



Trafik säkerhet

Resultat från 2001 års
enkätundersökning

Titel: Trafiksäkerhetsresultat från 2001-års undersökning

Författare: Anna Warnemo och Maj Eriksson, Statistiska centralbyrån

Kontaktperson: Jonas Noreland, Vägverket

Layout: Ateljen, Statistiska centralbyrån

Omslagsbild: Volvo Image Bank

Tryckeri: Vägverket, Borlänge

Publikation: 2002:56

ISSN: 1401-9612

Utgivningsdatum: 2002-04

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge. Telefax 0243-755 50, telefon 0243-755 00.

e-post: vagverket.butiken@v.se

Förord

Vägverket har sedan 1993 det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i Sverige. Verket samarbetar bland annat med polisen och kommunerna.

Att ta fram och analysera trafiksäkerhetsstatistik ingår som en del i ansvaret. En av de äldsta löpande undersökningarna inom detta område är den s.k. trafiksäkerhetsenkäten. Undersökningen har genomförts av Statistiska centralbyrån sedan 1981.

Eftersom flera av frågorna ställts ända sedan 1981 är trafiksäkerhetsenkäten en utmärkt källa för att studera utveckling och trender över tid. Speciellt i frågor om attityder visar erfarenheterna att det i allmänhet tar flera år innan några större förändringar kan påvisas.

I dagens trafiksäkerhetsarbete finns ett stort behov av information och resultat från enkäten. Därför ger vi för sjunde året i rad ut denna rapport.

Trafiksäkerhet skapar vi tillsammans!

Vägverket

Viktigt att veta...

Rapportens avsikt är att genom diagram och kommentarer till diagrammen ge en översiktlig bild av resultaten från 2001 års undersökning. I slutet av rapporten finns en tabellbilaga med sifferunderlag till respektive diagram.

Frågorna i undersökningen, totalt ett 25-tal, behandlar bl.a.

- hur man skyddar sig med t.ex. bilbälte, cykelhjälm, belysning och reflexer
- regler och bestämmelser
- inställning till trafik och trafiksäkerhet

Genomförande:	För 21:a året i rad sedan 1981
Urval:	10 308 slumpmässigt utvalda personer i åldrarna 15–84 år
Stratifiering:	Efter sju åldersgrupper och Vägverkets sju regioner
Fältarbetsperiod:	2 oktober 2001 – 21 december 2001
Metod:	Postenkät med tre skriftliga påminnelser
Svarsfrekvens:	71 procent
Standardvägning:	De erhållna resultaten har vägts, så att de är representativa för hela befolkningen
Attitydfrågor:	Fem svarsalternativ: instämmer helt, instämmer i stora drag, ganska tveksam, mycket tveksam, tar helt avstånd
Vilka svar redovisas i denna rapport?	De som svarat och tagit ställning utgör totalandelen, 100 procent. Svar som ”Vet ej” och ”Kan ej ta ställning” har tagits bort om inget annat anges

När det i diagrammen anges hur många som instämmer är det en summering av dem som ”Instämmer helt” och ”Instämmer i stora drag”. I 1985, 1990, 1995 samt 1997–2001 års undersökningar har personer 15–84 år deltagit medan åldersintervallet övriga år varit 15–74 år. Vid jämförelser över tiden – som illustreras i tids-seriediagrammen – har svaren från åldersgruppen 75–84 år tagits bort, för att göra resultaten mellan åren direkt jämförbara.

Innehåll

	sid
FÖRORD	3
VIKTIGT ATT VETA.....	4
NOLLVISIONEN	6
SÄKRARE TRAFIKMILJÖ	12
TRAFIKNYKTERHET	14
HASTIGHET	16
BILBÄLTEN	19
CYKELHJÄLM	22
SYNBARHET	24
SÄKRARE BILAR.....	25
TABELLBILAGA.....	26

Nollvisionen

Ingen människa ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken.

Det är den långsiktiga målsättning – Nollvisionen – som riksdagen har beslutat om.

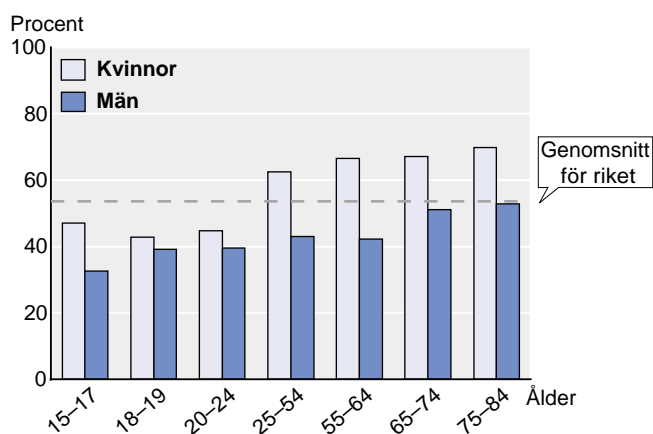
Ytterst har de som utformar vägtransportsystemet ansvaret för säkerheten.

Utformningen av vägar, gator och fordon sätts i fokus för säkerhetsarbetet. Trafikanterna har ansvar för att följa trafikreglerna och visa hänsyn och omdöme.

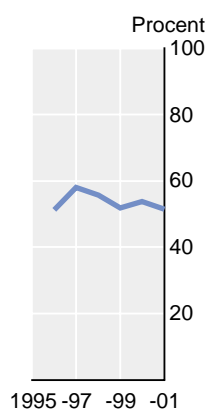
För att få en uppfattning om allmänhetens inställning till Nollvisionen lät vi dem som fick enkäten ta ställning till följande påståenden:

1 "Hur många dödsfall i trafiken anser Du vara acceptabelt per år?"

Andel som svarat noll döda 2001



2 Andel som svarat noll döda 1996-2001, 15-74 år

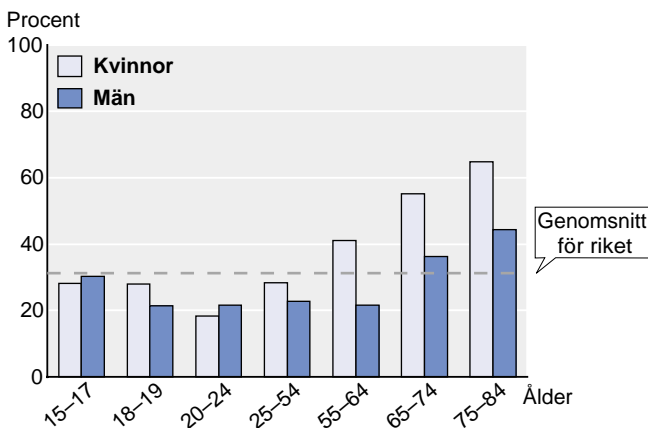


Noll döda i trafiken...

Drygt hälften, fler kvinnor än män, anser det oacceptabelt att människor dödas i trafiken.

Andelen som svarat noll döda på frågan om hur många dödsfall som är acceptabelt i trafiken per år har varierat mellan 50 och 60 procent under åren 1996 till 2001.

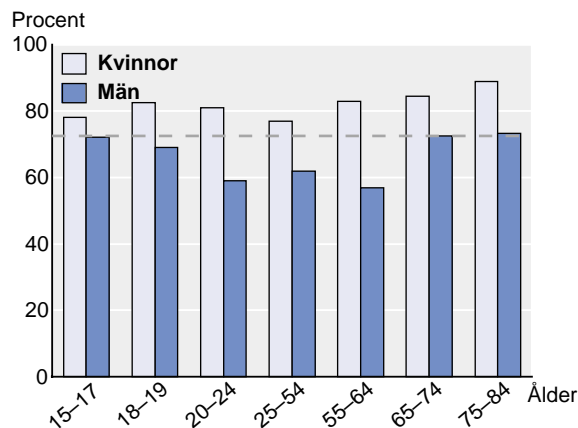
3 "Det är realistiskt med noll dödade i trafiken"
Andel som instämmer 2001



...de flesta anser det dock orealistiskt

Tre av tio, kvinnor i högre grad än män, anser att det är realistiskt med noll dödade i trafiken. Fler kvinnor än män i åldrarna 25 till 84 instämmer. Kvinnor i åldersgruppen 20 till 24 år samt män i åldrarna 18 till 64 år är minst benägna att hålla med.

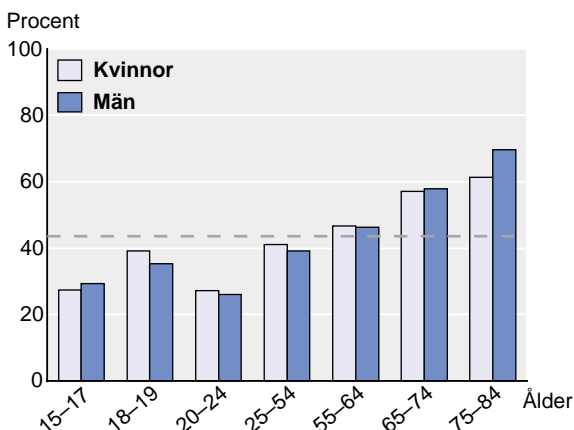
4 "Jag tycker nollvisionen är bra"
Andel som instämmer 2001



Nollvisionen är bra

Drygt 70 procent av samtliga tycker att nollvisionen är bra. Fler kvinnor än män, oavsett ålder, instämmer i påståendet.

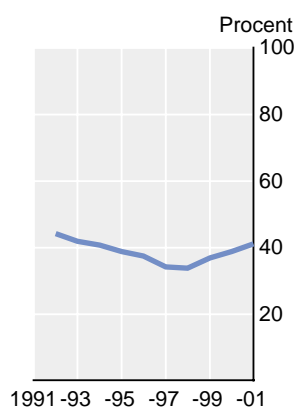
5 "Mitt intresse för trafiksäkerhetsfrågor har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 2001



Intresse för trafiksäkerhetsfrågor

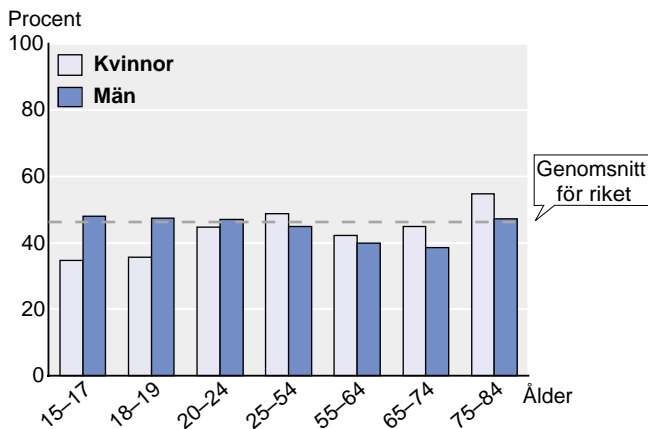
Drygt 40 procent av befolkningen uppger att deras intresse för trafiksäkerhetsfrågor har ökat den senaste tiden. Andelen instämmande är ungefär lika stor bland kvinnor som bland män. Intresset ökar med stigande ålder.

6 Andel som instämmer 1992-2001, 15-74 år

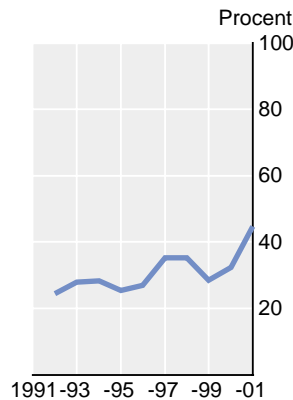


Andelen som instämmer har successivt minskat mellan åren 1992 och 1998. Under den senaste treårsperioden har andelen börjat öka och ligger år 2001 på drygt 40 procent.

7 "Politikers och beslutsfattares vilja att satsa på trafiksäkerhet har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 2001



8 Andel som instämmer 1992-2001, 15-74 år

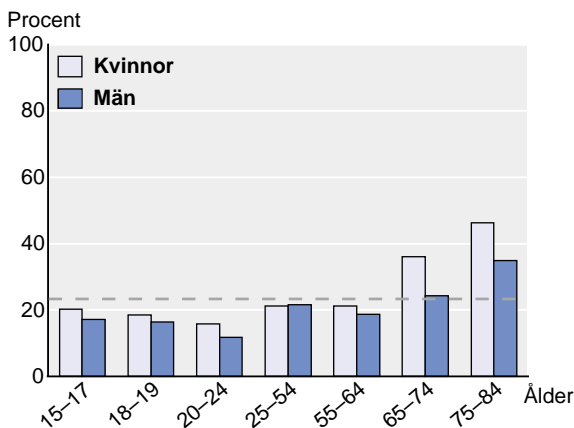


Politiker och beslutsfattare

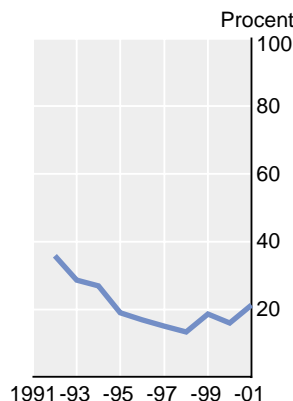
Att politikernas och beslutsfattares vilja att satsa på trafiksäkerhet har ökat den senaste tiden anser 45 procent av de tillfrågade. Bland de yngre instämmer en fler män än kvinnor och bland de äldre instämmer något fler kvinnor än män.

Andelen som instämmer år 2001, närmare 45 procent, är den högsta nivån sedan år 1992.

9 "Jag betalar gärna mer för bensen om pengarna går till trafiksäkerhetsåtgärder"
Andel som instämmer 2001



10 Andel som instämmer 1992-2001 15-74 år

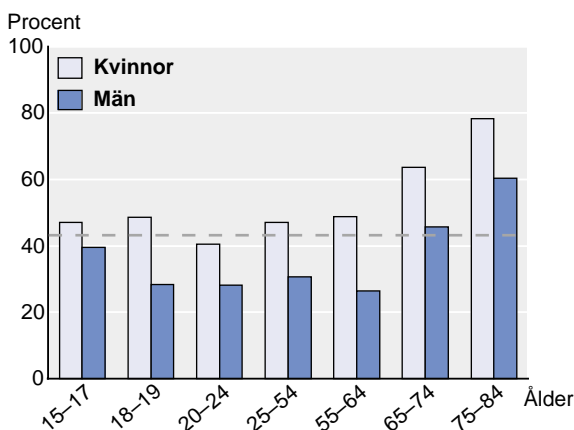


Bensinpengar till trafiksäkerhetsåtgärder

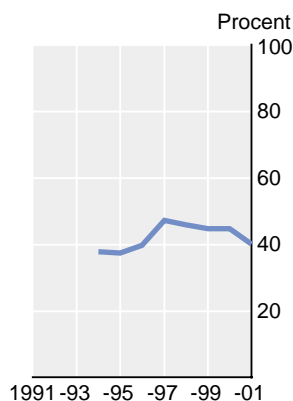
Drygt 20 procent av samtliga betalar gärna mer för bensen om pengarna går till trafiksäkerhetsåtgärder. Andelen som instämmer är högre bland de äldsta.

Fram till år 1998 har andelen som instämmer kontinuerligt minskat. Därefter har andelen ökat till en nivå på drygt 20 procent år 2001.

11 "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten"
Andel som instämmer 2001



12 Andel som instämmer 1994-2001, 15-74 år

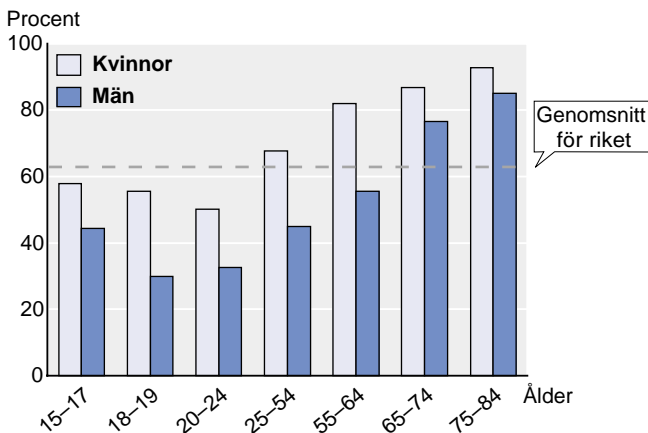


Att sänka hastigheten för att öka trafiksäkerheten

Drygt fyra av tio anser det rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. Kvinnor instämmer genomgående i högre grad än män och äldre i högre grad än yngre.

Andelen som instämmer har ökat under perioden 1994 till 1997. Därefter har andelen minskat och ligger år 2001 på 40 procent.

13 "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år"
Andel som instämmer 2001

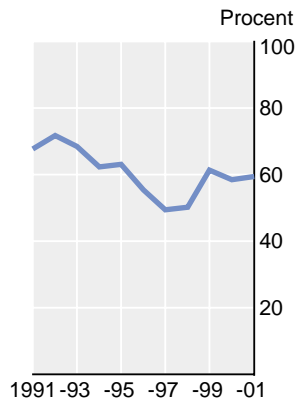


Mer riskfylld trafik

Drygt 60 procent tycker att trafiken har blivit mer riskfylld under senare år. Drygt sju av tio kvinnor och hälften av männen instämmer. Andelen som instämmer är betydligt högre bland de äldre.

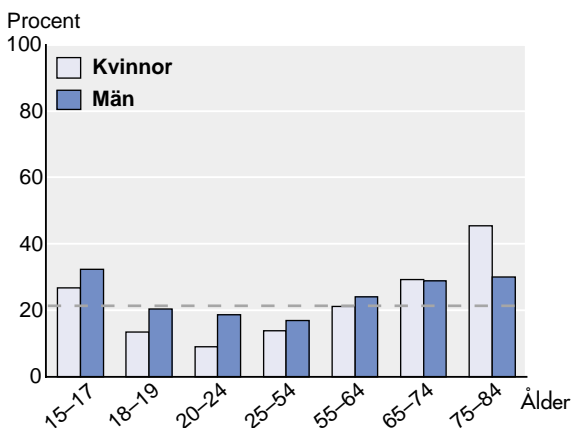
Minst benägna att hålla med är män i åldrarna 18 till 24 år.

14 Andel som instämmer 1991-2001, 15-74 år



Andelen som instämmer minskade fram till 1997 och låg på ungefär samma nivå året därpå. År 1999 ökade andelen instämmande till cirka 60 procent, en nivå som kvarstår.

15 "Jag tycker att trafikanterna i allmänhet visar större hänsyn i trafiken nu än tidigare"
Andel som instämmer 2001

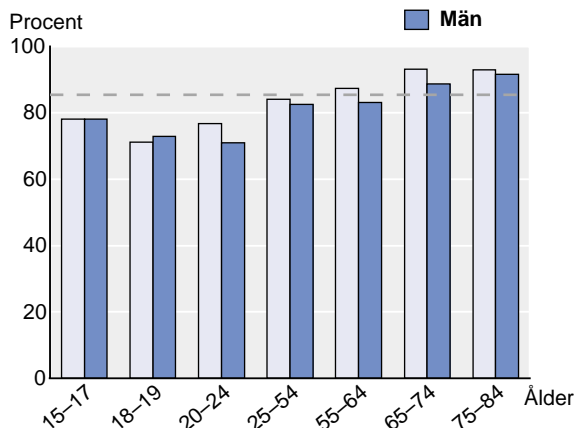


Lite hänsyn i trafiken

Två av tio tycker att trafikanterna i allmänhet visar större hänsyn i trafiken nu än tidigare. Andelen som instämmer varierar mellan åldersgrupperna.

Endast nio procent av kvinnorna i åldrarna 20 till 24 år instämmer.

16 "Vägverket måste ta ett större ansvar för att ingen ska dödas eller skadas allvarigt i trafiken"
Andel som instämmer 2001

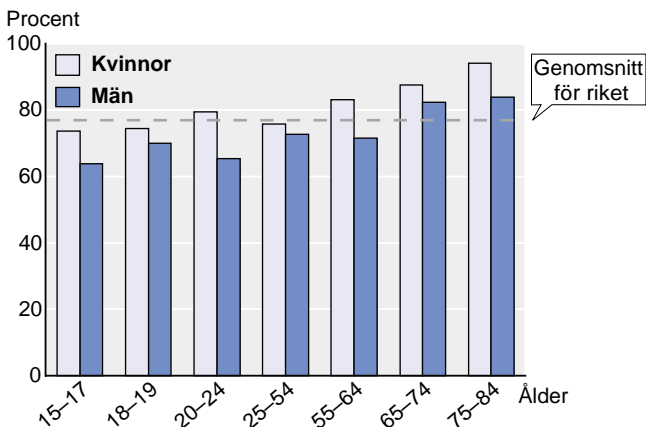


Vägverkets ansvar

Närmare 85 procent av de tillfrågade anser att Vägverket måste ta ett större ansvar för att ingen ska dödas eller skadas allvarigt i trafiken.

Kvinnor och män instämmer i ungefär lika hög grad, äldre i högre grad än yngre.

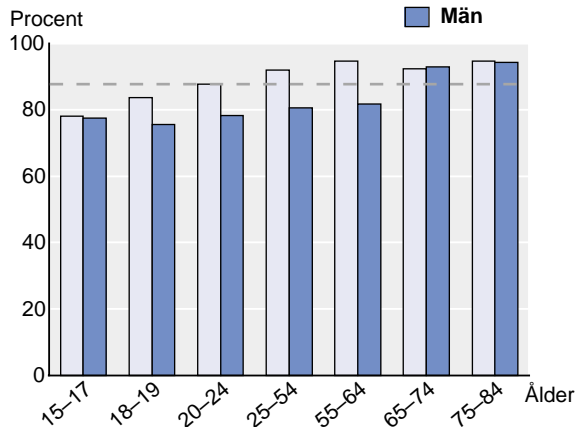
17 "Alla företag borde ha regler för tjänsteresor där man ställer krav på säkerhet och miljö"
Andel som instämmer 2001



Tjänsteresor

Drygt tre fjärdedelar av samtliga anser att alla företag borde ha regler för tjänsteresor där man ställer krav på säkerhet och miljö. Andelen med denna inställning är högre hos kvinnor och äldre.

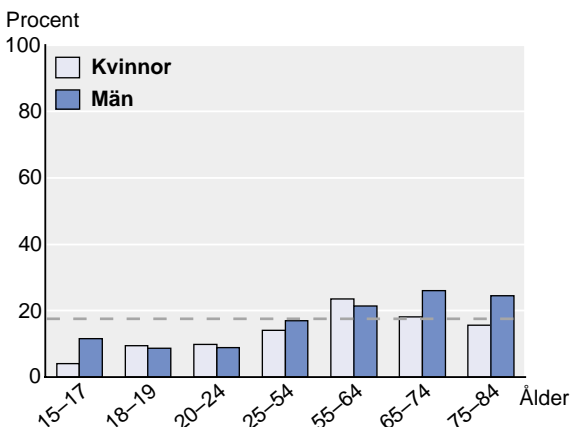
18 "Alla föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med sina transporter"
Andel som instämmer 2001



Trafiksäkra transporter

Att alla föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med sina transporter anser drygt 85 procent av samtliga. Andelen med denna inställning är högre bland kvinnor i åldrarna 18 till 64 år jämfört med män i samma ålder. Andelen som instämmer ökar med åldern.

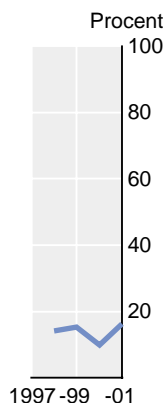
19 "I vilken utsträckning anser Du att NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) företräder Dina intressen som trafikant?"
Andel som svarat "i stor utsträckning" bland de som svarat (inkl. de som svarat vet ej) 2001



NTF – trafikanternas företrädare?

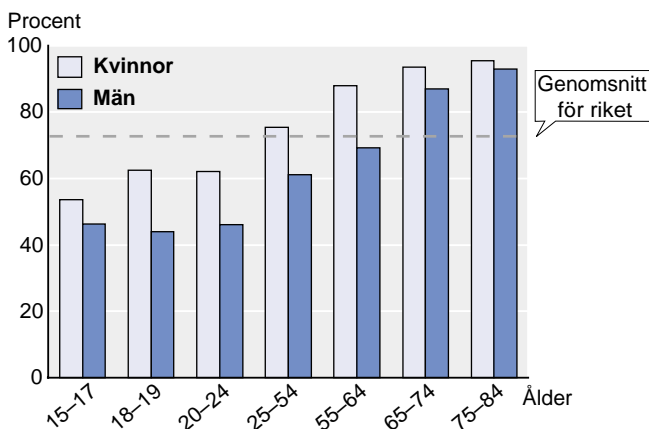
Drygt 15 procent anser att NTF företräder deras intressen som trafikanter. Andelen som svarat i stor utsträckning ökar med åldern. Störst förtroende för NTF:s arbete har kvinnor i åldersgruppen 55 till 64 år och män över 55 år. Drygt 55 procent av de svarande har svarat vet ej.

20 Andel som svarat i stor utsträckning 1998-2001, 15-74 år



Andelen som anser att NTF företräder trafikanterna intressen har ökat under år 2001 efter föregående års minskning.

21 "Det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör bil"
Andel som instämmer 2001

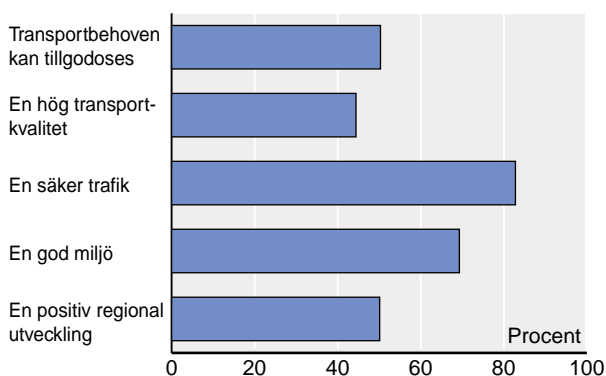


Mobiltelefon och bilkörning

I genomsnitt anser ungefär sju av tio att det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon samtidigt som man kör bil. Betydligt fler kvinnor än män instämmer i frågan. Andelen som instämmer ökar med åldern.

Runt 50 procent av de yngre och upp till 95 procent av de äldre är positivt inställda till ett förbud mot att prata i mobiltelefon vid bilkörning.

22 "Hur viktiga anser Du att målen för vägtrafik är"
Andel som svarat "mycket viktigt" 2001
Staplarna i detta diagram avser genomsnittet för riket.



Trafikpolitiska mål

Över 80 procent anser att en säker trafik är ett mycket viktigt trafikpolitiskt mål.

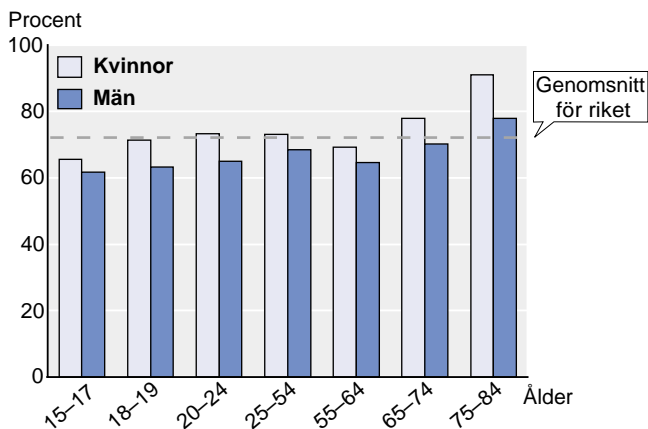
Målet om en god miljö är mycket viktigt för drygt två tredjedelar av de tillfrågade, främst för kvinnor.

Drygt hälften anser att det är mycket viktigt att transportbehoven kan tillgodoses. Lika stor andel tycker också att en positiv regional utveckling är ett mycket viktigt trafikpolitiskt mål.

På frågan om en hög transportkvalitet har närmare 45 procent svarat att det är ett mycket viktigt mål.

Säkrare trafikmiljö

- 23 "Det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim på gator där det finns mycket fotgängare och cyklister"
Andel som instämmer 2001

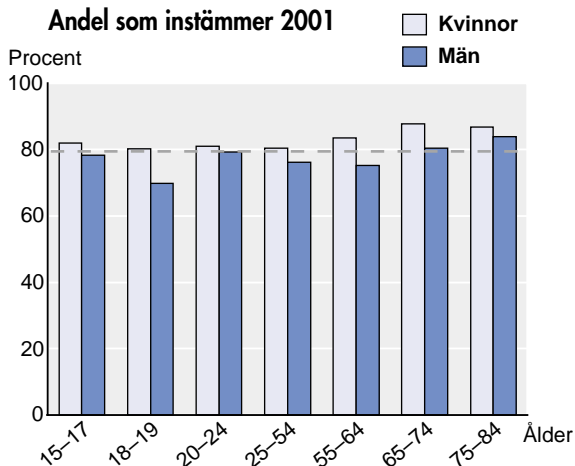


Hastighetsgränser i tätort

Ungefär 70 procent tycker att det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim på gator där det finns mycket fotgängare och cyklister.

Kvinnor instämmer i högre grad än män, oavsett åldersgrupp. Andelen som ställer sig positiva till sänkt hastighet är något högre bland de äldre.

- 24 "Alla större vägar borde förses med mitträcken för att förhindra möteskollisioner"
Andel som instämmer 2001

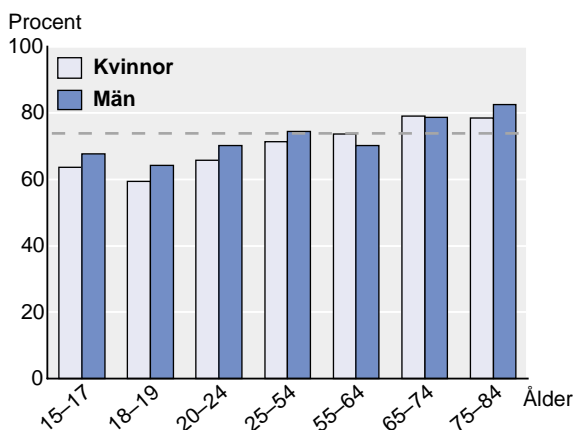


Mitträcken

De flesta, 80 procent, instämmer i att alla större vägar borde förses med mitträcken för att förhindra möteskollisioner.

Skillnaden mellan kvinnor och män samt mellan åldersgrupperna är små. Kvinnor är dock i genomsnitt något mer positivt inställda till mitträcken än män.

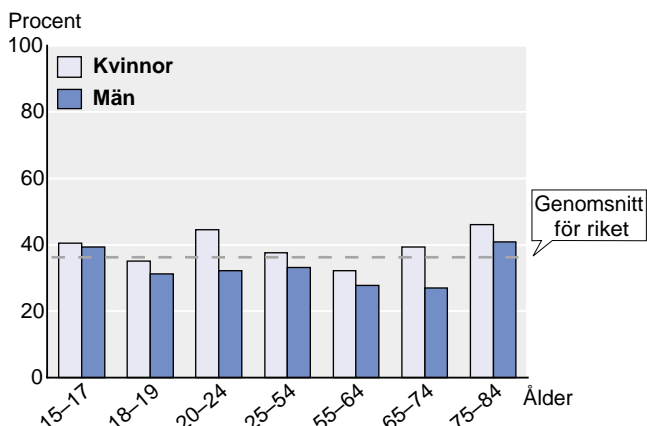
- 25 "Fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser (rondeller)"
Andel som instämmer 2001



Cirkulationsplatser

Att fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser anser drygt 70 procent av de tillfrågade. Skillnaden mellan kvinnor och män är obetydlig. Andelen positiva till cirkulationsplatser är högre bland äldre än bland yngre.

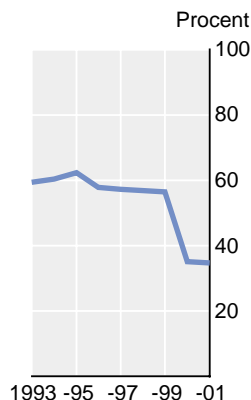
26 "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställe"
Andel som instämmer 2001



Bilarna stannar sällan

Drygt en tredjedel, något fler kvinnor än män, uppger att bilarna sällan stannar när de ska gå över gatan på övergångsställe. Andelen som instämmer är i stort samma i de olika åldersgrupperna.

27 Andel som instämmer 1993-2001, 15-74 år



Från att den nya lagen om väjningsplikt vid övergångsställen införts 1 maj 2000 har andelen som anser att bilarna sällan stannar vid övergångsställen minskat.

Under de två senaste åren har 35 procent svarat att de instämmer, jämfört med åren 1993 till 1999 då andelen som instämmer har varierat mellan 55 och 60 procent.

Från den 1 maj 2000 skärptes fordonsförarens skyldigheter mot gående på obevakat övergångsställe.

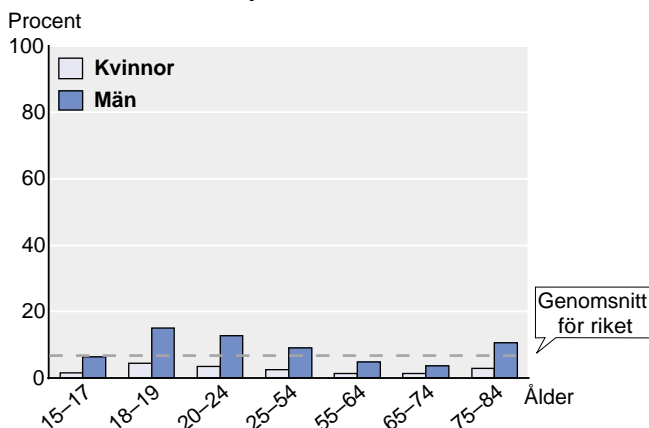
”Vid ett obevakat övergångsställe har en förare väjningsplikt mot gående som gått ut på eller just skall gå ut på övergångsstället.”

(Trafikförordningen 3 kap, 61 §)

Tidigare gällde att förare skulle anpassa hastigheten så att de inte åstadkom fara för de gående.

Trafiknykterhet

- 28** "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att Du kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl?"
Andel som svarat "ja" 2001

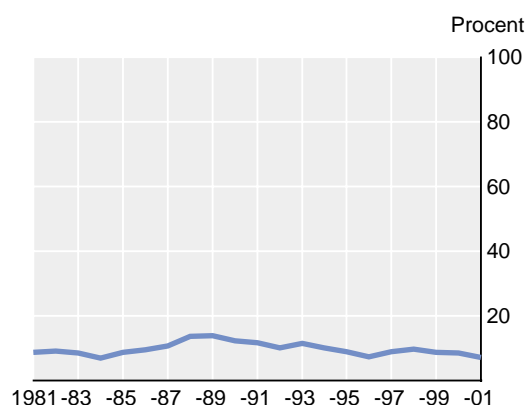


Onyktra vid ratten

I 2001 års undersökning har sju procent svarat "ja" på frågan om de kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl de senaste tolv månaderna.

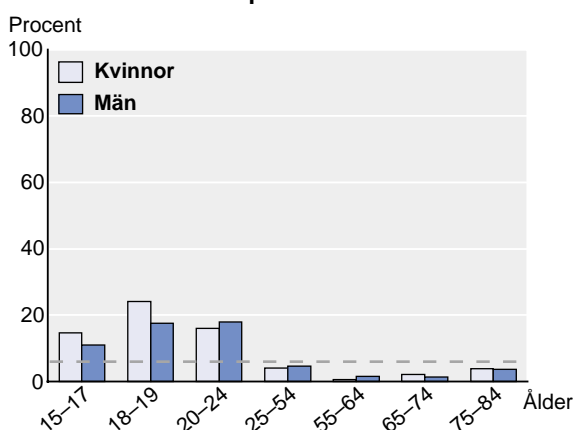
Män kombinerar alkohol med bilkörning i större utsträckning än kvinnor, framför allt unga och medelålders män.

- 29** Andel som svarat "ja" 1981-2001, 18-74 år



Andelen som uppgivit att de kört bil efter alkoholintag har ökat under perioden 1981 till 1989. Därefter har andelen minskat något och ligger år 2001 på sju procent.

- 30** "Har Du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som varit påverkad av alkohol?"
Andel som svarat "ja" 2001

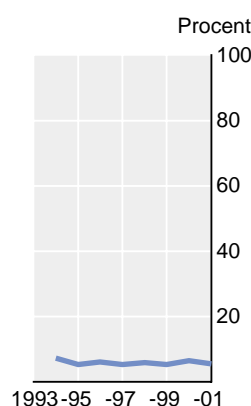


Åkt med förare påverkad av alkohol

Fem procent bland såväl män som kvinnor har svarat "ja".

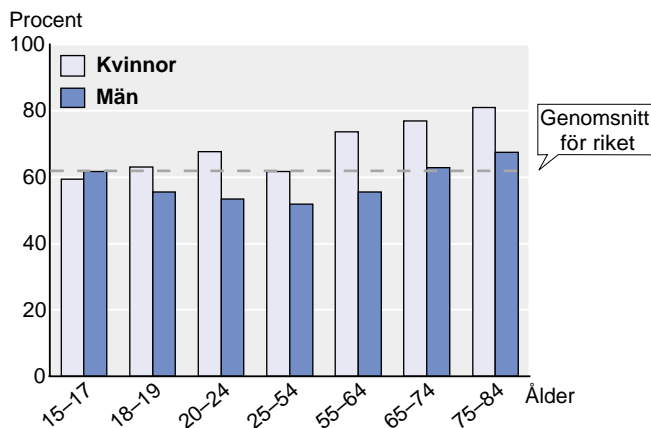
Det är främst yngre män och kvinnor som åkt med alkoholpåverkade förare. Bland kvinnor i åldern 18 till 19 år är det en av fyra.

- 31** Andel som svarat "ja" 1994-2001, 15-74 år



Andelen som svarat att de under de senaste 12 månaderna åkt med någon som kört bil påverkad av alkohol har legat på drygt fem procent under de senaste åtta åren.

32 "Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås där ett utandningsprov krävs varje gång bilen skall startas"
Andel som instämmer 2001



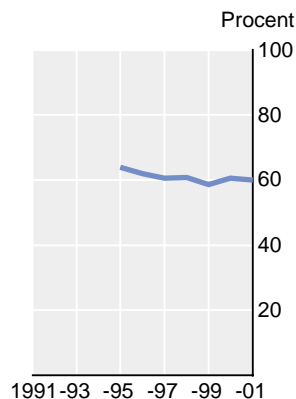
Alkoholås

Sedan första februari 1999 pågår försöksverksamhet med s.k. alkoholås i tre län.

Sex av tio anser att alla bilar borde utrustas med alkoholås där ett utandningsprov krävs varje gång bilens skall startas. Kvinnor instämmer i högre grad än män.

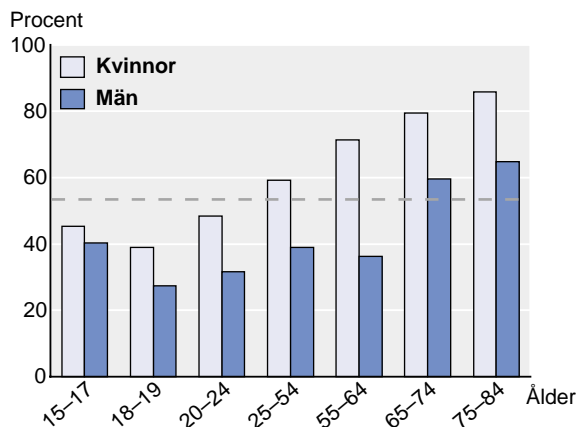
Andelen med denna inställning har legat runt 60 procent sedan mitten av 1990-talet.

33 Andel som instämmer 1995-2001, 15-74 år



Lagen säger att man inte får köra motor-drivet fordon påverkad av alkohol eller andra droger. Straffrättsligt går gränsen för **rattfylleri** vid 0,2 promille alkoholhalt i blodet. För **grovt rattfylleri** är gränsen 1,0 promille. Beträffande narkotika-klassade medel gäller en nollgräns.

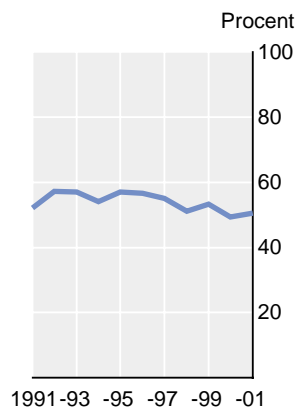
34 "Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2"
Andel som instämmer 2001



Noll promille

Drygt hälften av de tillfrågade anser att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2. Variationerna mellan kvinnor och män samt mellan åldersgrupperna är stora. Kvinnor är generellt mer positivt inställda till en nollgräns än män. Andelen som instämmer ökar med åldern.

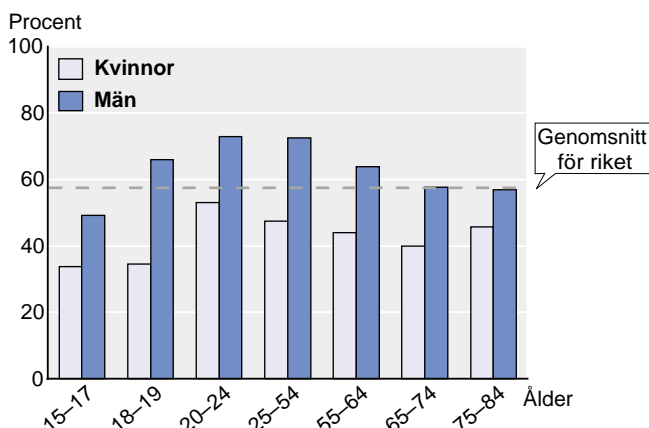
35 Andel som instämmer 1991-2001, 15-74 år



Andelen som tycker att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille har minskat något under de senaste åren och är nu 50 procent.

Hastighet

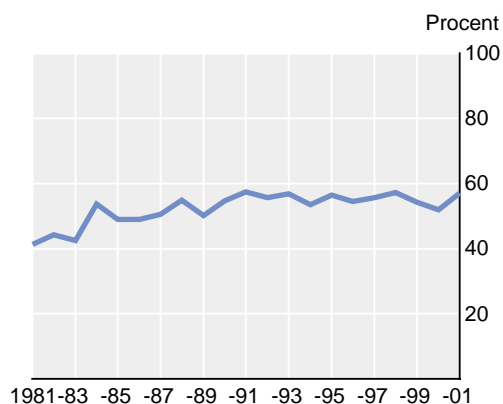
36 "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna" Andel som instämmer 2001



Trafikrytm och hastighetsgränser

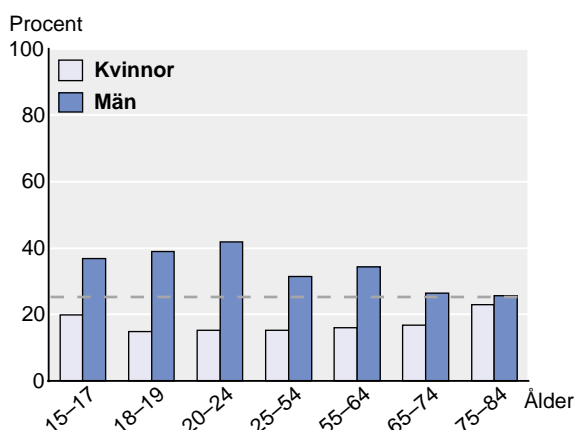
Närmare sex av tio tycker att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Män instämmer genomgående i högre grad än kvinnor, medelålders i högre grad än äldre.

37 Andel som instämmer 1981-2001, 15-74 år



Andelen som instämmer i att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna ökade under 1980-talet, men har legat på en någorlunda konstant nivå – ca 55 procent – under 1990-talet. År 2001 ligger andelen på 57 procent.

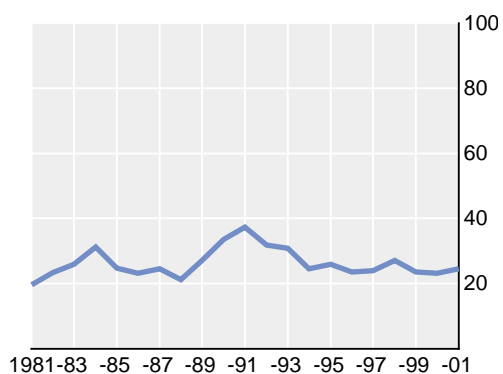
38 "De nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids" Andel som instämmer 2001



Överskridande av hastighetsgränser

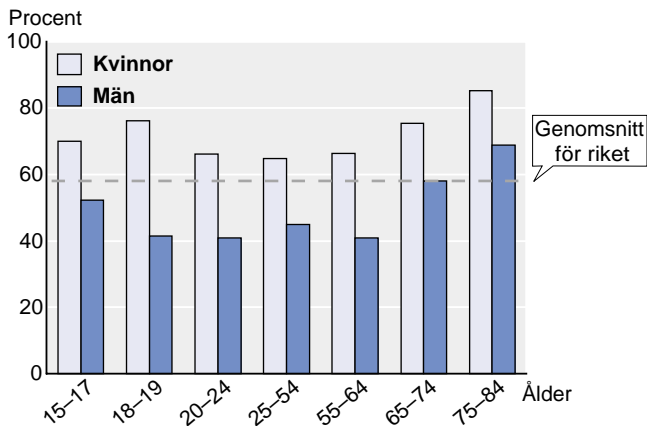
En fjärdedel anser att de nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids. Män instämmer genomgående i högre grad än kvinnor.

39 Andel som instämmer 1981-2001, 15-74 år



Andelen som instämmer har de senaste åren varit konstant omkring 25 procent.

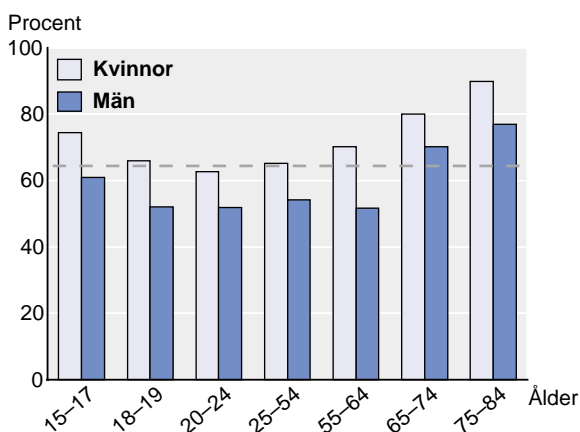
40 "För att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken är jag beredd att acceptera lägre hastighetsgränser"
Andel som instämmer 2001



Acceptera lägre hastighetsgränser

För att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken har närmare 60 procent svarat att de är beredda att acceptera lägre hastighetsgränser. Skillnaden mellan kvinnor och män är påtaglig. Närmare sju av tio kvinnor och hälften av männen är positivt inställda. Kvinnor och män i åldern 65 till 84 instämmer i högre grad än de övriga åldersgrupperna.

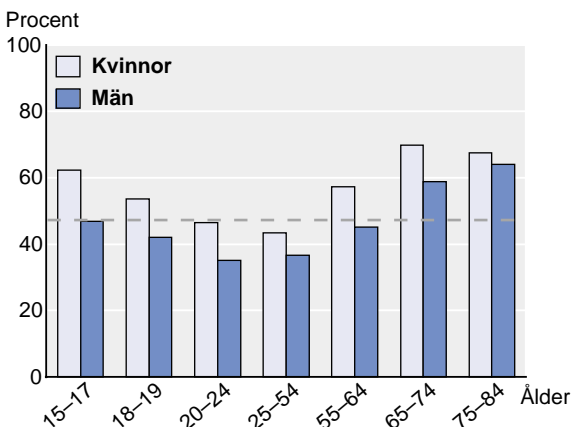
41 "Hastighetsgränserna borde vara lägre på vintern"
Andel som instämmer 2001



Lägre hastighet på vintern

Drygt 60 procent tycker att hastighetsgränserna borde vara lägre på vintern. Kvinnor och äldre är genomgående mer positivt inställda till lägre hastighetsgränser på vintern.

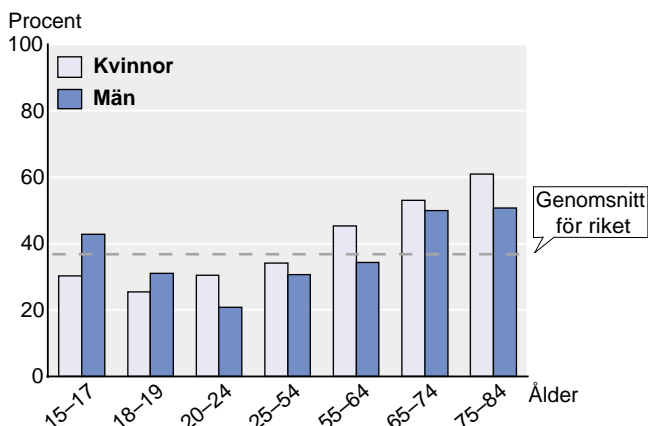
42 "Jag skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna"
Andel som instämmer 2001



Tekniskt hjälpmedel

Ungefär 45 procent skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna. Kvinnor instämmer i högre grad än män, äldre och de yngsta i högre grad än medelålders.

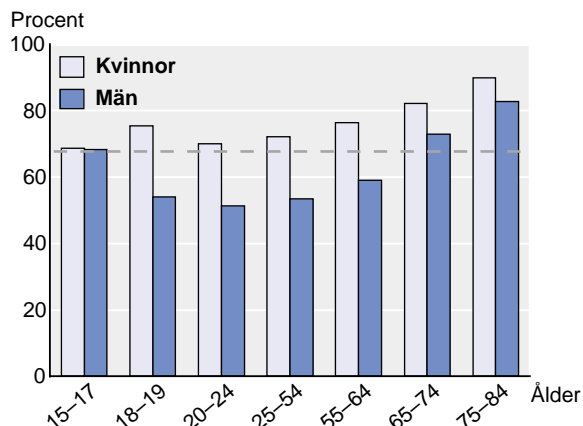
43 "Polisens toleransgräns vid fortkörning borde minskas"
Andel som instämmer 2001



Polisens toleransgräns

Drygt en tredjedel anser att polisens toleransgräns vid fortkörning borde minskas. I de yngsta åldersgrupperna instämmer en större andel män än kvinnor, i övrigt är kvinnor mer positiva än män. Äldre är mest positivt inställda till att polisen minskar toleransgränsen vid fortkörning och 18 till 24-åringar är minst positiva.

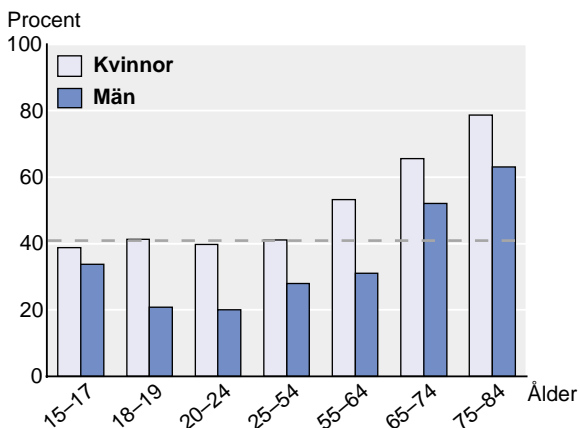
44 "Automatisk hastighetsövervakning med kamera (ej dold) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser"
Andel som instämmer 2001



Automatisk hastighetsövervakning

Två tredjedelar tycker att automatisk hastighetsövervakning med kamera är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser. För samtliga åldersgrupper, förutom åldersgruppen 15 till 17 år, gäller att kvinnor är mer positiva till automatisk hastighetsövervakning. Äldre instämmer i högre grad än övriga åldersgrupper.

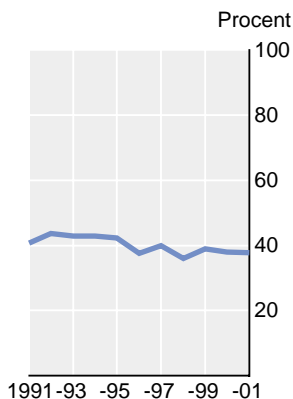
45 "Straffet för fortkörning borde vara hårdare"
Andel som instämmer 2001



Hårdare straff

Fyra av tio anser att straffet för fortkörning borde vara hårdare. Kvinnor och äldre är mer positiva än män respektive yngre. Minst positiva till hårdare straff för fortkörning är män i åldrarna 18 till 24 år.

46 Andel som instämmer 1991-2001, 15-74 år



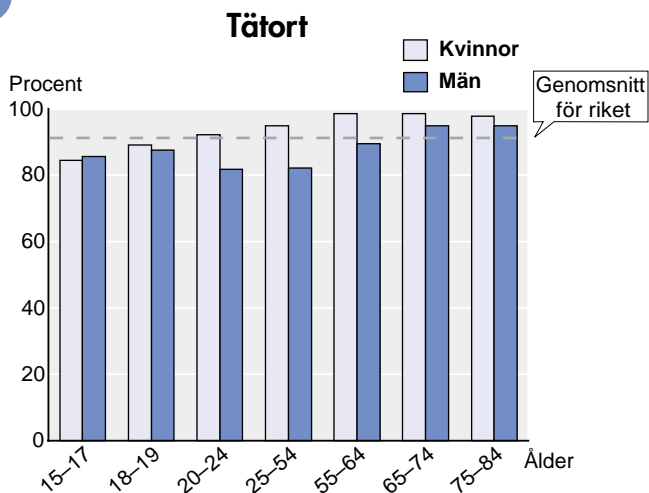
Andelen som instämmer har minskat något vid en jämförelse av åren 1990 till 1995 med åren 1996 till 2001.

Bilbälten

"Hur ofta använder Du bilbälte då Du åker personbil och sitter i **FRAMSÄTET?**"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av dem som åker bil i framsätet 2001.

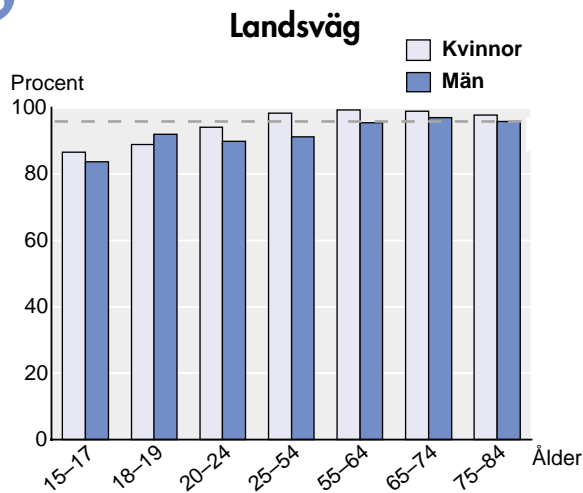
47



Bilbälten i framsätet

Nio av tio uppgjer att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i framsätet i tätortstrafik, kvinnor i större utsträckning än män.

48

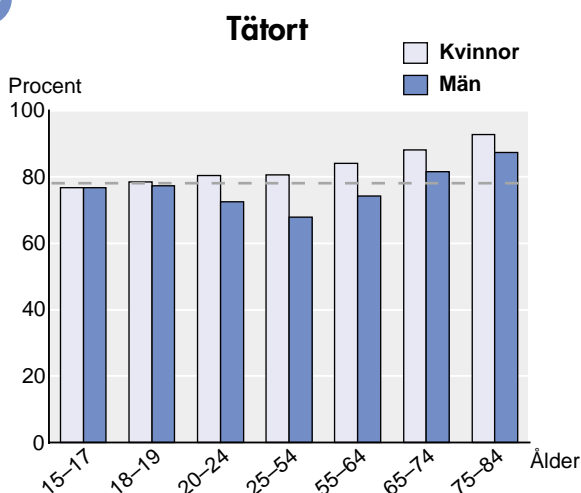


Vid landsvägskörning har ännu fler svarat att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte när de sitter i framsätet, 95 procent. Även här använder kvinnor bilbälte i något större utsträckning än män.

"Hur ofta använder Du bilbälte då Du åker personbil och sitter i **BAKSÄTET?**"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av dem som åker bil i baksätet 2001.

49

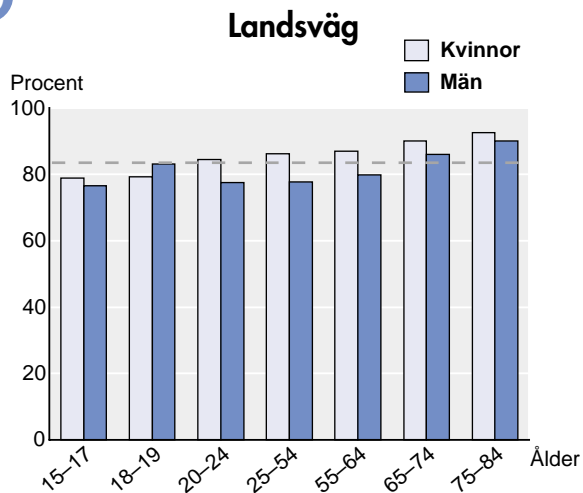


Bilbälten i baksätet

Drygt tre fjärdedelar av samtliga använder alltid eller nästan alltid bilbälte i baksätet i tätortstrafik. Bilbältesanvändningen ökar med åldern.

Drygt 80 procent använder alltid eller nästan alltid bilbälte i baksätet i landsvägstrafik.

50



Även i baksätet ökar bilbältesanvändningen med åldern.

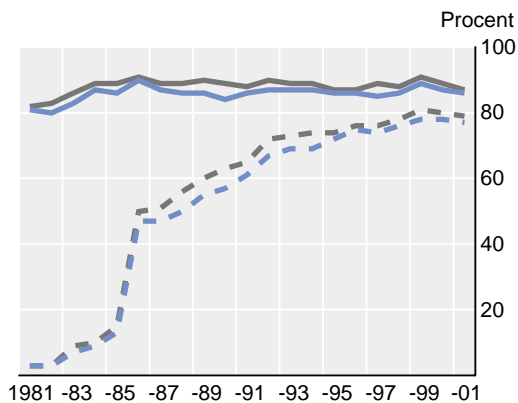
Kvinnor använder bilbälte i baksätet i större utsträckning än män, både i tätortstrafik och i landsvägstrafik.

Olika åldersgruppers användning av bilbälte 1981–2001 i framsäte och baksäte, på landsväg och i tätort (uppgifterna avser samtliga i åldersgrupperna, både kvinnor och män).

— Landsväg ▶ Framsäte
 — Tätort ▶ Baksäte
 - - - Landsväg
 - - - Tätort

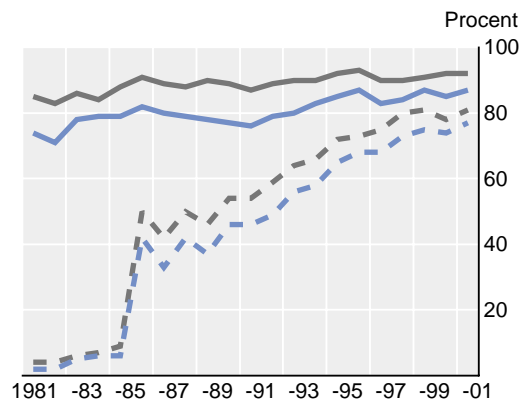
51

15–19 år



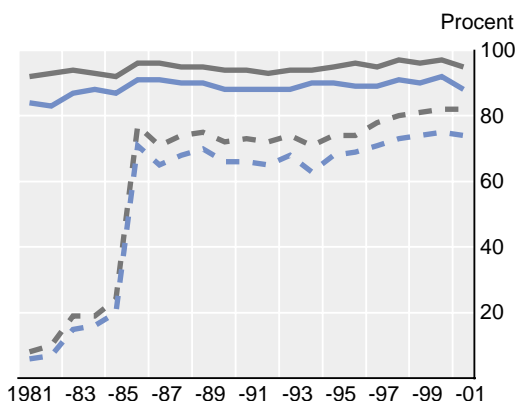
52

20–24 år



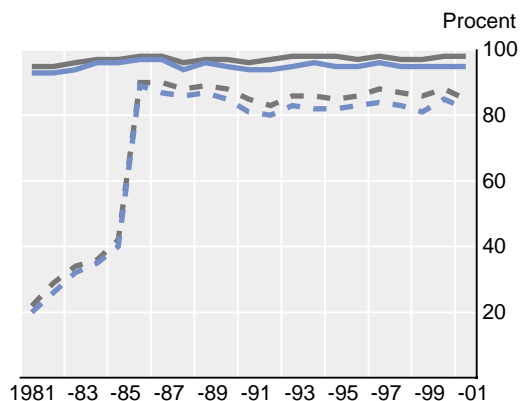
53

25–54 år



54

55–74 år



Användning av bilbälte

Bilbältesanvändningen i framsätet har varit relativt konstant de senaste 20 åren. I baksätet har användningen bland yngre ökat successivt sedan 1986 och de senaste åren legat mellan 75 och 80 procent.

Sammanfattningsvis:

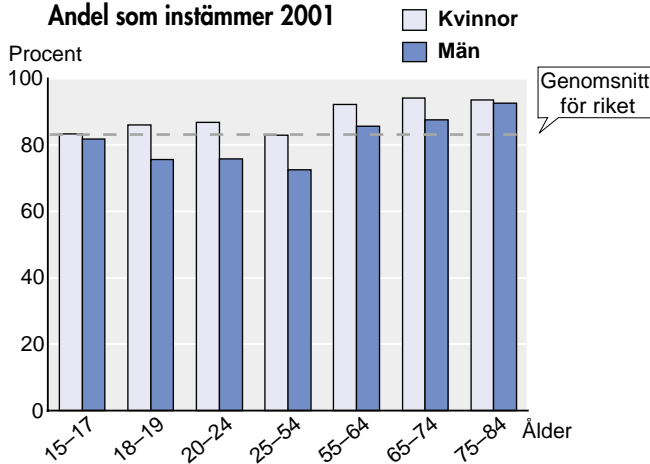
- Bilbälte används oftare i framsätet än i baksätet
- Användningen av bilbälte är högre vid landsvägskörning än vid bilkörning i tätort
- Kvinnor använder bilbälte i större utsträckning än män.
- Äldre använder oftare bilbälte än yngre.

Lagen om obligatorisk användning av bilbälte i *framsätet* kom 1 januari 1975.

Motsvarande lag om användning av bilbälte i *baksätet* kom 1 juli 1986.

55

"Alla bilar borde ha ett tekniskt system, som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbältet"
Andel som instämmer 2001

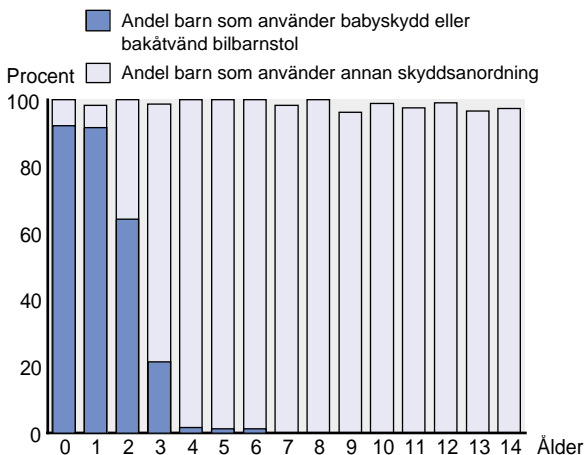


Bältespåminnare

Drygt 80 procent, en högre andel kvinnor än män, tycker att alla bilar borde ha ett tekniskt system som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbältet. Medelålders män är den grupp som är minst positivt inställd till bältespåminnare.

56

Andel barn som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol respektive annan skyddsanordning vid bilåkning, per åldersklass 2001

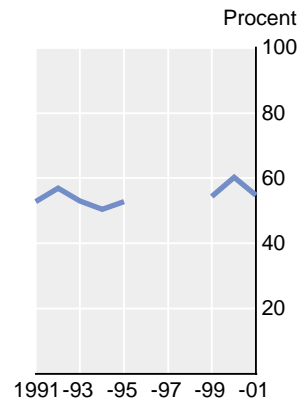


Personer som har barn i åldrarna 0 till 14 år har tillfrågats om barnen använder någon form av skyddsanordning när de färdas i bil. De svarar att 98,6 procent av barnen använder någon form av skyddsutrustning.

Det första levnadsåret använder 92 procent av barnen babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol medan 7,3 procent använder framåtvänd bilbarnstol. För 3-åringar är motsvarande siffror 21,4 procent bakåtvänd respektive 37 procent framåtvänd bilbarnstol.

57

Andel barn i åldrarna 0-4 år som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol 1991-1995, 1999-2001

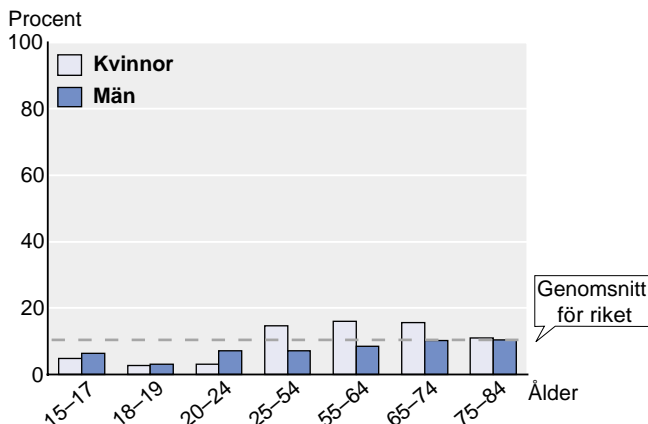


Användningen av babyskydd och bakåtvänd bilbarnstol i åldersgruppen 0 till 4 år har legat mellan 50 och 60 procent de år som frågan ställts.

Åren 1996-1998 ställdes inte denna fråga i Trafiksäkerhetsenkäten.

Cykelhjälm

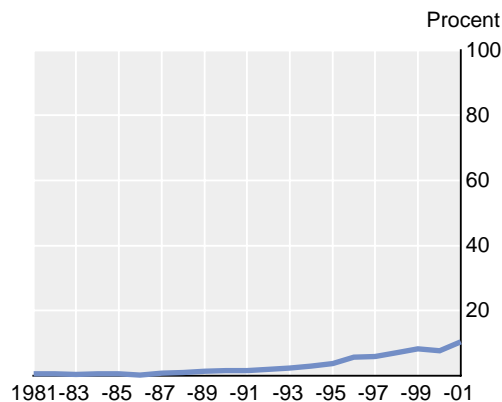
58 "Hur ofta använder Du hjälm då Du cyklar?"
Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 2001



Få vuxna använder cykelhjälm

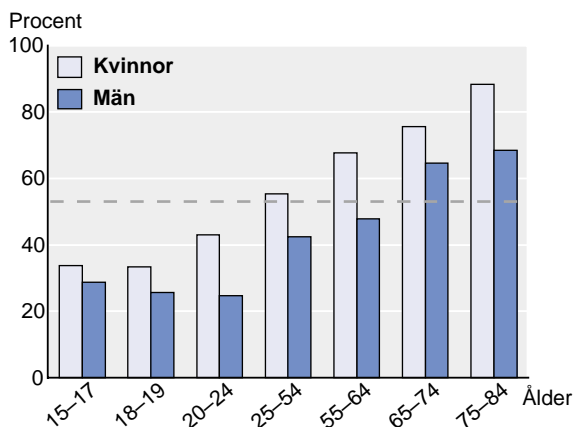
Endast en av tio av dem som cyklar uppger att de alltid eller nästan alltid använder hjälm. Medelålders och äldre kvinnor använder hjälm i större utsträckning än män i samma ålder. Äldre är generellt något flitigare att använda hjälm än yngre.

59 Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 1981-2001, 15-74 år



Under 1980-talet var det få som uppgav att de alltid eller nästan alltid använde hjälm. Under 90-talet har andelen långsamt ökat. År 2001 har tio procent svarat att de alltid eller nästan alltid använder hjälm, vilket är den högsta andelen hittills.

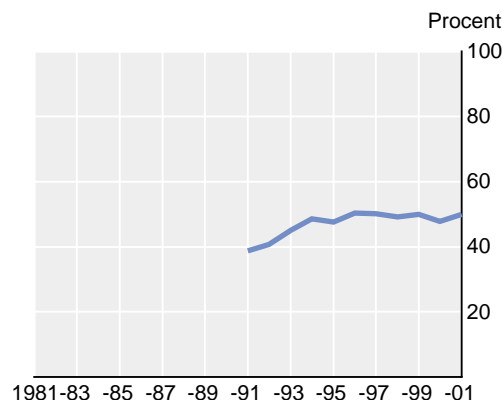
60 "Det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling"
Andel som instämmer 2001



Obligatoriskt med hjälm vid cykling

Hälften av de som deltagit i undersökningen anser att det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling. Variationen mellan kvinnor och män, liksom mellan åldersgrupperna är stor. Kvinnor instämmer genomgående i högre grad än män och äldre är mer positivt inställda än yngre.

61 Andel som instämmer 1991-2001, 15-74 år

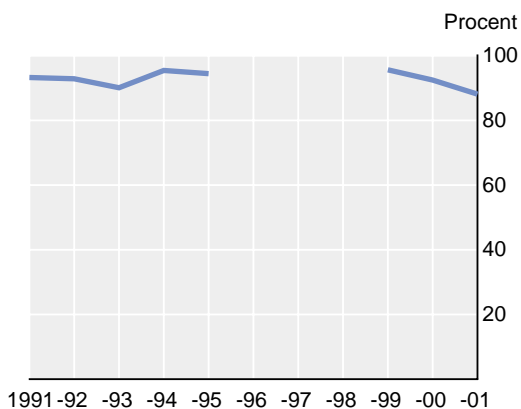


Andelen som instämmer har ökat från cirka 40 procent till cirka 50 procent under den första hälften av 1990-talet. Därefter har andelen varit oförändrad.

Andel barn som alltid eller nästan alltid använder hjälm då de cyklar på tvåhjulig cykel 1991–1995, 1999–2001

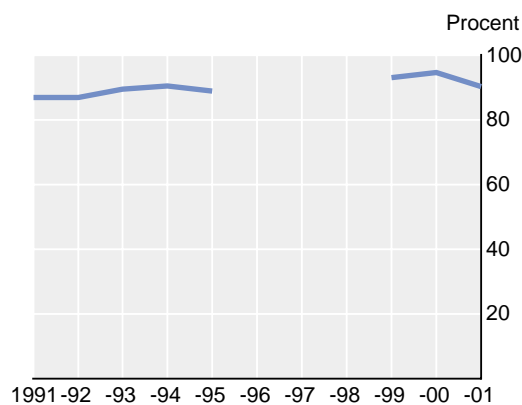
62

0–3 år



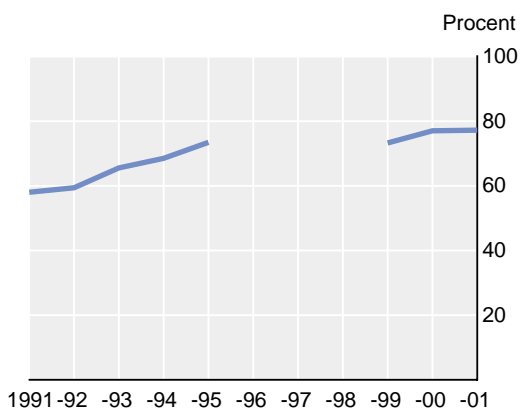
63

4–6 år



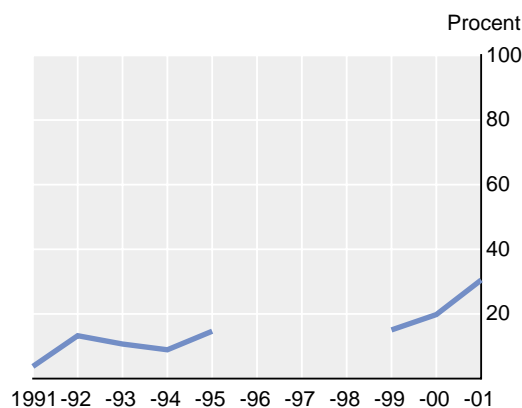
64

7–12 år



65

13–14 år



Barns cykelhjälm användning

Andelen barn upp till och med 3 år som alltid eller nästan alltid använder cykelhjälm när de cyklar på tvåhjulig cykel var år 2001 88 procent. Det är första gången på de år som frågan ställts som andelen legat under 90 procent.

Föräldrarna uppger att 90 procent av barnen i åldrarna 4 till 6 år alltid eller nästan alltid använder cykelhjälm då de cyklar. Bland cyklande barn i åldrarna 7 till 12 år uppges 77 procent oftast använda cykelhjälm.

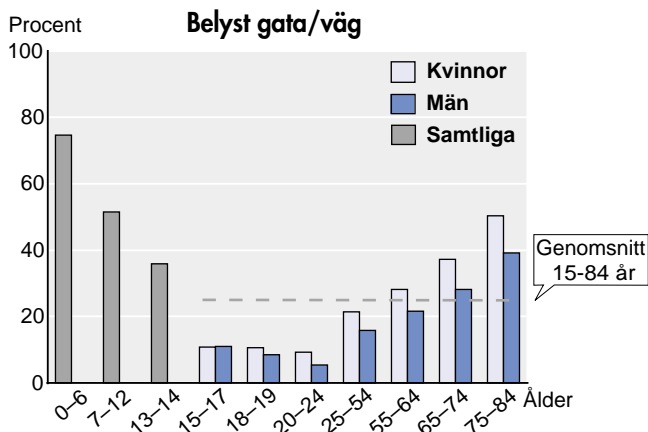
Hjälmanvändningen bland barn i åldrarna 13 till 14 år har enligt föräldrarna ökat betydligt. 1991 låg andelen barn som använde hjälm då de cyklade på under 4 procent, år 2001 var motsvarande siffra drygt 30 procent. De senaste åren har användandet ökat markant, från cirka 15 procent år 1999 till 30 procent år 2001.

Åren 1996–1998 ställdes inte denna fråga i Trafiksäkerhetsenkäten.

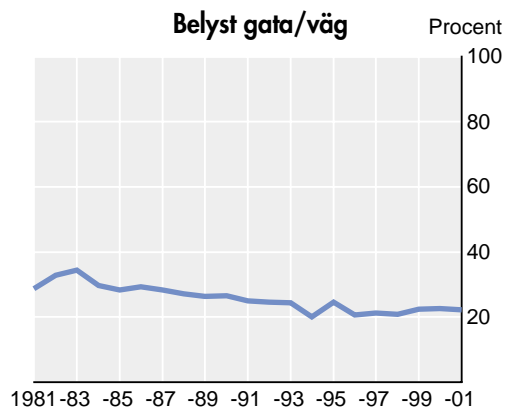
Synbarhet

"Hur ofta använder Du reflexer då Du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer?"

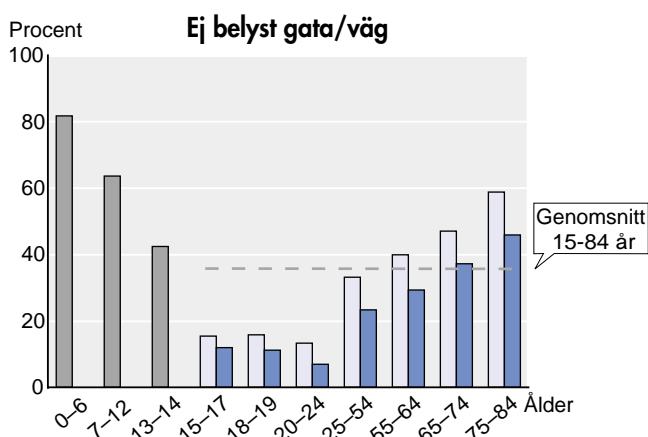
66 Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2001



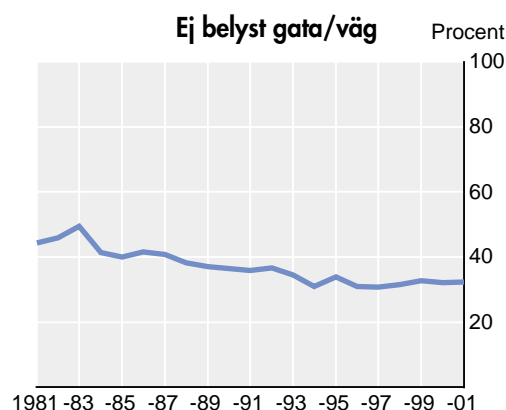
67 Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2001, 15-74 år



68



69



Fotgängares användning av reflexer

Närmare en fjärdedel av samtliga som är ute och går i mörker där biltrafik förekommer använder reflex om vägen eller gatan är belyst. På väg eller gata där belysning saknas använder drygt en tredjedel reflexer.

Kvinnor använder reflexer i större utsträckning än män oavsett om vägen eller gatan är belyst eller ej. Reflexanvändningen ökar med åldern.

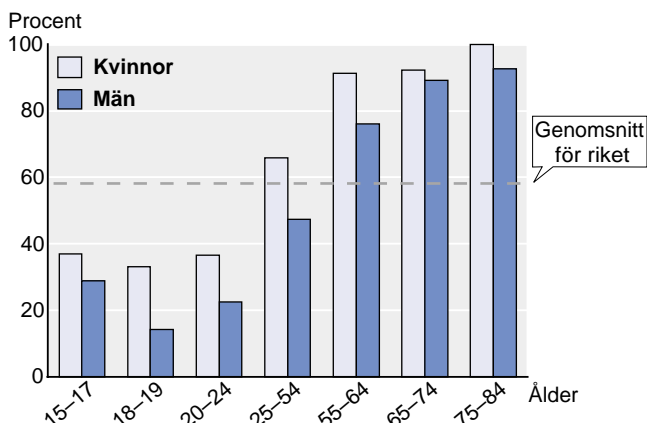
Bland barnen är tendensen den motsatta, användningen minskar med ålder. Drygt 80

procent av barnen i åldersgruppen 0 till 6 år använder reflex på obelyst gata/väg.

För barn 0-14 år har föräldrarna redogjort för barnens reflexanvändning, medan personer över 15 år själva besvarat enkäten.

Andelen som använder reflexer har minskat sedan år 1981, men har under de senaste åren legat på en konstant nivå. Det gäller på såväl belyst som obelyst gata eller väg.

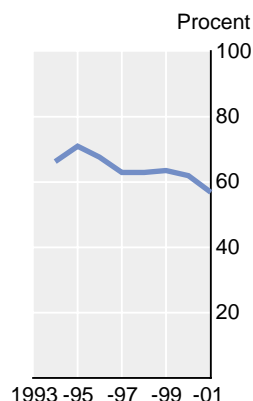
70 "Hur ofta använder Du cykelbelysning då Du cyklar i mörker?"
Andel som alltid eller nästan alltid använder belysning av dem som uppger att de cyklar i mörker 2001



Cyklisters användning av belysning

Närmare 60 procent av dem som cyklar i mörker har svarat att de alltid eller nästan alltid använder belysning. Användningen varierar stort mellan åldersgrupperna. Sämst på att använda belysning när de cyklar är män i åldrarna 18 till 24 år och bäst är äldre, såväl kvinnor som män.

71 Andel som alltid eller nästan alltid använder belysning av dem som uppger att de cyklar i mörker 1994-2001, 15-74 år



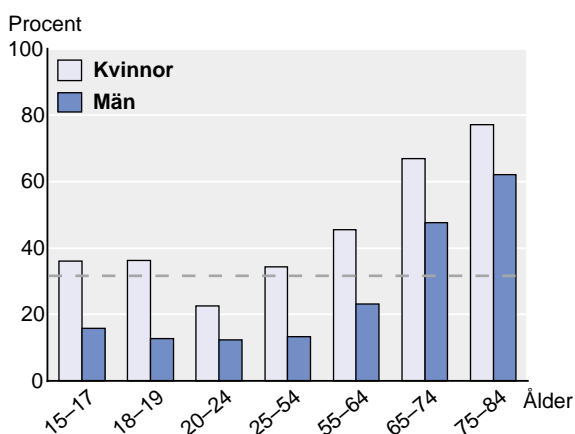
Andelen som svarat att de alltid eller nästan alltid använder cykelbelysning när de cyklar i mörker har minskat sedan år 1994.

Vid cykling i mörker skall vitt eller gult ljus och vit reflex användas framtill och rött ljus och röd reflex baktill. Det ska även finnas orangegula eller vita sidoreflexer.

(Fordonskungörelsen, 30 §)

Säkrare bilar

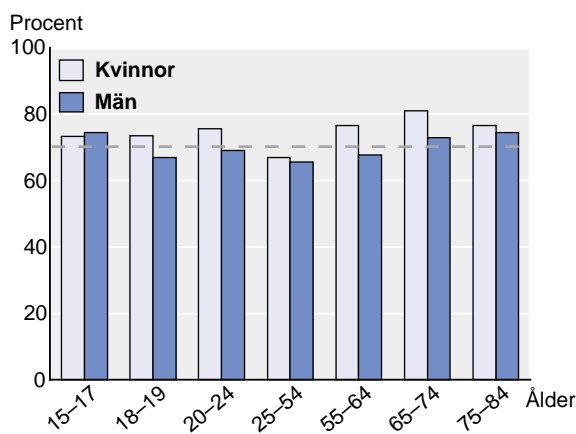
72 "Nya bilar borde inte gå att köra fortare än 130 km/tim"
Andel som instämmer 2001



Fartspärr

Närmare en tredjedel anser att nya bilar inte borde gå att köra fortare än 130 km/tim. Det är stora skillnader mellan kvinnor och män, liksom mellan de olika åldersgrupperna. Få män under 55 år instämmer i påståendet. Kvinnor i åldersgruppen 20 till 24 år samt män i åldersgruppen 55 till 64 år instämmer i något större utsträckning.

73 "Vägverket borde informera om vilka bilar som är säkrast"
Andel som instämmer 2001



Information om säkra bilar

Att Vägverket borde informera om vilka bilar som är säkrast tycker sju av tio av de tillfrågade. Inställningen till detta påstående är ungefär densamma oavsett ålder och kön.

TABELLBILAGA

Denna tabellbilaga innehåller de procentandelar som utgör underlag för rapportens diagram. Diagram och tabeller är numrerade i par – diagram 1 bygger på värden i tabell 1 osv.

I attitydfrågor representerar andelarna dem som instämmer helt eller i stora drag. I fakta- och kunskapsfrågor gäller andelarna dem som svarat "ja" eller instämmande (t.ex. "alltid eller nästan alltid" eller "mycket stort").

Respektive diagramrubrik i rapporten innehåller utförligare upplysningar om frågeformuleringarna.

1. Noll döda i trafiken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	39,5	47,0	32,6
18-19	40,9	42,8	39,2
20-24	42,0	44,7	39,5
25-54	52,1	62,5	43,0
55-64	54,2	66,6	42,2
65-74	59,4	67,2	51,2
75-84	62,4	69,8	52,8
Samtliga	52,3	61,7	43,5

2. Noll döda i trafiken, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1996	51,3	1999	51,8
1997	58,0	2000	53,8
1998	55,7	2001	51,4

3. Realistiskt med noll döda

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	29,3	28,2	30,2
18-19	24,6	28,0	21,4
20-24	20,0	18,3	21,6
25-54	25,4	28,3	22,7
55-64	31,2	41,0	21,6
65-74	46,2	55,2	36,2
75-84	55,9	64,8	44,3
Samtliga	30,6	35,7	25,5

4. Nollvisionen är bra

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	74,7	78,0	72,1
18-19	75,2	82,6	69,1
20-24	69,4	81,0	59,1
25-54	69,2	76,9	61,9
55-64	69,9	83,0	56,9
65-74	78,8	84,4	72,5
75-84	82,0	88,9	73,2
Samtliga	71,7	80,2	63,4

5. Intresse för trafiksäkerhetsfrågor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	28,4	27,4	29,3
18-19	37,1	39,2	35,2
20-24	26,5	27,1	26,0
25-54	40,0	41,0	39,1
55-64	46,4	46,7	46,3
65-74	57,5	57,1	57,9
75-84	65,3	61,3	69,7
Samtliga	42,8	43,3	42,3

6. Intresse för trafiksäkerhetsfrågor, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1992	44,1	1997	34,1
1993	41,8	1998	33,7
1994	40,6	1999	36,9
1995	38,8	2000	38,7
1996	37,4	2001	41,1

7. Politikers vilja att satsa

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	42,1	34,8	48,0
18-19	42,5	35,7	47,5
20-24	46,0	44,7	47,1
25-54	46,7	48,7	45,0
55-64	41,0	42,2	40,0
65-74	41,8	45,0	38,6
75-84	51,2	54,8	47,2
Samtliga	45,3	46,7	44,0

8. Politikers vilja att satsa, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1992	24,5	1997	35,2
1993	28,0	1998	35,2
1994	28,4	1999	28,5
1995	25,4	2000	32,4
1996	26,9	2001	44,8

9. Bensinkostnad och trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	18,5	20,2	17,1
18-19	17,3	18,5	16,3
20-24	13,7	15,9	11,8
25-54	21,5	21,3	21,6
55-64	20,0	21,3	18,8
65-74	30,1	36,0	24,3
75-84	40,4	46,3	34,9
Samtliga	22,5	24,0	21,2

10. Bensinkostnad, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1992	35,8	1997	15,0
1993	28,7	1998	13,3
1994	27,0	1999	18,7
1995	19,0	2000	16,0
1996	17,0	2001	21,3

11. Sänkt hastighet ökad trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	43,1	47,1	39,5
18-19	38,1	48,6	28,4
20-24	34,0	40,4	28,1
25-54	38,6	47,1	30,6
55-64	37,4	48,7	26,5
65-74	55,0	63,7	45,7
75-84	70,3	78,2	60,3
Samtliga	42,4	51,4	33,6

12. Sänkt hastighet ökad trafiksäkerhet, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	37,8	1998	45,9
1995	37,5	1999	44,8
1996	39,8	2000	44,8
1997	47,3	2001	40,1

13. Trafiken mer riskfylld

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	50,7	57,9	44,4
18-19	41,9	55,5	29,9
20-24	40,7	50,1	32,6
25-54	55,7	67,6	45,0
55-64	68,4	82,0	55,5
65-74	82,1	86,8	76,6
75-84	89,4	92,8	85,1
Samtliga	62,1	73,1	51,6

14. Trafiken mer riskfylld, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	67,8	1997	49,4
1992	71,7	1998	50,2
1993	68,6	1999	61,4
1994	62,3	2000	58,5
1995	63,2	2001	59,5
1996	55,4		

15. Hänsyn i trafiken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	29,7	26,8	32,4
18-19	17,1	13,5	20,4
20-24	14,1	9,1	18,6
25-54	15,5	13,8	17,0
55-64	22,5	21,1	24,0
65-74	29,1	29,3	28,9
75-84	38,6	45,5	30,0
Samtliga	20,5	19,9	21,0

16. Vägverkets ansvar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	78,1	78,1	78,1
18-19	72,1	71,2	72,9
20-24	73,8	76,8	70,9
25-54	83,3	84,1	82,6
55-64	85,1	87,3	83,0
65-74	91,1	93,2	88,7
75-84	92,4	93,0	91,6
Samtliga	83,9	85,3	82,5

17. Regler för tjänsteresor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	68,4	73,7	63,9
18-19	72,2	74,5	70,0
20-24	71,9	79,4	65,3
25-54	74,1	75,8	72,6
55-64	76,9	83,0	71,6
65-74	85,1	87,5	82,4
75-84	89,5	94,1	83,9
Samtliga	76,2	79,6	73,0

18. Trafiksäkra transporter

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	77,8	78,1	77,5
18-19	79,3	83,6	75,5
20-24	82,8	87,7	78,2
25-54	86,2	92,0	80,6
55-64	88,0	94,7	81,8
65-74	92,6	92,3	92,9
75-84	94,5	94,7	94,2
Samtliga	87,0	91,6	82,4

19. NTF företrädar Dina intressen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	7,9	4,1	11,5
18-19	9,1	9,4	8,7
20-24	9,3	9,8	8,8
25-54	15,5	14,1	16,9
55-64	22,4	23,5	21,4
65-74	21,9	18,1	26,1
75-84	19,4	15,7	24,4
Samtliga	16,6	15,2	17,9

20. NTF företrädar Dina intressen, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1998	14,1	2000	9,9
1999	15,2	2001	16,3

21. Mobiltelefon och bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	49,9	53,6	46,3
18-19	52,9	62,4	44,0
20-24	53,9	62,0	46,1
25-54	68,1	75,4	61,1
55-64	78,4	87,9	69,2
65-74	90,4	93,5	86,9
75-84	94,3	95,4	92,9
Samtliga	71,9	79,0	64,8

22. Trafikpolitiska mål

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
Transportbehoven kan tillgodoses	50,3	50,5	50,1
En hög transportkvalitet	44,4	46,8	42,1
En säker trafik	82,8	87,4	78,5
En god miljö	69,3	76,9	61,9
En positiv regional utveckling	50,1	53,3	47,0

23. Sänkt hastighet till 30 km/tim

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	63,5	65,6	61,6
18-19	67,1	71,3	63,2
20-24	69,0	73,3	65,0
25-54	70,7	73,0	68,5
55-64	66,9	69,3	64,5
65-74	74,2	77,9	70,1
75-84	85,4	91,0	77,9
Samtliga	71,1	74,3	68,0

24. Mitträcken på vägar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	80,0	82,0	78,3
18-19	74,7	80,2	69,7
20-24	80,1	81,0	79,2
25-54	78,2	80,3	76,1
55-64	79,1	83,4	75,1
65-74	84,2	87,7	80,4
75-84	85,4	86,7	83,9
Samtliga	79,6	82,2	77,1

25. Cirkulationsplatser (rondeller)

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	65,7	63,7	67,7
18-19	62,0	59,3	64,2
20-24	68,0	65,7	70,2
25-54	72,9	71,3	74,4
55-64	71,8	73,6	70,2
65-74	78,9	79,1	78,6
75-84	80,3	78,4	82,5
Samtliga	73,0	72,0	73,8

26. Övergångsställe

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	39,9	40,5	39,3
18-19	33,1	35,1	31,2
20-24	38,2	44,5	32,2
25-54	35,3	37,5	33,2
55-64	29,9	32,1	27,7
65-74	33,8	39,4	27,0
75-84	43,8	46,0	40,9
Samtliga	35,3	38,2	32,4

27. Övergångsställe, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1993	59,4	1998	56,8
1994	60,4	1999	56,4
1995	62,4	2000	35,2
1996	57,9	2001	34,7
1997	57,3		

28. Kört bil och druckit alkohol

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
18-19	4,0	1,5	6,4
20-24	9,9	4,5	15,0
25-54	8,2	3,5	12,7
55-64	5,8	2,6	9,0
65-74	3,0	1,4	4,8
75-84	2,3	1,3	3,7
Samtliga(18-84)	6,8	2,9	10,7

29. Kört bil och druckit alkohol, tidsserie, 18-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	8,8	1992	10,2
1982	9,1	1993	11,6
1983	8,6	1994	10,2
1984	7,1	1995	9,0
1985	8,8	1996	7,4
1986	9,6	1997	9,0
1987	10,8	1998	9,7
1988	13,7	1999	8,7
1989	13,9	2000	8,6
1990	12,4	2001	7,2
1991	11,8		

30. Åkt med förare påverkad av alkohol

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	12,8	14,6	11,1
18-19	20,8	24,2	17,5
20-24	17,0	16,0	17,9
25-54	4,3	4,0	4,6
55-64	1,0	0,6	1,5
65-74	1,8	2,1	1,4
75-84	3,7	3,8	3,6
Samtliga	5,3	5,1	5,4

31. Åkt med förare påverkad av alkohol, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	7,2	1998	5,9
1995	5,3	1999	5,3
1996	6,1	2000	6,4
1997	5,3	2001	5,4

32. Alkolås

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	60,5	59,3	61,6
18-19	59,1	63,1	55,5
20-24	60,3	67,6	53,4
25-54	56,6	61,6	51,9
55-64	64,4	73,7	55,6
65-74	70,2	76,9	62,8
75-84	75,2	81,0	67,5
Samtliga	61,1	67,1	55,2

33. Alkolås, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1995	63,9	1999	58,7
1996	62,0	2000	60,6
1997	60,6	2001	59,9
1998	60,7		

34. Noll promille

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	42,7	45,4	40,3
18-19	32,8	39,0	27,3
20-24	39,8	48,4	31,7
25-54	48,8	59,1	39,0
55-64	53,2	71,4	36,2
65-74	70,0	79,5	59,5
75-84	77,0	85,7	64,7
Samtliga	52,6	63,9	41,4

35. Noll promille, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1990	54,1	1996	56,7
1991	52,2	1997	55,0
1992	57,2	1998	51,2
1993	57,1	1999	53,3
1994	54,1	2000	49,3
1995	57,0	2001	50,5

36. Viktigare följa trafikrytmen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	41,8	33,7	49,1
18-19	51,1	34,6	65,9
20-24	63,4	53,0	72,9
25-54	60,3	47,5	72,5
55-64	54,2	43,9	63,8
65-74	48,7	40,0	57,6
75-84	51,0	45,8	56,8
Samtliga	56,7	45,5	67,4

37. Viktigare följa trafikrytmen, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	41,2	1992	55,7
1982	44,2	1993	56,8
1983	42,5	1994	53,5
1984	53,6	1995	56,4
1985	48,9	1996	54,5
1986	49,0	1997	55,6
1987	50,5	1998	57,2
1988	54,8	1999	54,3
1989	50,2	2000	52,0
1990	54,6	2001	57,1
1991	57,4		

38. Överskrida hastighetsgräns

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	28,7	19,8	36,8
18-19	27,5	14,8	39,0
20-24	29,0	15,2	41,9
25-54	23,6	15,2	31,5
55-64	25,6	16,0	34,4
65-74	21,6	16,7	26,5
75-84	24,3	23,0	25,7
Samtliga	24,5	16,3	32,3

39. Överskrida hastighetsgräns, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	19,6	1992	31,8
1982	23,4	1993	30,8
1983	25,9	1994	24,5
1984	31,2	1995	25,9
1985	24,8	1996	23,6
1986	23,1	1997	24,0
1987	24,6	1998	27,1
1988	21,1	1999	23,6
1989	27,1	2000	23,2
1990	33,5	2001	24,5
1991	37,4		

40. Lägre hastigheter ingen skadas

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	60,7	70,0	52,3
18-19	57,9	76,1	41,4
20-24	53,0	66,1	40,9
25-54	54,7	64,7	45,0
55-64	53,2	66,3	40,8
65-74	67,1	75,3	58,1
75-84	77,9	85,2	68,8
Samtliga	57,8	68,5	47,2

41. Lägre hastigheter på vintern

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	67,4	74,4	60,9
18-19	58,8	65,9	52,0
20-24	57,0	62,6	51,8
25-54	59,5	65,2	54,2
55-64	60,7	70,2	51,6
65-74	75,3	80,0	70,1
75-84	84,2	89,8	76,9
Samtliga	63,4	70,1	56,9

42. Tekniskt hjälpmedel i bilen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	53,9	62,2	46,9
18-19	47,5	53,7	42,0
20-24	40,4	46,4	35,1
25-54	39,8	43,4	36,7
55-64	50,8	57,3	45,2
65-74	64,0	69,8	58,9
75-84	65,6	67,5	64,0
Samtliga	46,3	50,9	42,3

43. Lägre tolerans vid fortkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	37,1	30,4	42,8
18-19	28,4	25,5	31,0
20-24	25,3	30,5	20,9
25-54	32,3	34,1	30,7
55-64	39,6	45,3	34,3
65-74	51,6	53,1	49,9
75-84	56,3	60,9	50,8
Samtliga	36,7	39,4	34,2

44. Hastighetsövervakning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	68,6	68,8	68,3
18-19	64,1	75,4	54,1
20-24	60,3	70,0	51,3
25-54	62,5	72,2	53,4
55-64	67,5	76,5	59,0
65-74	77,8	82,2	73,0
75-84	86,7	89,9	82,7
Samtliga	66,9	75,3	58,7

45. Straff för fortkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	36,0	38,7	33,7
18-19	30,4	41,3	20,9
20-24	29,4	39,7	20,1
25-54	34,2	41,0	28,0
55-64	41,5	53,3	31,0
65-74	59,2	65,6	52,1
75-84	71,6	78,6	63,0
Samtliga	40,4	48,7	32,6

46. Straff för fortkörning, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	40,8	1997	40,0
1992	43,7	1998	35,9
1993	42,9	1999	39,0
1994	42,9	2000	37,9
1995	42,2	2001	37,8
1996	37,5		

47. Hur ofta använder Du bilbälte? Framsätet Tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	85,1	84,5	85,6
18-19	88,3	89,0	87,6
20-24	86,9	92,2	81,8
25-54	88,4	94,9	82,2
55-64	93,9	98,6	89,4
65-74	96,8	98,5	94,8
75-84	96,5	97,8	94,8
Samtliga	90,5	95,3	85,7

48. Hur ofta använder Du bilbälte? Framsätet Landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	85,1	86,5	83,7
18-19	90,4	88,8	92,0
20-24	91,9	94,0	89,9
25-54	94,7	98,3	91,2
55-64	97,3	99,2	95,4
65-74	98,0	98,9	96,9
75-84	96,9	97,7	95,8
Samtliga	94,9	97,3	92,3

49. Hur ofta använder Du bilbälte? Baksätet Tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	76,7	76,7	76,8
18-19	77,9	78,5	77,3
20-24	76,5	80,5	72,5
25-54	74,4	80,7	67,8
55-64	79,3	84,1	74,3
65-74	85,3	88,2	81,5
75-84	90,5	92,7	87,3
Samtliga	77,8	82,8	72,4

50. Hur ofta använder Du bilbälte?

Baksätet			
Landsväg			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	77,6	78,9	76,5
18-19	81,2	79,2	83,0
20-24	80,9	84,4	77,5
25-54	82,0	86,1	77,6
55-64	83,4	86,9	79,8
65-74	88,3	90,1	86,0
75-84	91,5	92,5	90,1
Samtliga	83,2	86,6	79,6

51. Användning av bilbälte 15–19 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	82	81	3	3
1982	83	80	3	3
1983	86	83	9	7
1984	89	87	10	9
1985	89	86	15	13
1986	91	90	50	47
1987	89	87	51	47
1988	89	86	56	50
1989	90	86	60	55
1990	89	84	63	57
1991	88	86	65	61
1992	90	87	72	67
1993	89	87	73	69
1994	89	87	74	69
1995	87	86	74	72
1996	87	86	76	75
1997	89	85	76	74
1998	88	86	78	76
1999	91	89	81	78
2000	89	87	80	78
2001	87	86	79	77

52. Användning av bilbälte 20–24 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	85	74	4	2
1982	83	71	4	2
1983	86	78	6	5
1984	84	79	7	6
1985	88	79	9	6
1986	91	82	50	42
1987	89	80	42	33
1988	88	79	50	42
1989	90	78	46	37
1990	89	77	54	46
1991	87	76	54	46
1992	89	79	59	49
1993	90	80	64	56
1994	90	83	66	58
1995	92	85	72	65
1996	93	87	73	68
1997	90	83	75	68
1998	90	84	80	73
1999	91	87	81	75
2000	92	85	78	74
2001	92	87	81	77

53. Användning av bilbälte 25–54 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	92	84	8	6
1982	93	83	10	7
1983	94	87	19	15
1984	93	88	19	16
1985	92	87	24	20
1986	96	91	77	71
1987	96	91	71	65
1988	95	90	74	68
1989	95	90	75	70
1990	94	88	72	66
1991	94	88	73	66
1992	93	88	72	65
1993	94	88	74	68
1994	94	90	71	63
1995	95	90	74	68
1996	96	89	74	69
1997	95	89	78	71
1998	97	91	80	73
1999	96	90	81	74
2000	97	92	82	75
2001	95	88	82	74

54. Användning av bilbälte 55–74 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	95	93	22	20
1982	95	93	29	26
1983	96	94	34	32
1984	97	96	36	35
1985	97	96	42	40
1986	98	97	90	89
1987	98	97	90	87
1988	96	94	88	86
1989	97	96	89	87
1990	97	95	88	85
1991	96	94	85	81
1992	97	94	83	80
1993	98	95	86	83
1994	98	96	86	82
1995	98	95	85	82
1996	97	95	86	83
1997	98	96	88	84
1998	97	95	87	83
1999	97	95	86	81
2000	98	95	88	85
2001	98	95	85	82

55. Bältespåminnare

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	82,6	83,3	81,8
18-19	80,7	86,0	75,6
20-24	81,1	86,7	75,8
25-54	77,6	83,0	72,5
55-64	88,9	92,2	85,7
65-74	91,0	94,0	87,6
75-84	93,2	93,6	92,5
Samtliga	82,6	87,0	78,2

56. Skydd för barn i bil

Ålder	Babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol	Annat	Totalt
0	92,2	7,8	100,0
1	91,5	6,8	98,3
2	64,1	35,9	100,0
3	21,4	77,2	98,6
4	1,7	98,3	100,0
5	1,4	98,6	100,0
6	1,4	98,6	100,0
7	0,0	98,3	98,3
8	0,0	100	100,0
9	0,0	96,2	96,2
10	0,0	98,8	98,8
11	0,0	97,5	97,5
12	0,0	99	99,0
13	0,0	96,5	96,5
14	0,0	97,3	97,3

57. Andel barn som använder baby-skydd eller bakåtvänd bilbarnstol, tidsserie, 0–4 år

År	Samtliga
1991	52,7
1992	56,9
1993	52,9
1994	50,4
1995	52,8
1999	54,3
2000	60,3
2001	54,7

58. Använder cykelhjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	5,6	4,9	6,4
18-19	2,9	2,7	3,2
20-24	5,2	3,2	7,2
25-54	10,8	14,7	7,2
55-64	12,1	16,0	8,6
65-74	12,9	15,6	10,2
75-84	10,7	11,0	10,4
Samtliga	10,1	12,8	7,6

59. Använder cykelhjälm, tidsserie, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	0,5	1992	2,0
1982	0,5	1993	2,4
1983	0,4	1994	2,9
1984	0,5	1995	3,8
1985	0,5	1996	5,7
1986	0,2	1997	5,9
1987	0,7	1998	7,0
1988	0,9	1999	8,2
1989	1,4	2000	7,6
1990	1,6	2001	10,4
1991	1,5		

60. Borde vara obligatoriskt med hjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	31,1	33,7	28,7
18-19	29,3	33,4	25,6
20-24	33,7	43,0	24,6
25-54	48,8	55,4	42,5
55-64	57,6	67,7	47,8
65-74	70,4	75,5	64,5
75-84	80,2	88,3	68,4
Samtliga	52,4	60,1	44,7

61. Borde vara obligatoriskt med hjälm, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	38,8	1997	50,1
1992	40,7	1998	49,2
1993	45,0	1999	49,9
1994	48,5	2000	47,9
1995	47,6	2001	50,0
1996	50,3		

62. Barns användning av cykelhjälm 0-3 år

År	Använder hjälm
1991	93,1
1992	92,7
1993	90,1
1994	95,3
1995	94,4
1999	95,5
2000	92,4
2001	88,1

63. Barns användning av cykelhjälm 4-6 år

År	Använder hjälm
1991	86,8
1992	86,9
1993	89,5
1994	90,5
1995	88,8
1999	93,1
2000	94,6
2001	90,2

64. Barns användning av cykelhjälm 7-12 år

År	Använder hjälm
1991	58,0
1992	59,3
1993	65,5
1994	68,4
1995	73,4
1999	73,2
2000	77,0
2001	77,2

65. Barns användning av cykelhjälm 13-14 år

År	Använder hjälm
1991	3,6
1992	13,1
1993	10,6
1994	8,9
1995	14,6
1999	14,9
2000	19,8
2001	30,5

66. Använder reflexer. På belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0-6	74,6		
7-12	51,6		
13-14	35,8		
15-17	10,9	10,7	11,1
18-19	10,7	12,8	8,6
20-24	9,3	13,2	5,5
25-54	21,5	27,1	15,8
55-64	28,1	34,7	21,6
65-74	37,3	45,7	28,1
75-84	50,3	58,7	39,2
Samtliga(15-84)	23,8	29,8	17,7

67. Använder reflexer. På belyst gata/väg, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	28,7	1992	24,5
1982	32,8	1993	24,4
1983	34,3	1994	20,1
1984	29,6	1995	24,5
1985	28,2	1996	20,6
1986	29,3	1997	21,2
1987	28,2	1998	20,8
1988	27,1	1999	22,3
1989	26,4	2000	22,5
1990	26,6	2001	22,1
1991	24,9		

68. Använder reflexer. På ej/belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0-6	81,9		
7-12	63,8		
13-14	42,5		
15-17	15,6	19,3	12,1
18-19	15,9	20,7	11,3
20-24	13,3	19,9	7,1
25-54	33,2	42,9	23,4
55-64	39,9	51,5	29,3
65-74	47,2	56,5	37,3
75-84	58,8	68,7	45,9
Samtliga(15-84)	34,0	43,5	24,4

69. Använder reflexer. På ej/belyst gata/väg, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	44,3	1992	36,6
1982	45,9	1993	34,5
1983	49,4	1994	30,9
1984	41,4	1995	34,0
1985	40,0	1996	31,0
1986	41,6	1997	30,8
1987	40,8	1998	31,6
1988	38,3	1999	32,8
1989	37,0	2000	32,1
1990	36,4	2001	32,4
1991	35,8		

70. Användning av cykelbelysning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	32,6	37,0	28,9
18-19	23,9	33,1	14,1
20-24	29,4	36,6	22,5
25-54	56,6	65,8	47,3
55-64	83,3	91,3	76,0
65-74	90,7	92,3	89,2
75-84	95,3	100,0	92,7
Samtliga	57,7	65,4	50,4

71. Användning av cykelbelysning, tidsserie, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	66,1	1998	62,9
1995	70,8	1999	63,5
1996	67,5	2000	61,8
1997	62,9	2001	56,7

72. Nya bilar max 130 km/tim

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	25,5	36,0	15,9
18-19	23,6	36,2	12,7
20-24	17,1	22,5	12,3
25-54	23,3	34,4	13,4
55-64	33,6	45,6	23,2
65-74	57,3	66,9	47,7
75-84	70,4	77,2	62,1
Samtliga	31,6	42,5	21,5

73. Information om säkra bilar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	73,9	73,4	74,4
18-19	70,0	73,6	66,9
20-24	72,1	75,6	69,0
25-54	66,3	66,9	65,7
55-64	72,0	76,7	67,7
65-74	77,0	81,1	73,0
75-84	75,6	76,7	74,4
Samtliga	69,8	71,8	67,9



Vägverket

781 87 Borlänge. Telefon 0243-750 00. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90
e-post: vagverket@vv.se / Internet: www.vv.se