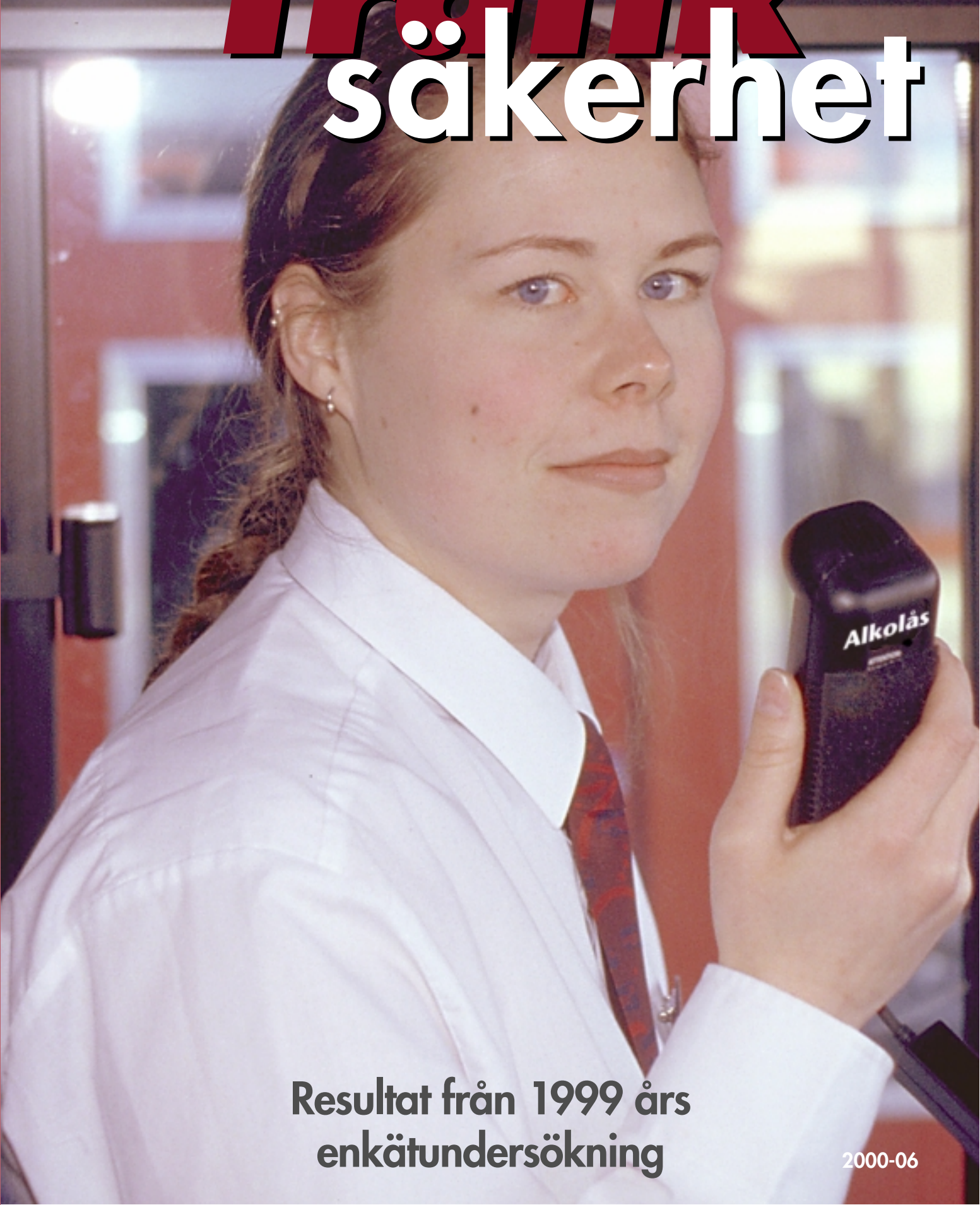




Vägverket

Publikation 2000:37

Trafik säkerhet



Resultat från 1999 års
enkätundersökning

2000-06

Titel: Resultat från 1999 års trafiksäkerhetsenkät

Författare: Helena Mujagic' och Maj Eriksson, Statistiska centralbyrån

Kontaktperson: Marcus Hugosson, Vägverket

Layout: Ateljen, Statistiska centralbyrån

Omslagsbild: Bo Lönegren

Tryckeri: Vägverket, Borlänge

Publikation: 2000:37

Utgivningsdatum: 2000-06

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 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 ungefär 5 000 personer årligen får svara på frågor om trafik och trafiksäkerhet – är den s.k. trafiksäkerhetskäten. Undersökningen har genomförts av Statistiska centralbyrån sedan 1981.

Eftersom flera av frågorna ställts ända sedan 1981 är trafiksäkerhetskäten 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 femte 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 1999 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 19:e året i rad sedan 1981
Urval:	11 390 slumpmässigt utvalda personer i åldrarna 15–84 år
Stratifiering:	Efter sju åldersgrupper och Vägverkets sju regioner
Fältarbetsperiod:	5 oktober 1999 – 20 december 1999
Metod:	Postenkät med tre skriftliga påminnelser
Svarsfrekvens:	71 procent
Standardvägning:	De erhållna resultaten har vägts (viktats), 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 1997–1999 års undersökningar har personer 15–84 år deltagit medan åldersintervallet övriga år varit 15–74 år. Vid jämförelser över tiden – som illustreras i tidsseriediagrammen – 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
TRAFIKNYKTERHET	10
REGELEFTERLEVNAD	12
SÄKRARE TRAFIKMILJÖ	15
ANVÄNDNING AV SKYDDSUTRUSTNING I BIL.....	16
ANVÄNDNING AV CYKELHJÄLM	19
SYNBARHET I TRAFIKEN	21
SÄKRARE BILAR.....	22
TABELLBILAGA.....	23

Nollvisionen

1970 dog 1 307 människor i trafiken. 1999 var antalet dödade 580. Ändå har antalet bilar fördubblats. Då kan man väl vara nöjd och glad, det går ju åt rätt håll.

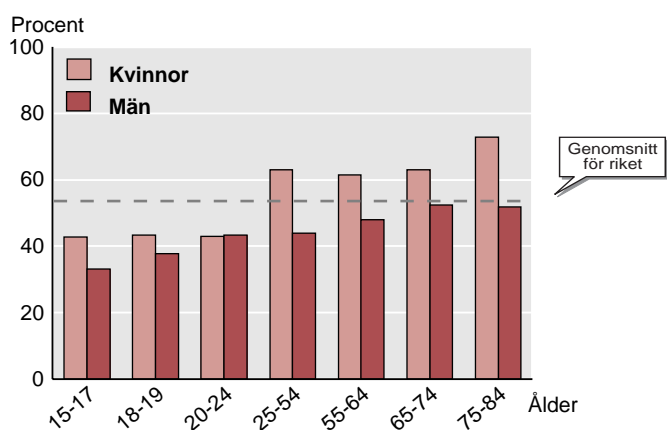
Må vara att situationen är mindre fruktansvärd än tidigare. Men att acceptera döda och allvarligt skadade i trafiken kan vi aldrig göra.

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:

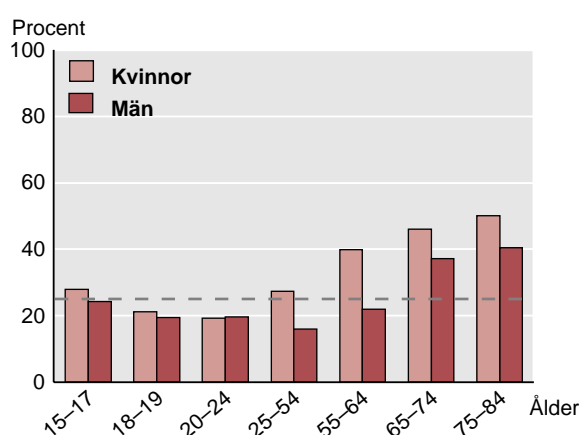
1. "Hur många dödsfall i trafiken anser Du vara acceptabelt per år?"
Andel som svarat noll döda 1999



Noll döda i trafiken...

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

2. "Det är realistiskt med noll dödade i trafiken"
Andel som instämmer 1999



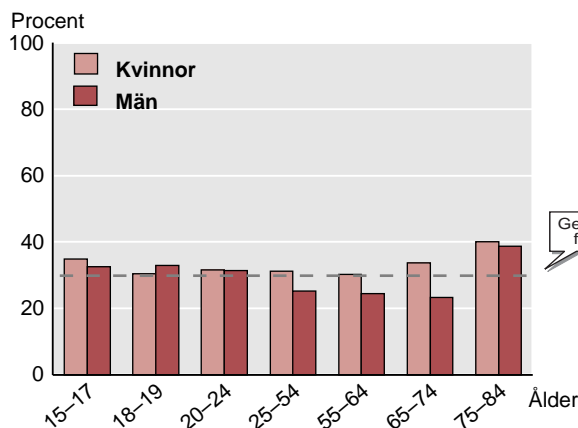
...de flesta anser det dock orealistiskt

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

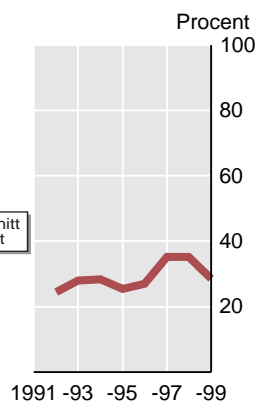
Värdering av trafiksäkerhet

Viljan att satsa på trafiksäkerhet

3. "Politikers och beslutfattares vilja att satsa på trafiksäkerhet har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 1999



4. Andel som instämmer 1992-99, 15-74 år

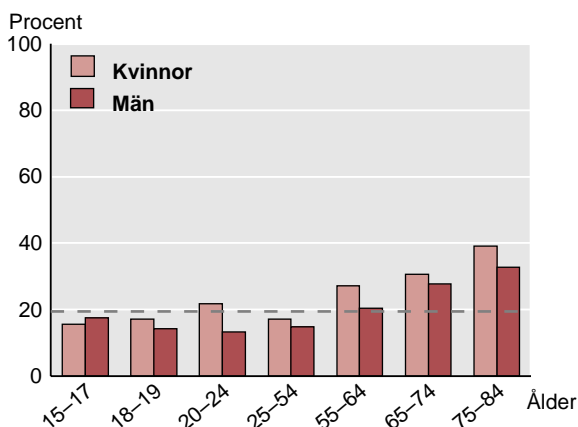


Politiker och beslutfattare

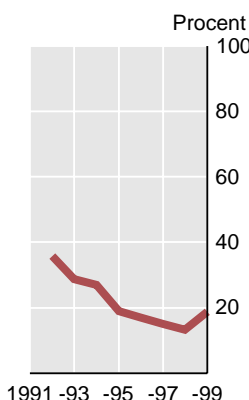
Knappt tre av tio tycker att politikernas och beslutfattares vilja att satsa på trafiksäkerhet har ökat den senaste tiden. Störst är andelen bland 75 till 84-åringar.

Andelen som instämmer 1999 har åter sjunkit under 30 procent efter att de två föregående åren legat över den nivån.

5. "Jag betalar gärna mer för bensinen om pengarna går till trafiksäkerhetsåtgärder"
Andel som instämmer 1999



6. Andel som instämmer 1992-99 15-74 år

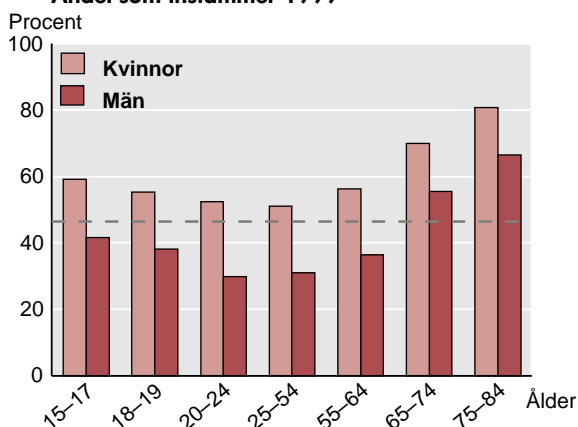


Bensinpengar till trafiksäkerhetsåtgärder

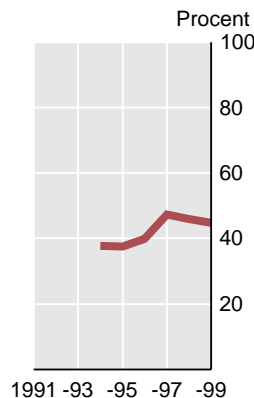
En femtedel av befolkningen kan tänka sig att betala mer för bensinen om pengarna går till trafiksäkerhetsåtgärder. Kvinnorna är vanligtvis mer positiva än männen. Störst är skillnaden mellan könen i åldersgruppen 20 till 24 år.

Andelen har under 1999 ökat efter en konstant nedgång sedan 1992.

7. "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten"
Andel som instämmer 1999



8. Andel som instämmer 1994-99, 15-74 år

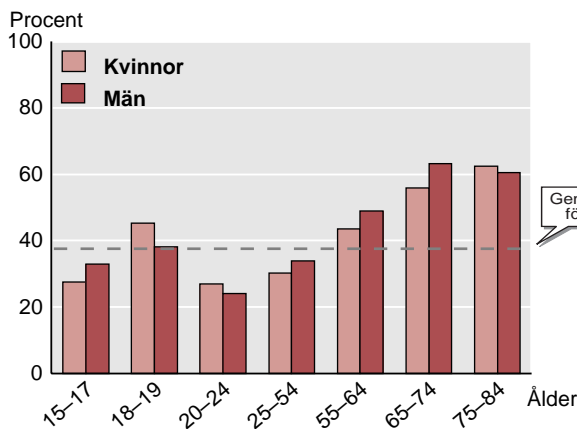


Att sänka hastigheten för att öka trafiksäkerheten

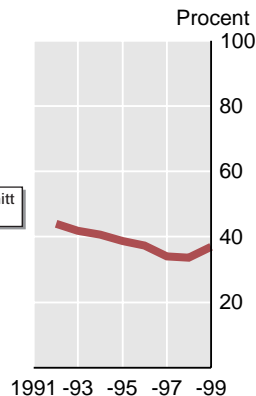
Knappt hälften anser det rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. Betydligt fler kvinnor än män, oavsett ålder, instämmer. Minst benägna att hålla med är män i åldern 20 till 24 år.

Efter att under 1997 ha nått en topp, har andelen som instämmer under 1999 minskat till cirka 45 procent.

9. "Mitt intresse för trafiksäkerhetsfrågor har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 1999



10. Andel som instämmer 1992-99, 15-74 år



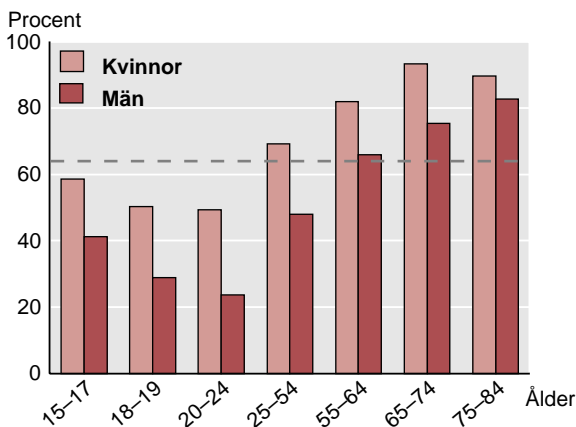
Intresse för trafiksäkerhetsfrågor

Knappt fyra av tio personer uppger att deras intresse för trafiksäkerhetsfrågor har ökat under senaste tiden. Intresset tycks stiga med åldern med undantag av 18 till 19-åringarna som ligger relativt högt.

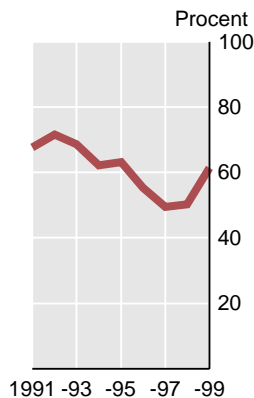
Efter att ha sjunkit mellan 1992 och 1998 har andelen som instämmer därefter ökat.

Risker och ansvar i trafiken

11. "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år"
Andel som instämmer 1999



12. Andel som instämmer 1991-99, 15-74 år

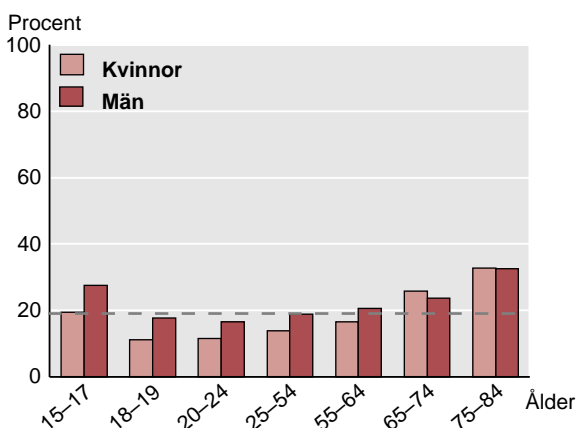


Mer riskfylld trafik

Att trafiken blivit mer riskfylld under senare år anser drygt 60 procent av de tillfrågade. Det är stor variation mellan könen och åldrarna. Ungefär nio av tio kvinnor i gruppen 65 till 84 år instämmer.

Andelen som anser att trafiken blivit mer riskfylld har under 1999 ökat i förhållande till de tre föregående åren.

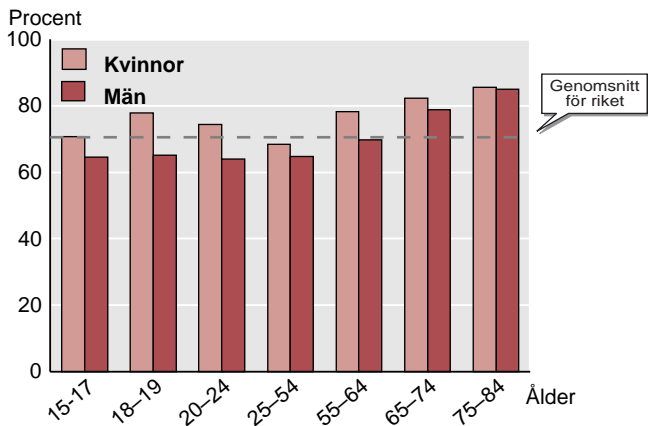
13. "Jag tycker att trafikanterna i allmänhet visar större hänsyn i trafiken nu än tidigare"
Andel som instämmer 1999



Lite hänsyn i trafiken

Endast 19 procent upplever att trafikanterna visar större hänsyn nu än tidigare. Andelen är något högre bland äldre. Yngre och medelålders kvinnor känner sig sämst behandlade av sina medtrafikanter.

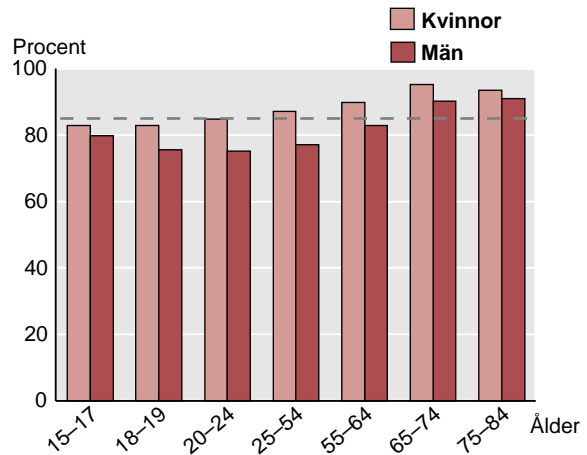
14. "Alla företag borde ha regler för tjänsteresor där man ställer krav på säkerhet och miljö"
Andel som instämmer 1999



Tjänsteresor

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

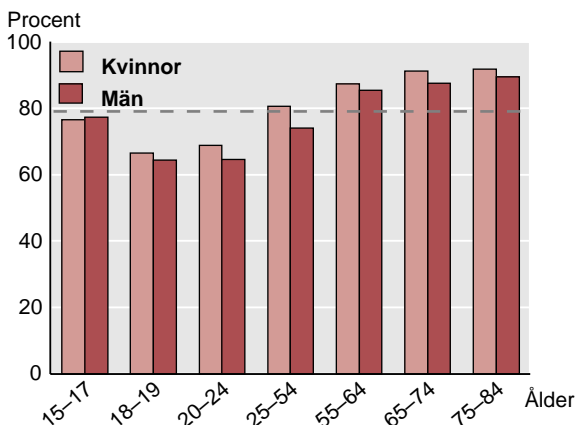
15. "Alla föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med sina transporter"
Andel som instämmer 1999



Trafiksäkra transporter

De flesta, drygt åtta av tio, tycker att föreningar, företag och myndigheter borde ställa krav på trafiksäkerhet i samband med sina transporter. Andelen med denna inställning ökar med ålder.

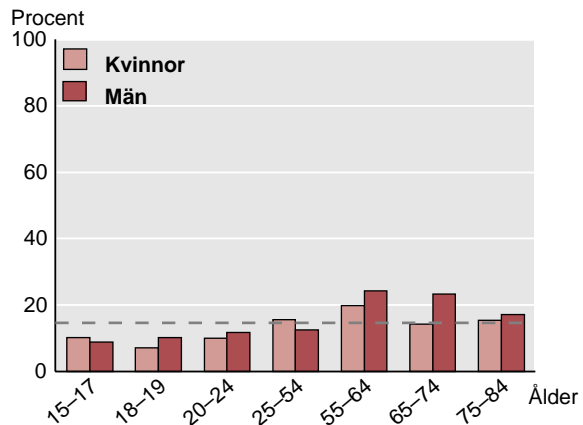
16. "Vägverket måste ta ett större ansvar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken"
Andel som instämmer 1999



Vägverkets ansvar

Nästan åtta av tio, både kvinnor och män, menar att Vägverket måste ta ett större ansvar för trafiksäkerheten.

17. "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) 1999



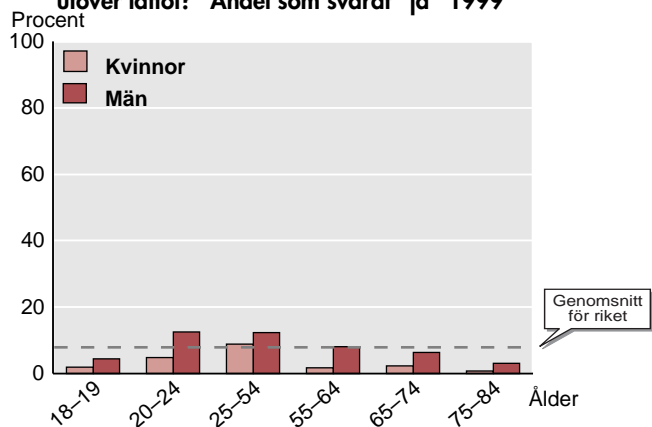
NTF – trafikanternas företrädare?

Endast 15 procent anser att NTF företräder deras intressen som trafikanter. Störst förtroende för NTF:s arbete har personer i åldersgruppen 55 till 64 år.

Trafiknykterhet

Alkohol och bilkörning

18. "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" 1999

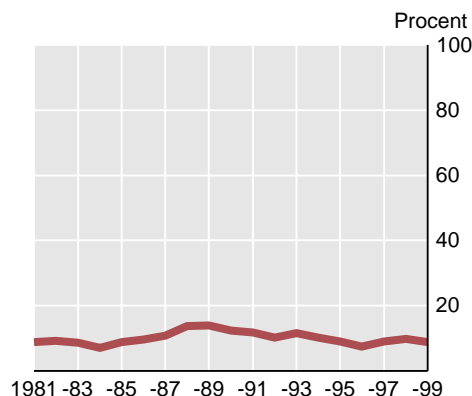


Onyktra vid ratten

Av de som i undersökningen 1999 lämnat svar på frågan om de kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl har åtta procent svarat "ja".

När det gäller de som druckit alkohol i samband med bilkörning kan konstateras att det är skillnad mellan såväl kön som åldersgrup-

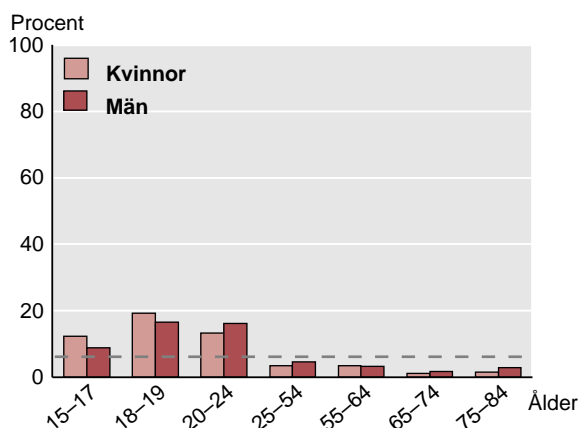
19. Andel som svarat "ja" 1981-99, 18-74 år



per. Män dricker alkohol i samband med bilkörning i högre grad än kvinnor. Åldersmässigt är det främst unga och medelålders som kombinerar alkohol med bilkörning.

Andelen som uppgivit att de kört bil efter alkoholin- tag har varierat mellan 7 och 14 procent under 80- och 90-talen.

20. "Har Du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som varit påverkad av alkohol?" Andel som svarat "ja" 1999



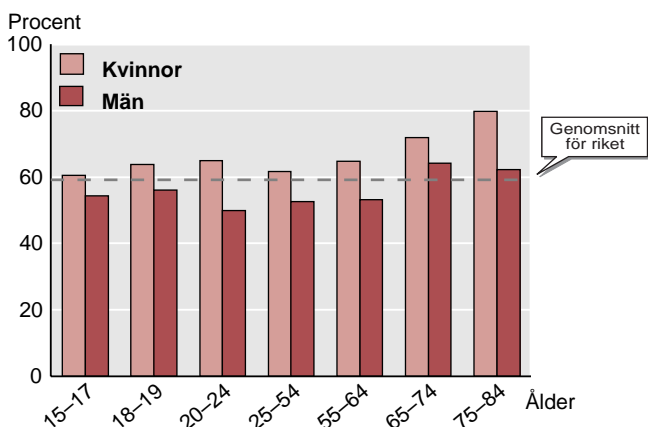
Åkt med förare påverkad av alkohol

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

Det är främst ungdomar som åkt med alkoholpåverkade förare. Bland flickor 18 till 19 år är det nästan en av fem.

Åtgärder mot rattfylleri

21. "Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås där ett utandningsprov krävs varje gång bilen skall startas"
Andel som instämmer 1999



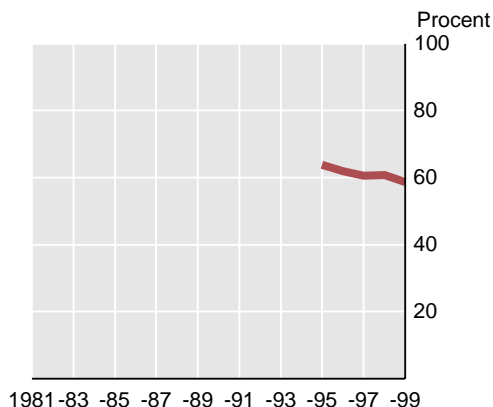
Alkolås

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

1999 års trafiksäkerhetsenkät visar att 60 procent av befolkningen är positiva till alkoholås, kvinnor i större utsträckning än män.

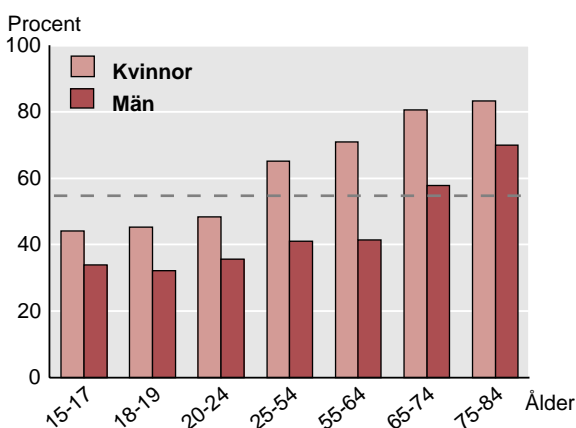
Andelen positiva har minskat sedan 1995.

22. Andel som instämmer 1995-99, 15-74 år



Lagen säger att man inte får köra bil 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.

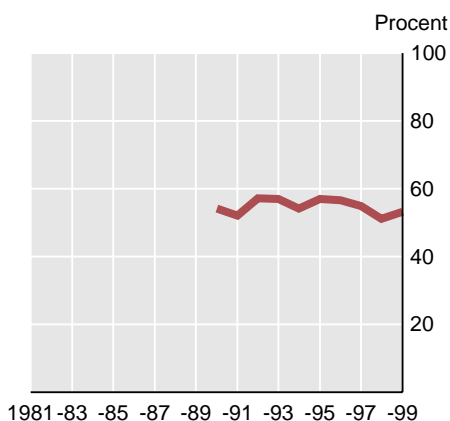
23. "Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2"
Andel som instämmer 1999



Noll promille

Mer än hälften av de tillfrågade tycker att gränsen för rattfylleri borde gå vid noll promille. Kvinnor är generellt mer positiva till en nollgräns än män.

24. Andel som instämmer 1990-99, 15-74 år

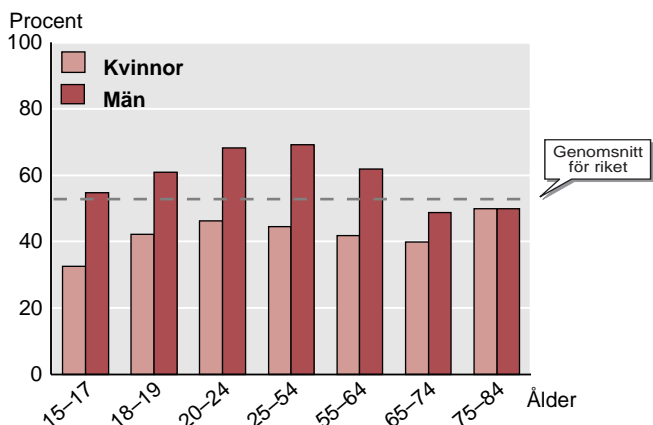


Under 1990-talet har andelen som tycker att nollgräns borde införas pendlat mellan 50 och 60 procent.

Regelefterlevnad

Inställning till hastighetsgränser

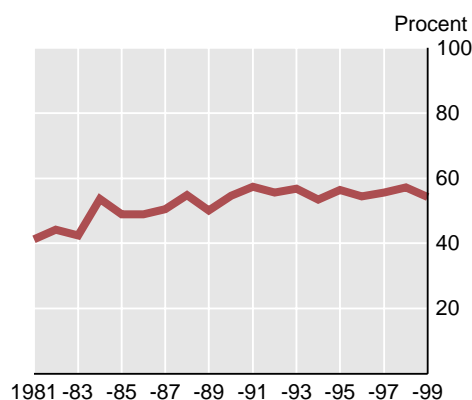
25. "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna"
Andel som instämmer 1999



Trafikrytm och hastighetsgränser

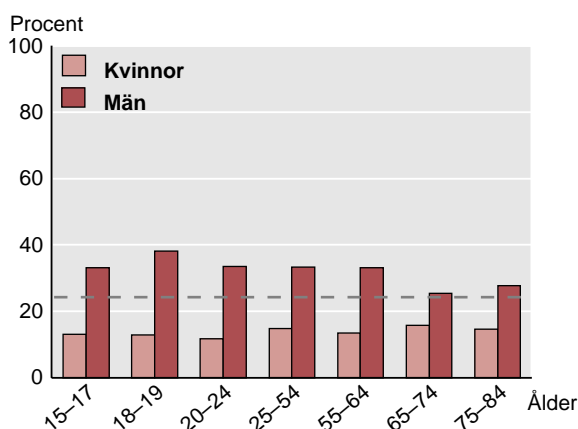
Drygt hälften tycker att det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna, män i högre grad än kvinnor.

26. Andel som instämmer 1981-99, 15-74 år



Andelen med denna inställning ökade under 1980-talet, men har varit någorlunda konstant under hela 1990-talet.

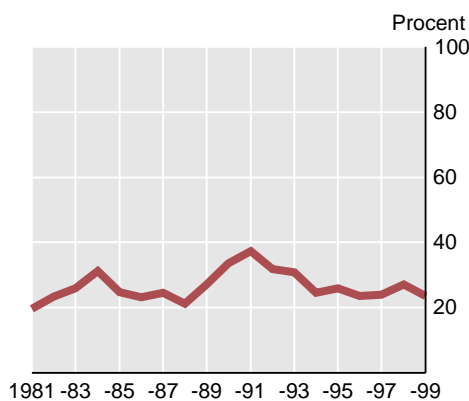
27. "De nuvarande hastighetsgränserna är så låga att man måste ha förståelse för att de överskrids"
Andel som instämmer 1999



Överskridande av hastighetsgränser

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

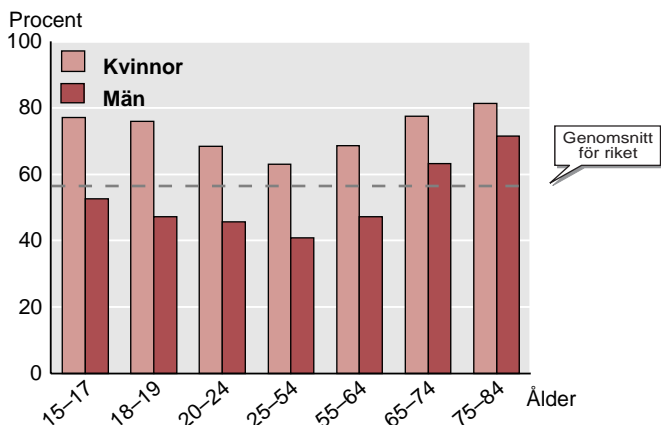
28. Andel som instämmer 1981-99, 15-74 år



Andelen med denna inställning har pendlat kraftigt under åren.

Inställning till hastighetsgränser (forts)

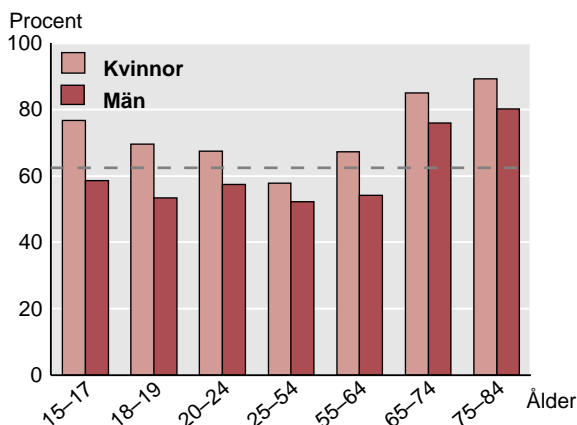
29. "För att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken är jag beredd att acceptera lägre hastighetsgränser"
Andel som instämmer 1999



Hastighet, antal döda och skadade

Knappt sex av tio, kvinnor i större utsträckning än män, är beredda att acceptera lägre hastighetsgränser för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken.

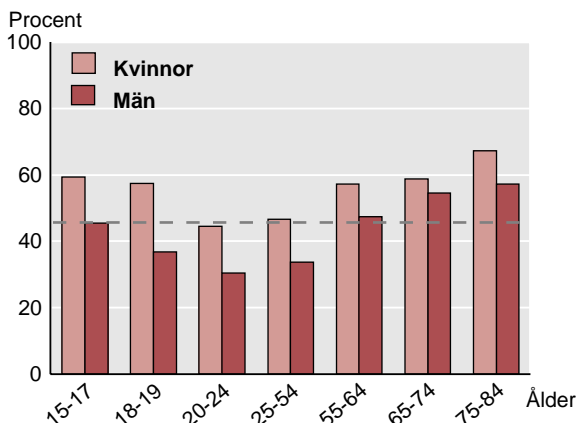
30. "Hastighetsgränserna borde vara lägre på vintern"
Andel som instämmer 1999



Lägre hastighet på vintern

Andelen som tycker att det borde vara lägre hastighetsgränser på vintern är drygt 60 procent. Yngre och äldre instämmer i högre grad än medelålders, kvinnor oftare än män.

31. "Jag skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna"
Andel som instämmer 1999

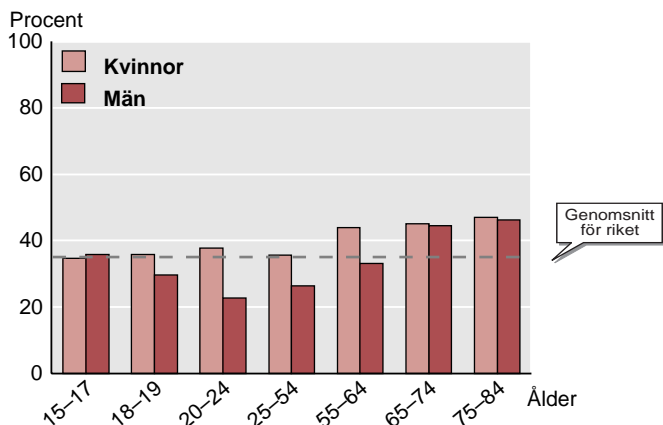


Tekniskt hjälpmedel

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

Inställning till hastighetsövervakning

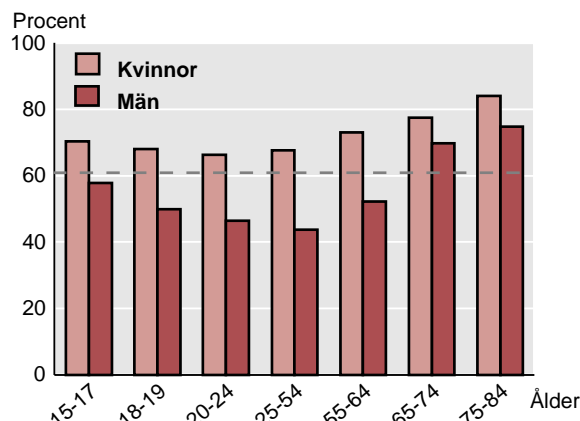
32. "Polisens toleransgräns vid fortkörning borde minska"
Andel som instämmer 1999



Polisens toleransgräns

Drygt en tredjedel anser att polisens toleransgräns vid fortkörning borde minska. För samtliga ålderskategorier, förutom 15 till 17 år, gäller att kvinnor är mer positiva till lägre toleransgräns än män.

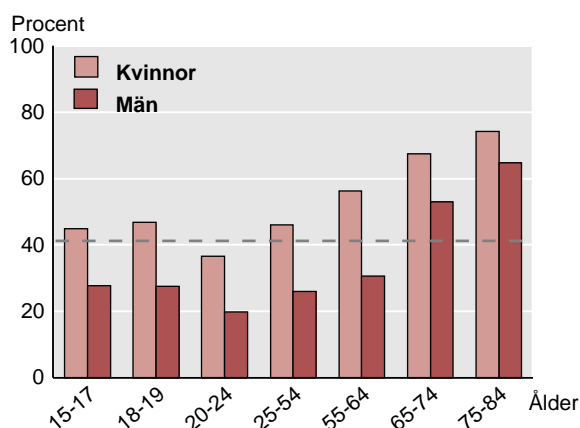
33. "Automatisk hastighetsövervakning med kamera (ej dold) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelse"
Andel som instämmer 1999



Automatisk hastighetsövervakning

I genomsnitt tycker 60 procent att automatisk hastighetsövervakning med kamera är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelse. Sju av tio kvinnor, men endast hälften av männen, är positivt inställda.

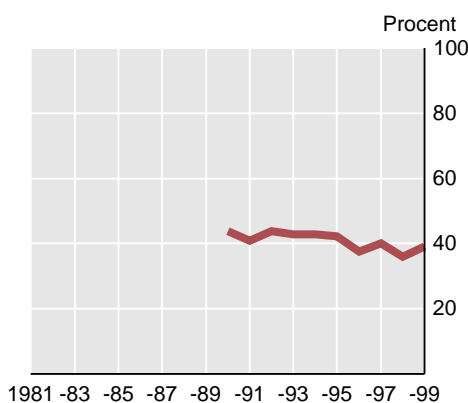
34. "Straffet för fortkörning borde vara hårdare"
Andel som instämmer 1999



Hårdare straff

Straffet för fortkörning borde vara hårdare enligt drygt 40 procent av befolkningen. Mer än hälften av kvinnorna men endast en av tre män instämmer. Störst är skillnaden mellan könen i åldersgruppen 55 till 64 år.

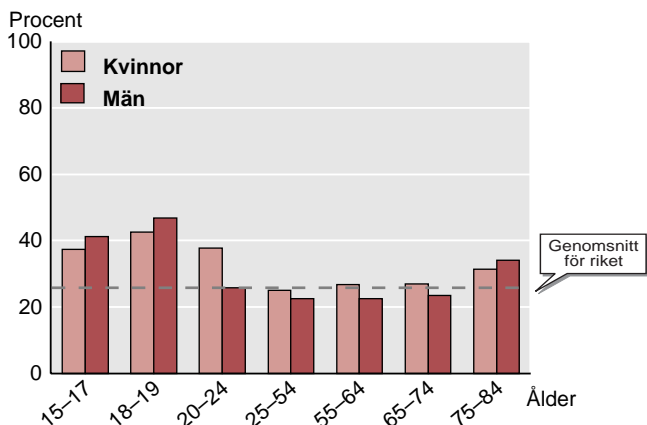
35. Andel som instämmer 1990-99, 15-74 år



Under 90-talet har andelen som tycker att straffet för fortkörning borde vara hårdare legat runt 40 procent.

Poliskontroller

36. "Sannolikheten att bli stoppad i en poliskontroll har ökat den senaste tiden"
Andel som instämmer 1999

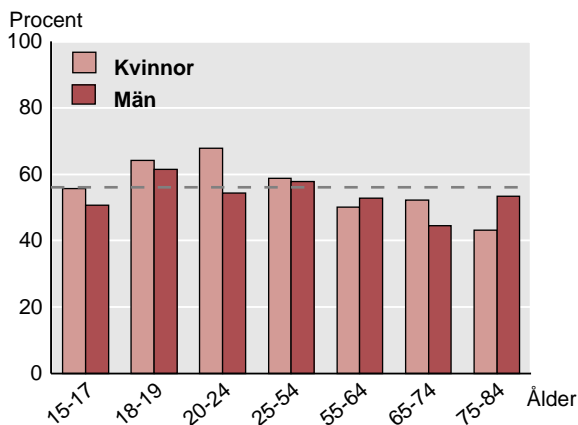


Poliskontroller

Endast en fjärdedel anser att sannolikheten att bli stoppad i en poliskontroll har ökat den senaste tiden. Andelen som instämmer är högst i åldrarna 15 till 19 år.

Övergångsställe

37. "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställe"
Andel som instämmer 1999



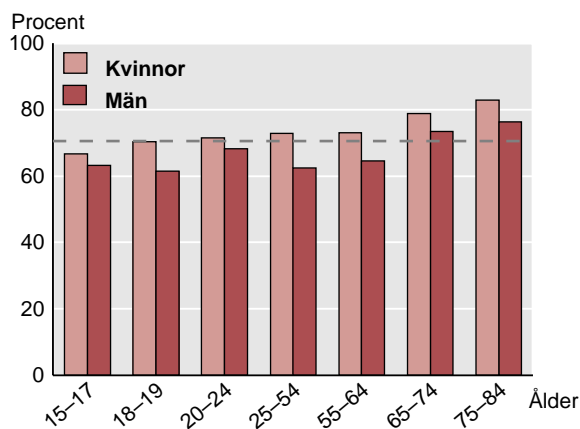
Bilarna stannar sällan

Mer än hälften uppger att bilar sällan stannar när de försöker 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.

Säkrare trafikmiljö

...i tätort

38. "Det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim på gator där det finns mycket fotgängare och cyklister"
Andel som instämmer 1999

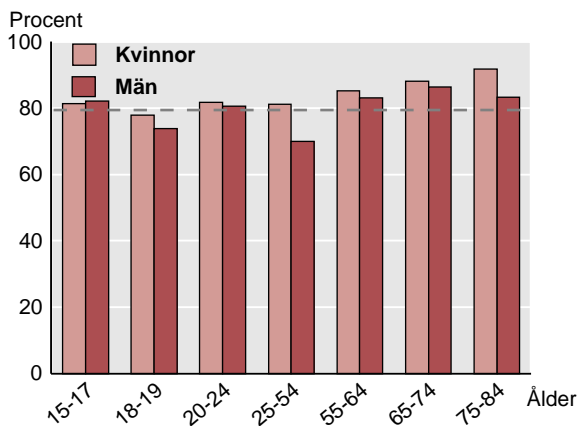


Hastighetsgränser i tätort

De flesta, sju av tio, tycker att det är rimligt att sänka hastigheten till 30 km/tim på gator där det finns mycket fotgängare och cyklister. Kvinnor instämmer i högre grad än män.

...på landsväg

39. "Alla större vägar borde förses med mitträcken för att förhindra möteskollisioner"
Andel som instämmer 1999



Mitträcken

Hela 80 procent av de tillfrågade håller med om att större vägar borde förses med mitträcken. Denna åsikt delas av kvinnor och män och det råder inga större skillnader mellan åldrarna.

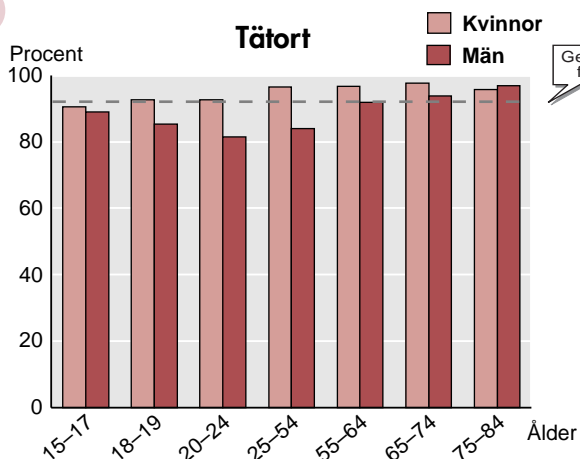
Användning av skyddsutrustning i bil

Användning av bilbälten

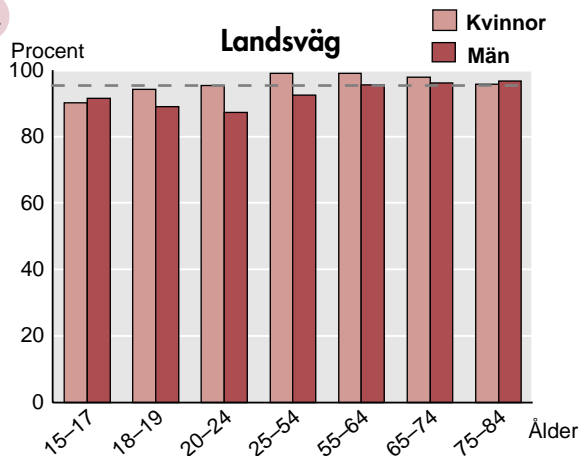
"Hur ofta använder Du bilbälte då Du åker personbil och sitter i **FRAMSÄTET?**"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av dem som åker bil i framsätet 1999

40.



41.



Bilbälten i framsätet

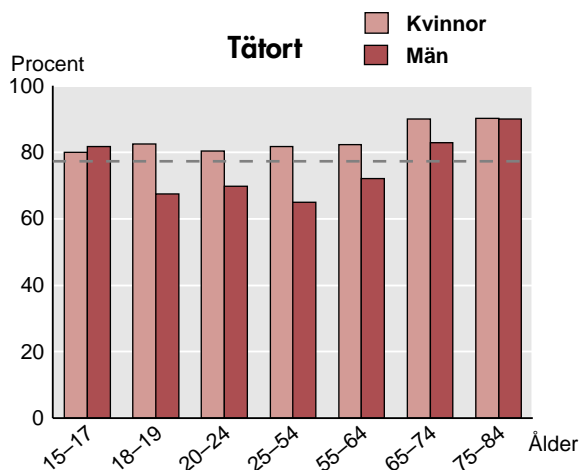
I tätortstrafik uppger drygt 90 procent att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i framsätet. Andelen är högre bland kvinnor än bland män och stiger med åldern.

Bilbältesanvändningen är något högre vid landsvägskörning. Störst är andelen bland kvinnor i åldrarna 25 till 64 år, där så gott som samtliga alltid eller nästan alltid använder bilbälte.

"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 1999

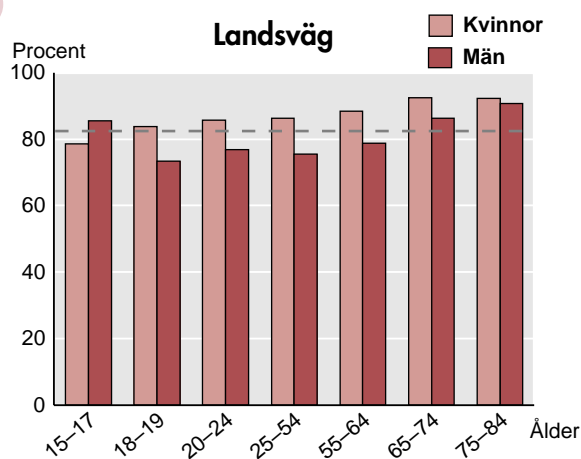
42.



Bilbälten i baksätet

I baksätet är det betydligt färre, drygt 75 procent, som anger att de oftast använder bilbälte. Männen är generellt sämre på att använda bilbälte bak i tätortstrafik än kvinnorna.

43.



Också i baksätet är bilbältesanvändningen något högre vid landsvägskörning. Precis som tidigare är användningen högre bland kvinnor och äldre. Anmärkningsvärt är dock att nästan nio av tio pojkar i åldersgruppen 15 till 17 år uppger sig använda bilbälte.

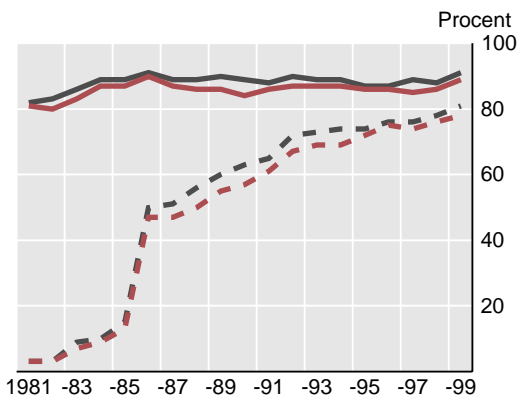
Olika åldersgruppers användning av bilbälte 1981-1999

i framsäte och baksäte, på landsväg och i tätort (uppgifterna avser samtliga i åldersgrupperna, både kvinnor och män)



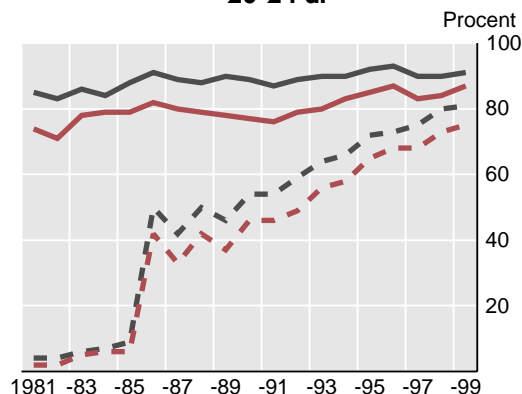
44.

15-19 år



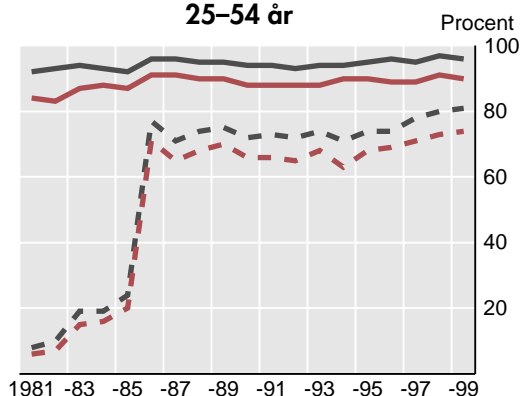
45.

20-24 år



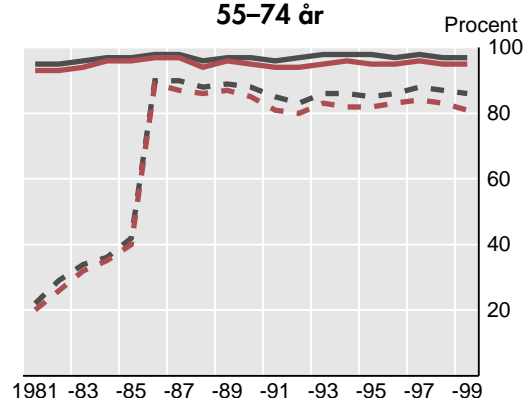
46.

25-54 år



47.

55-74 år



Unga har ökat sin användning av bilbälte i baksätet

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

Sammanfattningsvis:

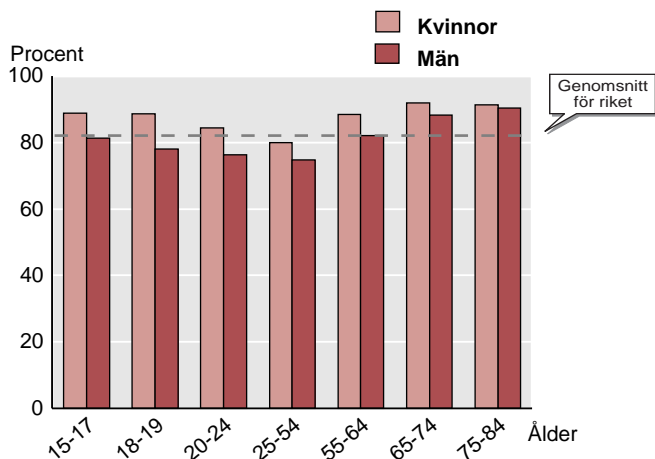
- bilbälte används mer i framsätet än i baksätet
- användningen av bilbälte är något högre vid landsvägskörning än vid bilkörning i tätort

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

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

Bältespåminnare

48. "Alla bilar borde ha ett tekniskt system, som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbälte"
Andel som instämmer 1999

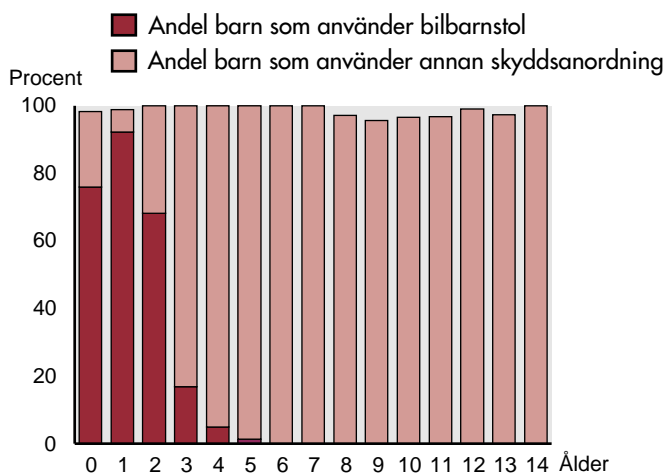


Bältespåminnare

Ungefär fyra av fem, både män och kvinnor, är positiva till bältespåminnare. Minst positiva är män i åldrarna 20 till 54 år.

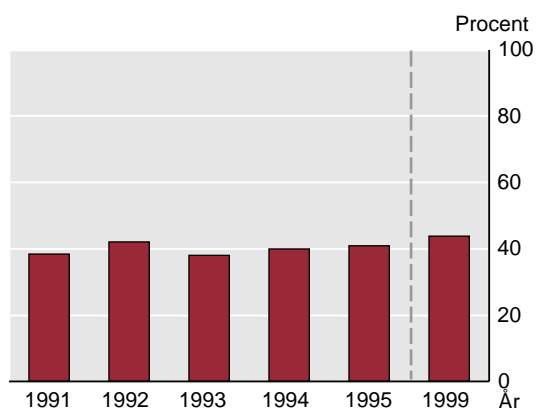
Skydd för barn i bil

49. Andel barn som använder bilbarnstol respektive annan skyddsanordning vid bilåkning, per åldersklass 1999



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 98,5 procent av barnen använder någon form av skyddsutrustning. När det gäller barn mellan 2 och 7 år använder samtliga skyddsanordning.

50. Andel barn i åldrarna 1-4 år som använder bilbarnstol 1991-95, 1999



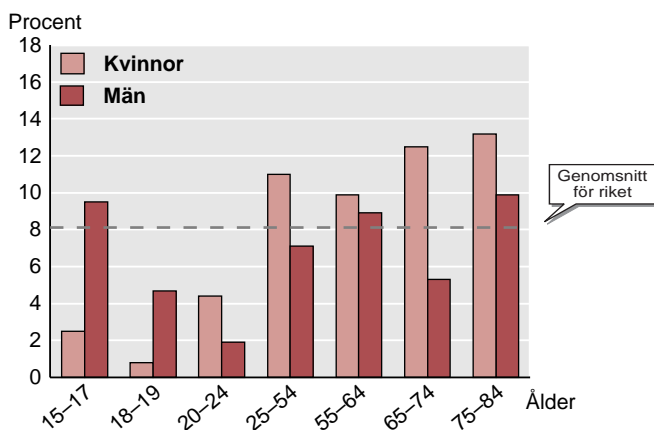
Bilbarnstol är vanligast bland barn under 3 år. 8 av 10 barn i åldern 0 till 2 år använder bilbarnstol när de färdas i bil.

I början av 90-talet låg användningen av bilbarnstol på runt 40 procent för åldersgruppen 1 till 4 år. 1999 användes bilbarnstol av närmare 45 procent av barnen.

Användning av cykelhjälm

Vuxnas användning av cykelhjälm

51. "Hur ofta använder Du hjälm då Du cyklar?"
Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 1999

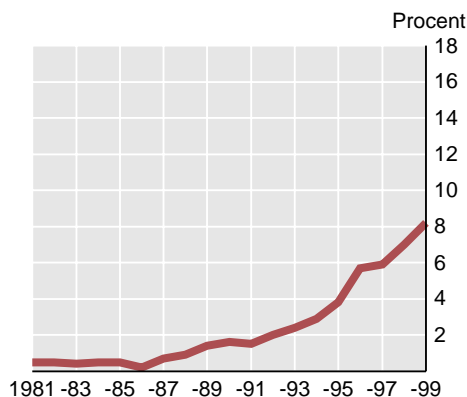


OBS! Annan skala än i övriga diagram.

Få vuxna använder cykelhjälm

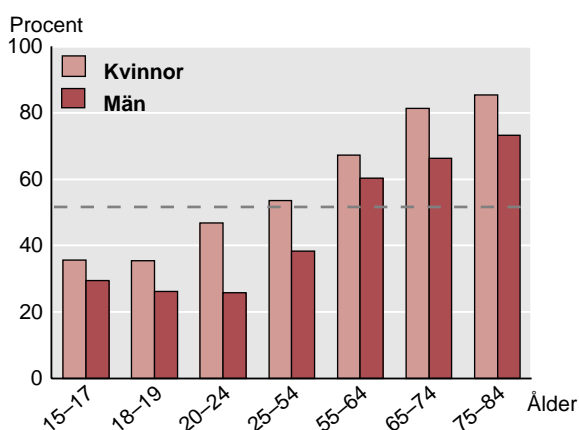
Endast åtta procent av de som cyklar använder alltid eller nästan alltid hjälm. Yngre män i åldrarna 15 till 19 år använder hjälm i betydligt större utsträckning än kvinnor i samma ålder. I övriga åldersgrupper är det vanligare att kvinnor använder hjälm.

52. Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 1981-99, 15-74 år



I början av 1980-talet var användningen av cykelhjälm mycket låg. Den har sedan långsamt men konstant ökat.

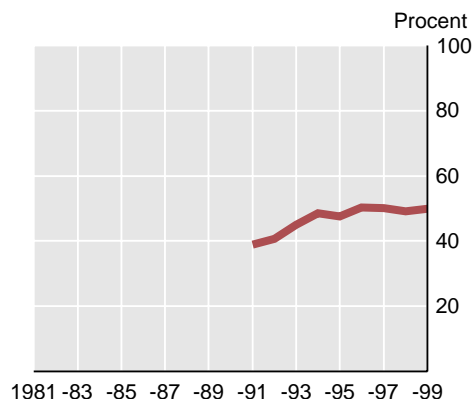
53. "Det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling"
Andel som instämmer 1999



Obligatoriskt med hjälm vid cykling

Över hälften av samtliga anser att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm. Denna inställning är vanligare bland kvinnor än bland män, 60 respektive 45 procent. Åsikten har starkt samband med

54. Andel som instämmer 1991-99, 15-74 år



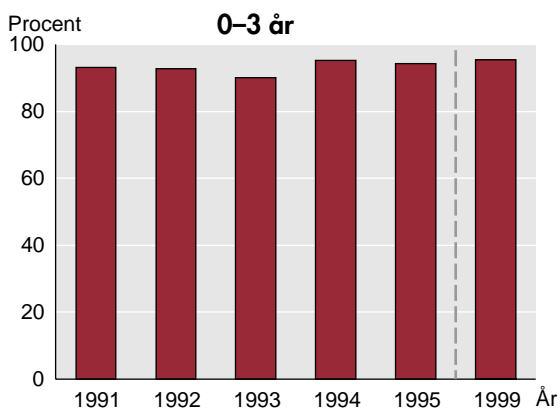
ålder. Av de som är under 25 år tycker runt en tredjedel att det bör vara obligatoriskt med hjälm, av de över 55 år instämmer mer än två tredjedelar.

Andelen har ökat från knappt 40 procent 1991 till 50 procent 1999.

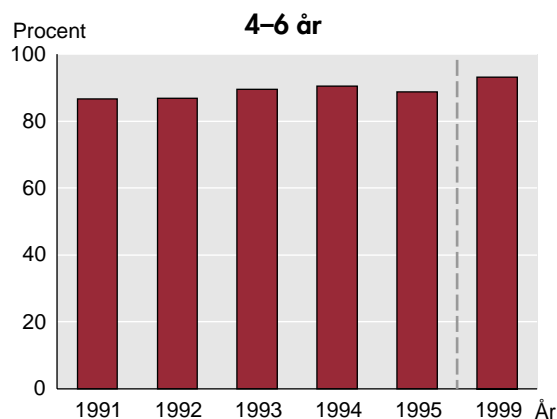
Barns användning av cykelhjälm

Andel barn som alltid eller nästan alltid använder hjälm då de cyklar på tvåhjulig cykel
1991-95, 1999

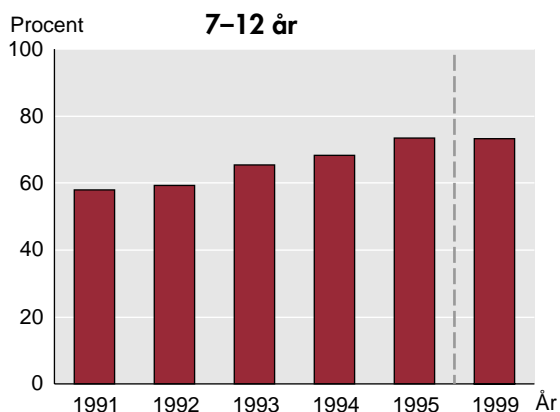
55.



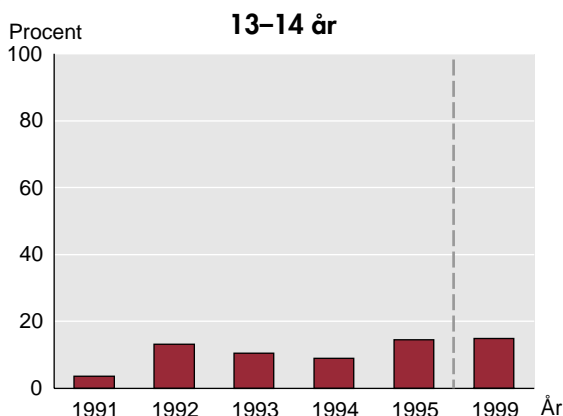
56.



57.



58.



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 93 procent oftast använda hjälm 1999. Användningen har ökat något sedan 1995.

Drygt sju av tio i åldern 7 till 12 år använder alltid eller nästan alltid hjälm. Andelen har ökat under åren.

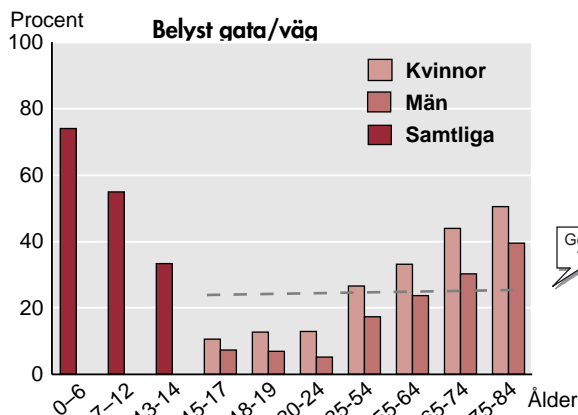
Hjälmanvändningen hos barn i åldern 13 till 14 år ligger runt 15 procent. Denna andel är på samma nivå som under 1995.

Synbarhet i trafiken

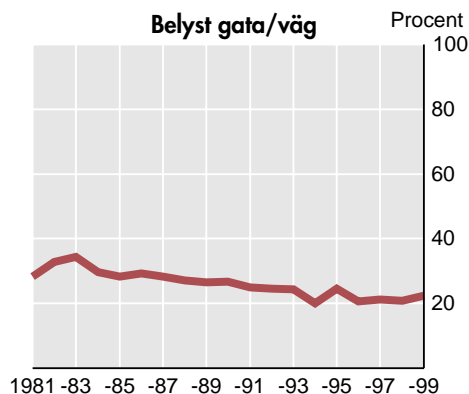
Reflexer

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

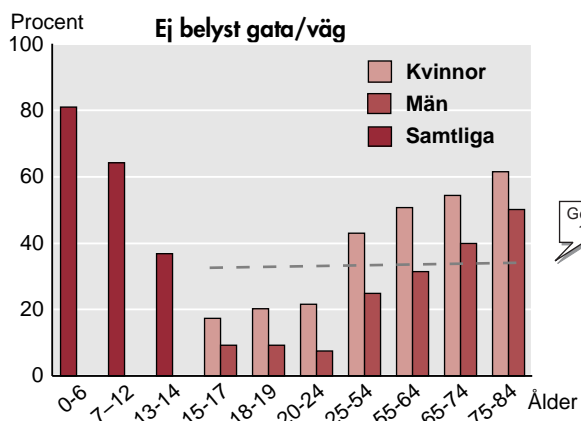
59. Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1999



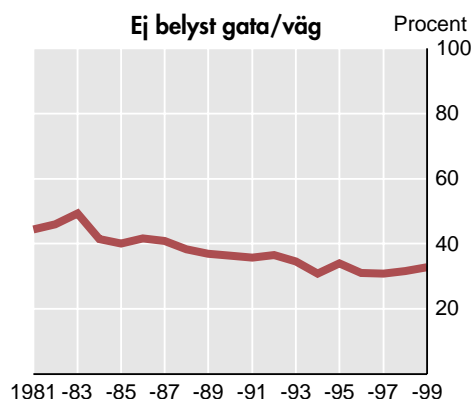
60. Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-99, 15-74 år



61.



62.



Fotgängares användning av reflexer

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

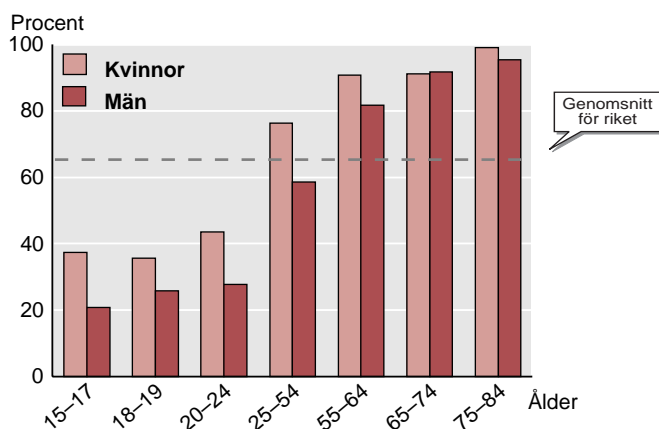
Kvinnor använder reflexer oftare än män och äldre oftare än yngre.

De senaste åren har andelen som använder reflex legat på en konstant nivå. Användningen har minskat på både belyst och ej belyst gata sedan 1981.

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

Cykelbelysning

63. "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 1999



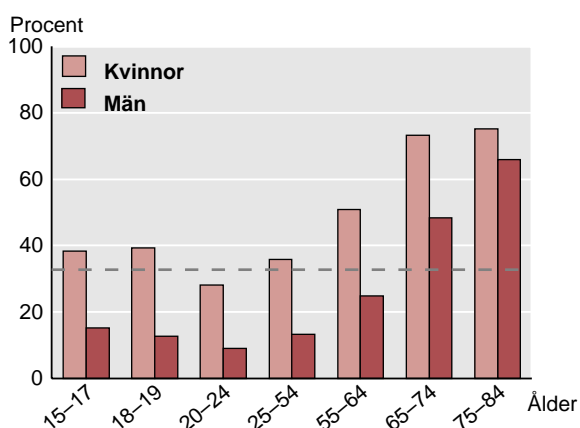
Cyklisters användning av belysning

Ungefär 65 procent av de som cyklar i mörker använder belysning. Det är stora skillnader mellan könen och respektive åldersgrupper. Bland kvinnor över 55 år uppger nästan alla att de använder cykelbelysning, medan det bland män under 24 år endast är var fjärde.

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 orange-gula eller vita sidoreflexer.

Säkrare bilar

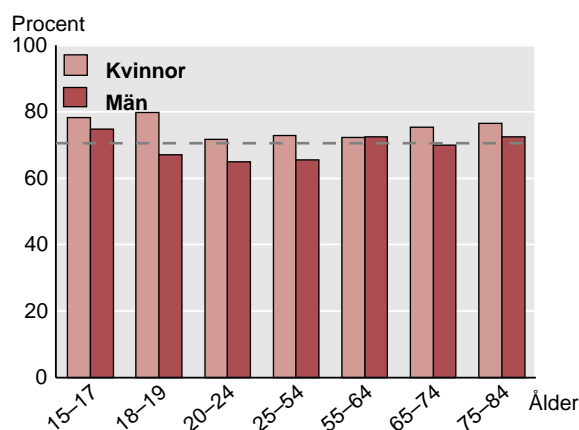
64. "Nya bilar borde inte gå att köra fortare än 130 km/tim"
Andel som instämmer 1999



Fartspärr

Om bilar bör gå att köra fortare än 130 km/tim eller ej är en fråga som är starkt relaterad till kön. Män värderar möjligheten att kunna köra fort mycket högre än kvinnor.

65. "Vägverket borde informera om vilka bilar som är säkrast"
Andel som instämmer 1999



Information om säkra bilar

Drygt två tredjedelar anser att Vägverket borde informera om vilka bilar som är säkrast.

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	37,7	42,7	33,1
18–19	40,5	43,4	37,7
20–24	43,2	43,0	43,3
25–54	53,0	63,1	44,0
55–64	54,5	61,5	48,0
65–74	58,0	63,0	52,4
75–84	63,8	72,9	51,9
Samtliga	52,8	60,7	45,2

2. Realistiskt med noll döda

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	26,0	27,9	24,2
18–19	20,3	21,1	19,4
20–24	19,4	19,2	19,6
25–54	21,5	27,3	15,9
55–64	30,8	39,8	21,9
65–74	41,8	46,1	37,2
75–84	45,9	50,0	40,4
Samtliga	26,8	32,4	21,3

3. Politikers vilja att satsa

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	33,5	34,9	32,5
18–19	31,7	30,4	32,9
20–24	31,5	31,6	31,4
25–54	28,0	31,2	25,3
55–64	27,2	30,3	24,5
65–74	28,7	33,7	23,4
75–84	39,4	40,0	38,7
Samtliga	29,4	32,3	26,7

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

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

5. Bensinkostnad och trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	16,6	15,6	17,5
18–19	15,7	17,2	14,3
20–24	17,3	21,7	13,3
25–54	15,9	17,1	14,8
55–64	23,8	27,2	20,5
65–74	29,2	30,7	27,7
75–84	36,2	39,1	32,8
Samtliga	19,9	21,9	18,0

6. Bensinkostnad, tidsserie, 15–74 år

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

7. Sänkt hastighet ökad trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	50,0	59,1	41,7
18–19	46,7	55,4	38,2
20–24	40,9	52,4	29,9
25–54	40,8	51,0	31,1
55–64	46,2	56,3	36,4
65–74	63,0	69,9	55,5
75–84	74,7	80,8	66,5
Samtliga	47,1	57,0	37,3

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

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

9. Intresse för trafiksäkerhetsfrågor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	30,5	27,6	32,9
18–19	41,6	45,3	38,1
20–24	25,4	27,0	24,0
25–54	32,1	30,2	34,0
55–64	46,5	43,6	49,0
65–74	59,5	55,8	63,3
75–84	61,5	62,4	60,5
Samtliga	38,5	37,1	39,9

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

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

11. Trafiken mer riskfylld

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	49,2	58,6	41,3
18–19	39,1	50,4	29,0
20–24	35,9	49,3	23,7
25–54	58,1	69,2	47,9
55–64	73,8	82,0	65,9
65–74	85,0	93,3	75,3
75–84	86,6	89,6	82,7
Samtliga	63,5	73,9	53,3

12. 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		

13. Hänsyn i trafiken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	23,7	19,4	27,6
18–19	14,7	11,2	17,8
20–24	14,1	11,6	16,5
25–54	16,4	13,8	18,9
55–64	18,6	16,6	20,6
65–74	24,8	25,9	23,6
75–84	32,7	32,8	32,6
Samtliga	19,0	17,3	20,7

14. Regler för tjänsteresor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	67,5	70,7	64,6
18–19	71,3	77,8	65,1
20–24	69,0	74,3	64,0
25–54	66,6	68,5	64,7
55–64	73,8	78,2	69,8
65–74	80,5	82,3	78,8
75–84	85,3	85,5	85,0
Samtliga	70,7	73,6	68,0

15. Trafiksäkra transporter

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	81,3	82,8	79,8
18–19	79,2	82,8	75,6
20–24	80,1	84,8	75,2
25–54	81,9	87,0	77,0
55–64	86,2	89,7	82,9
65–74	92,7	95,2	90,1
75–84	92,3	93,4	90,9
Samtliga	84,2	88,3	80,0

16. Vägverkets ansvar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	77,0	76,6	77,3
18–19	65,3	66,5	64,3
20–24	66,6	68,8	64,6
25–54	77,2	80,5	74,0
55–64	86,3	87,3	85,4
65–74	89,4	91,2	87,4
75–84	90,8	91,8	89,5
Samtliga	79,7	82,3	77,1

21. Alkolås

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	57,4	60,6	54,3
18–19	59,9	63,7	56,1
20–24	57,4	65,0	50,0
25–54	57,1	61,7	52,7
55–64	58,8	64,7	53,2
65–74	68,1	71,8	64,1
75–84	72,2	79,8	62,3
Samtliga	59,7	65,0	54,5

27. Överskrida hastighetsgräns

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	23,8	13,1	33,1
18–19	25,8	12,9	38,1
20–24	22,7	11,7	33,6
25–54	24,2	14,9	33,4
55–64	23,6	13,5	33,1
65–74	20,5	15,8	25,5
75–84	20,7	14,6	27,8
Samtliga	23,4	14,4	32,3

17. NTF företräder dina intressen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	9,5	10,2	8,8
18–19	8,7	7,2	10,2
20–24	10,9	10,0	11,7
25–54	14,1	15,7	12,5
55–64	22,1	19,8	24,3
65–74	18,5	14,2	23,4
75–84	16,1	15,4	17,2
Samtliga	15,2	15,2	15,3

22. Alkolås, tidsserie, 15–74 år

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

28. 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		

18. Kört bil och druckit alkohol

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

23. Noll promille

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	38,8	44,2	34,0
18–19	38,4	45,2	32,2
20–24	41,8	48,3	35,7
25–54	52,7	65,2	41,1
55–64	56,0	70,9	41,5
65–74	69,7	80,6	57,8
75–84	77,5	83,2	69,9
Samtliga	55,2	66,8	43,8

24. Noll promille, tidsserie, 15–74 år

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

19. 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		

25. Viktigare följa trafikrytmen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	44,2	32,6	54,7
18–19	51,8	42,1	60,9
20–24	57,6	46,3	68,3
25–54	57,2	44,6	69,1
55–64	52,1	41,9	61,8
65–74	44,2	39,8	48,7
75–84	49,9	49,9	50,0
Samtliga	54,0	43,7	63,9

26. 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		

29. Lägre hastigheter ingen skadas

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	64,4	77,1	52,7
18–19	61,3	76,0	47,2
20–24	56,8	68,5	45,6
25–54	51,7	63,1	40,8
55–64	57,8	68,6	47,2
65–74	70,7	77,4	63,2
75–84	77,1	81,3	71,6
Samtliga	57,7	68,3	47,1

30. Lägre hastigheter på vintern

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	67,2	76,7	58,5
18–19	61,4	69,6	53,3
20–24	62,2	67,4	57,4
25–54	55,0	57,9	52,3
55–64	60,6	67,3	54,1
65–74	80,8	85,1	76,0
75–84	85,4	89,3	80,2
Samtliga	62,1	66,8	57,5

31. Tekniskt hjälpmedel i bilen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	51,8	59,4	45,4
18–19	46,8	57,5	36,8
20–24	37,4	44,5	30,4
25–54	40,0	46,7	33,7
55–64	52,1	57,2	47,4
65–74	56,6	58,7	54,6
75–84	62,3	67,3	57,2
Samtliga	45,2	51,3	39,5

32. Lägre tolerans vid fortkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	35,3	34,6	35,9
18–19	32,6	35,8	29,7
20–24	30,0	37,8	22,8
25–54	30,9	35,7	26,4
55–64	38,4	44,0	33,1
65–74	44,9	45,1	44,6
75–84	46,7	47,0	46,3
Samtliga	34,8	39,0	30,7

38. Sänkt hastighetsgräns till 30 km/tim

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	64,9	66,7	63,2
18–19	65,7	70,4	61,4
20–24	69,9	71,5	68,3
25–54	67,5	72,8	62,4
55–64	68,8	73,1	64,5
65–74	76,3	78,8	73,5
75–84	80,1	82,9	76,4
Samtliga	69,6	74,0	65,2

43. Hur ofta använder Du bilbälte?

Baksätet
Landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	82,2	78,3	85,5
18–19	78,4	83,8	73,3
20–24	81,2	85,8	76,8
25–54	81,0	86,3	75,6
55–64	83,8	88,4	78,8
65–74	89,9	92,5	86,4
75–84	91,7	92,3	90,7
Samtliga	83,1	87,4	78,5

33. Hastighetsövervakning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	63,7	70,3	57,9
18–19	59,0	68,1	50,0
20–24	56,0	66,4	46,4
25–54	55,5	67,6	43,7
55–64	62,4	73,0	52,3
65–74	73,7	77,5	69,7
75–84	80,0	84,0	74,8
Samtliga	60,8	70,9	50,7

39. Mitträcken på vägar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	81,7	81,4	82,1
18–19	75,8	77,9	73,8
20–24	81,1	81,7	80,5
25–54	75,3	81,1	70,0
55–64	84,1	85,2	83,1
65–74	87,3	88,1	86,4
75–84	88,2	91,7	83,3
Samtliga	79,5	83,4	75,8

44. 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

34. Straff för fortkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	36,1	45,0	27,7
18–19	36,9	46,9	27,6
20–24	28,2	36,7	19,9
25–54	35,6	46,1	26,1
55–64	43,1	56,2	30,7
65–74	60,6	67,5	53,1
75–84	70,0	74,3	64,8
Samtliga	41,3	51,5	31,6

40. Hur ofta använder Du bilbälte?

Framsätet
Tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	89,8	90,6	89,0
18–19	89,0	92,7	85,4
20–24	87,0	92,7	81,5
25–54	90,2	96,6	84,0
55–64	94,3	96,8	91,9
65–74	95,9	97,6	93,9
75–84	96,3	95,7	97,0
Samtliga	91,6	96,0	87,1

35. 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		
1995	42,2		

41. Hur ofta använder Du bilbälte?

Framsätet
Landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	90,8	90,1	91,4
18–19	91,6	94,2	89,0
20–24	91,2	95,4	87,2
25–54	95,7	99,0	92,5
55–64	97,2	99,1	95,5
65–74	97,2	97,9	96,2
75–84	96,1	95,7	96,7
Samtliga	95,5	97,8	93,0

45. 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

36. Sannolikhet för poliskontroll

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	39,4	37,3	41,3
18–19	44,9	42,6	46,9
20–24	31,6	37,8	25,9
25–54	23,7	25,1	22,5
55–64	24,5	26,7	22,5
65–74	25,2	26,9	23,6
75–84	32,7	31,4	34,1
Samtliga	26,2	27,7	24,8

42. Hur ofta använder Du bilbälte?

Baksätet
Tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	80,9	80,1	81,7
18–19	74,9	82,6	67,6
20–24	75,0	80,5	69,9
25–54	73,6	81,8	65,1
55–64	77,4	82,4	72,1
65–74	87,0	90,1	83,0
75–84	90,2	90,3	90,0
Samtliga	77,2	83,4	70,5

37. Övergångsställe

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	53,1	55,7	50,6
18–19	62,8	64,2	61,5
20–24	61,1	67,9	54,3
25–54	58,3	58,8	57,8
55–64	51,6	50,1	52,9
65–74	48,6	52,3	44,5
75–84	47,4	43,1	53,3
Samtliga	55,7	56,3	55,1

46. 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

49. Skydd för barn i bil

Ålder	Bilbarnstol	Annat	Totalt
0	74,6	23,7	98,3
1	91,0	7,7	98,7
2	68,1	31,9	100,0
3	16,9	83,1	100,0
4	5,0	95,0	100,0
5	1,4	98,6	100,0
6	0,0	100,0	100,0
7	0,0	100,0	100,0
8	0,0	97,0	97,0
9	0,0	95,6	95,6
10	0,0	96,5	96,5
11	0,0	96,6	96,6
12	0,0	99,0	99,0
13	0,0	97,2	97,2
14	0,0	100,0	100,0

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

År	Instämmer	År	Instämmer
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		

47. 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

50. Andel barn som använder bilbarnstol, 1–4 år

År	Procent
1991	38,5
1992	42,1
1993	38,1
1994	39,9
1995	40,9
1999	43,8

55. 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

56. Barns användning av cykelhjälm 4–6 år

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

51. Använder cykelhjälm

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

57. 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

52. Använder cykelhjälm, tidsserie, 15–74 år

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

58. 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

48. Bältespåminnare

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	85,0	88,8	81,4
18–19	83,3	88,6	78,1
20–24	80,2	84,3	76,3
25–54	77,3	80,0	74,7
55–64	85,2	88,4	82,0
65–74	90,2	91,9	88,2
75–84	91,0	91,4	90,3
Samtliga	81,6	84,5	78,6

53. Borde vara obligatoriskt med hjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	32,5	35,7	29,4
18–19	30,8	35,4	26,3
20–24	36,0	46,9	25,9
25–54	45,8	53,6	38,3
55–64	63,7	67,2	60,4
65–74	74,4	81,4	66,4
75–84	80,4	85,4	73,3
Samtliga	52,3	59,7	44,8

59. Använder reflexer. På belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0–6	74,0		
7–12	54,9		
13–14	33,4		
15–17	8,9	10,6	7,3
18–19	9,8	12,7	6,9
20–24	9,1	12,9	5,3
25–54	22,0	26,6	17,4
55–64	28,5	33,2	23,8
65–74	37,7	44,0	30,3
75–84	45,9	50,5	39,6
Samtliga (15-84)	23,7	28,6	18,8

60. 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		

65. Information om säkra bilar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	76,4	78,3	74,8
18–19	73,3	79,7	67,1
20–24	68,2	71,6	65,0
25–54	69,1	72,9	65,6
55–64	72,4	72,3	72,5
65–74	72,6	75,3	69,9
75–84	74,6	76,5	72,4
Samtliga	70,7	73,7	67,8

61. Använder reflexer. På ej belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0–6	81,0		
7–12	64,2		
13–14	36,8		
15–17	13,1	17,4	9,2
18–19	14,5	20,2	9,2
20–24	14,5	21,6	7,6
25–54	33,9	43,0	24,8
55–64	40,9	50,8	31,4
65–74	47,9	54,4	40,0
75–84	56,3	61,5	50,1
Samtliga (15-84)	34,2	42,8	25,6

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

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

63. Användning av cykelbelysning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	28,5	37,4	20,9
18–19	30,7	35,6	25,9
20–24	35,7	43,5	27,7
25–54	67,0	76,3	58,5
55–64	86,5	90,8	81,7
65–74	91,4	91,1	91,8
75–84	97,0	99,1	95,5
Samtliga	64,3	71,9	57,1

64. Nya bilar max 130 km/tim

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15–17	26,3	38,3	15,3
18–19	25,6	39,3	12,8
20–24	18,2	28,1	9,1
25–54	24,1	35,8	13,2
55–64	37,6	50,8	24,8
65–74	61,4	73,3	48,4
75–84	71,1	75,2	66,0
Samtliga	33,1	45,1	21,5



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