



Trafik säkerhet



Resultat från 2000 års
enkätundersökning

Titel: Resultat från 2000 års trafiksäkerhetsenkät

Författare: Helena Mujagic' och Galip Bozkurt, Statistiska centralbyrån

Kontaktperson: Marcus Hugosson, Vägverket

Layout och omslag: Ateljen, Statistiska centralbyrån

Tryckeri: Vägverket, Borlänge

Publikation: 2001:33

Utgivningsdatum: 2001-05

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge. Telefax 0243-755 50, telefon 0243-755 00,
e-post: vagverket.butiken@vv.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 – där de senaste åren ungefär 10 000 personer årligen får svara på frågor om trafik och trafiksäkerhet – 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 kan ta flera år innan några större förändringar kan påvisas.

I dagens trafiksäkerhetsarbete har behovet av information och resultat från enkäten ökat. Därför ger vi för sjätte 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 2000 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 20:e året i rad sedan 1981
Urval:	13 044 slumpmässigt utvalda personer i åldrarna 15–84 år
Stratifiering:	Efter sju åldersgrupper och Vägverkets sju regioner
Fältarbetsperiod:	4 oktober 2000 – 4 januari 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 1997–2000 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 vi tagit bort svaren från åldersgruppen 75–84 år, för att göra resultaten mellan åren direkt jämförbara.

Innehåll

	sid
FÖRORD	3
VIKTIGT ATT VETA.....	4
NOLLVISIONEN	6
VÄRDERING AV TRAFIKSÄKERHET	7
SÄKRARE TRAFIKMILJÖ	11
TRAFIKNYKTERHET	13
HASTIGHET	15
BILBÄLTEN	18
CYKELHJÄLM	21
SYNBARHET	23
SÄKRARE BILAR.....	24
TABELLBILAGA.....	25

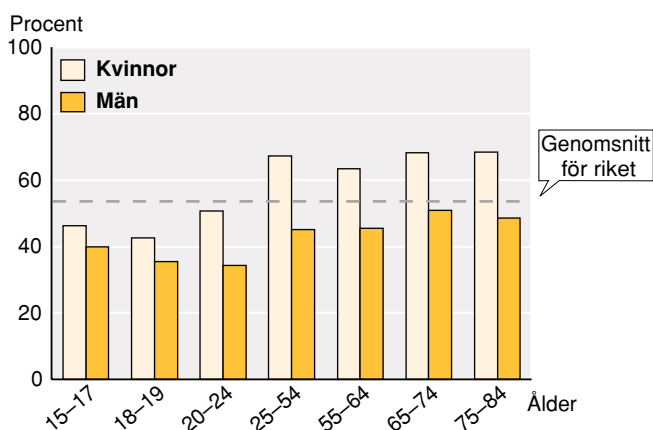
Nollvisionen

Ingen människa ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken. Det är den långsiktiga målsättning som riksdagen har beslutat om. Och den kommer att medföra stora förändringar. Ytterst har de som utformar vägtransportsystemet ansvaret för säkerheten.

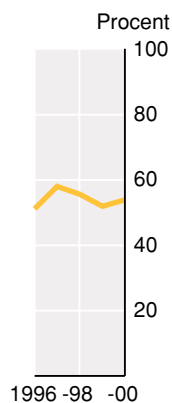
Utformningen av vägar, gator och fordon sätts i fokus för säkerhetsarbetet. Trafikanterna har ansvar för att följa trafikreglerna och visa hänsyn och omdöme.

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 2000



2 Andel som svarat noll döda 1996-2000, 15-74 år

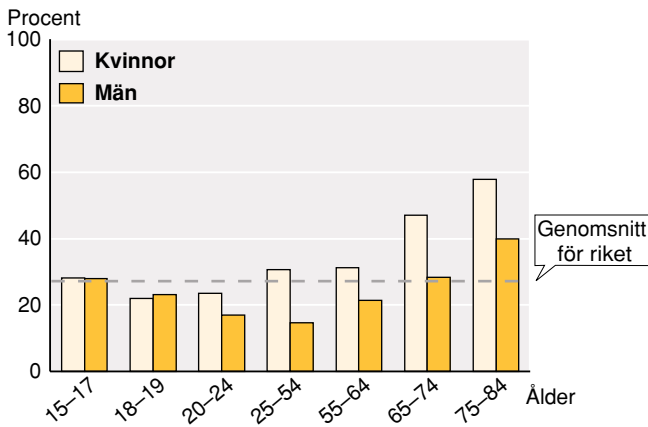


Noll döda i trafiken...

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 pendlat något mellan åren. Andelen har dock hela tiden legat över 50 procent.

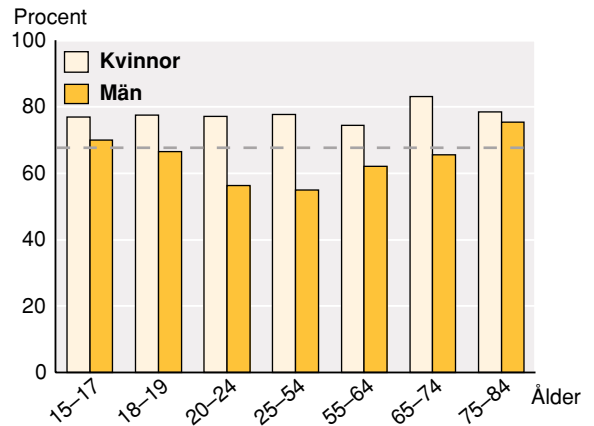
**3 "Det är realistiskt med noll dödade i trafiken"
Andel som instämmer 2000**



...de flesta anser det dock orealistiskt

Drygt en fjärdedel, fler kvinnor än män, anser det realistiskt med noll dödade i trafiken.

**4 "Jag tycker nollvisionen är bra"
Andel som instämmer 2000**

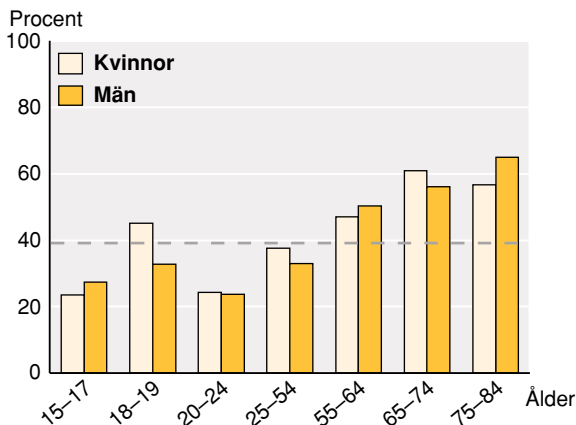


Nollvisionen är bra

Drygt två tredjedelar av befolkningen tycker att nollvisionen är bra. Kvinnor är mer positiva än män.

Värdering av trafiksäkerhet

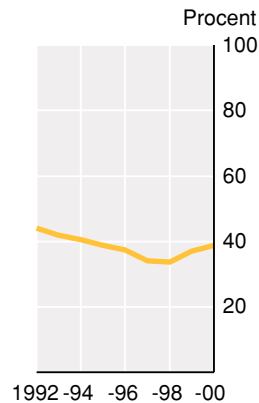
**5 "Mitt intresse för trafiksäkerhetsfrågor har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 2000**



Intresse för trafiksäkerhetsfrågor

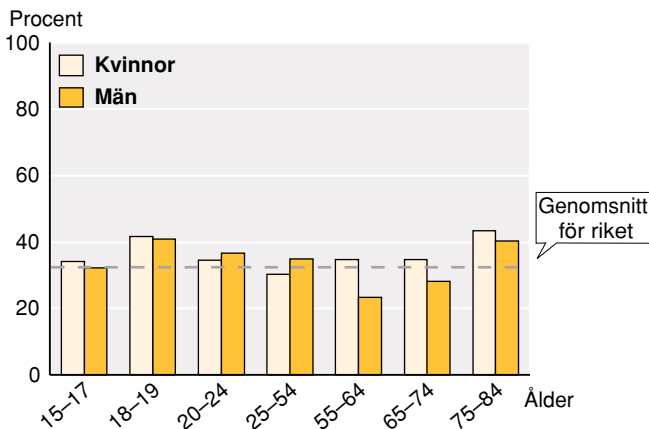
Fyra av tio uppper att deras intresse för trafiksäkerhetsfrågor har ökat den senaste tiden. Ungefär lika många kvinnor som män instämmer. Intresset tycks stiga med åldern med undantag av åldersgruppen 18 till 19 år som ligger relativt högt.

6 Andel som instämmer 1992-2000, 15-74 år

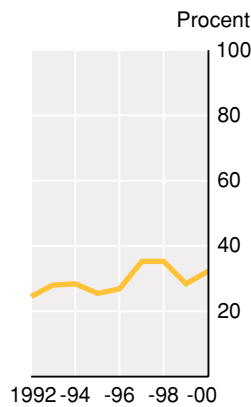


Efter att ha sjunkit mellan åren 1992 och 1998 har andelen som instämmer därefter ökat.

**7 "Politikers och beslutfattares vilja att satsa på trafiksäkerhet har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 2000**



8 Andel som instämmer 1992-2000, 15-74 år

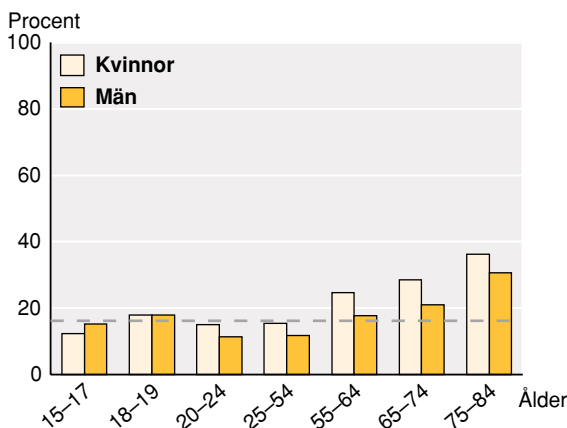


Politiker och beslutfattare

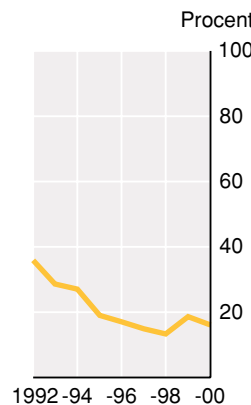
En tredjedel anser att politikernas och beslutfattares vilja att satsa på trafiksäkerhet har ökat den senaste tiden. Störst är andelen bland åldersgrupperna 18 till 19 år samt 75 till 84 år.

Andelen som instämmer har år 2000 åter stigit över 30 procent efter att 1999 legat under den nivån.

**9 "Jag betalar gärna mer för bensen om pengarna går till trafiksäkerhetsåtgärder"
Andel som instämmer 2000**



10 Andel som instämmer 1992-2000, 15-74 år

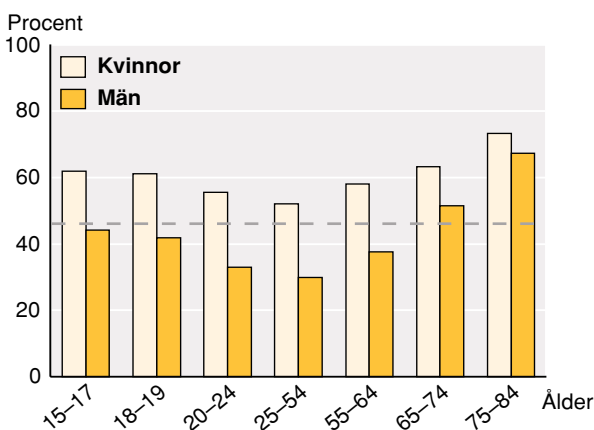


Bensinpengar till trafiksäkerhetsåtgärder

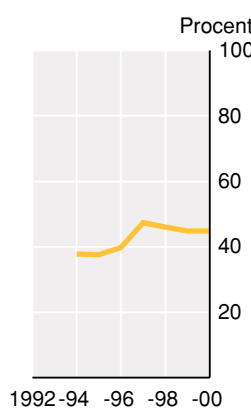
Mindre än en femtedel av befolkningen är villiga att betala mer för bensen om pengarna går till trafiksäkerhetsåtgärder. Mest positiva till att betala mer är äldre.

Fram till 1998 minskade andelen som instämmer kontinuerligt. Under år 2000 har andelen åter minskat efter en liten ökning under föregående år.

**11 "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten"
Andel som instämmer 2000**



12 Andel som instämmer 1994-2000, 15-74 år

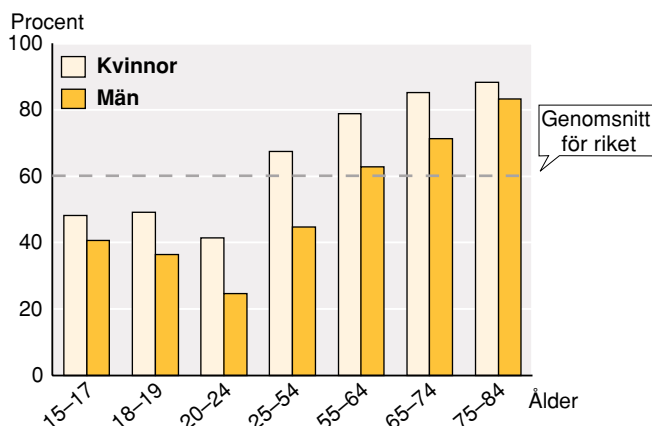


Att sänka hastigheten för att öka trafiksäkerheten

Knappt hälften anser det rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. Betydligt fler kvinnor än män, oavsett ålder, instämmer. Minst benägna att hålla med är medelålders män.

Efter att under 1997 ha nått en topp, har andelen som instämmer minskat till ca 45 procent år 2000.

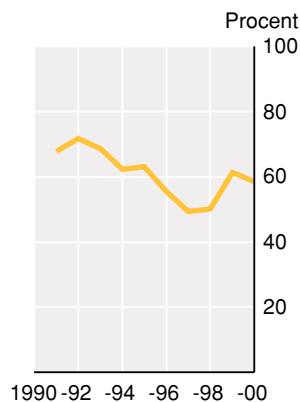
13 "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år"
Andel som instämmer 2000



Mer riskfylld i trafik

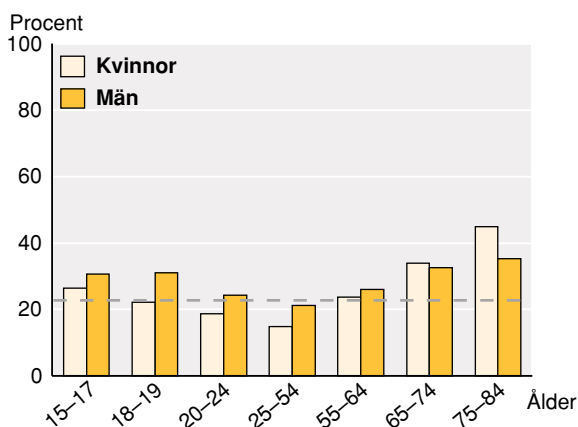
Sex av tio anser att trafiken blivit mer riskfylld under senare år. Variationen mellan kvinnor och män, liksom mellan åldersgrupperna, är stor.

14 Andel som instämmer 1991-2000, 15-74 år



Andelen som anser att trafiken blivit mer riskfylld minskade fram till 1997. Under de två följande åren ökade andelen instämmande, för att återigen minska något under år 2000.

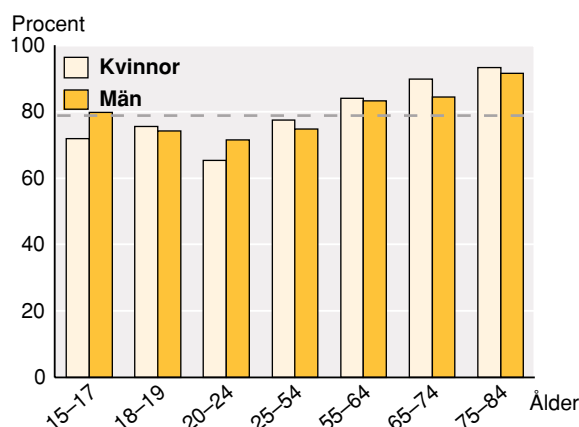
15 "Jag tycker att trafikanterna i allmänhet visar större hänsyn i trafiken nu än tidigare"
Andel som instämmer 2000



Lite hänsyn i trafiken

Få, mindre än en fjärdedel, upplever att trafikanterna visar större hänsyn nu än tidigare. Kvinnor i medelåldern känner sig sämst behandlade av sina medtrafikanter.

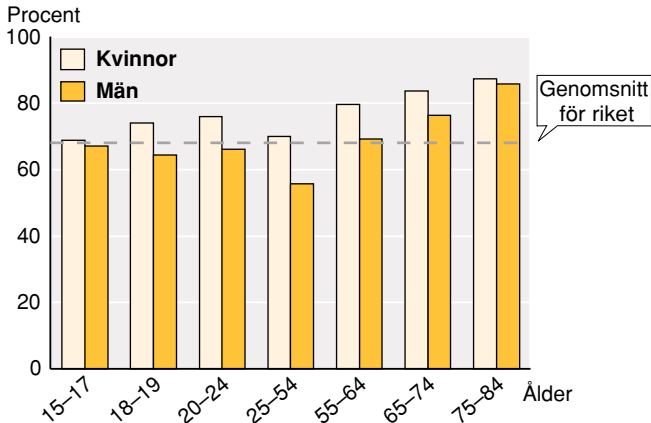
16 "Vägverket måste ta ett större ansvar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken"
Andel som instämmer 2000



Vägverkets ansvar

Nästan åtta av tio, både kvinnor och män, anser att Vägverket måste ta ett större ansvar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

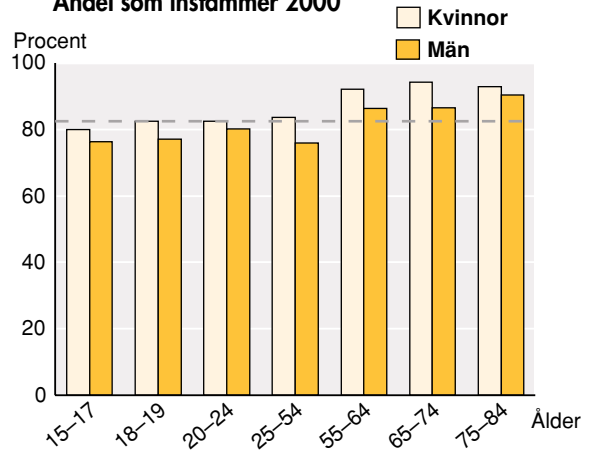
- 17** "Alla företag borde ha regler för tjänsteresor där man ställer krav på säkerhet och miljö"
Andel som instämmer 2000



Tjänsteresor

När det gäller frågan om företag borde ha speciella säkerhets- och miljöregler för tjänsteresor instämmer knappt sju av tio. Kvinnor instämmer genomgående i högre grad än män.

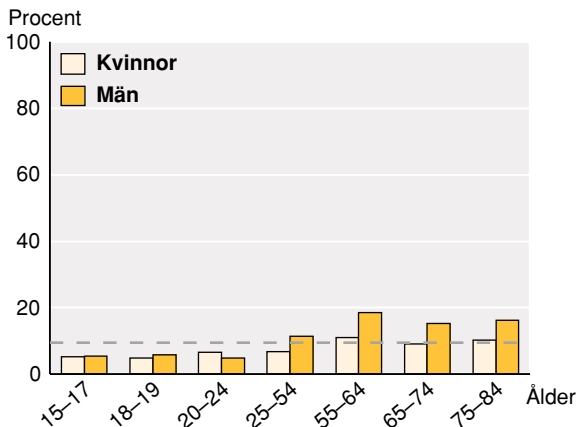
- 18** "Alla föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med sina transporter"
Andel som instämmer 2000



Trafiksäkra transporter

Drygt åtta av tio, fler kvinnor än män, tycker att alla föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med sina transporter. Andelen med denna inställning är högst bland de äldre.

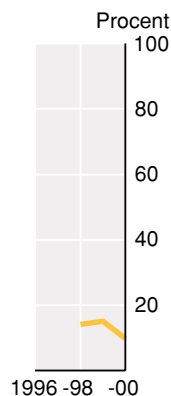
- 19** "I vilken utsträckning anser Du att NTF (Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande) företräder Dina intressen som trafikant?"
Andel som svarat "i stor utsträckning" bland de som svarat (inkl. de som svarat vet ej) 2000



NTF – trafikanternas företrädare?

Få, endast 10 procent, anser att NTF i stor utsträckning företräder deras intressen som trafikanter. Störst förtroende för NTF:s arbete har män över 55 år. Hälften av de som svarat har svarat vet ej.

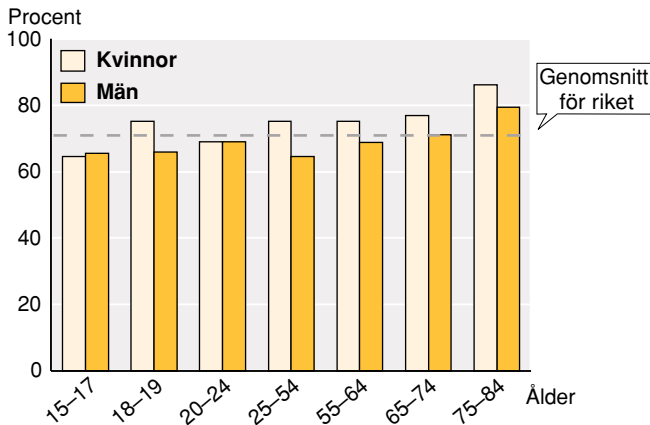
- 20** Andel som svarat "i stor utsträckning" bland de som svarat (inkl. de som svarat vet ej) 1998–2000, 15–74 år



Andelen som anser att NTF företräder trafikanternas intressen har minskat under år 2000 jämfört med de två föregående åren.

Säkrare trafikmiljö

- 21** "Det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim på gator där det finns mycket fotgängare och cyklister"
Andel som instämmer 2000

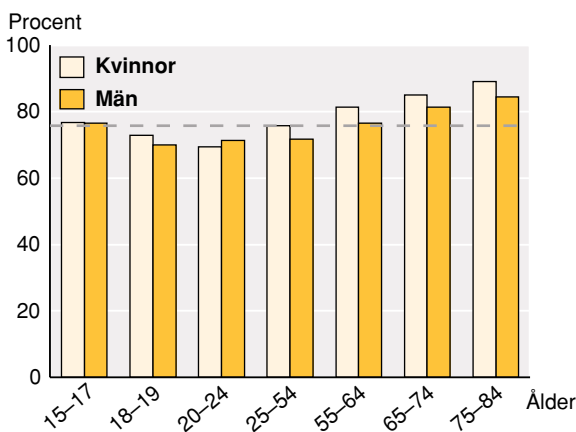


Hastighetsgränser i tätort

Sju av tio anser 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, äldre i högre grad än yngre.

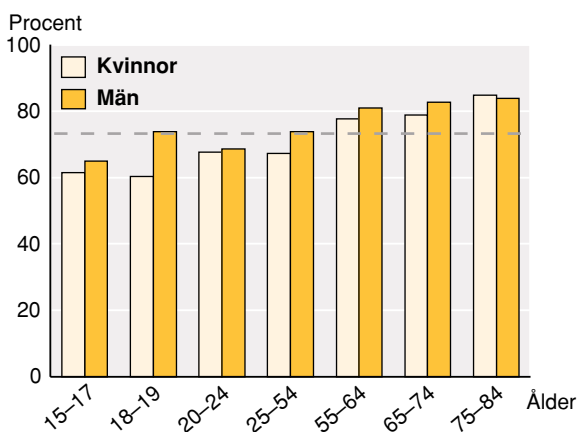
- 22** "Alla större vägar borde förses med mitträcken för att förhindra möteskollisioner"
Andel som instämmer 2000



Mitträcken

Att alla större vägar borde förses med mitträcken anser drygt 75 procent av de tillfrågade. Skillnaden mellan män och kvinnor är obetydlig. Andelen positiva till mitträcken är något högre bland äldre.

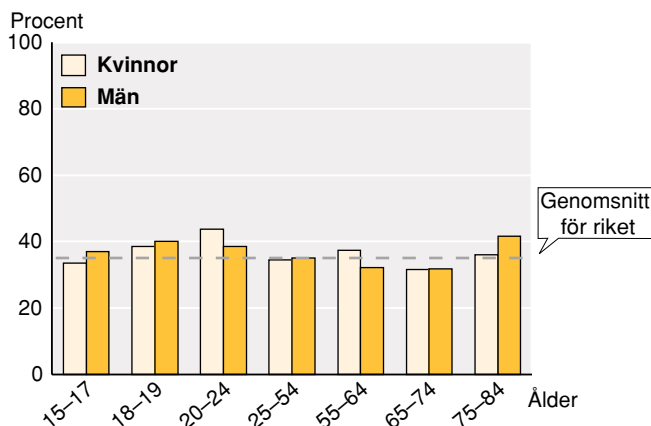
- 23** "Fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser (rondeller)"
Andel som instämmer 2000



Cirkulationsplatser

Drygt 70 procent, män i något högre grad än kvinnor, anser att fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser (rondeller). Andelen som instämmer ökar med åldern.

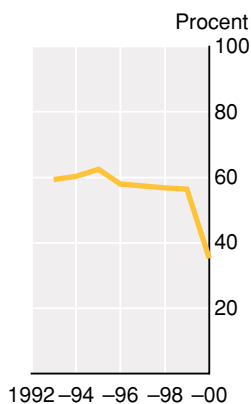
24 "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställe"
Andel som instämmer 2000



Bilarna stannar sällan

Drygt en tredjedel av de tillfrågade uppger att bilarna sällan stannar då de ska gå över gatan på övergångsställe. Den grupp som anser sig ha svårast att ta sig över gatan är kvinnor i åldrarna 20 till 24 år.

25 Andel som instämmer 1993-2000, 15-74 år

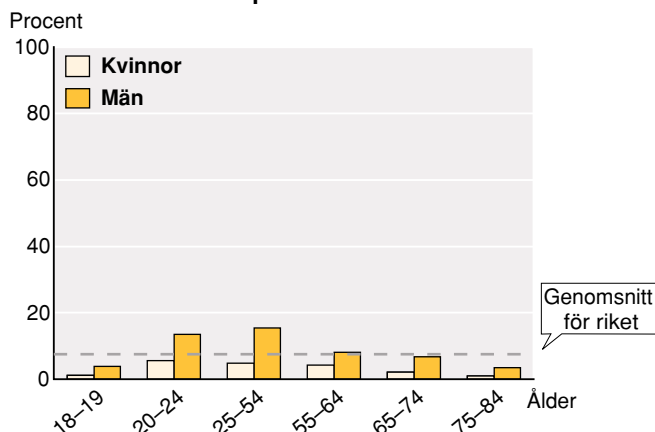


Från att den nya lagen om väjningsplikt vid övergångsställen införts 1 maj 2000 har andelen som anser att bilarna sällan stannar vid övergångsställen minskat. Under år 2000 anser 35 procent att bilarna sällan stannar mot mellan 55 och 60 procent under åren före lagändringen.

Från den 1 maj 2000 skärptes fordonsförarens skyldigheter mot gående på obebaktat övergångsställe. Fordonsförare blev då skyldiga att lämna gående företräde. Tidigare gällde att förare skulle anpassa hastigheten så att de inte åstadkom fara för de gående.

Trafiknykterhet

- 26** "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" 2000

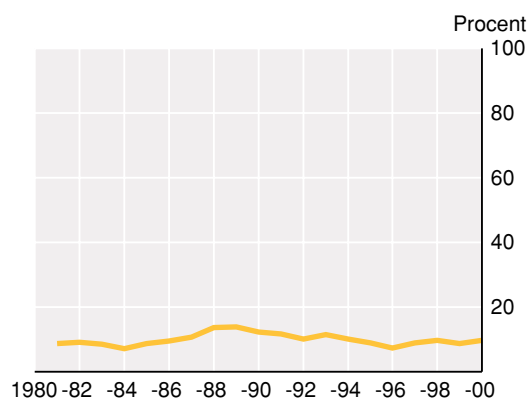


Onyktra vid ratten

Åtta procent har svarat "ja" på frågan om de kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl de senaste tolv månaderna.

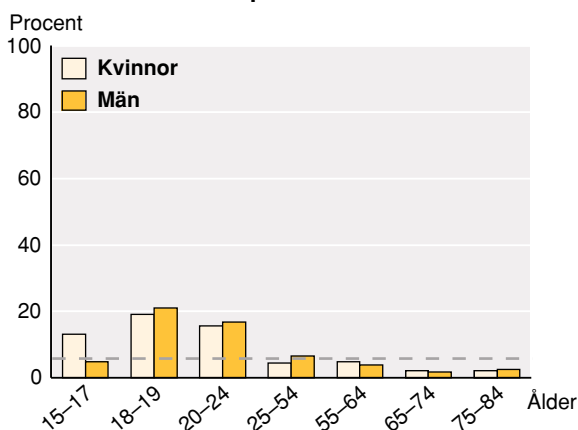
Det är stora skillnader mellan såväl kön som åldersgrupper. Det är främst unga och medelålders män som kombinerar alkohol med bilkörning.

- 27** Andel som svarat "ja" 1981-2000, 18-74 år



Andelen som uppgivit att de kört bil efter alkoholintag har varierat mellan 7 och 14 procent under 80- och 90-talen. Under de senaste sex åren har andelen legat runt nio procent.

- 28** "Har Du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som varit påverkad av alkohol?"
Andel som svarat "ja" 2000

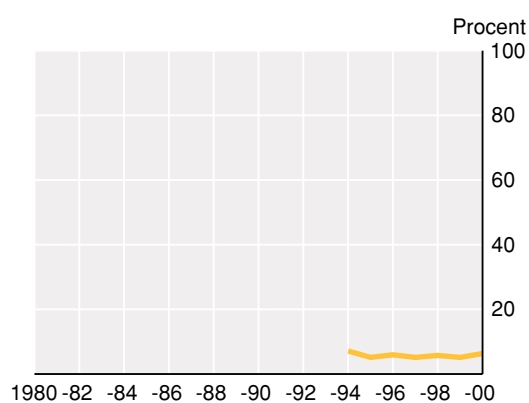


Åkt med förare påverkad av alkohol

På liknande fråga om personen åkt med någon som kört bil påverkad av alkohol, svarar sex procent "ja".

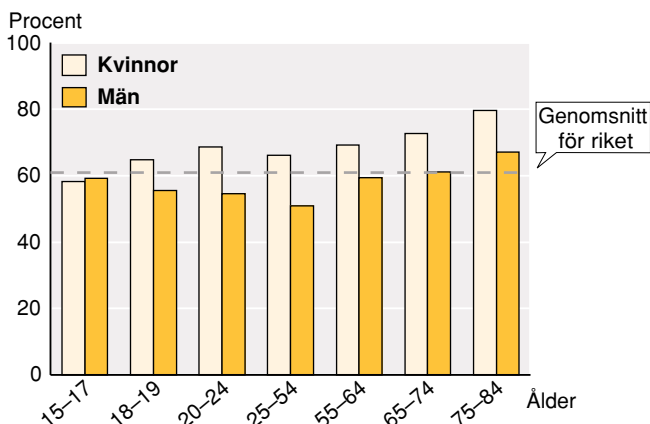
Det är främst yngre män och kvinnor som åkt med alkoholpåverkade förare. Bland 18 till 19-åringar är det en av fem.

- 29** Andel som svarat "ja" 1994-2000, 15-74 år



Andelen personer som svarat att de under de senaste 12 månaderna åkt med alkoholpåverkad förare har legat på drygt fem procent under de senaste sju åren.

30 "Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås, där ett utandningsprov krävs varje gång bilen skall startas"
Andel som instämmer 2000



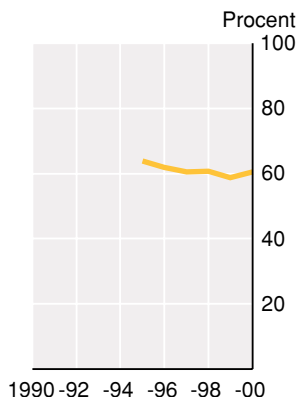
Alkoholås

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 bilen skall startas. Kvinnor instämmer i högre grad än män.

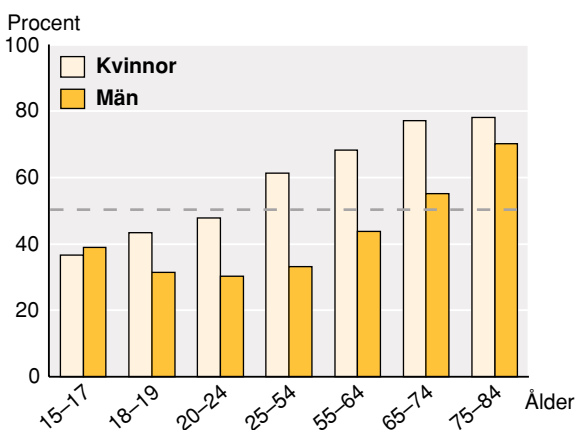
Andelen positiva till alkoholås har legat runt 60 procent sedan mitten av 1990-talet.

31 Andel som instämmer 1995-2000, 15-74 år



Lagen säger att man inte får köra motordrivnet 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 narkotikaklassade medel gäller en nollgräns.

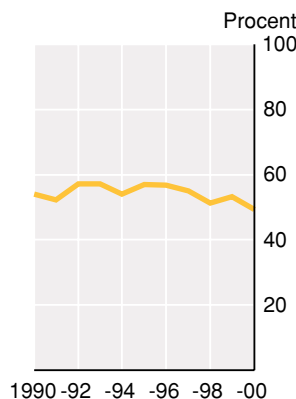
32 "Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2"
Andel som instämmer 2000



Noll promille

Att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2 anser hälften av befolkningen. Kvinnor är i större utsträckning än män positiva till en nollgräns och äldre är mer positiva än yngre.

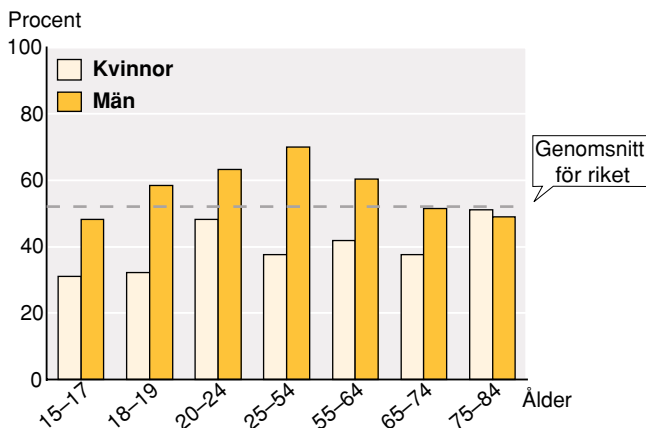
33 Andel som instämmer 1990-2000, 15-74 år



År 2000 är andelen som instämmer för första gången lägre än 50 procent. Under 1990-talet har andelen som tycker att en nollgräns borde införas pendlat mellan 50 och 60 procent.

Hastighet

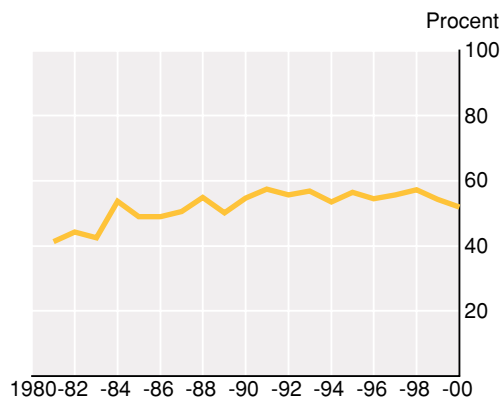
34 "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna" Andel som instämmer 2000



Trafikrytm och hastighetsgränser

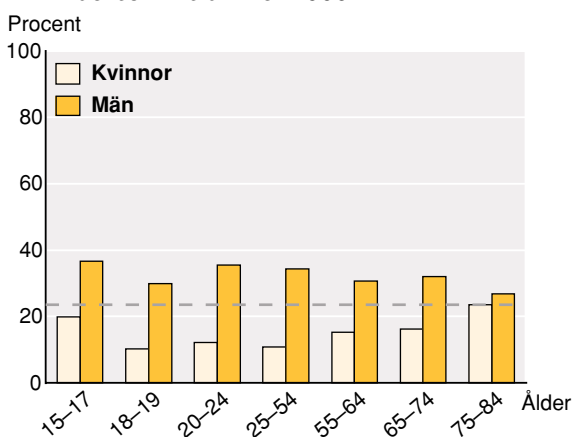
Drygt fem av tio anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna. Betydligt fler män än kvinnor instämmer.

35 Andel som instämmer 1981-2000, 15-74 år



Andelen med denna inställning ökade under 1980-talet, men har varit någorlunda konstant under hela 1990-talet. År 2000 ligger andelen på 52 procent.

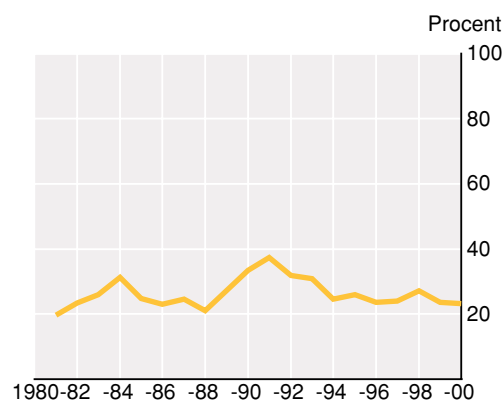
36 "De nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids" Andel som instämmer 2000



Överskridande av hastighetsgränser

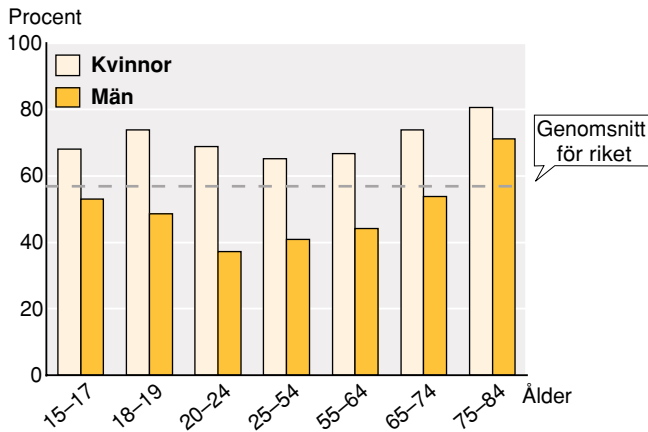
Närmare en fjärdedel anser att de nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids. Skillnaden mellan män och kvinnor är påtaglig.

37 Andel som instämmer 1981-2000, 15-74 år



Andelen med denna inställning har tidigare år pendlat kraftigt, men har under de senaste åren planat ut för att under år 2000 ligga på 23 procent.

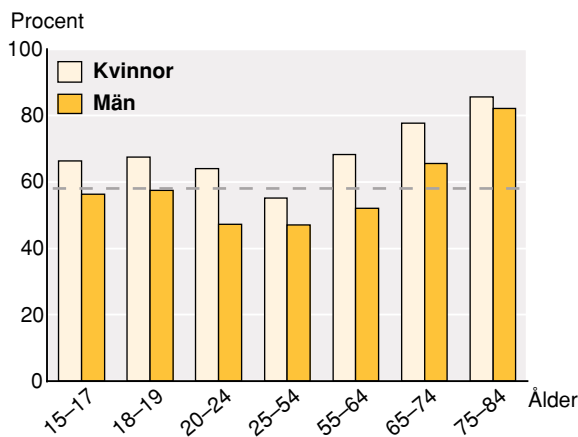
38 "För att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken är jag beredd att acceptera lägre hastighetsgränser"
Andel som instämmer 2000



Hastighet, antal döda och skadade

Drygt 55 procent, kvinnor i större utsträckning än män, är beredda att acceptera lägre hastighetsgränser för att ingen ska dödas eller skadas i trafiken.

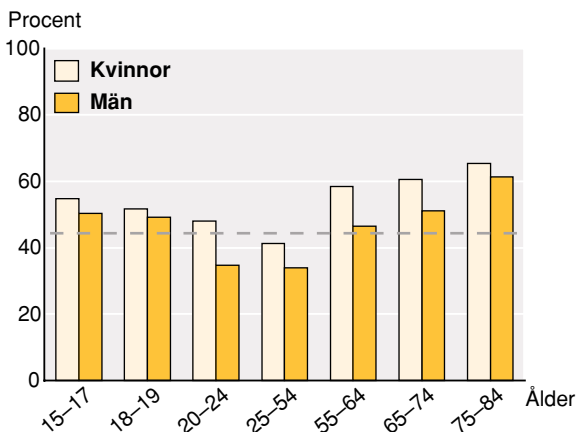
39 "Hastighetsgränserna borde vara lägre på vintern"
Andel som instämmer 2000



Lägre hastighet på vintern

Närmare sex av tio tycker att det borde vara lägre hastighetsgränser på vintern. Äldre instämmer i högre grad än yngre och medelålders, kvinnor i högre grad än män.

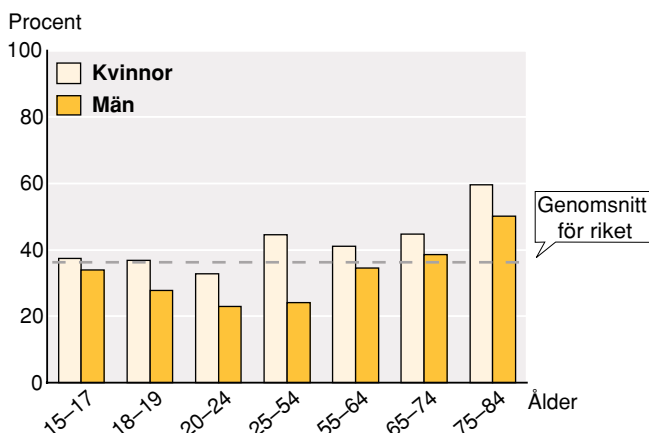
40 "Jag skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna"
Andel som instämmer 2000



Tekniskt hjälpmedel

Knappt 45 procent, fler kvinnor än män, skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna. Minst intresserade av ett sådant hjälpmedel är män i åldrarna 20 till 54 år.

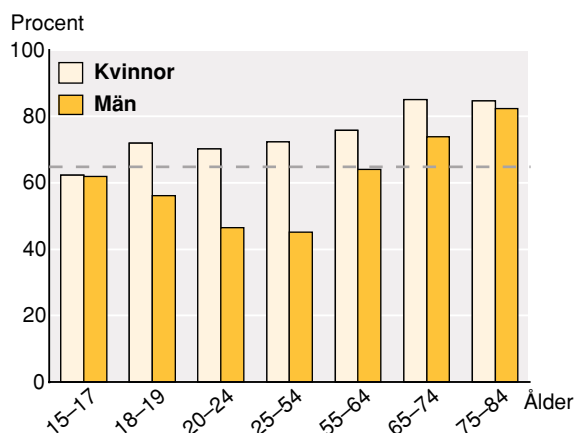
41 "Polisens toleransgräns vid fortkörning borde minskas"
Andel som instämmer 2000



Polisens toleransgräns

Närmare fyra av tio, kvinnor i större utsträckning än män, anser att polisens toleransgräns vid fortkörning borde minskas. Mest positiva till sänkt tolerans är äldre personer.

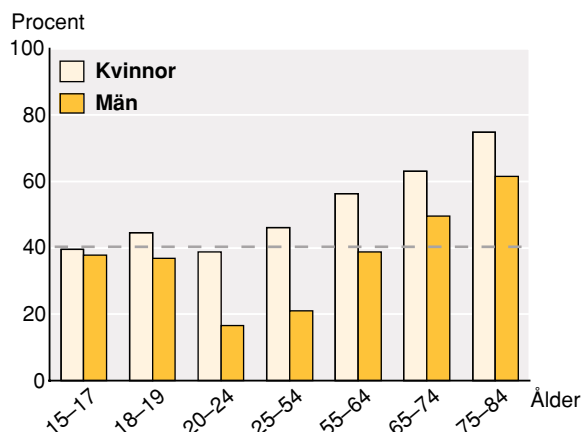
42 "Automatisk hastighetsövervakning med kamera (ej dold) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser"
Andel som instämmer 2000



Automatisk hastighetsövervakning

Nästan två tredjedelar anser att automatisk hastighetsövervakning med kamera är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser. Kvinnor och äldre är mer positiva än genomsnittet.

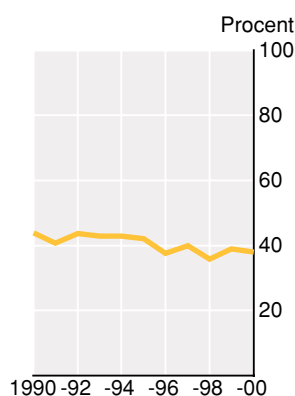
43 "Straffet för fortkörning borde vara hårdare"
Andel som instämmer 2000



Hårdare straff

Fyra av tio, kvinnor i högre utsträckning än män, anser att straffet för fortkörning borde vara hårdare. Störst är skillnaden mellan könen i åldersgruppen 25 till 54 år. Andelen positivt inställda ökar med åldern.

44 Andel som instämmer 1990-2000, 15-74 år

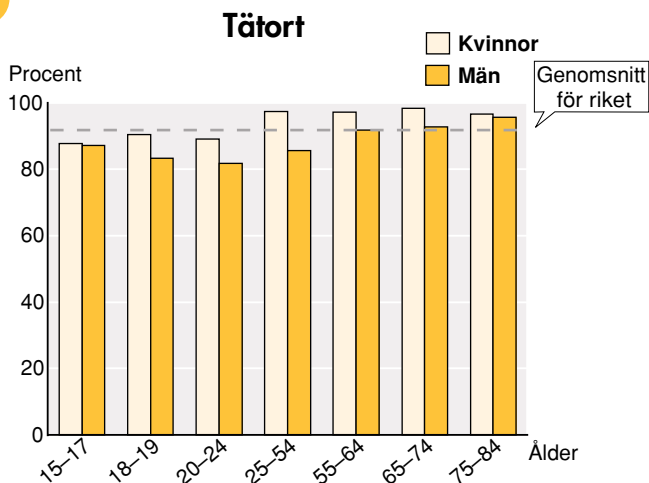


Andelen som tycker att straffet för fortkörning borde vara hårdare har under hela 90-talet legat runt 40 procent.

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 2000

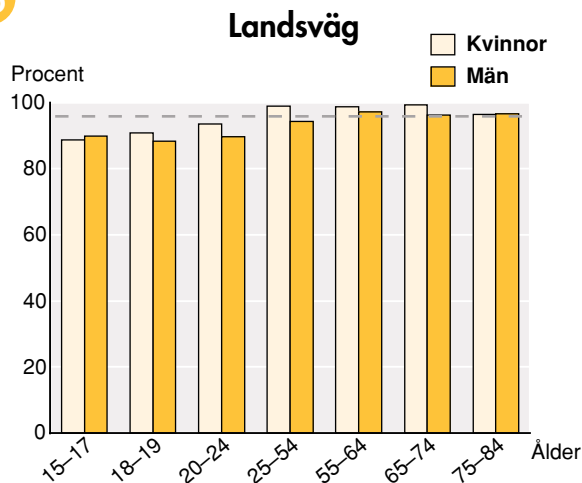
45



Bilbälten i framsätet

Drygt 90 procent, kvinnor i högre grad än män, uppger att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i framsätet i tätortstrafik. Andelen som använder bilbälte är lägst i åldrarna 20 till 24 år.

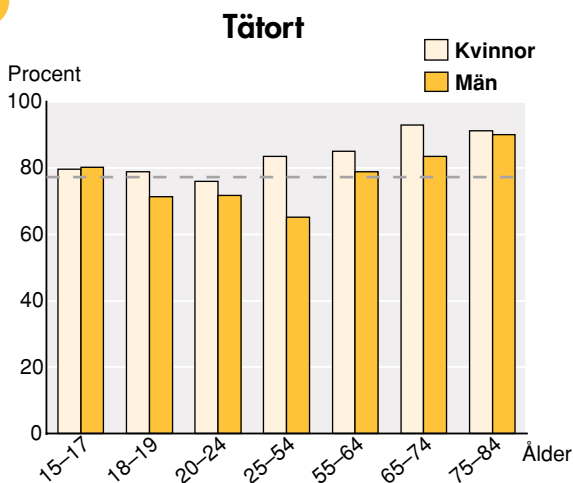
46



Bilbältesanvändningen är något högre vid landsvägskörning. 96 procent uppger att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i framsätet i landsvägstrafik. Störst är andelen bland kvinnor i åldersgruppen 25 till 74 år där 99 procent uppger att de använder bilbältet.

"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 2000

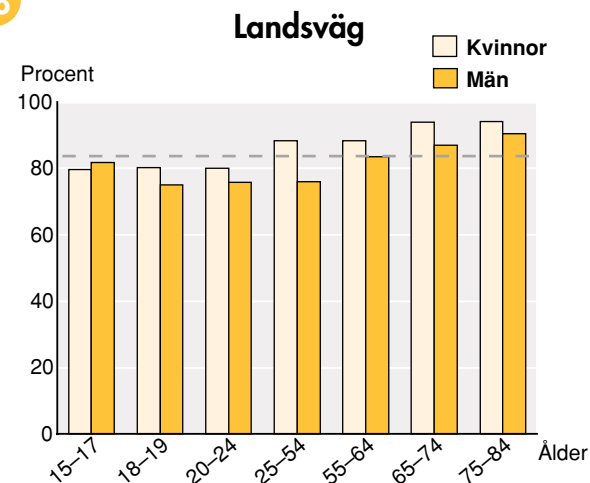
47



Bilbälten i baksätet

Närmare 80 procent uppger att de oftast använder bilbälte i baksätet i tätortstrafik. Kvinnor är generellt bättre på att använda bilbälte i baksätet än män. Skillnaden mellan könen är störst i åldersgruppen 25 till 54 år.

48



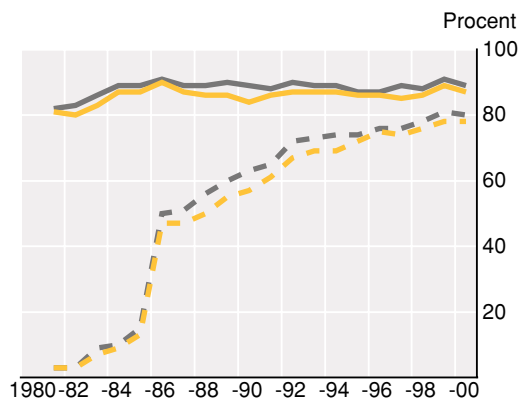
Också i baksätet är bilbältesanvändningen högre vid landsvägskörning. Närmare 85 procent, kvinnor i högre grad än män, uppger att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte. Användningen ökar med åldern.

Olika åldersgruppers användning av bilbälte 1981–2000 i framsäte och baksäte, på landsväg och i tätort (uppgifterna avser samtliga i åldersgrupperna, både kvinnor och män).

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

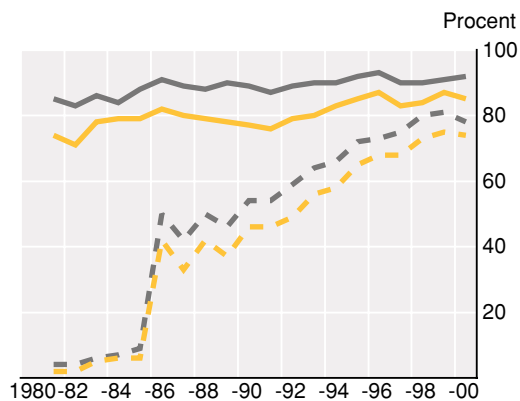
49

15–19 år



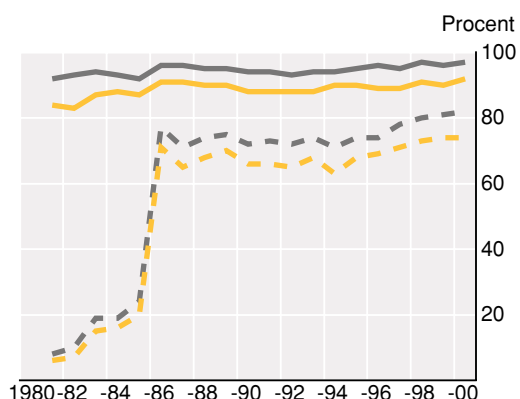
50

20–24 år



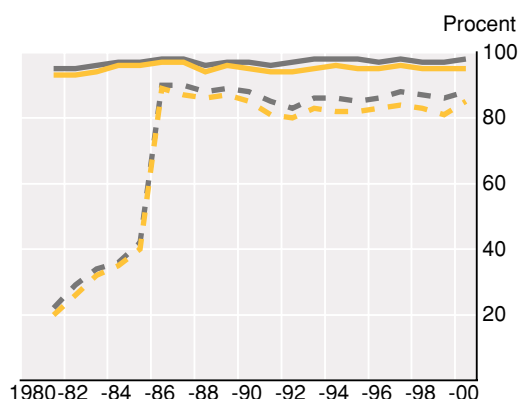
51

25–54 år



52

55–74 år



Användning av bilbälte

Efter det att lagen om användning av bilbälte i baksätet infördes 1986 har gruppen mellan 15 till 24 år successivt ökat sin användning. För övriga åldersgrupper har användningen varit lika hög sedan lagändringen.

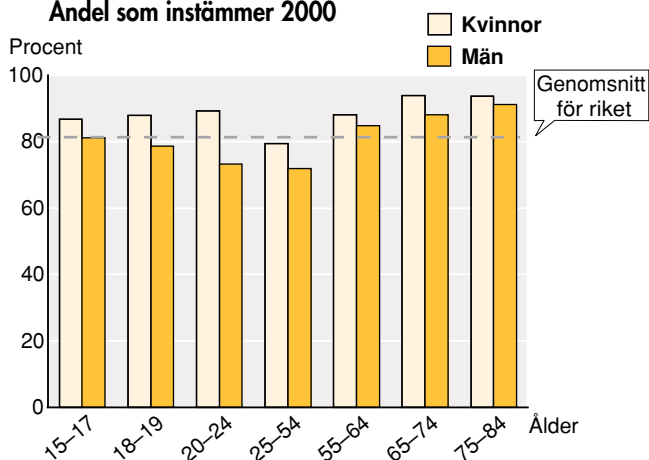
Sammanfattningsvis:

- Bilbälte används mer i framsätet än i baksätet
- Användningen av bilbälte är något högre vid landsvägskörning än i tätort

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

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

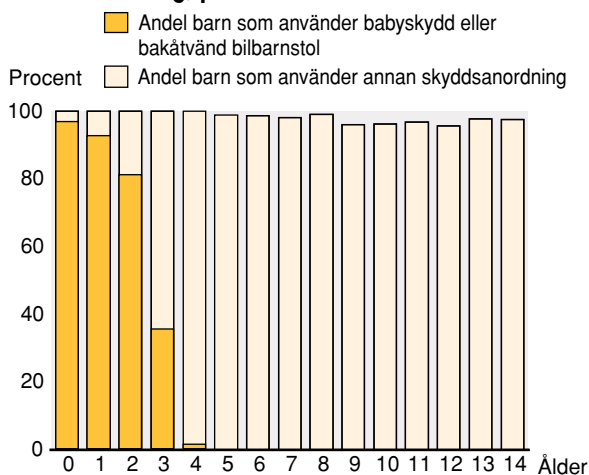
53 "Alla bilar borde ha ett tekniskt system, som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbältet"
Andel som instämmer 2000



Bältespåminnare

Drygt 80 procent, kvinnor i högre utsträckning än män, är positiva till bältespåminnare. Mest positiva är kvinnor i åldrarna 65 till 84 år. Minst positiva är män i åldrarna 20 till 54 år.

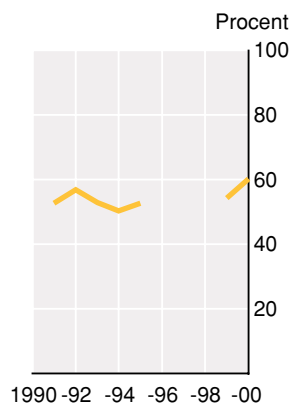
54 Andel barn som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol respektive annan skyddsanordning vid bilåkning, per årsklass 2000



Vi har frågat de personer som har barn i åldrarna 0 till 14 år om barnen använder någon form av skyddsanordning när de färdas i bil. Det visar sig att 99 procent av barnen använder någon form av skyddsutrustning. När det gäller barn 0 till 4 år använder samtliga skyddsanordning.

Det första levnadsåret använder nästan alla barn, 97 procent, babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol.

55 Andel barn i åldrarna 0-4 år som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol 1991-1995 och 1999-2000

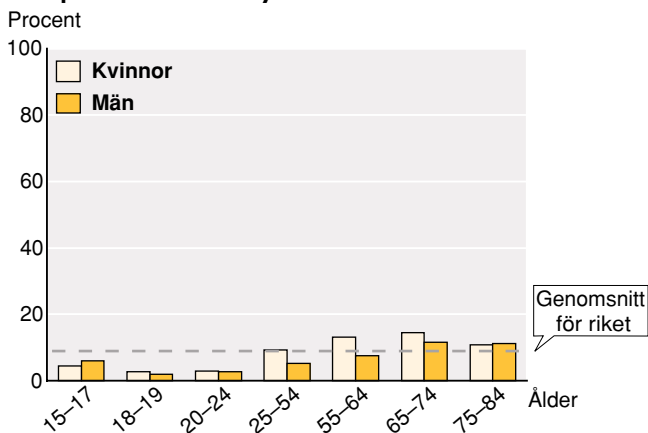


Vid tre års ålder ligger andelen som använder något av dessa skydd på 35 procent.

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

Cykelhjälm

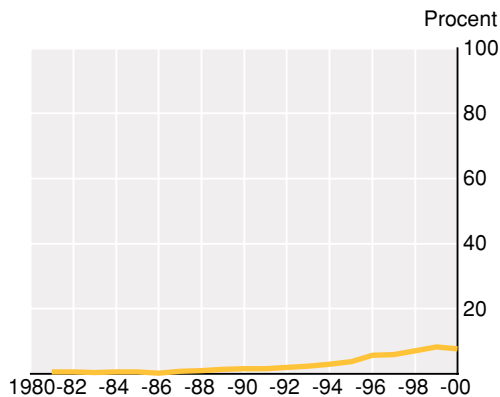
56 "Hur ofta använder Du hjälm då Du cyklar?"
Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 2000



Få vuxna använder cykelhjälm

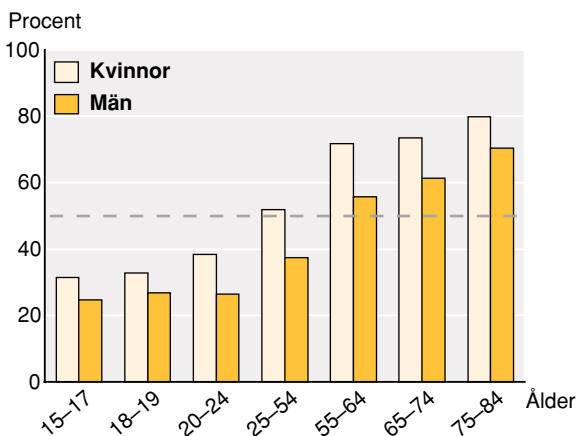
Endast åtta procent av de som cyklar uppger att de alltid eller nästan alltid använder hjälm. I de flesta åldersgrupper är kvinnor något flitigare att använda hjälm än män. Hjälmanvändningen är högst i åldrarna 65 till 74 år.

57 Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 1981-2000, 15-74 år



I början av 1980-talet var användningen av cykelhjälm mycket låg. Den har sedan långsamt ökat för att under det senaste året ligga på åtta procent.

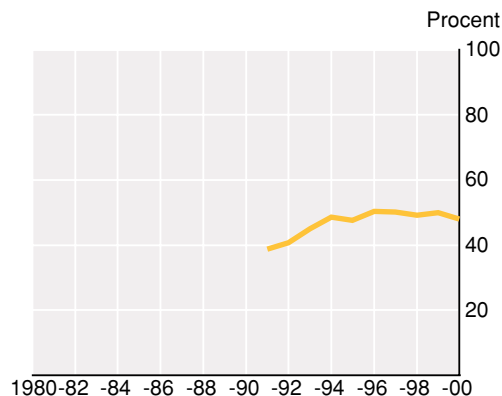
58 "Det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling"
Andel som instämmer 2000



Obligatoriskt med hjälm vid cykling

Hälften av samtliga anser att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm. Andelen är högre bland kvinnor än bland män och stiger med åldern.

59 Andel som instämmer 1991-2000, 15-74 år

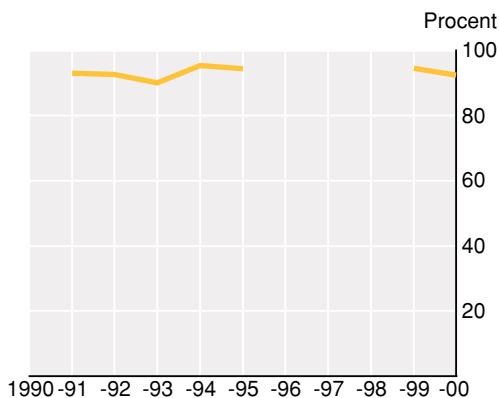


Andelen har ökat från knappt 40 procent 1991 till knappt 50 procent år 2000.

Andel barn som alltid eller nästan alltid använder hjälm då de cyklar på tvåhjulig cykel 1991–1995, 1999–2000

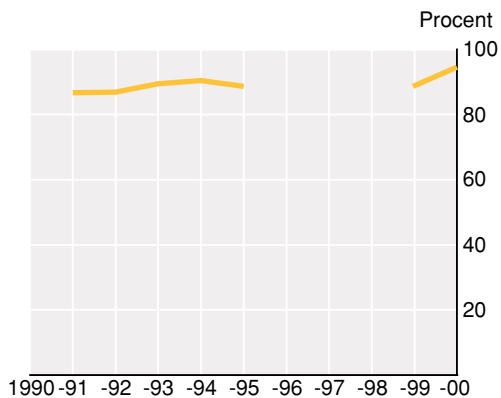
60

0–3 år



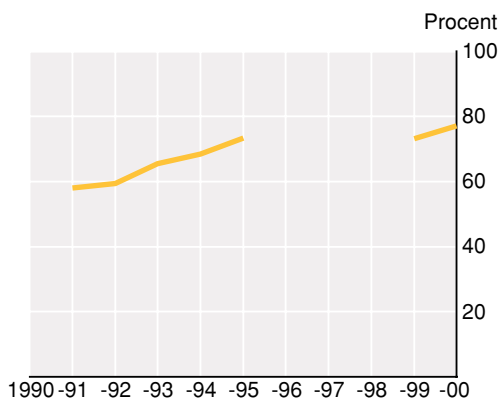
61

4–6 år



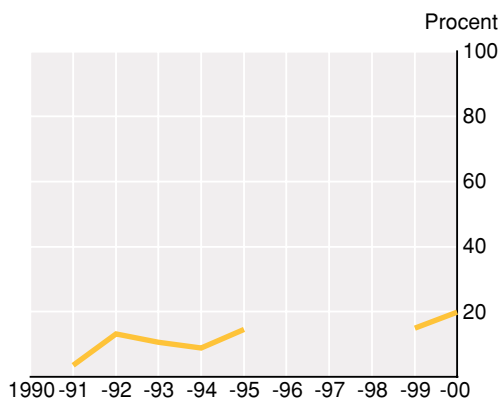
62

7–12 år



63

13–14 år



Olika för stora och små

Andelen barn i åldrarna upp till och med 3 år som alltid eller nästan alltid använder cykelhjälm då de cyklar på tvåhjulig cykel, har legat på över 90 procent under de år som jämförs.

Bland cyklande barn i åldrarna 4 till 6 år uppges 95 procent oftast använda hjälm år 2000.

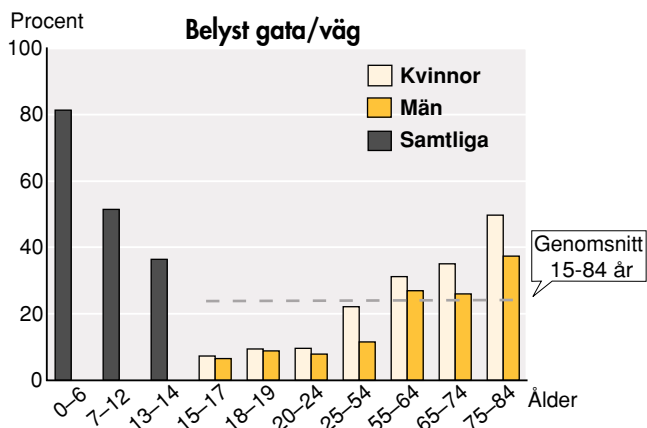
Föräldrarna uppger att 77 procent av barnen i åldrarna 7 till 12 år alltid eller nästan alltid använder hjälm när de cyklar. Andelen har ökat sedan 1991.

Hjälmanvändningen hos barn i åldrarna 13 till 14 år har ökat betydligt. Under 1991 låg andelen barn som använde hjälm då de cyklade under 4 procent, fram till år 2000 hade andelen ökat till 20 procent.

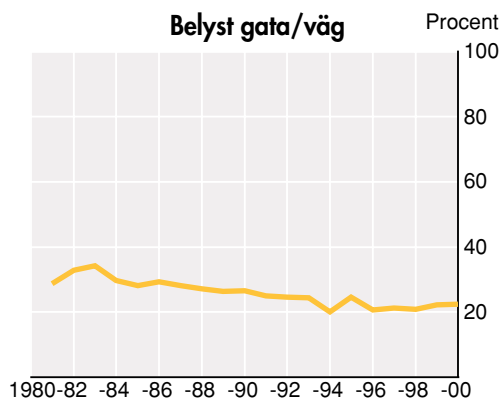
Synbarhet

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

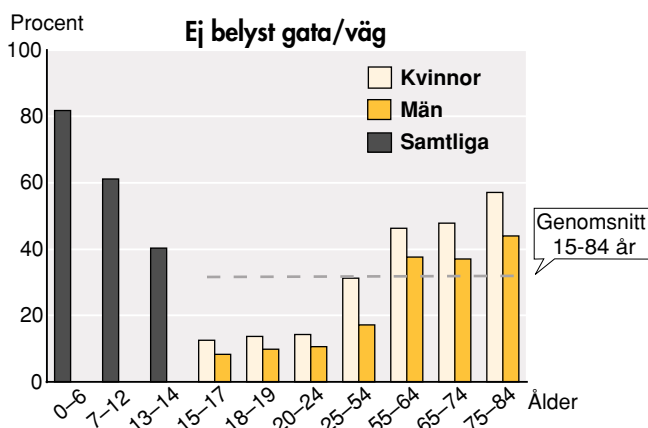
64 Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2000



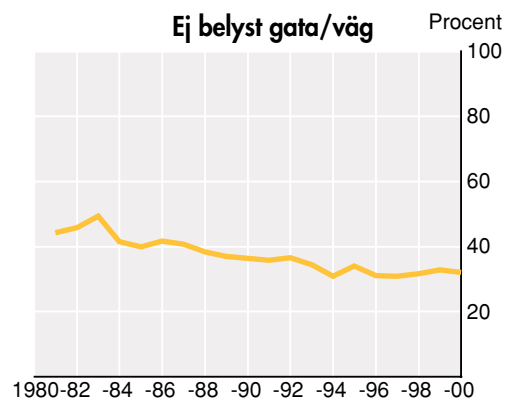
65 Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2000, 15-74 år



66



67



Fotgängares användning av reflexer

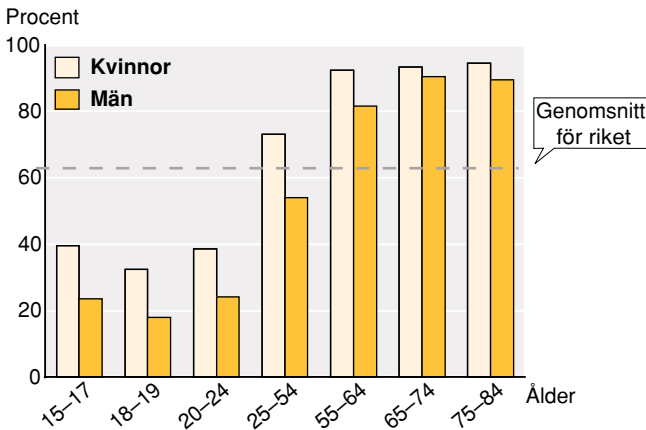
Knappt en av fyra som är ute och går i mörker där biltrafik förekommer använder reflex om vägen eller gatan är belyst. Motsvarande andel där belysning saknas är drygt en tredjedel.

Kvinnor använder reflexer i större utsträckning än män och användningen ökar med åldern.

De senaste åren har andelen som använder reflex legat på en konstant nivå, men tidigare har användningen minskat på både belyst och ej belyst gata.

För barn 0 till 14 år har föräldrarna angett om de använder reflexer, medan personer 15 år eller äldre själva fyllt i enkäten.

68 "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 2000

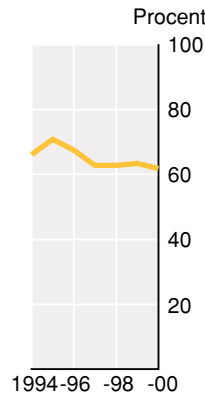


Cyklisters användning av belysning

Drygt sex av tio, kvinnor i högre grad än män, uppger att de alltid eller nästan alltid använder cykelbelysning då de cyklar i mörker. Äldre använder oftare belysning än yngre.

Under 1995 uppgav 71 procent att de använder cykelbelysning. Därefter har användningen minskat för att under år 2000 ligga på drygt 60 procent.

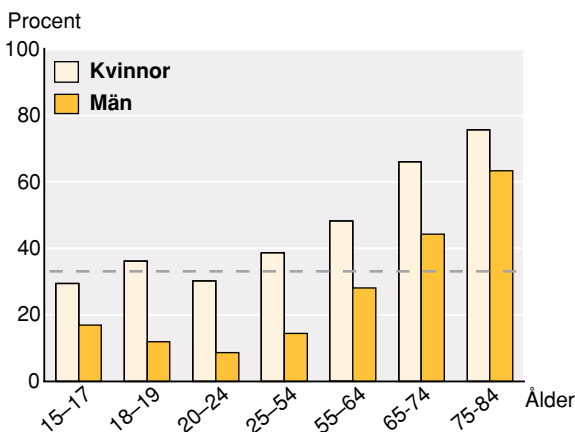
69 **Andel som alltid eller nästan alltid använder belysning av dem som uppger att de cyklar i mörker 1994-2000, 15-74 år**



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.

Säkrare bilar

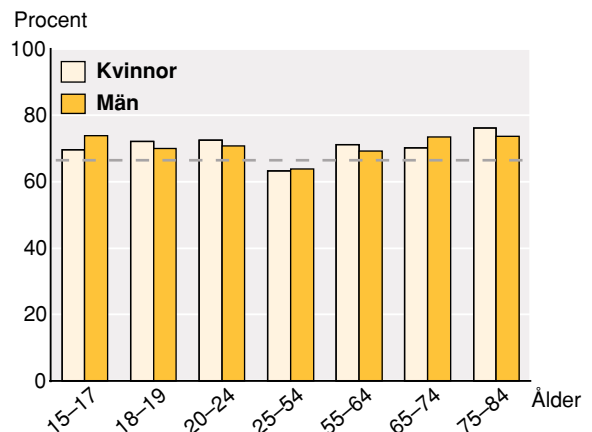
70 "Nya bilar borde inte gå att köra fortare än 130 km/tim"
Andel som instämmer 2000



Fartspärr

En tredjedel av befolkningen, främst äldre, anser att nya bilar inte borde gå att köra fortare än 130 km/tim. Skillnaden mellan könen är stor. Av kvinnorna instämmer närmare hälften, av männen drygt två av tio.

71 "Vägverket borde informera om vilka bilar som är säkrast"
Andel som instämmer 2000



Information om säkra bilar

Närmare sju av tio tycker att Vägverket borde informera om vilka bilar som är säkrast. Denna åsikt delas av kvinnor och män och det råder inga större skillnader mellan åldersgrupperna.

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	43,5	46,3	40,8
18-19	38,9	42,6	35,5
20-24	42,4	50,8	34,4
25-54	56,0	67,4	45,2
55-64	54,3	63,5	45,6
65-74	60,0	68,2	50,9
75-84	59,8	68,4	48,5
Samtliga	54,3	64,0	44,7

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

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

3. Realistiskt med noll döda

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	28,1	28,2	28,0
18-19	22,6	22,0	23,1
20-24	20,1	23,5	17,1
25-54	22,6	30,8	14,7
55-64	26,3	31,3	21,5
65-74	38,0	47,1	28,4
75-84	50,0	58,0	39,9
Samtliga	26,8	34,1	19,7

4. Nollvisionen är bra

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	73,2	77,0	70,0
18-19	71,7	77,6	66,6
20-24	66,0	77,2	56,4
25-54	65,8	77,7	55,0
55-64	68,2	74,6	62,0
65-74	74,6	83,2	65,7
75-84	77,1	78,5	75,3
Samtliga	68,4	77,8	59,5

5. Intresse för trafiksäkerhetsfrågor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	25,7	23,7	27,5
18-19	38,8	45,3	32,8
20-24	24,0	24,2	23,7
25-54	35,2	37,6	33,1
55-64	48,8	47,0	50,4
65-74	58,6	61,0	56,2
75-84	60,6	56,7	65,0
Samtliga	40,2	41,5	38,9

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		

7. Politikers vilja att satsa

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	33,1	34,2	32,2
18-19	41,3	41,8	40,9
20-24	35,8	34,6	36,8
25-54	32,8	30,3	35,0
55-64	28,7	34,7	23,3
65-74	31,6	34,8	28,3
75-84	41,9	43,4	40,3
Samtliga	33,2	33,2	33,1

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		

9. Bensinkostnad och trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	13,9	12,4	15,3
18-19	18,0	17,9	18,0
20-24	13,2	15,1	11,5
25-54	13,4	15,5	11,4
55-64	21,1	24,7	17,8
65-74	24,9	28,6	21,2
75-84	33,6	36,3	30,7
Samtliga	17,2	19,6	14,9

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		

11. Sänkt hastighet ökad trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	52,5	61,8	44,1
18-19	51,3	61,1	41,8
20-24	44,1	55,5	33,3
25-54	40,6	52,2	29,8
55-64	47,6	58,1	37,6
65-74	57,7	63,3	51,6
75-84	70,6	73,2	67,2
Samtliga	46,8	57,0	36,9

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		

13. Trafiken mer riskfylld

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	44,1	48,1	40,7
18-19	42,3	49,1	36,4
20-24	32,2	41,5	24,7
25-54	55,6	67,5	44,8
55-64	70,8	78,8	62,8
65-74	78,6	85,2	71,5
75-84	86,1	88,3	83,3
Samtliga	60,8	70,8	51,2

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

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

15. Hänsyn i trafiken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	28,7	26,5	30,6
18-19	26,8	22,4	31,0
20-24	21,9	18,9	24,5
25-54	18,3	15,0	21,4
55-64	25,0	23,9	26,0
65-74	33,3	33,9	32,6
75-84	40,8	44,9	35,5
Samtliga	23,6	22,1	25,0

16. Vägverkets ansvar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	76,1	71,9	79,9
18-19	74,9	75,6	74,3
20-24	68,6	65,3	71,6
25-54	76,1	77,5	74,8
55-64	83,7	84,2	83,3
65-74	87,3	90,0	84,5
75-84	92,5	93,2	91,6
Samtliga	79,1	80,0	78,1

17. Regler för tjänsteresor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	68,0	69,0	67,2
18-19	69,1	74,0	64,4
20-24	70,9	75,9	66,2
25-54	62,5	70,0	55,7
55-64	74,3	79,8	69,2
65-74	79,9	83,6	76,4
75-84	86,6	87,3	85,8
Samtliga	68,7	74,7	63,1

18. Trafiksäkra transporter

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	78,0	80,1	76,4
18-19	79,7	82,5	77,1
20-24	81,3	82,5	80,2
25-54	79,7	83,7	76,0
55-64	89,3	92,2	86,4
65-74	90,6	94,3	86,7
75-84	91,8	93,0	90,4
Samtliga	83,2	86,7	79,9

19. NTF företrädar Dina intressen

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

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

År	Samtliga	År	Samtliga
1998	14,1	2000	9,9
1999	15,2		

21. Sänkt hastighetsgräns till 30 km/tim

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	65,1	64,5	65,6
18-19	70,5	75,3	66,0
20-24	69,0	69,1	69,0
25-54	69,8	75,1	64,6
55-64	72,0	75,2	68,9
65-74	74,2	77,0	71,1
75-84	83,4	86,1	79,6
Samtliga	71,4	75,5	67,4

22. Mitträcken på vägar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	76,7	76,9	76,5
18-19	71,4	72,9	70,1
20-24	70,4	69,4	71,3
25-54	73,8	75,9	71,8
55-64	78,9	81,5	76,5
65-74	83,4	85,2	81,5
75-84	87,0	89,1	84,4
Samtliga	76,3	78,3	74,4

23. Cirkulationsplatser (rondeller)

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	63,5	61,6	65,0
18-19	67,5	60,4	73,9
20-24	68,2	67,7	68,7
25-54	70,6	67,3	73,8
55-64	79,4	77,6	80,9
65-74	80,7	78,9	82,6
75-84	84,4	84,9	83,9
Samtliga	73,5	71,1	75,7

24. Övergångsställe

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	35,4	33,7	37,0
18-19	39,4	38,7	40,2
20-24	41,2	43,8	38,5
25-54	34,8	34,5	35,2
55-64	34,8	37,4	32,3
65-74	31,7	31,7	31,8
75-84	38,4	36,1	41,6
Samtliga	35,4	35,5	35,3

25. Övergångsställe, tidsserie, 15-74 år

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

26. Kört bil och druckit alkohol

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
18-19	2,5	1,2	3,8
20-24	9,7	5,6	13,5
25-54	10,3	4,9	15,4
55-64	6,2	4,2	8,1
65-74	4,4	2,1	6,7
75-84	2,1	1,0	3,5
Samtliga(18-84)	8,1	4,1	12,0

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

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

28. Åkt med förare påverkad av alkohol

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

29. 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		

30. Alkolås

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	58,7	58,3	59,1
18-19	60,0	64,8	55,5
20-24	61,5	68,8	54,7
25-54	58,3	66,2	50,9
55-64	64,3	69,3	59,4
65-74	67,1	72,8	61,1
75-84	74,2	79,7	67,1
Samtliga	61,6	68,4	55,0

31. Alkolås, tidsserie, 15-74 år

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

32. Noll promille

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	37,9	36,7	39,0
18-19	37,1	43,3	31,4
20-24	38,8	48,0	30,2
25-54	47,1	61,4	33,2
55-64	56,0	68,3	43,7
65-74	66,6	77,2	55,2
75-84	74,8	78,2	70,1
Samtliga	51,4	63,3	39,4

33. 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		

34. Viktigare följa trafikrytmen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	40,5	31,0	48,3
18-19	45,8	32,3	58,4
20-24	56,2	48,3	63,4
25-54	54,2	37,6	70,0
55-64	51,3	42,0	60,3
65-74	44,5	37,7	51,6
75-84	50,1	51,1	48,9
Samtliga	51,8	39,8	63,5

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

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

36. Överskrida hastighetsgräns

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	29,0	19,9	36,8
18-19	20,4	10,2	29,9
20-24	24,3	12,2	35,4
25-54	22,7	10,8	34,3
55-64	23,2	15,3	30,6
65-74	24,0	16,3	32,1
75-84	25,1	23,6	26,8
Samtliga	23,4	13,5	33,1

37. Överskrida hastighetsgräns, tidsserie, 15-74 år

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

38. Lägre hastigheter ingen skadas

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	60,2	68,1	53,1
18-19	60,8	74,0	48,6
20-24	52,7	69,0	37,3
25-54	52,9	65,1	41,0
55-64	55,3	66,8	44,1
65-74	64,2	73,9	53,9
75-84	76,5	80,7	71,1
Samtliga	56,8	68,3	45,3

39. Lägre hastigheter på vintern

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	61,0	66,4	56,3
18-19	62,4	67,5	57,6
20-24	55,4	64,1	47,2
25-54	51,1	55,2	47,1
55-64	60,0	68,3	52,0
65-74	71,9	77,7	65,5
75-84	84,1	85,6	82,2
Samtliga	58,2	63,7	52,8

40. Tekniskt hjälpmedel i bilen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	52,3	54,7	50,4
18-19	50,4	51,6	49,2
20-24	41,1	48,1	34,9
25-54	37,5	41,3	34,0
55-64	52,2	58,6	46,5
65-74	55,7	60,6	51,1
75-84	63,4	65,4	61,4
Samtliga	44,4	48,7	40,5

41. Lägre tolerans vid fortkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	35,5	37,6	33,9
18-19	32,1	36,8	27,8
20-24	27,6	32,8	22,9
25-54	34,0	44,5	24,1
55-64	37,6	40,9	34,7
65-74	41,7	44,8	38,5
75-84	55,3	59,6	50,2
Samtliga	36,4	43,9	29,2

42. Hastighetsövervakning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	62,0	62,2	61,9
18-19	63,9	72,0	56,2
20-24	58,2	70,7	46,4
25-54	58,2	72,4	45,2
55-64	69,9	75,8	64,1
65-74	79,6	85,0	73,9
75-84	83,7	84,8	82,5
Samtliga	64,5	74,8	54,5

43. Straff för fortkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	38,7	39,7	37,8
18-19	35,3	44,7	26,9
20-24	27,2	38,7	16,7
25-54	33,3	46,2	21,0
55-64	47,5	56,4	38,9
65-74	56,5	63,0	49,5
75-84	69,1	74,9	61,6
Samtliga	40,3	51,2	29,7

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

År	Samtliga	År	Samtliga
1990	43,8	1996	37,5
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		

45. Hur ofta använder Du bilbälte? Framsätet Tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	87,4	87,7	87,1
18-19	86,9	90,5	83,5
20-24	85,4	89,1	81,9
25-54	91,5	97,4	85,9
55-64	94,5	97,1	91,8
65-74	95,7	98,4	92,8
75-84	96,3	96,7	95,6
Samtliga	92,0	96,2	87,8

46. Hur ofta använder Du bilbälte? Framsätet Landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	89,0	88,7	89,8
18-19	89,5	90,8	88,3
20-24	91,6	93,6	89,8
25-54	96,6	98,9	94,3
55-64	98,0	98,8	97,2
65-74	97,8	99,2	96,4
75-84	96,5	96,4	96,5
Samtliga	96,0	97,6	94,3

47. Hur ofta använder Du bilbälte? Baksätet Tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	79,9	79,7	80,2
18-19	75,1	79,0	71,4
20-24	73,9	76,0	71,8
25-54	74,5	83,4	65,2
55-64	82,2	85,1	78,9
65-74	88,9	93,0	83,5
75-84	90,7	91,1	90,1
Samtliga	78,5	84,5	71,8

48. Hur ofta använder Du bilbälte? Baksätet Landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	80,8	79,8	81,8
18-19	77,7	80,4	75,1
20-24	78,0	80,0	76,0
25-54	82,3	88,3	76,0
55-64	86,1	88,3	83,5
65-74	91,0	93,9	87,1
75-84	92,7	94,1	90,5
Samtliga	83,9	88,2	79,2

49. 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	87	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

52. 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

56. Använder cykelhjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	5,3	4,5	6,0
18-19	2,4	2,8	2,1
20-24	2,9	2,9	2,9
25-54	7,3	9,3	5,3
55-64	10,3	13,1	7,6
65-74	13,0	14,4	11,7
75-84	11,1	10,8	11,2
Samtliga	7,7	9,3	6,1

50. 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

53. Bältespåminnare

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	83,8	86,7	81,0
18-19	83,2	88,0	78,6
20-24	81,1	89,3	73,2
25-54	75,6	79,5	71,9
55-64	86,4	88,1	84,8
65-74	91,1	93,8	88,1
75-84	92,6	93,7	91,1
Samtliga	81,1	84,9	77,4

58. Borde vara obligatoriskt med hjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	28,0	31,4	24,7
18-19	29,8	32,9	26,9
20-24	32,1	38,3	26,4
25-54	44,4	51,9	37,4
55-64	63,6	71,8	55,8
65-74	67,7	73,4	61,3
75-84	76,0	79,9	70,5
Samtliga	50,0	57,3	42,9

51. 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	74

54. Skydd för barn i bil

Ålder	Babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol	Annat	Totalt
0	96,6	3,4	100,0
1	92,6	7,4	100,0
2	80,9	19,1	100,0
3	35,4	64,6	100,0
4	1,4	98,6	100,0
5	0,0	98,8	98,8
6	0,0	98,6	98,6
7	0,0	98,1	98,1
8	0,0	98,9	98,9
9	0,0	96,0	96,0
10	0,0	96,1	96,1
11	0,0	96,7	96,7
12	0,0	95,5	95,5
13	0,0	97,6	97,6
14	0,0	97,5	97,5

59. Borde vara obligatoriskt med hjälm, tidsserie, 15–74 år

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

60. 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

55. Andel barn som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol, tidsserie, 0–4 år

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

61. Barns användning av cykelhjälm 4–6 år

År	Använder hjälm
1991	86,8
1992	69,9
1993	89,5
1994	90,5
1995	88,8
1999	93,1
2000	94,6

62. 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

63. 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

64. Använder reflexer. På belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0-6	81,4		
7-12	51,5		
13-14	36,5		
15-17	7,3	8,1	6,5
18-19	9,4	10,0	8,9
20-24	9,6	11,4	7,8
25-54	22,2	32,7	11,6
55-64	31,2	35,6	27,0
65-74	35,0	43,5	26,0
75-84	49,8	59,1	37,3
Samtliga(15-84)	24,2	32,5	15,9

65. Använder reflexer. På belyst gata/väg, tidsserie, 15–74 år

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

66. Använder reflexer. På ej belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0-6	81,7		
7-12	61,1		
13-14	40,4		
15-17	12,6	16,9	8,4
18-19	13,8	18,2	9,8
20-24	14,3	18,2	10,8
25-54	31,4	45,7	17,2
55-64	46,3	55,8	37,8
65-74	47,9	58,4	37,1
75-84	57,1	67,2	44,0
Samtliga(15-84)	33,7	45,3	22,2

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

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

68. Användning av cykelbelysning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	31,0	39,5	23,6
18-19	25,0	32,4	17,9
20-24	31,4	38,7	24,2
25-54	63,6	73,3	54,0
55-64	86,9	92,5	81,6
65-74	91,8	93,3	90,6
75-84	91,7	94,6	89,7
Samtliga	62,6	70,5	54,9

69. 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		

70. Nya bilar max 130 km/tim

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	22,6	29,5	16,8
18-19	23,4	36,3	11,8
20-24	19,0	30,2	8,6
25-54	26,0	38,7	14,3
55-64	37,9	48,3	28,1
65-74	55,3	66,1	44,3
75-84	70,2	75,7	63,3
Samtliga	33,4	45,1	22,2

71. Information om säkra bilar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	72,0	69,8	73,9
18-19	71,1	72,2	70,1
20-24	71,7	72,7	70,7
25-54	63,6	63,3	63,9
55-64	70,3	71,3	69,4
65-74	71,9	70,4	73,5
75-84	75,0	76,2	73,6
Samtliga	67,4	67,4	67,5



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