

Rapport

Bilbältesanvändning i Sverige 2017



Titel: Rapport - Bilbältesanvändning i Sverige 2017

Publikationsnummer: 2018:194

Utgivningsdatum: September 2018

Utgivare: Trafikverket

Författare: Markör Marknad och Kommunikation

Kontaktperson: Magnus Lindholm

ISBN: 978-91-7725-364-8

Innehåll

1. BAKGRUND OCH SYFTE.....	4
2. METOD.....	5
2.1 Omfattning.....	5
2.2 Fältstudier.....	7
2.3 Definitoner.....	8
3 RESULTAT.....	11
3.1 Bilbältesanvändning i personbil 1983-2016.....	11
3.2 Bältesanvändningen bland män och kvinnor i olika åldrar.....	18
3.3 Bältesanvändning i hela personbilen.....	18
3.4 Bältesanvändning bland taxiförare.....	21
3.5 Bältesanvändning i övriga bilar.....	22
4 DISKUSSION OCH SLUTSATSER.....	26
BILAGA 1. Översikt mätplatser.....	28
BILAGA 2. Observationsprotokoll.....	30

Sammanfattning

Bilbältesanvändningen i personbilar i ett antal syd- och mellansvenska städer har mätts sedan 1983. Markör tog 2016 över produktionen av undersökningen från VTI. De observationer som studien grundar sig på genomförs under perioden augusti–september. Vid 2017 års studie har sammanlagt 26 366 personbilar, 582 taxibilar samt 9 982 övriga bilar observerats.

Det har skett en stadig ökning av bältesanvändningen i personbilar sedan mätningens start. Användningen bland förare, framsätesspassagerare har under hela mätserien legat på en högre nivå än för baksätesspassagerare, framför allt för vuxna baksätesspassagerare. Resultat från 2017 års studie visar på en marginell minskning av bilbältesanvändningen, men användningen är fortfarande hög; 98,1 procent (jämfört med 98,5 procent år 2016). Även framsätesspassagerarna har en hög bältesandel som ökade till 97,6 procent (jämfört med 97,1 procent år 2016).

När mätserien började 1983 var bältesanvändningen bland vuxna i baksätet endast 10 procent. Användningen av bälte ökade till 60 procent när lagen om bilbältesanvändning för vuxna i hela bilen trädde i kraft 1 juli 1986. Enligt observationerna 2017 var 93,8 procent av alla vuxna baksätesspassagerare bältade, vilket är den hittills högsta noteringen (2016 var andelen 89,8 procent). Detta skedde efter att bältesanvändningen för denna grupp sjunkit kraftigt 2013–2014. I baksätet har barnen tidigare haft en betydligt högre bältesanvändning än de vuxna. Under 2017 var andelen bältade barn i baksätet 93 procent, vilket gör att det nu endast skiljer en procentenhet mellan vuxna baksätesspassagerare och barn i baksätet. År 2016 var andelen bältade barn i baksätet 94,1 procent.

Sedan 1995 görs en delstudie som undersöker eventuella skillnader i bältesanvändning mellan män och kvinnor och olika åldersgrupper. Resultatet visar i likhet med tidigare år att kvinnorna genomgående har högre bältesanvändning. Skillnaderna är störst bland unga förare medan i stort sett alla förare i de äldre åldersgrupperna oavsett kön använder bälte.

Sedan 1995 observeras också taxichaufförernas bältesanvändning på samtliga mätplatser. Lagen om taxiförarens bältesanvändning trädde i kraft 1 oktober 1999. Sedan dess har bältesanvändningen bland taxiförare ökat kontinuerligt och 90-procentnivån nåddes 2006. År 2017 var bältesanvändningen 98,8 procent (2016 var andelen 97,4 procent), vilket är det högsta noterade värdet hittills och nästan i nivå med förare för personbilar.

1996 mättes för första gången bältesanvändningen i övriga bilar, däribland tunga fordon. Nivåerna har liksom för taxi ökat genom åren men från en mycket lägre nivå och inte lika kraftigt. Bältesanvändningen i gruppen personbilsliknande fordon är högst och ökar från 2016 och ligger nu på 97 procent. Användningen bland förarna i de tyngre fordonskategorierna ökade också och uppgår nu till 94 procent för små lastbilar, 86 procent för lastbilar utan släp och 89 procent för lastbilar med släp. Under 2017 ökade bältesanvändningen för kategorierna lastbil utan släp och lastbil med släp med 3–5 procentenheter.

1 Bakgrund och syfte

År 1967 kom den första bestämmelsen i Sverige om att det skulle finnas bilbälte i framsätet i alla nya bilar från och med 1969 års modell och 1970 kom motsvarande bestämmelse om bilbälte i baksätet. År 1969 blev rullbältet standard i framsätet i Volvobilar.

Lagen om att man också skulle använda bältet som fanns i framsätet kom först 1 januari 1975 i Sverige. Då hade säkerhetsbältet fått viss acceptans och lagen hade föregåtts av en omfattande upplysningskampanj. Ytterligare elva år senare, 1 juli 1986, blev det obligatoriskt för alla ”vuxna”, personer över 15 år, att använda bilbälte oavsett var man satt i bilen. Den 1 april 1988 kom slutligen lagen som föreskrev att alla, både barn och vuxna, måste använda bilbälte såväl i framsätet som i baksätet. Den 1 oktober 1999, det vill säga efter att observationerna gjorts i 1999 års projekt, ålades också taxiförare och förare av tunga fordon att använda bälte.

I september 1983 gjorde VTI de första observationerna av användningen av bilbälten i personbilar. Då var användningen bland vuxna i baksätet, som då inte omfattades av någon lag om obligatorisk bältesanvändning, blygsamma knappt 10 procent. I framsätet däremot, som haft motsvarande lag sedan 1975, låg användningsgraden redan 1983 runt 85–90 procent.

I samband med att lagen om obligatorisk användning av bilbälte även i baksätet för vuxna trädde i kraft 1 juli 1986, gjorde VTI före- och efter-observationer. Helgen före 1 juli använde 24 procent av alla vuxna bilbälte i baksätet. En vecka senare, några få dagar efter att lagen trätt i kraft, var motsvarande nivå 60 procent.

Den 1 oktober 2006, det vill säga efter 2006 års observationer, höjdes böterna för bältesförsyndelser kraftigt. Från och med detta datum kostar det 1500 kronor i böter för en förare eller vuxen passagerare utan bälte och 2 500 kronor för föraren som blir ertappad med att ha ett obältat barn i bilen.

År 2016–2017 har observationsmätningen av bilbältesanvändningen genomförts i Markör Marknad och Kommunikations regi.

Syftet med observationerna är att undersöka hur användningen av bilbälten i personbilar förändras över åren i Sverige och för senare år även taxi och övriga bilar. Förutom bältesanvändningens förändring i personbilar för förare och passagerare i framsätet respektive baksätet ingår följande delstudier inom projektets ram:

- studier av sambandet mellan bältesanvändning bland förare och förarnas ålder och kön
- studier av bältesanvändning bland taxiförare

2 Metod

2.1 Omfattning

Totalt genomfördes 36 930 observationer år 2017, varav 26 366 personbilar, 582 taxibilar samt 9 982 övriga bilar.

Tabell 2.1 Antal observationer 2016–2017

År	Personbilar	Taxibilar	Övriga bilar	Totalt
2016	32 484	571	6 638	39 693
2017	26 366	582	9 982	36 930

Det har skett en minskning i antalet observationer jämfört med 2016. Markör har i sitt utförande strävat efter en så lik metod som möjligt jämfört med VTI:s mätningar och har använt sig av samma mätplatser och tidpunkter.

Tabellen bredvid visar de mätplatser som ingått i undersökningen under de år mätningen genomförts.



Tabell 2.1. Mätställen personbilar, från 1983 och framåt

Plats	1983– 1986	1987	1988	1989– 1991	1992– 1993	1994– 1995	1996– 1998	1999– 2000	2003– 2015	2016	2017
Göteborg, Kortedalarondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Skövde, Badhusondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Sollentuna, Edsbackarondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Sundbyberg, Tulegatan/ Vackra vägen	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Västerås, Bjurhovdamotet	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Västerås, Gideonsberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Norrköping, Idrottsparken	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Norrköping, Riksv./ Stockholmsv.		x	x	x	x	x					
Norrköping, Sandbyhovs- viadukten											
Linköping, Tullrondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Linköping, Vallarondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x
Gnista I och II						x	x	x			
Uppsala						x	x	x			
Enköping C						x	x				
Enköping posten						x	x				

Nedan följer en uppräknig av observationspassen för 2017. De har ändrats marginellt sedan 1983. Tider och dagar kan i vissa fall ha ändrats jämfört med 2016. Göteborg (Kortedalarondellen) torsdag 6.45–9.00, 9.45–13.45 och 16.00–19.30.

Personbilar

- Göteborg (Kortedalarondellen) måndag 12.00–14.00 och 15.00–19.00, tisdag 6.45–12.00, torsdag 6.45–12.00 och 15.00–19.00
- Skövde (Badhusondellen) torsdag 15.00–19.00, fredag 6.45–9.30, 10.00–13.30 och 14.00–17.00
- Sollentuna (Edsbackarondellen) torsdag 9.30–12.15, 13.00–16.30 och 17.00–19.00
- Sundbyberg (Tulegatan/Vackra Vägen) tisdag 7.00–9.30, 10.00–12.30
- Västerås (Bjurhovdamotet) 14.00–16.30, 17.00–19.00
- Västerås (Gideonsbergsmotet) lördag 8.30–11.00 och 12.00–14.00
- Norrköping (Idrottsparken) måndag 7.00–9.00 och 9.30–11.30
- Linköping (Tullrondellen) måndag 12.30–15.30 och 16.00–18.00
- Linköping (Vallarondellen) tisdag 7.00–9.30 och 10.00–12.00



Tidsmässigt är alla vardagar inklusive lördag representerade. Med den komplexa trafikbild man ofta finner i cirkulationsplatser belyses bältesanvändningen för många olika trafiktyper, exempelvis: rusningstrafik, vardagstrafik/helgtrafik, fjärrtrafik/lokaltrafik, kvällstrafik. Bältesanvändningen för förare och olika kategorier passagerare; framsätesspassagerare, baksätesspassagerare, barn och vuxna observeras.

Övriga bilar har observerats på följande platser och tider:

Övrig trafik

- Göteborg (Gasklockan) tisdag 14.00–19.00, torsdag 7.00–12.00, fredag 7.00–12.00 och 14.00–19.00
- Skövde (Badhusrondellen + Hallenbergsrondellen) tisdag 13.00–19.00, onsdag 7.00–13.00
- Norrköping (Sandbyhovsviadukten + Packhusrondellen) tisdag 7.00–12.00, torsdag 12.00–17.00, fredag 7.00–12.00
- Sollentuna (Edsbackarondellen) onsdag 7.00–9.00, fredag 7.00–9.00
- Uppsala (Gnista) onsdag 14.00–19.00 och fredag 7.00–12.00

2.2 Fältstudier

I de nio mätplatserna inom aktuellt mätprogram för bältesanvändningen i personbilar görs observationerna i samtliga fall i cirkulationsplatser. De har vanligen tre eller fyra anslutningar, undantaget är Vallarondellen med sex stycken. Nästan alltid sker observationerna i infarterna till cirkulationsplatserna. Undantaget är mätplats Badhusrondellen i Skövde, som av praktiska skäl observeras i frånfarterna.

Eftersom cirkulationsplatser ofta anläggs där en huvudled ansluter till en annan huvudled, exempelvis en riksvägs anslutning till en infart till tätort, så genererar dessa infarter betydande trafikmängder, lämpliga att observera bältesanvändningen i. Man bör däremot vara observant på att olika anslutningar och olika tidpunkter genererar olika trafiktyper. Observatörerna fyller i ett formulär, se bilaga 2 där de vanligaste kombinationer av förare och passagerare, bältade och obältade finns förnoterade. Dessutom finns det plats att notera de mer ovanliga kombinationer som kan observeras. Ett formulär räcker normalt till ett helt arbetspass, 45 minuter.

Avsikten med studien är att skatta förändringarna över tiden i bilbältesanvändningen. Därför är det av yttersta vikt att programmet är sig så likt som möjligt år efter år. Det gäller tider för mätpassen och självfallet också mätplatserna. Markör har därför försökt efterlikna den tidigare studien i största möjliga mån.

Observationerna genomförs i augusti–september eftersom det är den tid på året som förväntas ge de stabilaste observationsdata år från år och dessutom observationsmöjligheter under gynnsamma temperatur- och ljusförhållanden. Exempelvis kan semestertrafik och vintertrafik antas ge ett avvikande beteendemönster. Observationsperioden år 2017 var 24 augusti–25 september.

Självfallet är det inte meningsfullt att försöka studera bältesanvändningen efter mörkrets inbrott. Likaså är det inte meningsfullt att observera alltför små trafikvolymmer. Därför görs alla observationer efter klockan 6.30 på vardagar och efter klockan 8.00 lördagar. Senaste arbetspasset slutar klockan 19.30 eller 19.45 beroende på ljusförhållande.

Observationerna av taxiförarnas bältesanvändning görs av ordinarie observatörer som en extra uppgift under hela mätserien. Taxiförarnas bältesanvändning noteras i en särskild ruta på ordinarie protokoll som en tilläggsuppgift under ordinarie observationsarbete. Taxistudien orsakar således inte färre observationer i den stora studien.

För övriga fordon gäller följande. Från 1996 fram till och med 2004 observerades enbart bältesanvändningen och vilken typ av övrigt fordon det var. Noteringarna gjordes på ett A4-papper och datasammanställningen var då mycket enkel. En skillnad jämfört med personbilsobservationerna är att endast förarens bältesanvändning registreras.

Från och med 2007–2015 noterades även registreringsnummer i samband med observationen av bältesanvändningen bland förare i de övriga fordonen. Avsikten var då att man i efterhand ska kunna avgöra om fordonen är registrerade för yrkesmässig trafik. För 2016 och 2017 års observationsstudie noterades inte registreringsnummer.

2.3 Definitoner

Observationerna görs först och främst av personbilar. Fram till och med 1995 observerades enbart förare och passagerare i personbilar. Taxi studerades separat i några städer och firmabilar av typ servicebilar undantogs. Främsta anledningarna

till att inte alla personbilsliknande fordon klassificeras som ”personbil” är att det är önskvärt att studera en så homogen fordonspark som möjligt över åren och att bältesanvändningen kan förväntas vara olika för förare av privatbilar jämfört med förare av tjänstefordon, exempelvis hantverkarens fordon. Med så olika bältesanvändning skulle en liten uppmätt skillnad helt kunna förklaras av förändrad förekomst av tjänstefordon. En enkel definition av ”personbil”, som tillämpas i projektet, är personbil med plats för passagerare i ett baksäte.

I dag finns en betydande och växande gråzon mellan en traditionell personbil och bilen som arbetsredskap. Fordon av typ stadsjeep, som huvudsakligen antas användas som privatbil, räknas här som personbil. Så kallade minibussar med plats för flera rader med baksäten och som också huvudsakligen kan antas användas som privatbil, räknas däremot ej som personbil.

Alla personer observeras, även spädbarn. Däremot skiljs på barn och vuxna. ”Barn” är yngre än cirka 13–15 år. Gränsdragningen mellan barn och vuxna vållar sällan några problem för observatörerna. Passagerare i åldern 12–16 är helt enkelt relativt få i trafiken.

Åldersbestämningen är av naturliga skäl behäftad med en stor osäkerhet. Observatören gör sin bedömning efter bästa förmåga och i efterhand aggregeras data till fyra åldersklasser: 18–25, 26–35, 36–50, ≥ 51 år.

Från och med 1995 har även bältesanvändningen hos taxiförare observerats på samtliga platser. Från och med 1996 observeras på vissa platser också bältesanvändningen hos förare i övrig trafik; lätta och tunga lastbilar och lastbilar med släp. Klassificeringen av övriga bilar har gjorts i dessa fyra ganska grova klasser:

- Personbilsliknande fordon ofta med baksätet ombyggt för transport av verktyg eller varor. Hit räknas också personbilsliknande med öppet flak eller med täckt flak. Ej polisbilar, ambulanser med flera.
- Van, eller vanliknande fordon. Hit räknas liten lastbil, öppen eller täckt med presenning typ tidningsbilar.
- Traditionell tung lastbil med öppet flak eller med täckt flak. Hit räknas också lastbil med skåp och med påbyggnad.
- Semitrailer, tung lastbil med släp, långtradare.
-

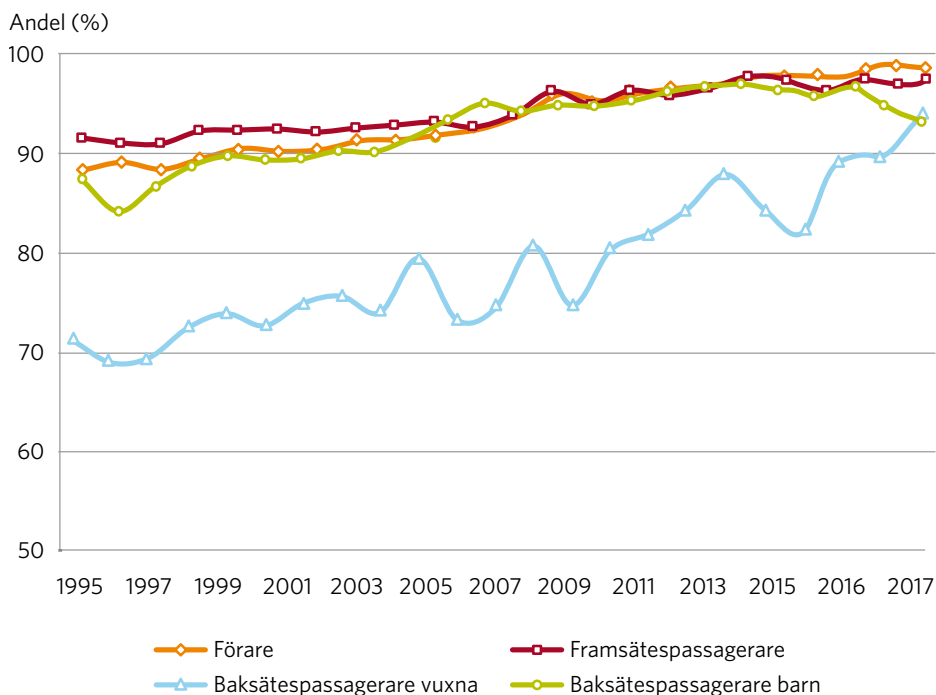


3 Resultat

År 2017 observerades 26 366 personbilar och 582 taxibilar samt 9 982 övriga bilar. Resultaten för de olika biltyperna redovisas var och en för sig.

3.1 Bilbältesanvändning i personbil 1983-2017

Figur 3.1 Bältesanvändning i personbil för förare, framsätesspassagerare, samt vuxna respektive barn i baksätet. År 1995-2017



Figur 3.1 åskådliggör (observera att y-axeln startar på 50 %) hur såväl förare som passagerare i framsätet samt barn i baksätet de senaste åren legat på ungefär samma nivå vad gäller bältesanvändning. En gradvis ökning av bältesanvändningen har skett gällande förare och framsätesspassagerare sedan mätningens start. Förare och framsätesspassagerare nådde sig 98 procent redan år 2012, men sedan avstannade utvecklingen. 2017 låg användningen för förare och framsätesspassagerare på ungefär samma nivå som 2016 (98 respektive 99 procent). Barn i baksätet minskar sin bältesanvändning ytterligare efter 2016 års minskning. Bältesnyttjandet bland barn i baksätet sjönk till 94 procent år 2016 och sjunker 2017 till 93 procent.

Vuxna i baksätet har den största variationen mellan åren och uppvisar också den tydligaste ökningen. Bältesnyttjandet för denna grupp ökar något jämfört med året innan och ligger nu på nästan 94 procent.

En mer detaljerad information för hela perioden 1983–2017 redovisas i tabellerna 3.2–3.3. I framsätet, som haft lag sedan 1975 om bältesanvändning, låg användningsgraden redan 1983 runt 85–90 procent. Användningen bland vuxna i baksätet, som då inte omfattades av någon lag om obligatorisk bältesanvändning, var blygsamma knappt 10 procent. Ytterligare kommentarer återfinns i anslutning till respektive tabell.

Tabell 3.2 Personbilsförare. Bältesanvändning (%) 1983–2017

År	Utan passagerare	Enbart passagerare fram	Antal baksätepassagerare			Totalt
			1	2	3	
1983	81,6	86,0	88,3	92,4	91,4	83,9
1984	82,3	87,8	89,5	91,7	91,9	85,0
1985	83,6	87,7	90,3	92,4	93,3	85,8
1986	85,0	89,9	93,9	96,0	95,7	87,6
1987	—	—	—	—	—	—
1988	86,3	91,2	93,7	96,1	95,9	88,6
1989	—	—	—	—	—	—
1990	—	—	—	—	—	—
1991	—	—	—	—	—	—
1992	84,1	90,6	93,5	96,0	95,0	87,1
1993	85,6	90,4	92,5	95,2	94,4	87,9
1994	86,3	91,1	93,5	95,8	95,6	88,7
1995	86,6	89,7	92,5	94,9	94,6	88,2
1996	87,7	89,7	93,6	94,8	93,7	89,0
1997	86,6	90,1	91,8	94,5	93,0	88,3
1998	87,9	90,7	93,0	95,8	95,0	89,4
1999	88,9	91,9	93,3	95,8	95,2	90,4
2000	88,8	91,4	93,8	95,1	95,0	90,1
2001	88,7	91,9	94,9	95,7	94,5	90,3
2002	89,9	92,8	95,2	96,5	95,5	91,2
2003	89,4	93,5	96,3	96,7	95,4	91,3
2004	90,4	93,6	96,6	96,6	93,0	91,8
2005	91,5	93,7	94,8	96,4	95,5	92,4
2006	92,7	95,3	97,0	98,2	97,1	93,8
2007	95,1	97,2	97,6	98,2	97,7	95,9
2008	94,8	96,8	97,5	98,1	99,0	95,2
2009	94,8	98,1	98,2	98,3	98,6	96,0
2010	95,7	97,6	98,3	99,2	97,6	96,5
2011	96,3	97,9	98,7	99,1	98,6	96,9
2012	97,2	98,7	99,0	98,9	98,3	97,7
2013	97,2	98,5	98,9	98,6	97,4	97,7
2014	97,2	98,5	99,2	98,6	99,3	97,6
2015	98,0	98,8	99,1	99,4	99,6	98,3
2016	98,3	99,2	99,6	99,1	99,2	98,5
2017	97,7	99,3	99,4	100,0	97,6	98,1

Tabell 3.2 visar en ökande trend sedan mätningens början. Förändringarna år från år är vanligen små. Bältesanvändningen är 2017 98,1 procent, en marginell sänkning jämfört med 2016. Resultatet bygger på observationer av totalt 26 366 personbilar, varav 19 055 utan passagerare och 6 175 med passagerare enbart i framsätet.

Senaste stora uppgången i bältesanvändning bland förare skedde mellan åren 2006 och 2007, detta efter böteshöjningen som genomfördes i oktober 2006. Notera sambandet mellan antal passagerare och förarnas bältesanvändning. Förare utan passagerare har något lägre bilbältesanvändning. Högst bältesanvändning har förarna när det sitter passagerare i baksätet. Vi har här ingen kontroll över andra faktorer, så som t.ex. körsträckans längd, eller var man kört, faktorer som också kan påverka förarnas bältesvanor.



Tabell 3.3 Framsättespassagerare i personbil. Bältesanvändning (%) 1983–2017

År	Enbart passagerare fram	Antal baksättespassagerare			Totalt
		1	2	3	
1983	84,7	87,3	91,8	89,6	85,8
1984	86,5	84,3	92,2	89,7	86,7
1985	87,0	91,3	91,3	90,6	88,2
1986	88,2	91,6	96,2	94,9	89,7
1987	—	—	—	—	—
1988	90,6	92,9	96,1	94,5	91,5
1989	—	—	—	—	—
1990	—	—	—	—	—
1991	—	—	—	—	—
1992	89,8	92,8	95,5	96,1	90,9
1993	90,1	92,8	95,6	98,9	91,1
1994	90,7	95,0	96,1	94,4	92,0
1995	90,5	93,4	94,8	92,6	91,4
1996	90,4	91,8	94,7	91,0	90,9
1997	90,0	91,6	94,7	92,3	90,8
1998	91,5	93,4	95,1	91,8	92,1
1999	91,7	92,8	95,0	92,3	92,2
2000	91,6	93,7	95,6	94,2	92,3
2001	91,3	94,1	94,9	92,6	92,0
2002	91,7	94,4	95,7	91,7	92,4
2003	91,8	95,8	96,8	88,3	92,7
2004	92,4	95,8	95,4	87,6	93,0
2005	92,1	93,6	96,1	88,9	92,5
2006	93,1	96,0	96,8	90,1	93,7
2007	95,9	97,3	97,0	93,0	96,1
2008	94,8	96,2	93,7	84,4	94,8
2009	95,9	97,8	96,7	95,9	96,2
2010	95,4	97,3	98,1	91,8	95,7
2011	96,1	97,8	98,1	96,6	96,4
2012	97,4	98,8	98,3	97,5	97,6
2013	97,1	98,3	97,8	94,4	97,2
2014	95,8	98,0	97,3	96,2	96,2
2015	97,0	98,7	98,9	97,5	97,3
2016	97,0	98,5	97,7	95,3	97,1
2017	97,6	98,1	98,6	97,1	97,7

Framsättespassagerarnas bältesanvändning (tabell 3.3) har totalt sett ofta varit högre än förarnas (tabell 3.2), ett mönster som fortgår även år 2017. Sedan 2012 ligger förare på en något högre nivå än framsättespassagerare, men även de senares bältesanvändning har nu ökat till drygt 97 procent. Den tidigare skillnaden förklarades till stor del av att förare utan passagerare hade mycket lägre användning

än förare med passagerare. Det totala nyttjandet visar på en liten ökning jämfört med år 2016. Totalt observerades 6 899 framsätesspassagerare år 2016. Av dessa var det 6 175 personbilar som saknade passagerare i baksätet.

Tabell 3.4 Vuxna i baksätet på personbil. Bältesanvändning (%) 1983-2017

År	Vuxna i baksätet			Totalt
	1	2	3	
1983	7,6	9,1	2,5	7,5
1984	13,1	12,9	6,5	12,1
1985	13,4	12,2	3,9	11,6
1986	52,4	60,6	35,4	53,9
1987	—	—	—	—
1988	62,6	70,5	45,9	63,7
1989	—	—	—	—
1990	—	—	—	—
1991	—	—	—	—
1992	67,3	79,8	74,4	72,9
1993	64,7	78,5	64,7	70,2
1994	72,0	78,3	68,5	74,2
1995	66,8	78,0	64,9	70,9
1996	66,9	75,6	55,5	68,7
1997	65,2	76,2	64,4	69,2
1998	69,2	78,0	62,5	72,1
1999	71,1	78,9	65,9	73,5
2000	70,7	76,1	65,8	72,3
2001	73,0	78,2	67,3	74,5
2002	74,4	80,3	63,3	75,2
2003	73,8	77,8	57,5	73,6
2004	79,1	81,7	64,3	78,9
2005	72,8	77,1	58,0	72,9
2006	73,9	77,9	57,3	74,0
2007	78,8	83,1	75,6	80,1
2008	73,5	77,2	67,4	74,3
2009	78,1	81,7	81,1	79,7
2010	78,3	85,5	82,4	81,3
2011	82,6	87,9	77,2	83,7
2012	86,5	88,1	86,5	87,1
2013	82,4	86,8	80,4	83,7
2014	79,9	84,0	80,4	81,4
2015	84,2	92,6	91,6	89,0
2016	89,9	90,1	88,2	89,8
2017	93,4	95,7	92,3	93,8

Som framgår av tabell 3.4 noteras i årets bältesobservationer det högsta värdet hittills bland vuxna i baksätet; 93,8 procent, vilket är ytterligare en ökning från

2016 då andelen var 89,8 procent. 2007 registrerades ett högt värde och efter en tillbakagång 2008 ökade den fram till 2012 då den åter sjönk 2013. 2015 bröts trenden då bältesanvändningen åter ökade. Bältesanvändningen av vuxna i baksätet har varierat under de år observationer genomförts. Förklaringen är att vuxna baksätespassagerare (totalt 527 observerade år 2017, genomsnittligt ca 3 000 per år 2012–2014, 3 500 år 2015 och 638 år 2016) inte är så vanliga i personbilar. Det är också svårare att observera bältesanvändningen i baksätet, även för erfarna observatörer. Dessutom kan det mycket väl vara så att bältesanvändningen faktiskt varierar mer för baksätespassagerarna än för förare och framsätespassagerare. Allt detta bör kunna förklara varför bältesanvändningen i denna studie varierar mycket mer för baksätespassagerarna än för förare och framsätespassagerare där de redovisade årsmedelvärdena sällan varierar mer än högst en procentenhet.

Det stora språnget bland vuxna baksätespassagerare 1985–1986 beror på lagen om att vuxna i baksätet ska använda bältet trädde i kraft 1 juli 1986.



Tabell 3.5 Barn i baksätet på personbil. Bältesanvändning (%) 1983-2017

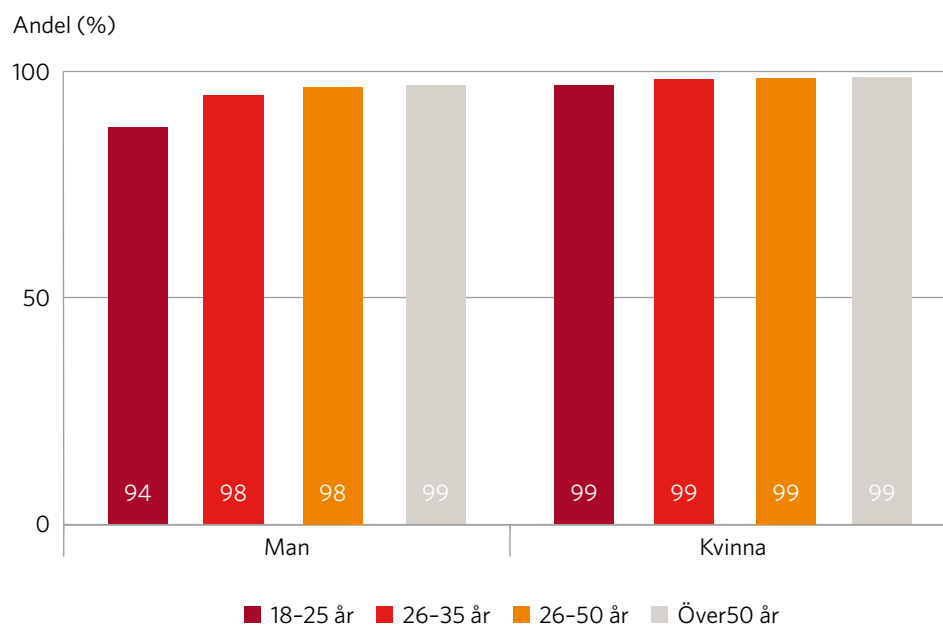
År	Barn i baksätet			Totalt
	1	2	3	
1983	17,7	21,8	4,4	17,3
1984	26,9	38,7	13,3	27,5
1985	33,0	38,7	13,3	32,4
1986	60,0	69,5	35,9	61,1
1987	—	—	—	—
1988	77,9	84,1	62,0	78,0
1989	—	—	—	—
1990	—	—	—	—
1991	—	—	—	—
1992	84,8	89,1	86,7	87,3
1993	81,7	88,5	73,4	83,7
1994	86,7	90,6	77,5	87,4
1995	84,9	91,3	79,2	87,3
1996	86,2	88,8	75,5	84,1
1997	87,7	89,3	76,8	86,6
1998	87,5	91,8	81,5	88,7
1999	87,2	92,5	84,6	89,7
2000	87,4	91,5	86,3	89,3
2001	89,6	92,3	79,7	89,4
2002	90,3	93,5	79,8	90,2
2003	91,3	93,8	75,6	90,1
2004	91,1	93,8	80,4	91,5
2005	93,8	95,3	79,9	93,3
2006	94,7	96,4	84,6	95,0
2007	95,4	96,1	81,3	94,2
2008	94,1	95,7	94,3	94,8
2009	94,3	96,6	88,5	94,7
2010	96,8	96,2	83,8	95,2
2011	96,0	97,1	92,4	96,1
2012	97,8	96,4	92,5	96,7
2013	97,6	96,1	91,2	96,4
2014	96,0	95,8	86,5	95,3
2015	97,0	97,4	95,3	97,1
2016	94,8	93,0	94,0	94,1
2017	95,0	96,9	86,0	93,0

Tabell 3.5 grundar sig år 2017 på 773 observerade barn i baksätet. Som synes har bältesanvändningen bland barn i baksätet gått tillbaka till något lägre än 2014 års nivå efter toppnoteringen 2015. Generellt har bältesanvändningen bland barn i baksätet legat ungefär 10–20 procentenheter högre än för vuxna i baksätet (tabell 3.4), en skillnad som således varierat ganska kraftigt genom åren. Denna skillnad minskade 2016 och minskar ytterligare år 2017 och är nu endast en procentenhet.

3.2 Bältesanvändningen bland män och kvinnor i olika åldrar

Bilbältesmätningarna utökades 1995–2015 med en delstudie av hur bältesanvändningen beror på ålder och kön. Metoden bygger på parvisa jämförelser där man först väntar in och observerar kön och ålder för en obältad förare och därefter en bältad förare. Därefter väntar man in en ny obältad och så vidare. Det innebar att det var en förhållandevis liten mängd personbilar som ingick i denna delstudie. Vid mätningarna 2016 och 2017 genomfördes inte någon delstudie utan kön och ålder noterades på de ordinarie observationsprotokollen. Dataunderlaget och metoden skiljer sig därmed från tidigare mätningar och jämförelser bör därför göras med försiktighet.

Figur 3.2 Bältesanvändning (%) för personbilsförare 2017, fördelad på kön och åldersgrupp



Figur 3.2 visar att samtliga grupper har en hög bältesanvändning. Kvinnor i alla åldersgrupper har en bältesanvändning på 98–99 procent. För männen syns tydligare samband med ökad bältesanvändning med stigande ålder, där det framför allt är männen i åldersgruppen 18–25 år som har lägre bältesnyttjande (94 procent).

3.3 Bältesanvändning i hela personbilen

Ibland efterfrågas information om bältesanvändning i hela bilen, sammantaget bland både förare och passagerare. För att besvara den frågan måste man först definiera hur personbeläggningen ser ut i en typisk personbil. Med ett minskat antal personer i baksätet stiger automatiskt bältesnivåerna totalt sett eftersom baksätesspassagerarna är, eller framförallt har varit, bältade i relativt liten omfattning. Detta skulle således ske även om inte bältesanvändning ökade för förare och för alla kategorier passagerare. Observera att urvalet av mätplatser ursprungligen är gjort för att baksätesspassagerare ska vara representerade, vilket kan medföra att den redovisade personbilsbeläggningen kan vara något överskattad.

Om man antar att personbeläggningen som konstaterades i bältesobservationerna 2005 (1,511 personer i genomsnitt per personbil) gällt under hela perioden 1983–2015 kan vi också beräkna bältesanvändningen i hela bilen. Den vikt som gällde 2005 för de olika kategorierna i personbilen får således gälla för alla övriga år.

Jämfört med den faktiska personbeläggningen i bilarna över åren blir ”felet” i tabellen störst för de äldsta observationsstudierna eftersom andelen baksätespassagerare var större då. Därmed skulle den totala bältesanvändningen för hela bilen 1983, om man tagit personbeläggningen som gällde då, ha varit ungefär en procentenhet lägre jämfört med det angivna värdet totalt i nedanstående tabell 3.6.



Tabell 3.6 Bältesanvändningen (%) för förare, framsätesspassagerare, baksätesspassagerare, vuxna respektive barn och totalt för en genomsnittlig personbil. Personbeläggningen (som är grund för redovisade vikter överst i tabellen) antas ha varit konstant på 2005 års nivå under hela perioden 1983-2017.

Vikt	1	0,359	0,024	0,028	1,411
År	Förare	Fram	Vuxna, bak	Barn, bak	Totalt
1983	83,9	85,8	7,5	17,3	77,1
1984	85,0	86,7	12,1	27,5	78,8
1985	85,8	88,2	11,6	32,4	79,8
1986	87,6	89,7	53,9	61,1	85,0
1987	—	—	—	—	—
1988	88,6	91,5	63,7	78	87,4
1989	—	—	—	—	—
1990	—	—	—	—	—
1991	—	—	—	—	—
1992	87,1	90,9	72,9	87,3	87,2
1993	87,9	91,1	70,2	83,7	87,5
1994	88,7	92,0	74,2	87,4	88,6
1995	88,2	91,4	70,9	87,3	87,9
1996	89,0	90,9	68,7	84,1	88,1
1997	88,3	90,8	69,2	86,6	87,7
1998	89,4	92,1	72,1	88,7	89,0
1999	90,4	92,2	73,5	89,7	89,9
2000	90,1	92,3	72,3	89,3	89,6
2001	90,3	92,0	74,5	89,4	89,8
2002	91,2	92,4	75,2	90,2	90,5
2003	91,3	92,7	73,6	90,1	90,6
2004	91,8	93,0	78,9	91,5	91,4
2005	92,4	92,5	72,9	93,3	91,4
2006	93,8	93,7	74,0	95,0	92,7
2007	95,9	96,1	80,1	94,2	95,0
2008	95,2	94,8	74,3	94,8	93,9
2009	96,0	96,2	79,7	94,7	95,0
2010	96,5	95,7	81,3	95,2	95,4
2011	96,9	96,4	83,7	96,1	96,0
2012	97,7	97,6	87,1	96,7	97,1
2013	97,7	97,2	83,7	96,4	96,7
2014	97,6	96,2	81,4	95,3	96,3
2015	98,3	97,3	89,0	97,1	97,5
2016	98,5	97,2	89,4	94,2	97,5
2017	98,1	97,7	85,0	93,0	97,1

Enligt tabell 3.6 vändes de senaste årens smärre minskning av bältesanvändningen till en ökning under 2015 och sett över hela personbilen kom bältesanvändningen upp i 97,5 procent. 2017 sjönk bältesanvändningen i hela bilen något, från 97,5 procent 2016 till 97,1 procent år 2017.

Beläggningen i personbilar har fortsatt att minska sedan 2005. Enligt genomförda bältesobservationer åren 2011–2015 är genomsnittet 1,428 personer per personbil, fördelat på vikterna 1 (förare), 0,3166 (framsätesspassagerare), 0,0539 (vuxna i baksätet), och 0,0577 (barn i baksätet). 2017 var genomsnittet 1 511 och förderades på vikterna 1 (förare), 0,359 (framsätesspassagerare), 0,085 (vuxna i baksätet), och 0,067 (barn i baksätet). Om dessa använts för år 2016 i ovanstående tabell 3 hade det resulterat i en total bältesanvändning på 97,9 procent i personbilar. Om istället andelarna för 2017 hade använts hade den totala bältesanvändningen före 2016 blivit 97,8 procent.

3.4 Bältesanvändning bland taxiförare

Från och med 1995 observeras samtliga taxiförare i samband med den ordinarie personbilsstudien. Den 1 oktober 1999 ålades taxiförare och förare av tunga fordon att använda bilbälte. Utvecklingen bland taxiförare framgår i tabell 4 och figur 4. Åren 1995–2002 inkluderar mätplatserna Uppsala, Gnista I och II.

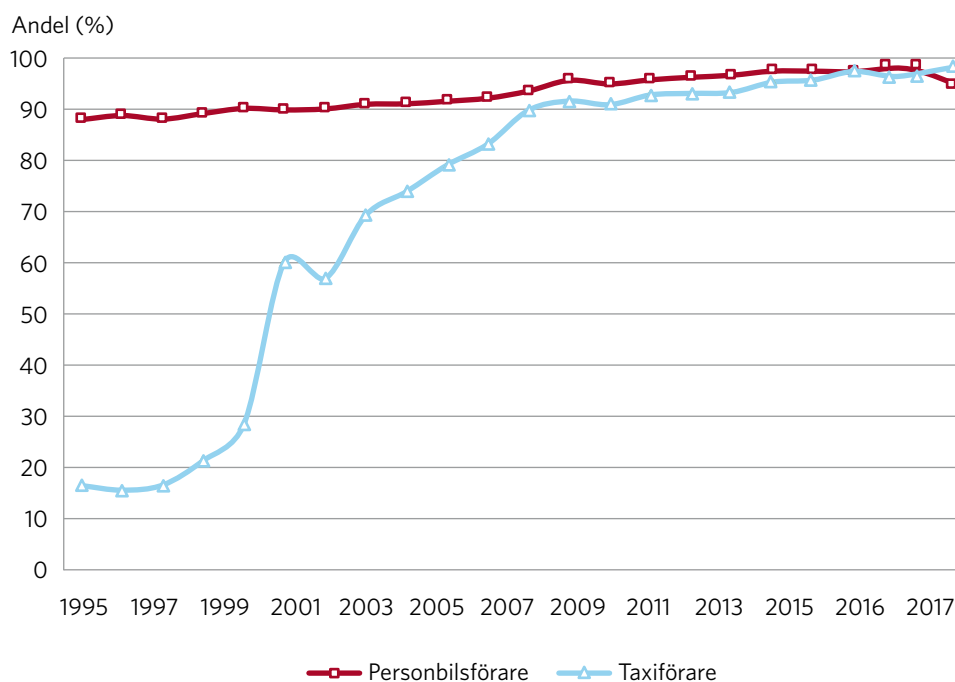
Tabell 3.7 Bältesanvändningen (%) bland taxiförare, hela mätserien exklusive respektive inklusive mätplatserna Uppsala, Gnista I och II.

År	Exklusive Gnista, Uppsala I och II	Inklusive Gnista, Uppsala I och II
1995	—	16,5
1996	—	15,6
1997	—	16,6
1998	—	21,4
1999	28,5	27,2
2000	60,3	59,5
2001	57,0	60,3
2002	69,4	68,7
2003	74,0	—
2004	79,2	—
2005	83,3	—
2006	89,9	—
2007	91,7	—
2008	91,0	—
2009	92,9	—
2010	93,2	—
2011	93,4	—
2012	95,4	—
2013	95,8	—
2014	97,5	—
2015	96,5	—
2016	97,4	—
2017	98,8	—

Sedan mätningens början 1995 ökade taxiförarnas bältesanvändning kraftigt fram till 1997. Anpassningen till den nya lagen, som trädde i kraft efter observationerna 1999, började märkas redan 1998. Efter att lagen gällt i knappt ett år hade 60-procentnivån nåtts. Taxiförarnas bältesanvändning har sedan successivt ökat

i långsammare takt och nådde 97,5 procent 2014. År 2015 noterades dock en minskning till 96,5 procent men 2016 var bältesanvändningen tillbaka på 2014 års höga nivå. Numera finns inga skillnader i bältesnyttjande mellan personbilsförare och taxiförare. Utvecklingen för både personbilsförare och taxiförare illustreras i nedanstående figur 3.3.

Figur 3.3 Bältesanvändning (%) bland personbilsförare och taxiförare 1995-2017



3.5 Bältesanvändning i övriga bilar

År 1996 observerades bältesanvändningen, för första gången inom detta projekts ram, även i övriga bilar (exempelvis lastbil, ej buss) förutom personbilar och taxibilar. Den mycket grova indelningen som tillämpats sedan 1996 har varit följande:

- Personbilsliknande fordon, ofta med baksätet ombyggt för transport av verktyg eller varor. Hit räknas också personbilar med öppet flak eller med täckt flak. De flesta i denna kategori torde vara registrerade som personbil, det vill säga ha gällande bälteslag även före 1999.
- Van eller vanliknande fordon. Hit räknas liten lastbil, öppen eller täckt med presenning, t.ex. tidningsbilar. En inte obetydlig del inom denna kategori torde vara personbilsregistrerade, det vill säga de omfattades redan före oktober 1999 av bälteslagen.
- Traditionell tung lastbil med öppet eller täckt flak utan släp.
- Semitrailer, tung lastbil med släp, långtradare. För tung lastbil med och utan släp gäller alltså bälteslagen från och med oktober 1999, det vill säga efter 1999 års observationer.

Observationerna har skett i Norrköping, Göteborg, Skövde, Sollentuna och Uppsala.

Totalt observerades 9 982 fordon år 2017, jämfört med 6 638 år 2016. Av dessa var 4 329 (43 procent) vans eller vanliknande fordon, 3 087 (31 procent)

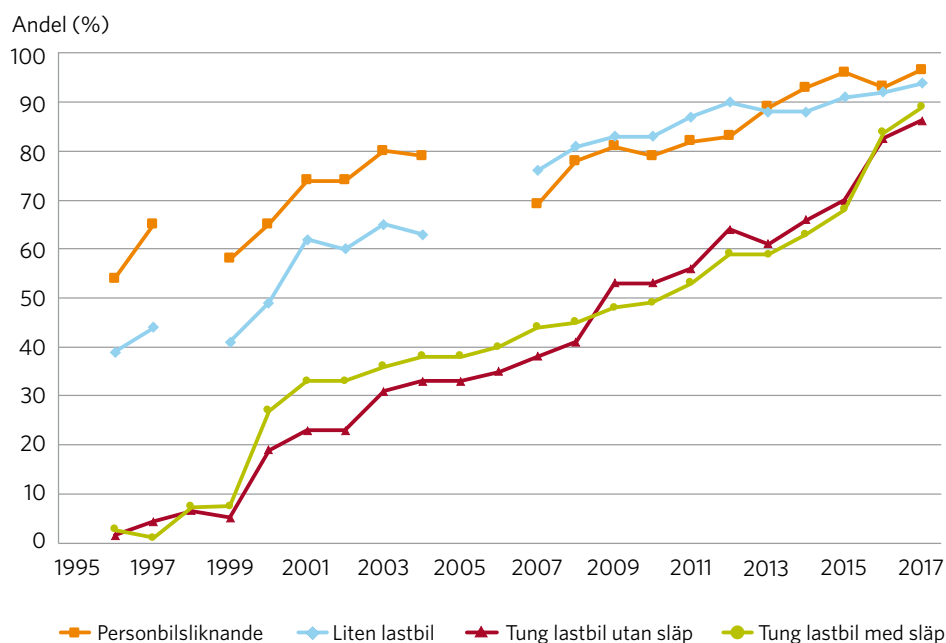
personbilsliknande fordon, 1 612 (16 procent) tung lastbil, 954 (10 procent) semitrailer, tung lastbil med släp eller långtradare. Tidigare ingick även utlandsregistrerade fordon i statistiken. 2016-2017 observerades dock enbart svenskregistrerade fordon i kategorin övriga fordon.

Åren 2005 och 2006 observerades inte de tyngre fordonen alls inom ramen för detta projekt. Eftersom bältesanvändningen i tunga fordon var låg tog Sveriges Åkeriföretag (branschorganisation med 10 000 medlemsföretag, tidigare Svenska Åkeriförbundet) initiativ till en kampanj för att försöka förbättra bältesanvändningen i de egna fordonen. Kampanjen startade 2003 och följdes upp i separata mätningar (bekostade av Vägverket) under 2004, 2005 och 2006. Knappt 2 500 tunga lastbilar, med eller utan släp, observerades varje år. Utvärderingen av kampanjen har skilt på yrkesmässig och icke yrkesmässig trafik och finns dokumenterad i ett tidigare PM.

Utvärderingen av den yrkesmässiga trafiken gjordes mellan åren 2007 och 2015 inom ramen för ordinarie bilbältesprojekt. Under 2016 och 2017 har ingen åtskillnad gjorts på yrkesmässig trafik och övrig tung trafik.



Figur 3.4 Bältesanvändningen (%) i övriga bilar 1996–2017. År 2003 skattades bältesanvändningen i personbilsliknande fordon till cirka 80 %. Efter 2015 endast svenskregistrerade lastbilar.



Figur 3.4 uppvisar en tydligt uppåtgående trend för samtliga fordonsslag av de tyngre fordonen under de senaste tjugo åren. Den lättaste fordonstypen hade från mätningens början fram till 2014 en högre andel bältade förare än tyngre fordon. Från 2007 till 2013 var däremot bältesanvändningen i små lastbilar större än bältesanvändningen i personbilsliknande fordon. Efter det har åter personbilsliknande fordon haft en högre andel som närmast sig den för personbilar. Efter att andelen sjönk år 2016 stiger den nu igen och uppmäter den högsta mätningen sedan start.

Under 2017 ökar andelen bältade förare för liten lastbil och är nu 94 procent jämfört med 92 procent 2016. Förarna i de tunga fordonen visade en ganska markant uppgång 2012 och efter en stagnation 2013 ökade åter bältesanvändningen 2014–2016. År 2017 sker återigen en ökning och andelen bältade närmar sig nu 90 procent för de tyngsta fordonstyperna.

Tabell 3.8 Bältesanvändningen (%) i övriga bilar 1996–2017.

År	Personbilsliknande	Liten lastbil	Tung lastbil utan släp	Tung lastbil med släp
1996	54,0	39,0	1,5	2,7
1997	65,0	44,0	4,4	1,0
1998	—*	—*	6,6	7,3
1999	58,0	41,0	5,1	7,4
2000	65,0	49,0	19,0	27,0
2001	74,0	62,0	23,0	33,0
2002	74,0	60,0	23,0	33,0
2003	—*	65,0	31,0	36,0
2004	79,0	63,0	33,0	38,0
2005	—**	—**	33,0***	38,0***
2006	—**	—**	35,0***	40,0***
2007	69,0	76,0	38,0	44,0
2008	78,0	81,0	41,0	45,0
2009	81,0	83,0	53,0	48,0
2010	79,0	83,0	53,0	49,0
2011	82,0	87,0	56,0	53,0
2012	83,0	90,0	64,0	59,0
2013	89,0	88,0	61,0	59,0
2014	93,0	88,0	66,0	63,0
2015	96,0	91,0	70,0	68,0
2016	93,0	92,0	83,0	84,0
2017	97,0	94,0	86,0	89,0

*Gränsdragningen mellan de två lättare kategorierna är inte entydig och blev rimligen fel för 1998 och 2003.

Bältesanvändningen skattades dock till cirka 80 % för personbilsliknande fordon 2003.

**Bältesanvändningen bland förare av personbilsliknande fordon och liten lastbil har inte observerats alls dessa år inom ramen för detta projekt.

***Har uppskattats utifrån en utvärdering av Åkerinäringens kampanj, se ovan. Dessa skattade värden är mycket osäkra.

4 Diskussion och slutsatser

Användningen av bilbälte började mätas av VTI 1983, och har sedan fortsatt fram till 2016 då Markör Marknad och Kommunikation genomförde studien. Markör har även 2017 genomfört undersökningen av bilbältesanvändning.

Bältesanvändningen har gradvis ökat sedan man började med observationsstudien. Under 2017 skedde en marginell minskning men användningen är fortfarande hög; 98,1 procent. Även framsättespassagerarna har en hög bältesandel och den ökade under 2017 till 97,6 procent. Vuxna baksättespassagerare ökade något och ligger fortsatt på en hög nivå; 93,8 procent, vilket är det högsta uppmätta värdet hittills. Detta skedde efter att bältesanvändningen för denna grupp sjunkit kraftigt 2013–2014. Denna grupp närmar sig därmed den höga nivå av bältesanvändning som observerats i övriga grupper. Andelen bältade barn i baksätet minskar något jämfört med 2016, från 94,1 till 93 procent.

Många gånger observeras bältesanvändningen bara några enstaka meter från fordonen. Det kan dock vara svårt att observera bältesanvändningen i framförallt baksätet, även för erfarna observatörer. En under de senaste åren upplevd högre frekvens av tonade bilrutor bidrar till detta. Det är således av hög vikt att observationerna genomförs under goda ljusförhållanden. För att få så likartade bedömningar som möjligt över tid har endast varsamma ändringar i observatörskåren gjorts genom åren. Markör har i största möjliga mån strävat efter att efterlikna den tidigare metoden. Det går dock inte att utesluta att vissa skillnader kan ha uppkommit till följd av bytet av utförare. En skillnad i undersökningen från och med år 2016 är att kön och ålder skattas i samband med observationen. Tidigare gjordes en separat studie för att mäta kön- och åldersfördelningen.

När resultatet studerades på kön och ålder märktes en större bältesanvändning för kvinnor och personer i de äldre åldersgrupperna, framför allt för männen. Män i åldern 18–25 var liksom föregående år den grupp som i lägst grad var bältade.

Andelen bältade taxiförare är 2017 98,8 procent, vilket är högre än föregående år då andelen var 96 procent. Taxiförarnas bältesanvändning närmar sig därmed den för personbilsförarna.

I undersökningen ingick också observationer av övriga fordon, som här innehåller fyra undergrupper. Bältesanvändningen i gruppen personbilsliknande fordon är högst och ökar från 2016 och ligger nu på 97 procent. Användningen bland förarna i de tyngre fordonskategorierna ökade också och uppgår nu till 94 procent för små lastbilar, 86 procent för lastbilar utan släp och 89 procent för lastbilar med släp. 2016 skedde en stor ökning på omkring 15 procentenheter för kategorierna lastbil utan släp och lastbil med släp. 2017 sker en ökning men med 3–5 procentenheter.

I Trafikverkets trafiksäkerhetsundersökning uppger 98 procent av de svarande att de alltid eller nästan alltid använder säkerhetsbälte när de åker i framsätet. Det gäller både i tätort och på landsväg. I baksätet är bältesanvändningen lägre, precis som Markörs studie i bältesanvändning indikerar, 92 procent i tätort och 93 procent på landsväg.



Bilaga 1 Översikt mätplatser

Personbilar

Ort	Platsbeskrivning	Anslutningar	Observationer i	KoordinaterWGS 84 (lat, lon)
Göteborg	Kortedala-rondellen	Kortedalavägen/ Almanacksvägen / Runstavs- gatan/ Bertil von Wachenfeldts väg		N 57° 44.430', E 12° 02.012'
Skövde	Badhusrondellen	Vadsbovägen/ Majorsgatan / G:a Kungsvägen	Vadsbovägens båda anslutningar och Majorsgatan	N 58° 23.730', E 13° 50.347'
Sollentuna	Edsbacka-rondellen	Sollentunavä- gen/Danderyds- vägen/Embla- vägen	Sollentunavägens båda infarter och Danderydsvägen	N 59° 26.752', E 17° 56.660'
Sundbyberg	Tulegatan/ Vackra vägen	Tulegatan / Vackra vägen / Rosengatan	Infart och frånfart på Tulegatans nordvästra anslutning	N 59° 21.917', E 17° 58.398'
Västerås	Bjurhovda-motet	Österleden / Bjurhovdagatan / Tråddragargatan	Österledens båda infarter och Tråddragargatan	N 59° 37.338', E 16° 35.957'
Västerås	Gideonsbergs- motet	Bergslagsvägen/ Karlfeltsgatan/ Värlöksgatan	Bergslagsvägens båda infarter	N 59° 37.897', E 16° 33.341'
Norrköping	Idrottsparken	S Promenaden/ Albrektsvägen/ Kungsgatan	S Promenadens båda infarter, Albrektsvägen	N 58° 35.129', E 16° 10.560'
Linköping	Tullrondellen	Järnvägsgatan/ Norrköpingsv./ Nya Tanneforsv	Alla tre infar- terna	N 58° 24.763', E 15° 38.045'
Linköping	Vallarondellen	E4-anslutning/ Rydsvägen/ Industrigatan/ Malmslätts- vägen/ Stra- tomtavägen/ Universitets- vägen	E4-anslutning, Malmslätts- vägen, Universitetsvägen	N 58° 24.381', E 15° 34.951'



Tunga fordon

Ort	Platsbeskrivning	Anslutningar	Observationer i	KoordinaterWGS 84 (lat, lon)
Göteborg	Gasklockan, Falutorget	Mårten Krakowg./ Partihandelsg.	Alla anslutningar	N 57° 43.000', E 11° 58.945'
Skövde	Badhusrondellen	Vadsbovägen/ Majorsgatan/ G:a Kungsvägen	Vadsbovägen infart/utfart söderifrån/ söderut	N 58° 23.730', E 13° 50.347'
Sollentuna	Edsbackarondellen	Sollentunavägen/ Danderydsvägen/ Emblavägen	Sollentunav. söderifrån och Danderdsvägens infart/utfart	N 59° 26.752', E 17° 56.660'
Norrköping	Sandbyhovsviadukten	Stockholmsv./ Ståthögavägen/ De Geersgatan	Alla anslutningar	N 58° 36.542', E 16° 9.633'
Uppsala	Gnistarondellen	E4-anslutning/ Tycho Hedens v./ Kungsängsleden/ Almungevägen	Alla anslutningar	N 59° 50.690', E 17° 42.061'

Bilaga 2. Observationsprotokoll

Personbil

Bilbältesanvändning (personbil) svenskregistrerad	Plats							
	Observatör							
	Datum..... Mättid.....							
Om taxi (sätt ett kryss)								
1=Förare, 2=Passagerare fram, 3=Passagerare bak, 4=Passagerare mitt bak, 5=Passagerare bak, bakom passagerare fram								
1. Bälte	X= JA 0=NEJ	<table border="1"><tr><td>5</td><td>4</td><td>3</td></tr><tr><td>2</td><td></td><td>1</td></tr></table>	5	4	3	2		1
5	4	3						
2		1						
2. Kön	X=MAN 0=KVINNA	<table border="1"><tr><td>5</td><td>4</td><td>3</td></tr><tr><td>2</td><td></td><td>1</td></tr></table>	5	4	3	2		1
5	4	3						
2		1						
3. Ålder	X=VUXEN 0=BARN (0-15 år)	<table border="1"><tr><td>5</td><td>4</td><td>3</td></tr><tr><td>2</td><td></td><td></td></tr></table>	5	4	3	2		
5	4	3						
2								
4. Åldersskatning förare (1)	1. <input type="checkbox"/> 18-25 år 2. <input type="checkbox"/> 26-35 år 3. <input type="checkbox"/> 36-50 år 4. <input type="checkbox"/> över 50 år							

Övrig trafik

Bilbältesanvändning (övrig trafik) svenskregistrerad	Plats
	Observatör
	Datum..... Mättid.....
1. Typ av fordon	
1 <input type="checkbox"/> Personbilsliknande fordon (ofta med baksätet ombyggt för transport av verktyg eller varor. Hit räknas också personbilsliknande med öppet flak eller täckt flak. Ej polisbilar och ambulanser med flera)	
2 <input type="checkbox"/> Van eller vanliknande fordon (hit räknas liten lastbil, öppen eller täckt med presenning typ tidningsbilar).	
3 <input type="checkbox"/> Traditionell tung lastbil med öppet flak eller täckt flak (hit räknas också lastbil med skåp och med påbyggnad).	
4 <input type="checkbox"/> Semitrailer, tung lastbil, långtradare	
2. Bälte	1= JA 2=NEJ
3. Kön	1=MAN 2=KVINNA



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se