1: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup.

Andelen kvinnliga förare med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup var 20 procent. Motsvarande andel för manliga förare var 18 procent. Se även figur 2.



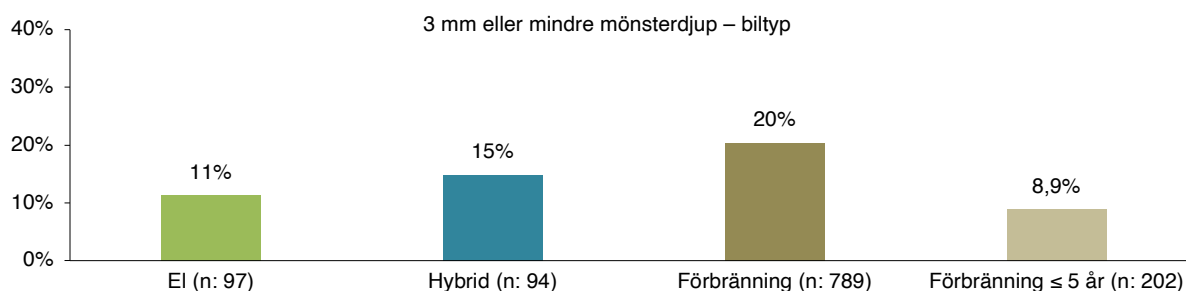
Figur 2: Andel undersökta bilar 2005–2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på kön.

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 23 procent av bilar fem till nio år hade minst ett däck med tre millimeter mönsterdjup eller mindre. Av bilar nyare än fem år hade 10 procent minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup. Se även figur 3.



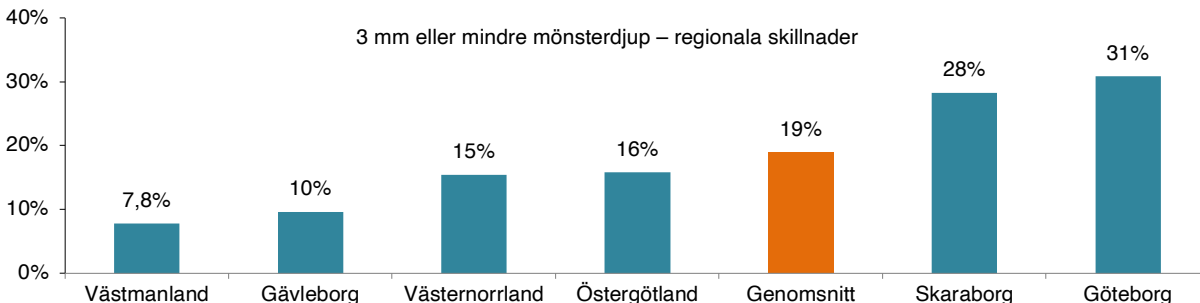
Figur 3: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på ålder på bil.

Andelen bilar från 2024 års undersökning med mönsterdjup på tre millimeter eller mindre var mindre för elbilar (11 procent) än för hybridbilar (15 procent) samt för alla bilar med endast förbränningsmotor (20 procent). Nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna, hade däremot lägst andel (8,9 procent). Se även figur 4.



Figur 4: Andel undersökta bilar 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på biltyp.

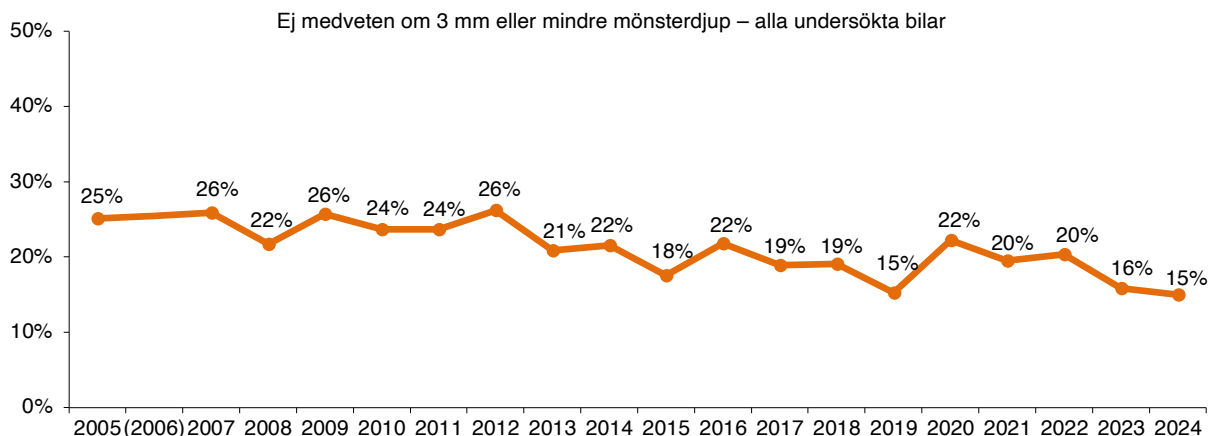
Störst andel 2024 som körde med minst ett däck med tre millimeter eller mindre mönsterdjup uppmättes i Göteborg (31 procent) och minst andel i Västmanland (7,8 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 5.



Figur 5: Andel undersökta bilar 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup – skillnad med avseende på region.

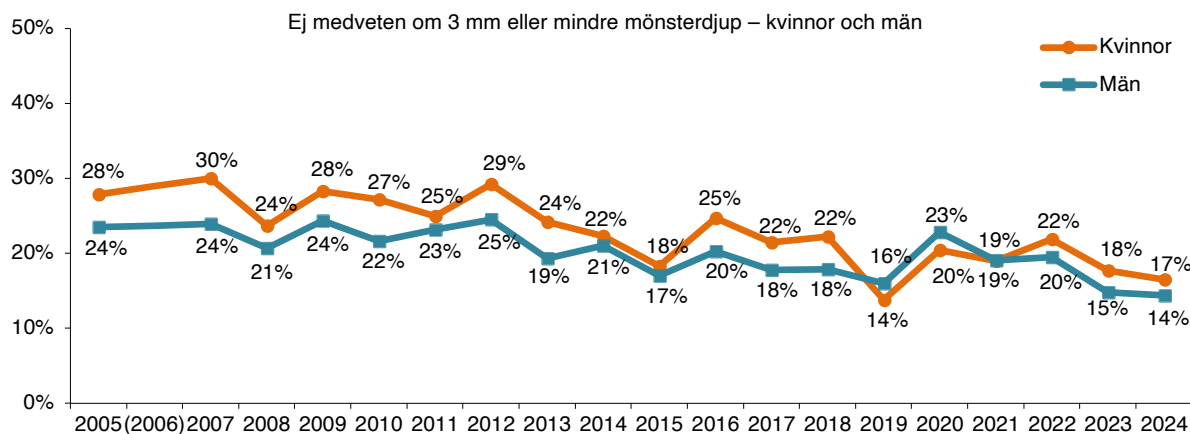
3. Omedvetna om slitna däck

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 sjunde bil på Sveriges vägar (15 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.



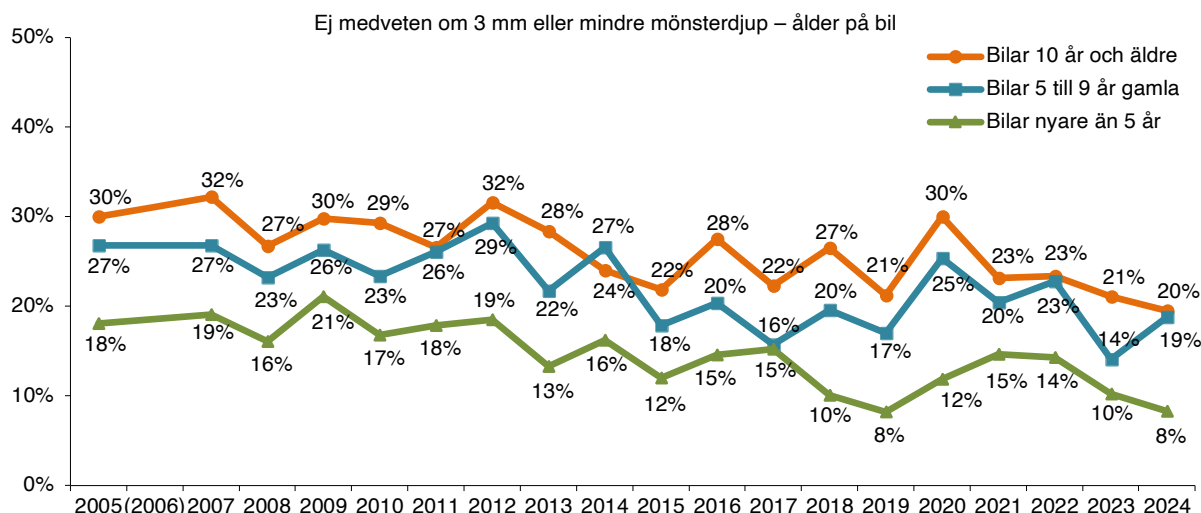
Figur 6: Andel undersökta bilar med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – 2005 till 2024.

Andel som enligt undersökningen kör med minst ett slitet däck utan att vara medvetna om detta var 17 procent för kvinnor och 14 procent för män. Se även figur 7.



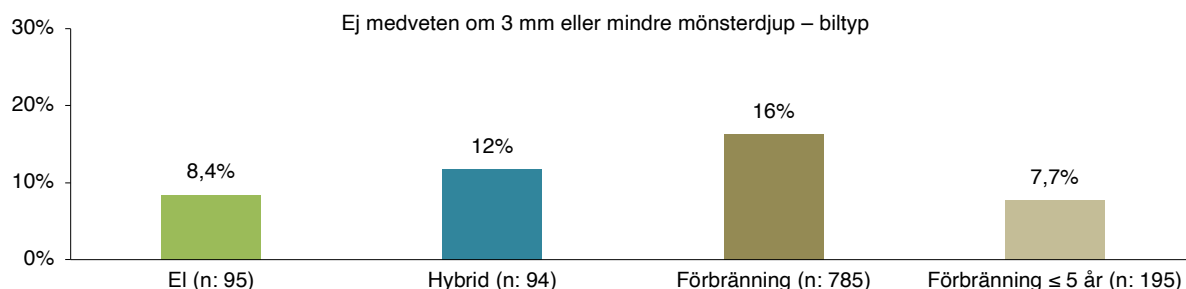
Figur 7: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på kön.

En mindre andel av nyare bilar i undersökningen hade minst ett slitet däck utan att föraren var medveten om detta, jämfört med äldre bilar. 8 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 19 procent och för bilar tio år eller äldre 20 procent. Se även figur 8.



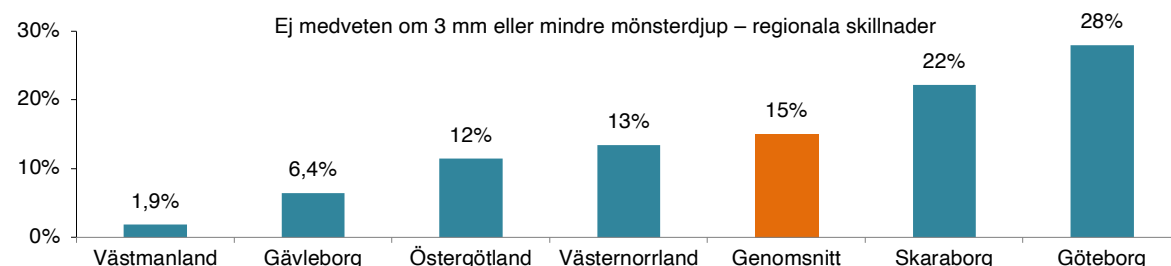
Figur 8: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på ålder på bil.

Andelen bilar från 2024 års undersökning med minst ett slitet däck där föraren ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande var mindre för elbilar (8,4 procent) än för hybridbilar (12 procent) samt för alla bilar med endast förbränningsmotor (16 procent). Nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna, hade däremot lägst andel (7,7 procent). Se även figur 9.



Figur 9: Andel undersökta bilar 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på biltyper.

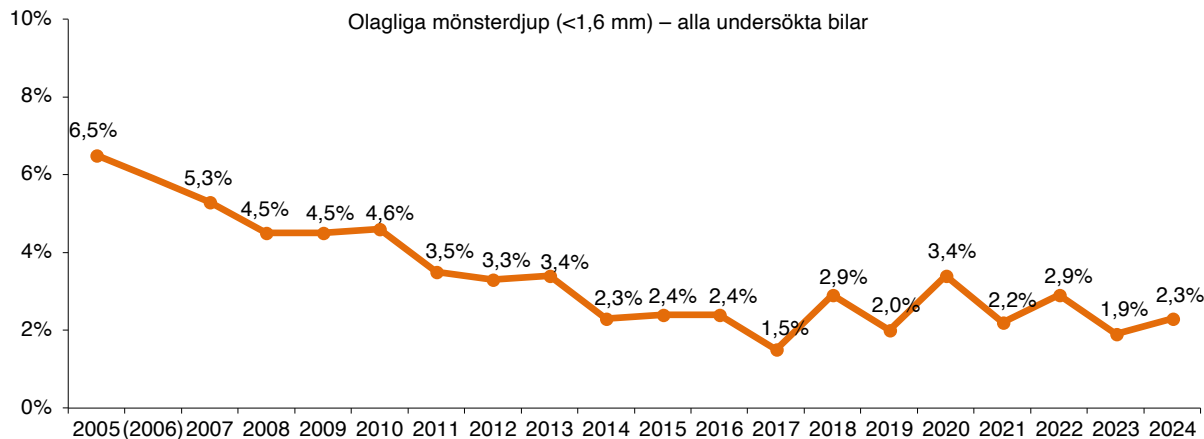
Störst andel förare 2024 som både körde på minst ett slitet däck och samtidigt ansåg att mönsterdjupet var bra eller tillfredsställande fanns i Göteborg (28 procent) och minst var denna andel i Västmanland (1,9 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 10.



Figur 10: Andel undersökta bilar 2024 med minst ett däck med 0–3 mm mönsterdjup och där föraren är omedveten om detta – skillnad med avseende på region.

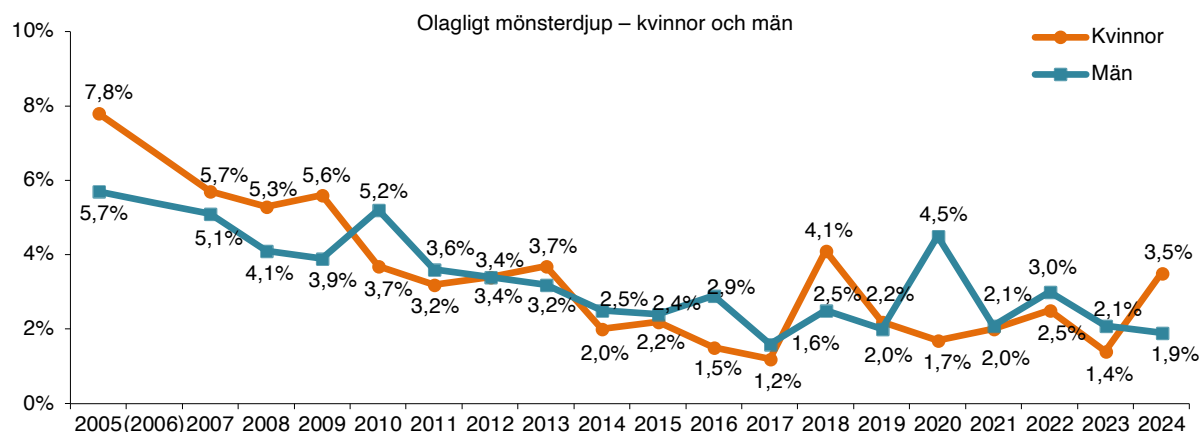
4. Olagligt mönsterdjup

Andelen som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm mönsterdjup) bland undersökta bilar var 2,3 procent. Se även figur 1.



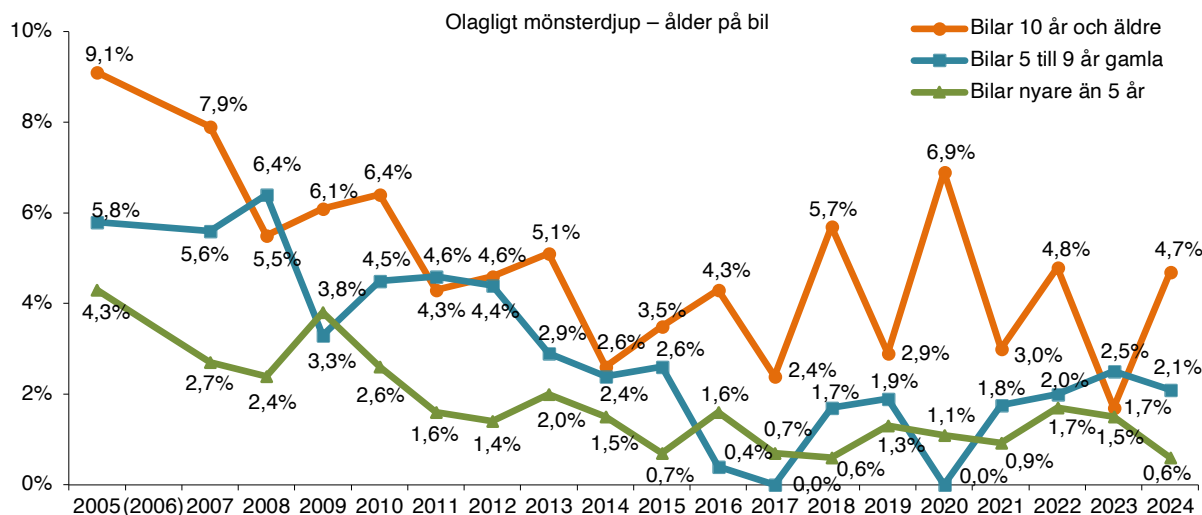
Figur 11: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm).

Den uppmätta andelen bilar med minst ett däck med olagligt mönsterdjup var 3,5 procent för kvinnliga förare. Motsvarande andel för manliga förare var 1,9 procent. Se även figur 12.



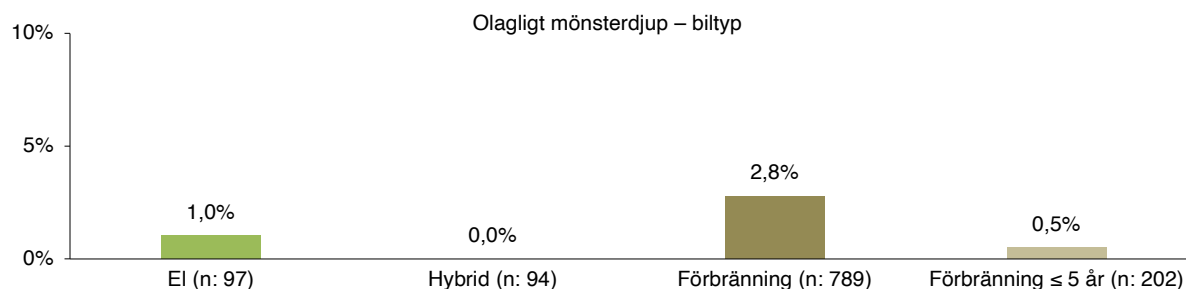
Figur 12: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på kön.

Andelen bilar tio år och äldre med olagligt mönsterdjup i mätningen var 4,7 procent, motsvarande andel för bilar fem till nio år hade var 2,1 procent och andelen för bilar som var yngre än fem år var 0,6 procent. Se även figur 13.



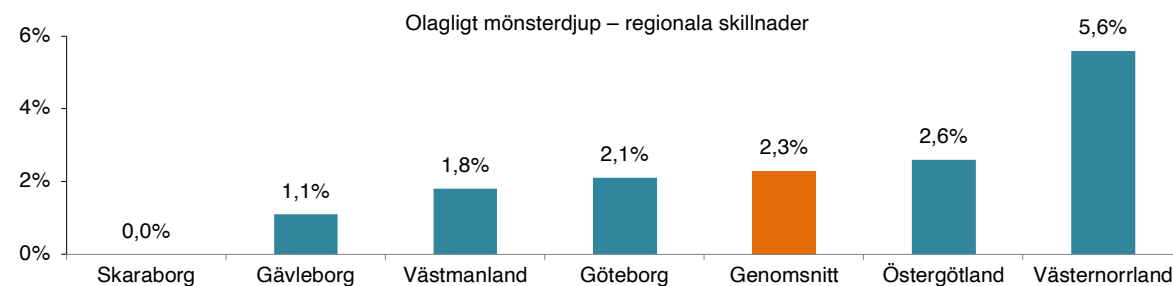
Figur 13: Andel undersökta bilar 2005 till 2024 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på ålder på bil.

Inga hybridbilar från 2024 års undersökning hade olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm). Andelen på elbilar var 1,0 procent, på alla bilar med endast förbränningsmotor 2,8 procent och på nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna, var andelen 0,5 procent. Se även figur 14.



Figur 14: Andel undersökta bilar 2024 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på biltyp.

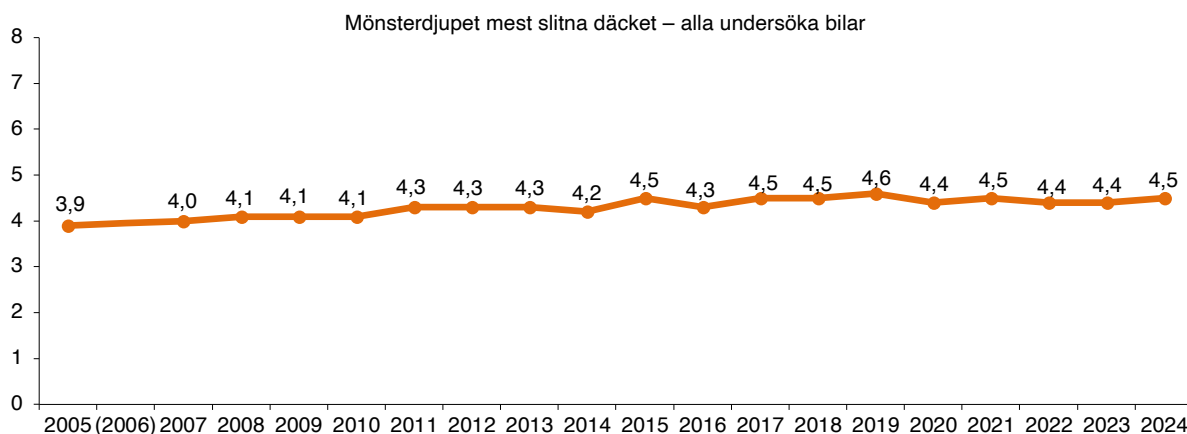
Störst andel 2024 som körde på minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) fanns i Västernorrland (5,6 procent) och minst andel i Skaraborg (0,0 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 15.



Figur 15: Andel undersökta bilar 2024 med minst ett däck med olagligt mönsterdjup (mindre än 1,6 mm) – skillnad med avseende på region.

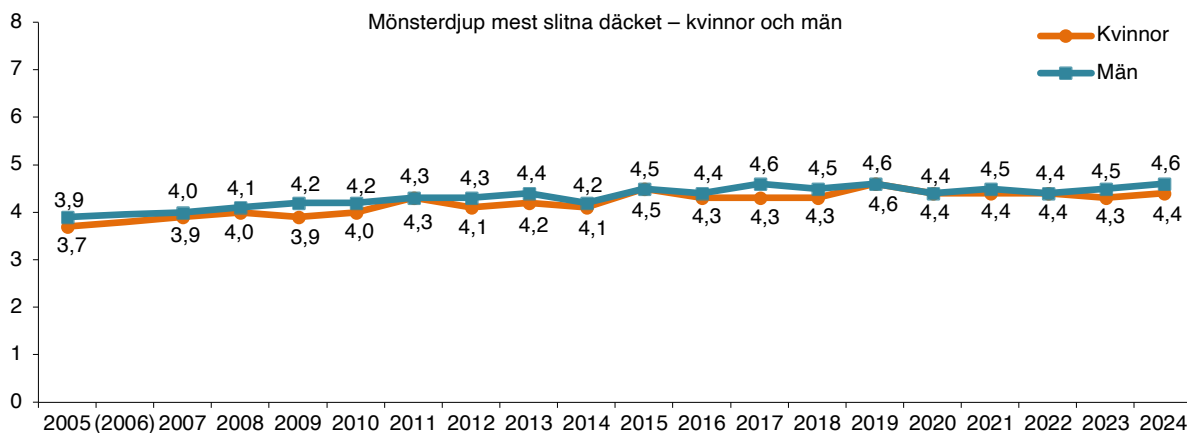
5. Mönsterdjup på det mest slitna däcket

Mönsterdjupet på undersökta bilar mest slitna däck var i genomsnitt 4,5 mm. Se även figur 16. Undersökta bilar har ofta inte samma mönsterdjup på alla fyra däcken. Mönsterdjupet på alla undersökta däck låg i genomsnitt 0,6 mm över mönsterdjupet på det mest slitna däcket och var således 5,1 mm.



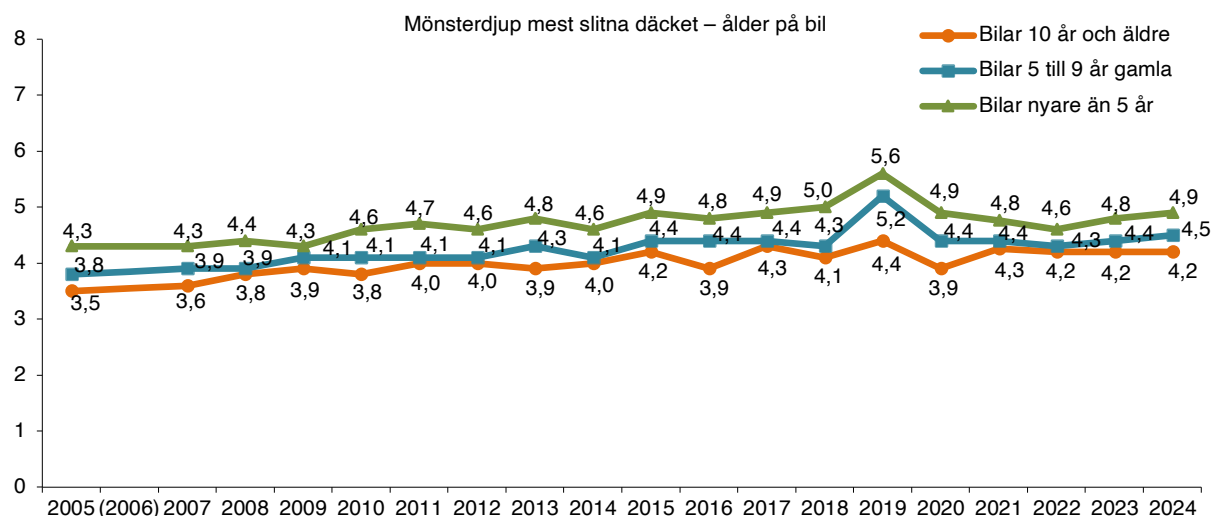
Figur 16: Mönsterdjup (mm) 2005 till 2024 på det mest slitna däcket i genomsnitt.

Vid 2024 års Däckkollen hade kvinnliga förare 4,4 mm mönsterdjup på det mest slitna däcket. Motsvarande andel för manliga förare var 4,6 mm. Se även figur 17.



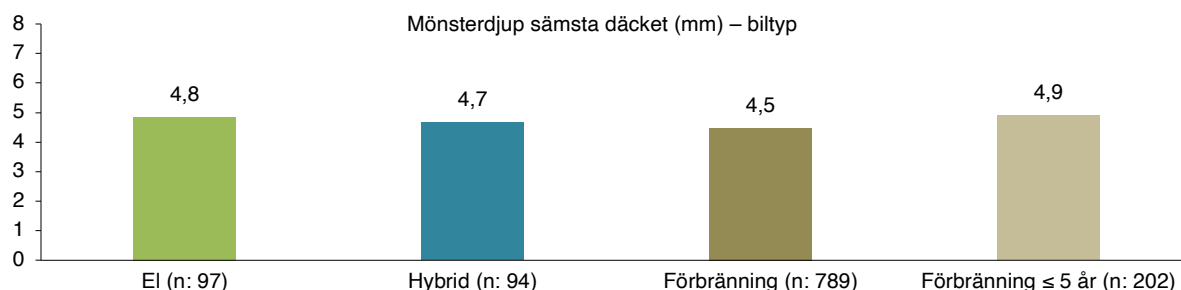
Figur 17: Mönsterdjup (mm) 2005 till 2024 på det mest slitna däcket i genomsnitt – skillnad med avseende på kön.

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.



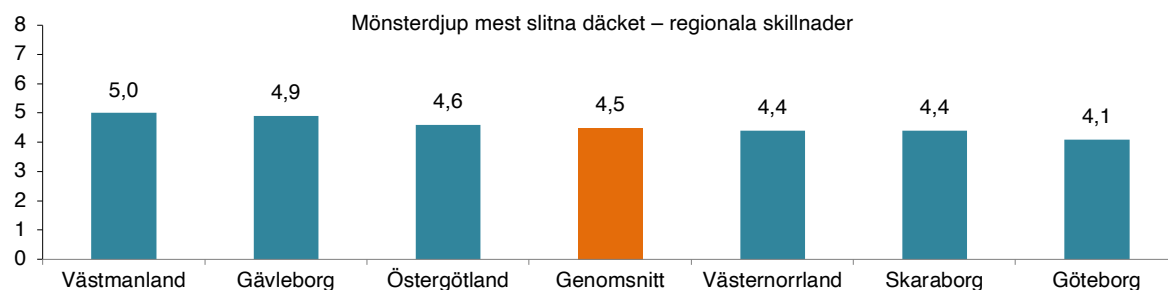
Figur 18: Mönsterdjup (mm) 2005 till 2024 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på ålder på bil.

Elbilar från 2024 års undersökning hade i genomsnitt 4,8 mm mönsterdjup på det mest slitna däck, hybridbilar 4,7 mm och alla bilar med endast förbränningsmotor 4,5 mm. Nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna, hade i genomsnitt 4,9 mm mönsterdjup på det mest slitna däck. Se även figur 9.



Figur 19: Mönsterdjup (mm) 2024 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på biltyp.

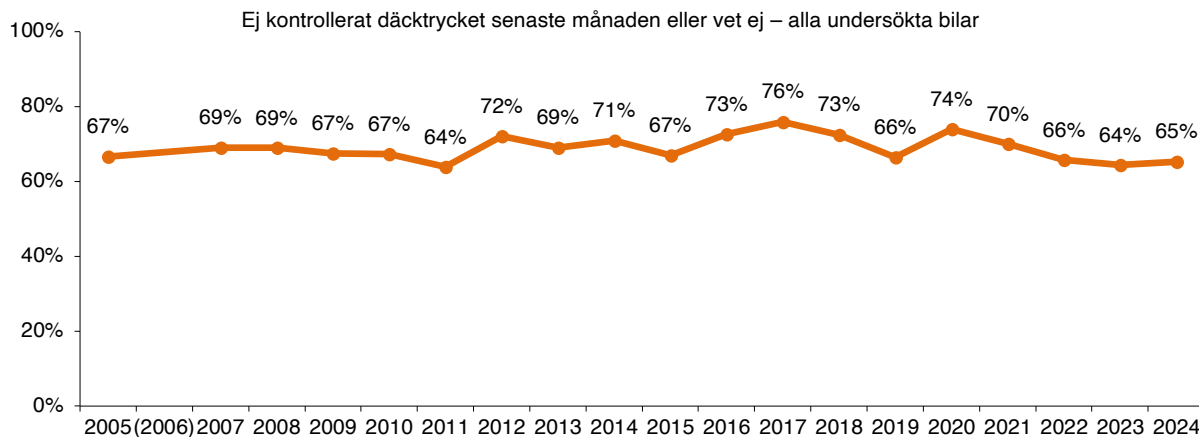
Minst mönsterdjup i genomsnitt på det mest slitna däck 2023 fanns i Göteborg (4,1 mm) och störst i Västmanland (5,0 mm). Resultatet i respektive region redovisas i figur 20.



Figur 20: Mönsterdjup (mm) 2024 på det mest slitna däck i genomsnitt – skillnad med avseende på region.

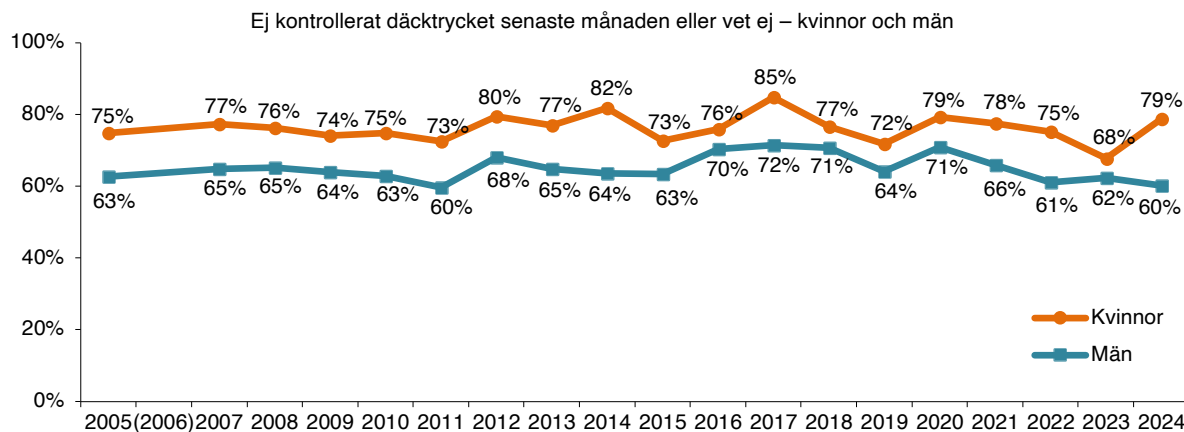
6. Dålig kontroll på trycket i däck

Nästan två av tre tillfrågade förare (65 procent) hade inte kontrollerat trycket i däck den senaste månaden eller visste inte när det gjordes senast. Se även figur 21.



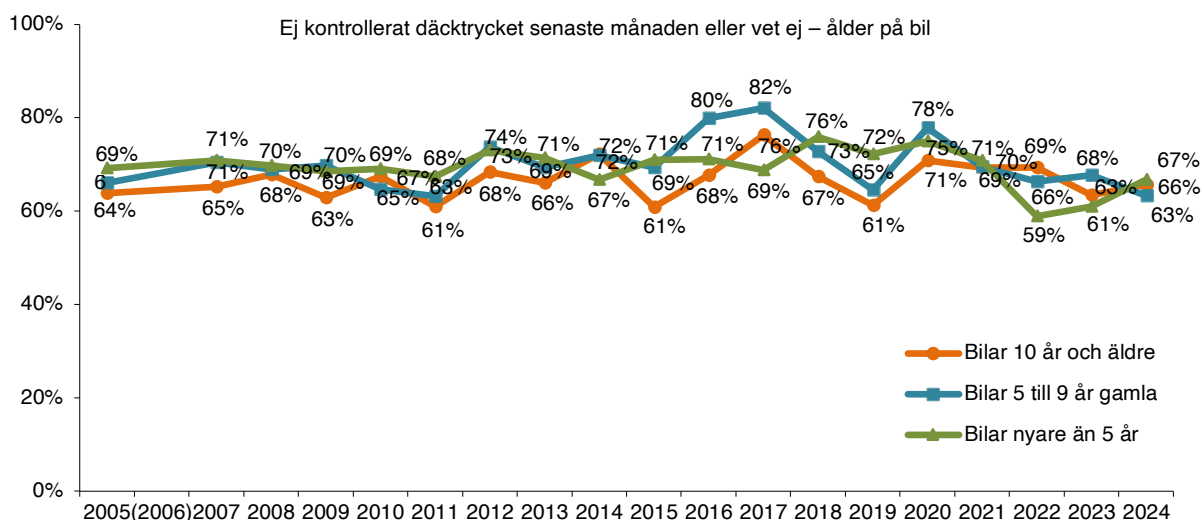
Figur 21: Andel förare 2005 till 2024 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast.

Det är skillnad mellan kvinnor och män när det gäller att ha kontroll på trycket i däck. Av kvinnorna hade 79 procent inte kontrollerat trycket den senaste månaden eller visste inte när det skett senast. Motsvarande andel för männen var 60 procent. Skillnaden mellan manliga och kvinnliga förares kontroll på trycket har varit tydlig även vid tidigare års Däckkollen. Se även figur 22.



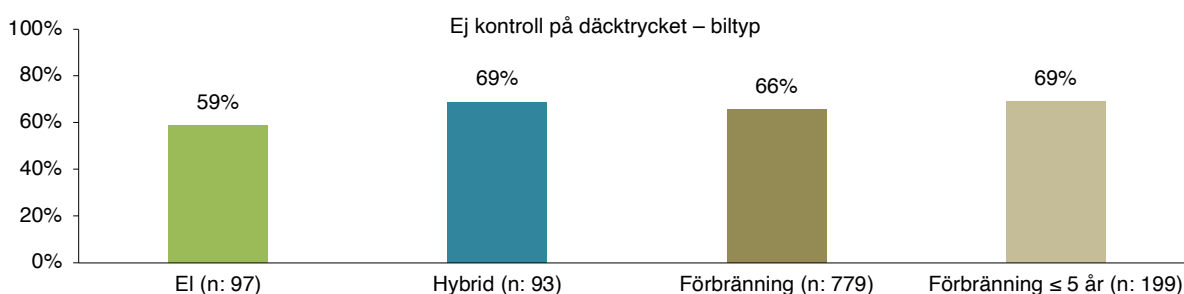
Figur 22: Andel förare 2005 till 2024 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på kön.

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



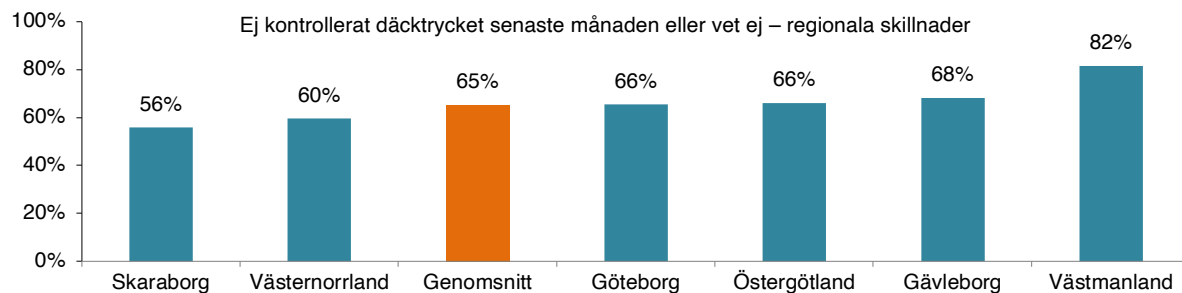
Figur 23: Andel förare 2005 till 2024 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på årsmodell.

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 2024 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på biltyp.

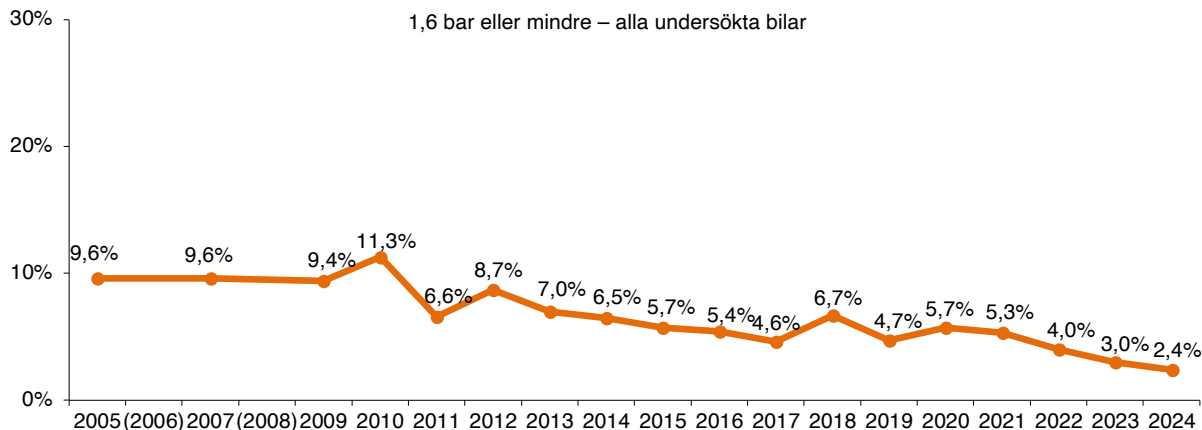
I Västmanland var andelen 2024 som inte kontrollerat däcktrycket den senaste månaden eller som inte visste när det skett senast högst (82 procent) och i Skaraborg lägst (56 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 25.



Figur 25: Andel förare 2024 som inte har kontrollerat däckens tryck den senaste månaden eller inte vet när det skedde senast – skillnad med avseende på region.

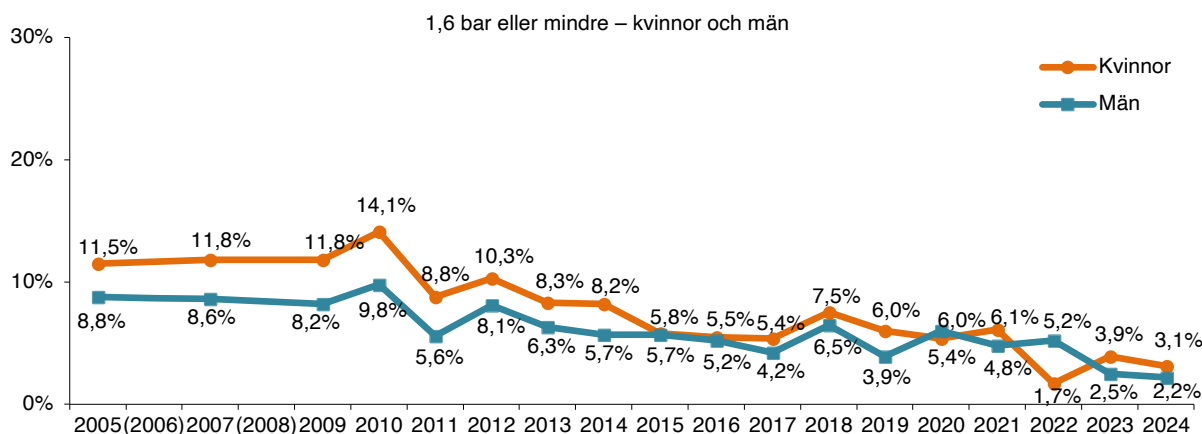
7. Punktering eller på gränsen till punktering

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 2,4 procent. Se även figur 26.



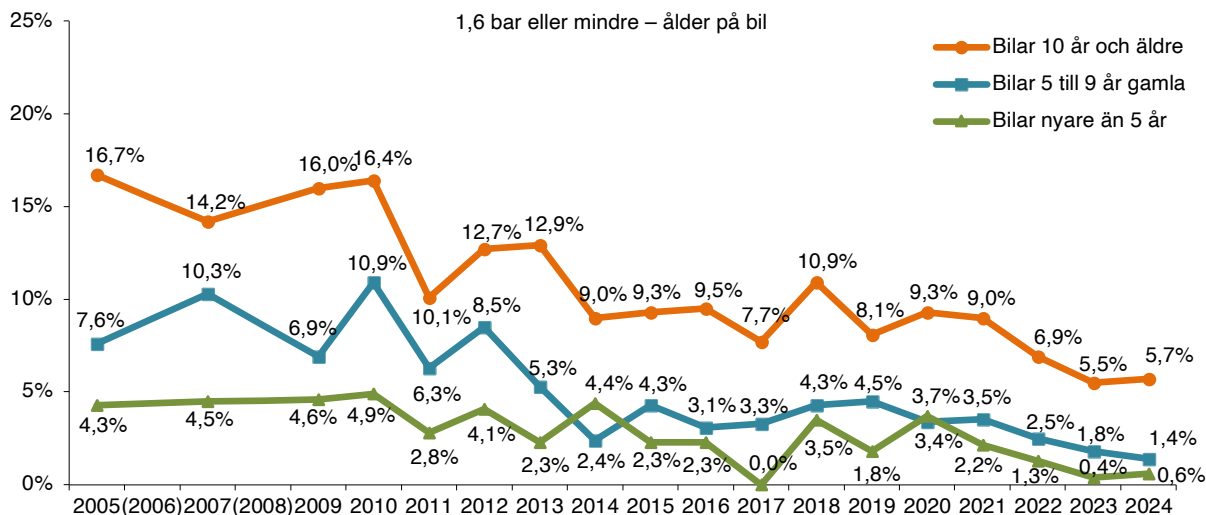
Figur 26: Andel undersökta bilar 2005–2024 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck.

Enligt mätningarna 2024 var andelen kvinnor som körde med 1,6 bar eller mindre i minst ett däck 3,1 procent och för män 2,2 procent. Se även figur 27.



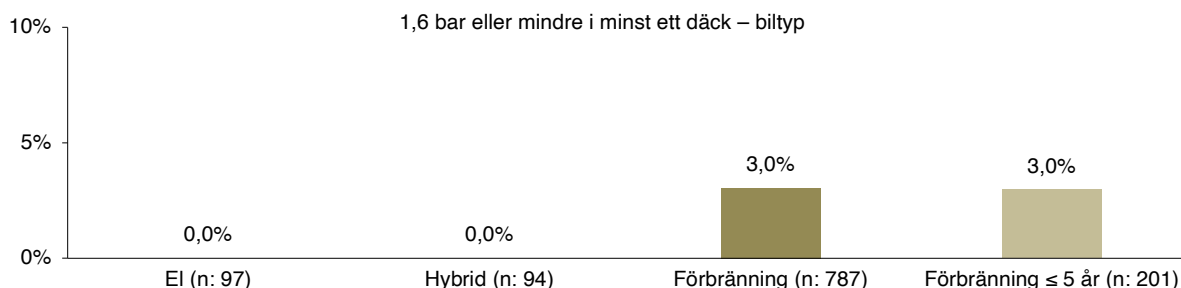
Figur 27: Andel undersökta bilar 2005–2024 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på kön.

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 2024 års mätningar var andelen för bilar nyare än fem år 0,6 procent, för bilar fem till nio år gamla 1,4 procent och för bilar äldre än tio år 5,7 procent. Se även figur 28.



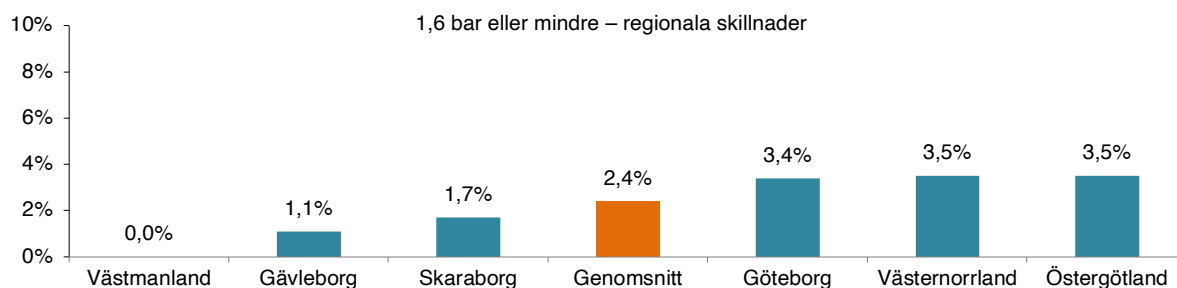
Figur 28: Andel undersökta bilar 2005–2024 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på ålder på bil.

Inga elbilar eller hybridbilar från 2024 års undersökning hade 1,6 bar eller mindre tryck i något däck. Andelen på alla bilar med endast förbränningsmotor var 3,0 procent. Även på nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna, var andelen 3,0 procent. Se även figur 29.



Figur 29: Andel undersökta bilar 2024 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på biltyp.

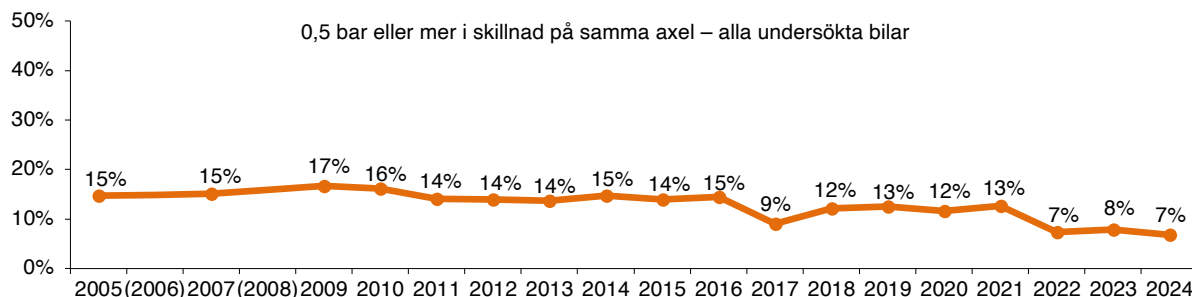
Östergötland hade 2024 den högsta andelen bilar med mycket lågt tryck i minst ett däck (1,6 bar eller mindre) (3,5 procent) och i Västmanland var andelen lägst (0,0 procent). Resultatet i respektive region redovisas i figur 30.



Figur 30: Andel undersökta bilar 2024 med däcktryck som motsvarar punktering eller på gränsen till punktering (1,6 bar eller mindre) på minst ett däck – skillnad med avseende på region.

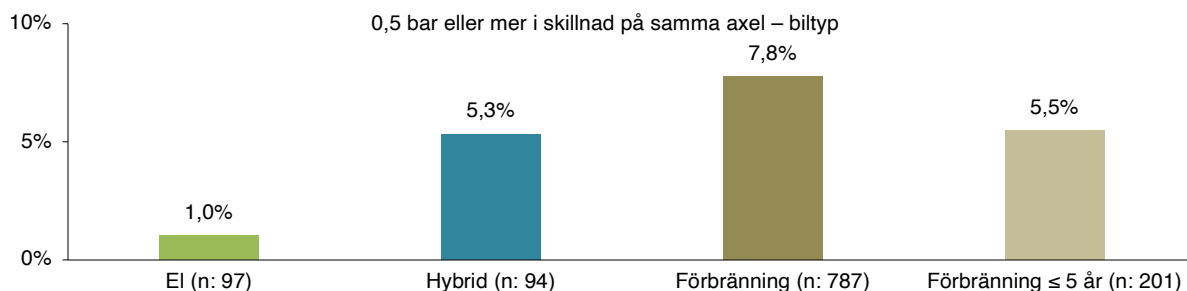
8. Stor skillnad i däcktryck på samma axel

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 7 procent 0,5 bar eller mer i skillnad i trycket i däcken på samma axel. Se även figur 31.



Figur 31: Andel undersökta bilar 2005–2024 med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel.

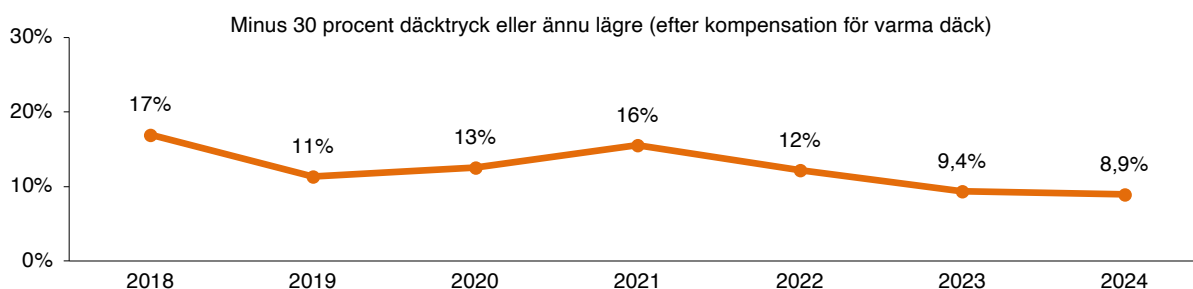
Andelen bilar vid 2024 års undersökning med 0,5 bar eller mer skillnad i däcktryck på samma axel var lägre för elbilar (1,0 procent) jämfört med hybridbilar (5,3 procent), alla bilar med endast förbränningsmotor (7,8 procent) samt nyare bilar med endast förbränningsmotor, högst fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna (5,5 procent). Se även figur 32.



Figur 32: Andel undersökta bilar 2024 med en skillnad i däcktryck på 0,5 bar eller mer på samma axel – skillnad med avseende på biltyp.

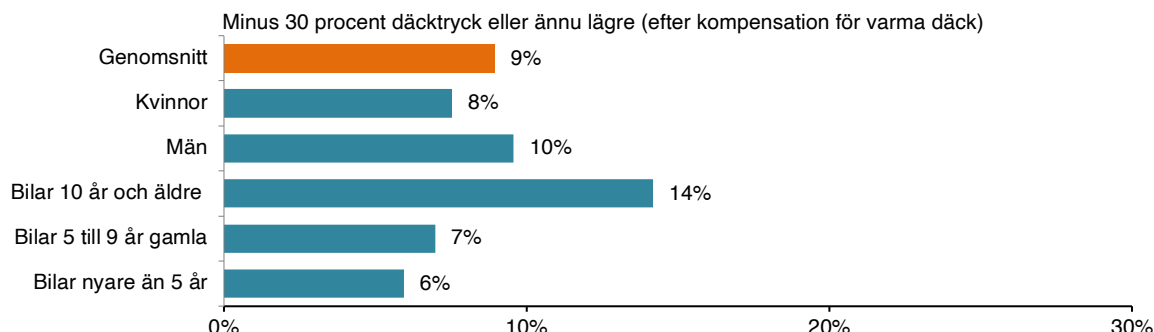
9. Uppmätt tryck i däcken jämfört med rekommenderat tryck

Under 2018–2024 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 (760 st) hade 8,9 procent minst 30 procent för lågt tryck i minst ett av däcken. Se även figur 33.



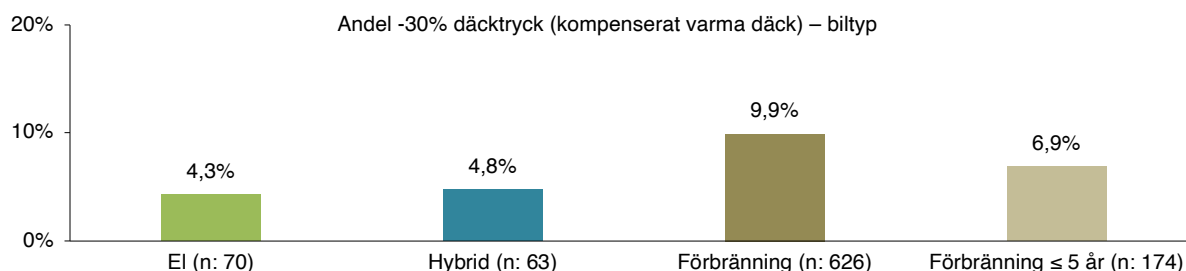
Figur 33: Andel av alla undersökta bilar med minst ett däck minst 30 procent för lågt däcktryck – 2018 till 2024

Färre kvinnor (8 procent) än män (10 procent) hade minst 30 procent för lågt tryck i däcken. Andelen med så lågt tryck var större bland bilar tio år och äldre (14 procent) än bland bilar fem till nio år gamla (7 procent) och bilar nyare än fem år (6 procent). Se även figur 34.



Figur 34: Andel bilar vid 2024 års Däckkollen med minus 30 procent däcktryck eller ännu lägre (efter kompensering för varma däck), jämfört med rekommenderat tryck.

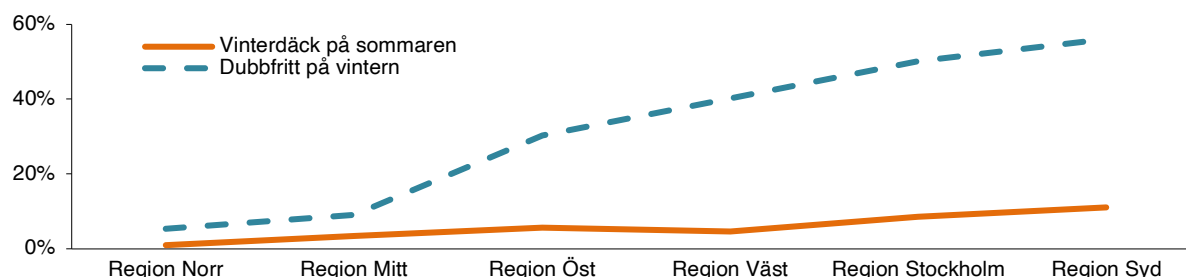
Andelen bilar i undersökningen 2024 med minst 30 procent för lågt tryck i däcken var lägre för elbilar (4,3 procent) och hybridbilar (4,8 procent) jämfört med alla bilar med endast förbränningsmotor (9,9 procent) och med nyare bilar med endast förbränningsmotor, upp till fem år gamla och med liknande snittålder som elbilarna (6,9 procent). Se även figur 35.



Figur 35: Andel undersökta bilar 2024 med minus 30 procent däcktryck eller ännu lägre (efter kompensering för varma däck), jämfört med rekommenderat tryck – skillnad med avseende på biltyp.

10. Vinterdäck på sommaren

Andelen som körde med vinterdäck på bilen på sommaren vid mätningarna i 2024 års Däckkollen var 7 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 36 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 informationsråd¹.

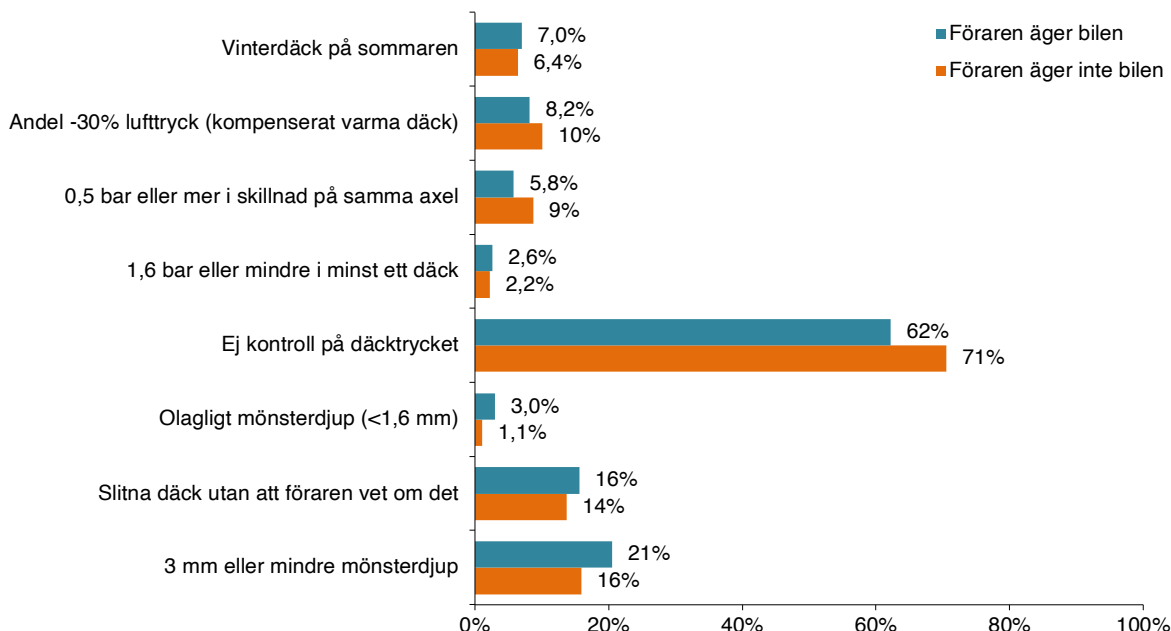


Figur 36: Korrelation mellan andel dubbfria vinterdäck på vintern och andel som kör på vinterdäck på sommaren.

¹ Undersökning av andel vinterdäck på sommaren i Sverige 2020 (Trafikverkets publikation 2021:214)

11. Skillnader om förare äger bilen eller inte

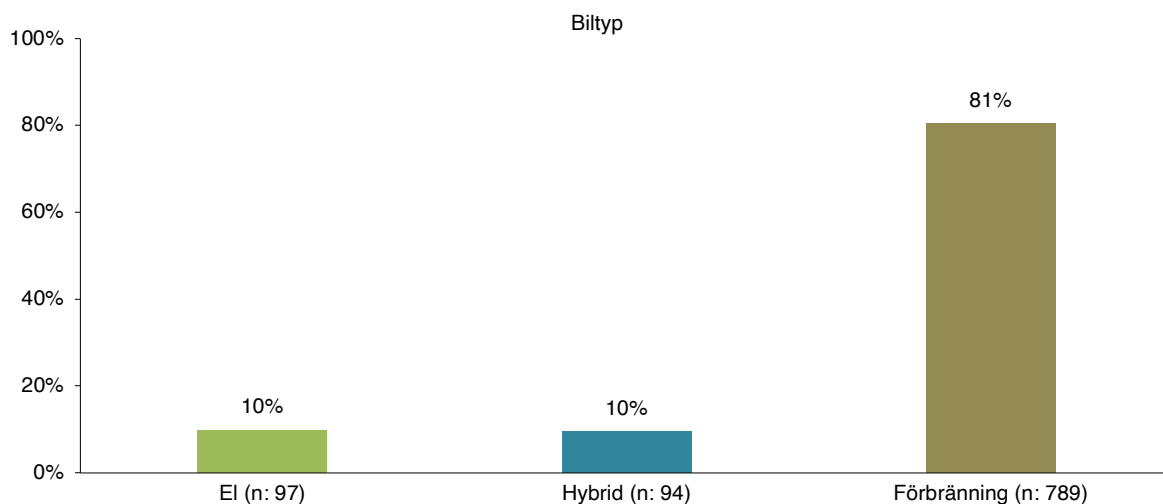
Föraren fick i undersökningen även svara på om det var föraren som äger bilen. Skillnader mellan resultat från förare som äger bilen jämfört med förare som inte äger bilen i undersökta kategorier som redovisats ovan presenteras i figur 37.



Figur 37: Skillnader 2024 om föraren äger bilen eller inte.

12. Biltyp

Vid Däckkollen 2024 noterades huruvida den undersökta bilen var en elbil (100 procent eldrift), hybridbil eller en bil med 100 procent förbränningsmotor. Andelen elbilar var 10 procent, andelen hybridbilar 10 procent och andelen bilar med endast förbränningsmotor 81 procent. Se även figur 38.

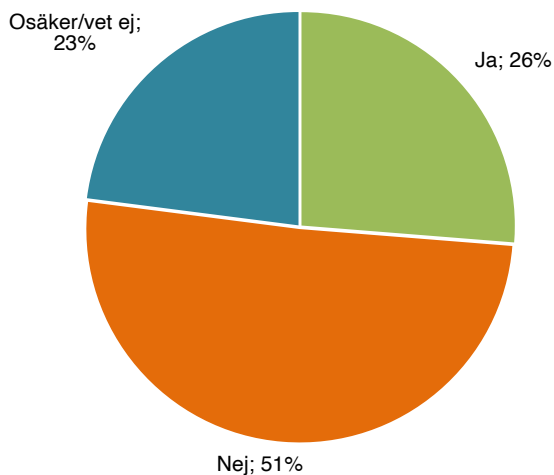


Figur 38: Andelen elbilar, hybridbilar samt bilar med endast förbränningsmotor i Däckkollen 2024. (Avviker från 100 procent på grund av avrundningsfel.)

13. Användning av energimärkningen vid val av nya däck

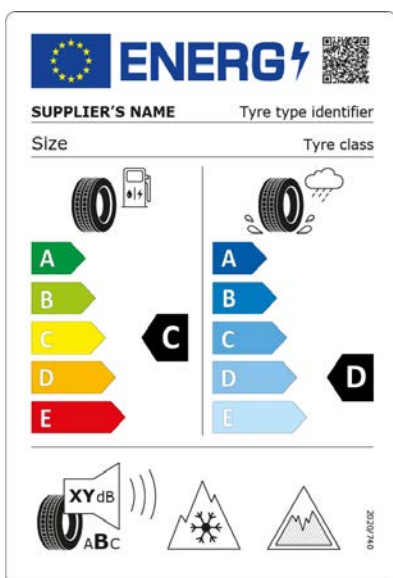
Vid Däckkollen ställdes en fråga till bilisterna om energimärkningen används när bilisten väljer nya däck. 26 procent angav att energimärkningen används, 51 procent att de inte använde energimärkningen och 23 procent angav alternativet ”osäker/vet ej”. Se även figur 39.

Använder du energimärkningsetiketten när du väljer nya däck?



Figur 39: Resultat av fråga om energimärkningen är viktig vid val av nya däck i 2024 års Däckkollen.

Energimärkningen är en etikett som ska enligt lag finnas på nya däck. Etiketten visar energieffektivitet/rullmotstånd, våtgrepp, buller utanför bilen, om däckets godkännelse 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 40.



Figur 40: Energimärkningsetikett för däck.

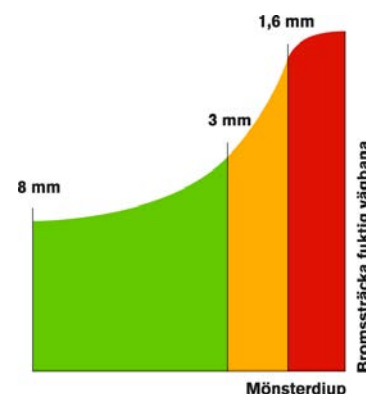
Bilaga

Däckrisk

När det gäller aktiv säkerhet, att undvika att en trafikolycka inträffar, spelar bra däck en avgörande roll. Enligt undersökningar i Finland² fanns någon däckrisk med i var sjunde dödsolycka med person- eller transportbilar inblandade under perioden 2000–2017. I olycksundersökningen antecknas en med däck relaterad brist som riskfaktor endast när däckets anses ha inverkat på händelseförloppet. I 47 procent av fallen har det varit fråga om däck i dåligt skick, i 31 procent fråga om olämpliga däck och i 13 procent fråga om däck med felaktigt däcktryck (för lågt eller olika tryck i däck). Övriga däckriskers andel är 10 procent. (Avviker från 100 procent på grund av avrundningsfel.) Motsvarande undersökningar har inte gjorts i Sverige, men det antas att resultaten i Finland är relevanta även för svenska förhållanden.

Mönsterdjup

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



Däcktryck

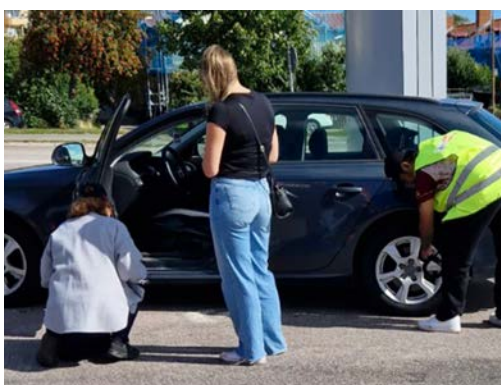
Däcktrycket bör kontrolleras regelbundet, minst varje månad. Med för lite tryck i däck kan bilen bli svår att hantera i en kritisk situation. För lågt tryck gör också att däckets slits ut i förtid samt att bränsleförbrukningen ökar. Dåligt pumpade däck kan också bli för varma och då ökar risken för punktering. 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 däck regelbundet. Även en liten tryckförlust i däck 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 sommarväglag³. 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.

² Av undersökningskommissioner i Finland utredda trafikolyckor med dödlig utgång 2000–2017. Av person- och paketbilar förorsakade dödsolyckor, i vilka konstaterats någon däckrisk. Källa: Institutet för Olycksinformation

³ VTI rapport 849: Jämförelse av vinter- och sommardäck på barmark sommardag





dackrazzia.se