

Trafik säkerhet



Resultat från 2006 års
trafiksäkerhetsenkät

Titel: Resultat från 2006 års trafiksäkerhetsenkät

Publikation: 2006:106

Utgivningsdatum: 2006-10

Utgivare: Vägverket

Författare: Ingemar Ekander, Statistiska centralbyrån

Layout och omslag: Ateljén, Statistiska centralbyrån

Foton: Jan-Aage Haaland, Kerstin Ericsson, Lars Lindström

Tryck: Vägverket, Borlänge

ISSN: 1401-9612

Distributör: Vägverket, Butiken, 781 87 Borlänge.

vagverket.butiken@vv.se, telefon 0771-119 119, fax 0243-755 50.

På omslagbild: "Vandrande skolbuss – ett gemensamt sätt att ta sig till skolan. Vandrande skolbuss innebär att föräldrar från samma bostadsområde hjälps åt och turas om att följa sina egna och andras barn till och från skolan"

Förord

Vägverket har sedan 1993 det övergripande ansvaret för trafiksäkerheten i Sverige. Verket samarbetar bland annat med polisen och kommunerna. Att ta fram och analysera trafiksäkerhetsstatistik ingår som en del i ansvaret. En av de äldsta löpande undersökningarna inom detta område är den s.k. trafiksäkerhetskäten. Undersökningen har genomförts av Statistiska centralbyrån sedan 1981.

Eftersom flera av frågorna ställts ända sedan 1981 (med undantag för år 2004) är trafiksäkerhetskäten en utmärkt källa för att studera utveckling och trender över tid. Speciellt i frågor om attityder visar erfarenheterna att det i allmänhet tar flera år innan några större förändringar kan påvisas.

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

Vägverket

Viktigt att veta...

Rapportens avsikt är att genom diagram och kommentarer till dessa ge en översiktlig bild av resultaten från 2006 års undersökning. I slutet av rapporten finns en tabellbilaga med sifferunderlag till respektive diagram.

Genomförande:	Årligen 1981–2003 samt 2005 och 2006.
Urvalsstorlek:	10 536 individer i åldrarna 15–84 år, utvalda med statistiska metoder.
Urvalsmetod:	Individerna i populationen gruppindelades (stratifierades) efter kön, åldersgrupper och geografiska områden; totalt blev det $2 \times 7 \times 12 = 168$ strata. Inom varje stratum drogs enkla slumpmässiga urval.
Datainsamlingsperiod:	10 mars 2006–5 maj 2006.
Datainsamlingsmetod:	Postenkät med tre skriftliga påminnelser.
Svarsfrekvens:	64,8 procent.
Skattningsförfarande:	Uppgifterna har skattats med den konventionella s.k. Horvitz-Thompson-metoden. Rak uppräkningsmetod har gjorts inom respektive stratum, utifrån antagandet att det är samma svarsfördelning bland dem som inte besvarat enkäten som bland de svarande (inom respektive stratum).
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 total andelen, 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 1997–2006 års undersökningar har personer i åldern 15–84 år deltagit, medan åldersintervallet övriga år varit 15–74 år. Vid jämförelser över tiden – som illustreras i tidsseriediagrammen – har svaren från åldersgruppen 75–84 år tagits bort för att göra resultaten mellan åren direkt jämförbara. Undersökningen genomfördes inte år 2004, vilket har markerats med en lucka i tidsseriediagram.

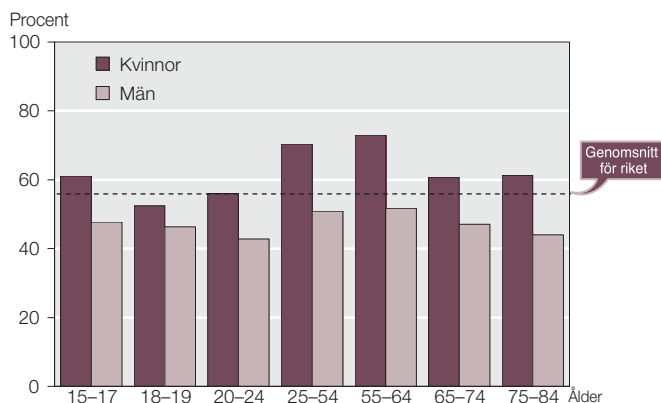
Innehåll

	sid
FÖRORD	3
VIKTIGT ATT VETA.....	3
NOLLVISIONEN	5
SÄKRARE TRAFIKMILJÖ.....	8
TRAFIKNYKTERHET.....	11
HASTIGHET	14
BILBÄLTEN	18
CYKELHJÄLM.....	21
SYNBARHET.....	23
TABELLBILAGA.....	24

Nollvisionen

*Ingen människa ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken.
Det är det långsiktiga mål – Nollvisionen – som riksdagen har beslutat om.
Ytterst har de som utformar vägtransportsystemet ansvaret för säkerheten.*

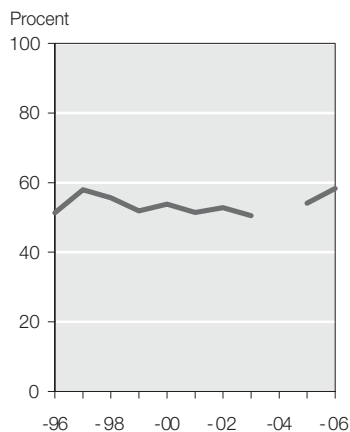
1a "Hur många dödsfall i trafiken anser Du vara acceptabelt per år?" Andel som svarat "noll döda" 2006



Noll döda i trafiken...

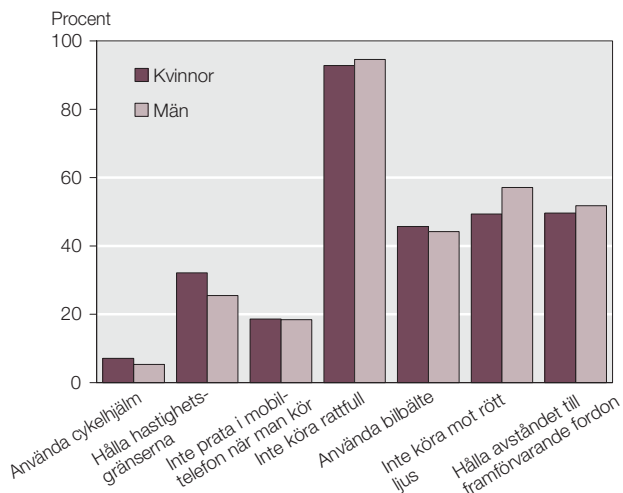
Ungefär två tredjedelar av kvinnorna och hälften av männen anser att det är oacceptabelt att människor dödas i den svenska trafiken.

1b "Andel som svarat noll döda 1996-2003, 200-2006, 15-74 år



Andelen som svarat "noll döda" på frågan om hur många dödsfall som är acceptabelt i trafiken har minskat från 58 procent år 1997 till drygt 50 procent år 2003. I de två senaste trafiksäkerhetsenkäterna har allt fler åter svarat "noll döda"; år 2006 uppgick andelen till 58 procent.

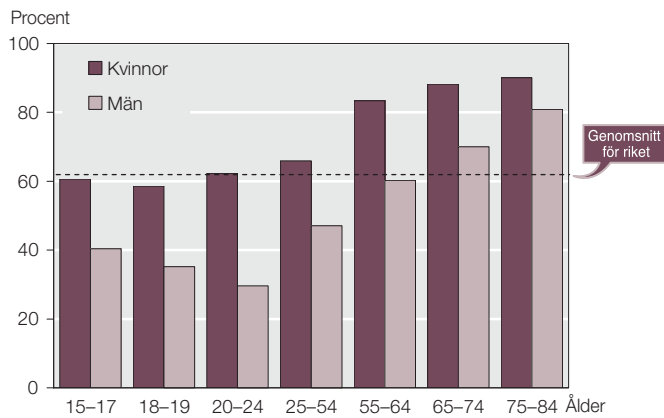
2 "Vilka tre beteenden tror Du är viktigast för trafiksäkerheten?" Andel som markerat aktuellt svarsalternativ



Trafikantbeteenden

Av de sju trafikantbeteenden som anges i 2006 års trafiksäkerhetsenkät anser både kvinnor och män att "Inte köra rattfull" är det beteende som är allra viktigast att påverka för trafiksäkerheten. Ungefär varannan person har markerat "Inte köra mot rött ljus", "Hålla avståndet till framförvarande fordon", samt "Använda bilbälte".

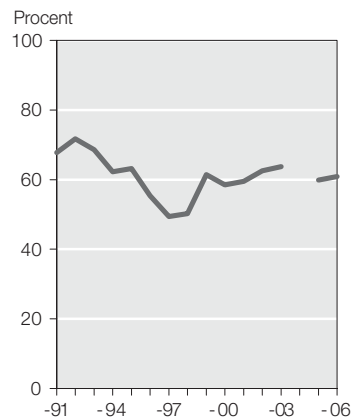
**3a "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år"
Andel som instämmer 2006**



Mer riskfylld trafik

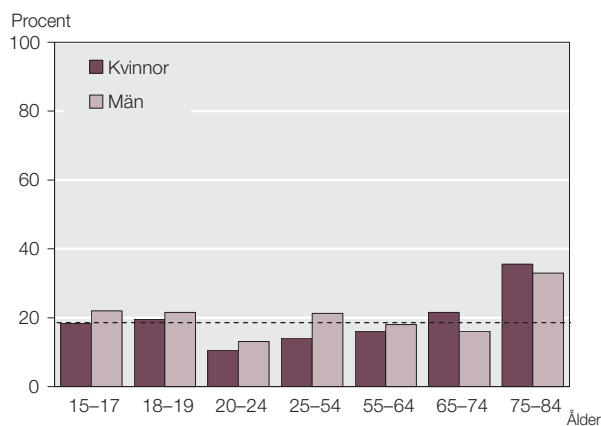
Drygt sju av tio kvinnor och fem av tio män har svarat att de tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år. De som är 55 år eller äldre instämmer i högre grad än yngre personer. I åldersgruppen 20-24 upplever dubbelt så många kvinnor som män att trafiken blivit mer riskfylld.

3b Andel som instämmer 1991-2003, 2005-2006, 15-74 år



Under perioden 1992 till 1997 har andelen som upplever trafiken som mer riskfylld minskat från drygt 70 till 50 procent. Därefter har andelen åter ökat och varierat kring 60 procent.

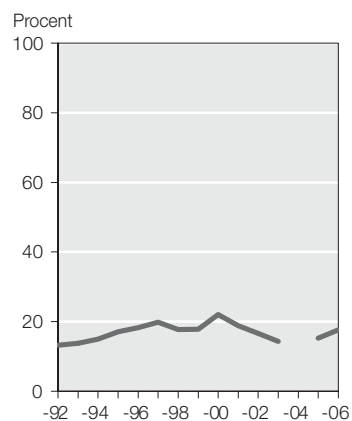
**4a "Jag tycker att trafikanterna i allmänhet visar större hänsyn i trafiken nu än tidigare"
Andel som instämmer 2006**



Hänsyn i trafiken

Ungefär 19 procent av de tillfrågade, något fler män än kvinnor, tycker att trafikanterna i allmänhet visar större hänsyn i trafiken nu än tidigare. Personer i åldrarna 20 till 24 år är minst benägna att instämma.

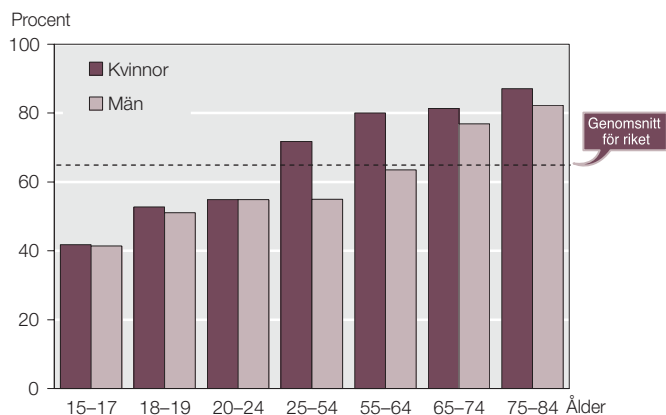
4b Andel som instämmer 1992-2003, 2005, 15-74 år



Andelen som instämmer har varierat över tiden. Under perioden 1992 till 1997 upplevde allt fler att trafikanterna visade ökad hänsyn. Mellan åren 2000 och 2003 minskade andelen sedan från 22 till 14 procent. År 2006 var det 18 procent som instämde.

5 "Det borde krävas körkort för att få köra EU-moped (moped klass I, hastighet högst 45 km/tim)

Andel som instämmer 2006

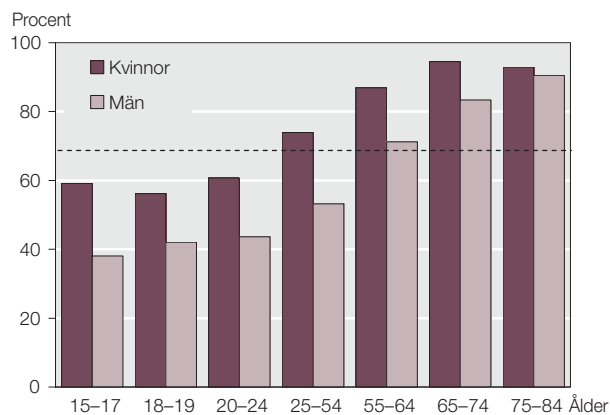


Körkortskrav för EU-moped

Närmare två tredjedelar av de personer som besvarat enkäten tycker att det borde krävas körkort för att få köra EU-moped. Kvinnor instämmer genomgående i högre grad än män och äldre personer i högre grad än yngre.

6 "Det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör bil"

Andel som instämmer 2006

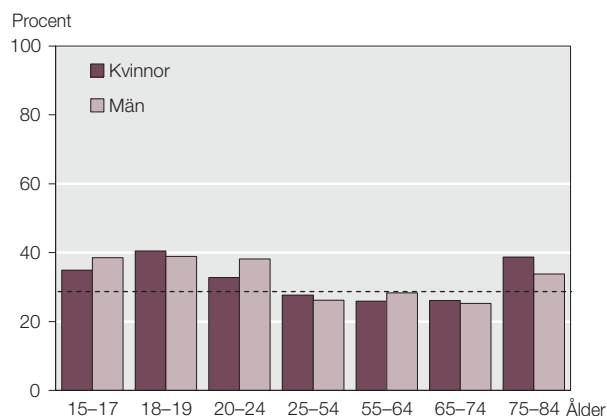


Mobiltelefon och bilkörning

Drygt två tredjedelar av de tillfrågade, betydligt fler kvinnor än män, anser att det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör bil. Äldre personer instämmer i betydligt högre grad än yngre. Nio av tio personer i åldrarna 65 till 84 år är positivt inställda till ett förbud.

7 "Sannolikheten att bli stoppad i en poliskontroll har ökat den senaste tiden"

Andel som instämmer 2006

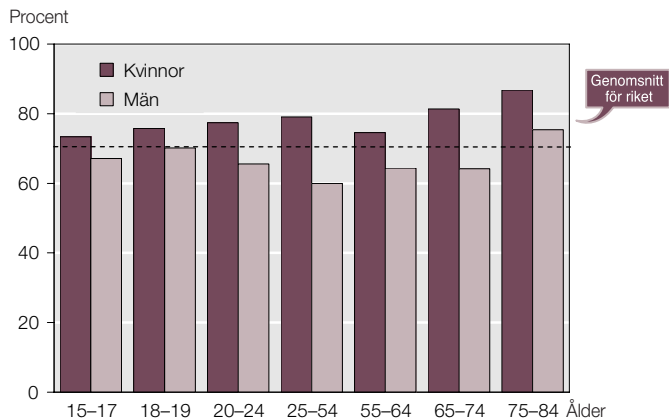


Stoppad i poliskontroll

Sannolikheten att bli stoppad i en poliskontroll har ökat under den senaste tiden anser 29 procent bland både kvinnor och män. Personer mellan 25 och 74 år instämmer i lägre grad än de som är yngre eller äldre.

Säkrare trafikmiljö

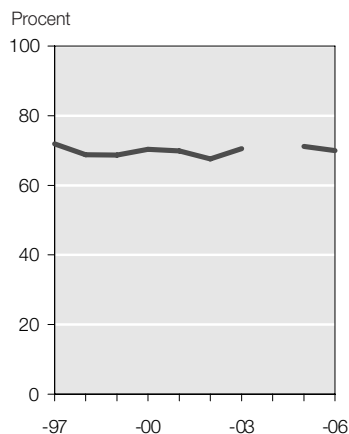
8a "Det är rimligt att sänka hastighetsgränsen till 30 km/tim på gator där det finns många fotgängare och cyklister"
Andel som instämmer 2006



Hastighetsgränser i tätort

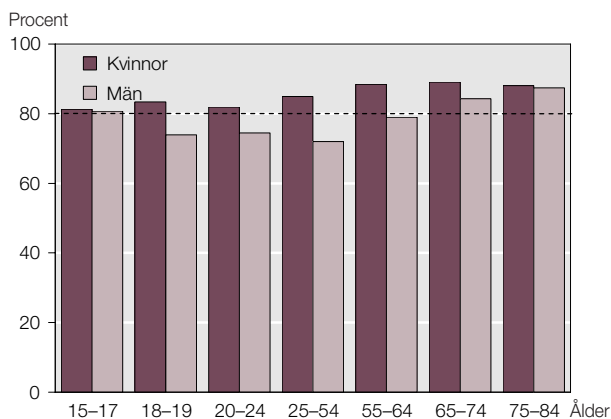
Drygt 70 procent av de som besvarat enkäten anser att det är rimligt att sänka hastighetsgränsen till 30 km/tim på gator där det finns många fotgängare och cyklister. Kvinnor instämmer i högre grad än män. Personer i åldrarna 75-84 år är mer positivt inställda än yngre.

8b Andel som instämmer 1997-2003, 2005-2006, 15-74 år



Andelen som instämmer har varierat runt 70 procent mellan åren 1997 och 2006.

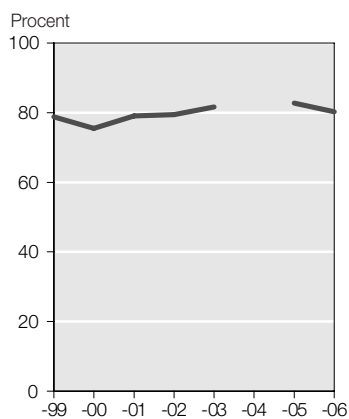
9a "Alla större vägar borde förse med mitträcken för att förhindra möteskollisioner"
Andel som instämmer 2006



Mitträcken

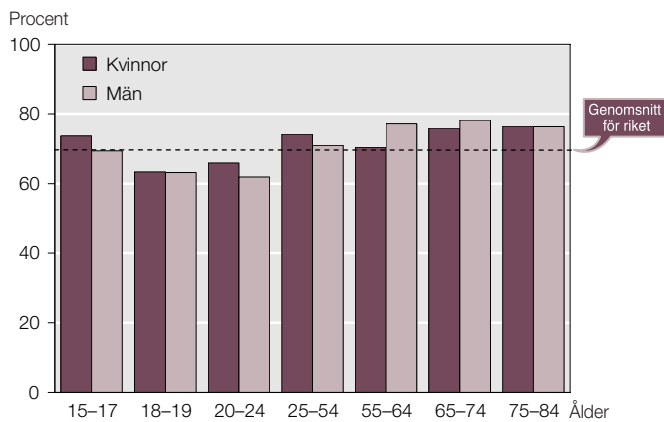
Drygt 80 procent, något fler kvinnor än män, anser att alla vägar borde förse med mitträcken för att förhindra möteskollisioner.

9b Andel som instämmer 1999-2003, 2005-2006, 15-74 år



Andelen som instämmer ökade från 75 procent år 2000 till närmare 83 procent år 2005. År 2006 minskade stödet för mitträcken något; framför allt bland män i åldersgruppen 25-54 år.

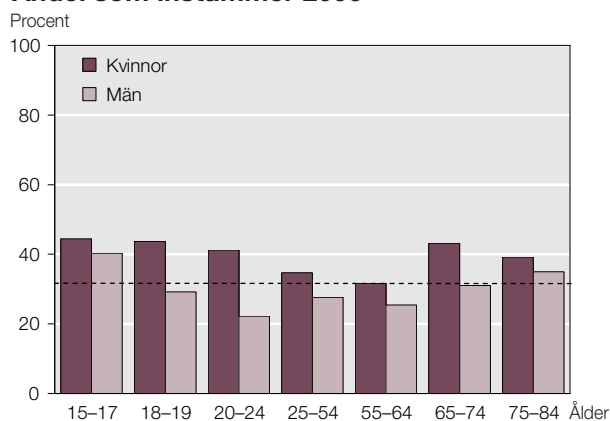
10 "Fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser (rondeller)"
Andel som instämmer 2006



Cirkulationsplatser

Drygt 72 procent av de som tillfrågats anser att fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser. Äldre personer instämmer i något högre grad än yngre. I åldersgruppen 55-64 instämmer fler män än kvinnor, medan skillnaderna är ganska små i övriga åldersgrupper.

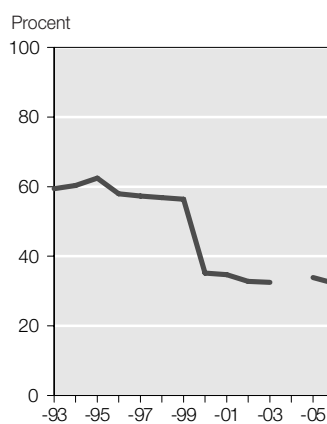
11a "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställe"
Andel som instämmer 2006



Bilarna stannar sällan

Ungefär en tredjedel av de tillfrågade, fler kvinnor än män, uppger att bilarna sällan stannar när de ska gå över gatan på övergångsställe. De yngsta och de äldsta instämmer i högre grad än övriga.

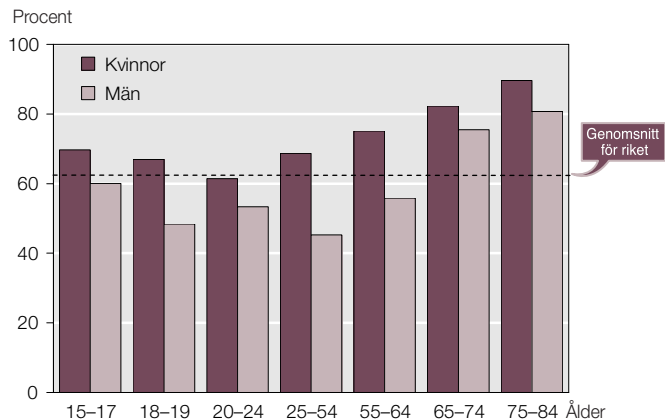
11b Andel som instämmer 1993-2003, 2005-2006, 15-74 år



Från att den nya lagen om väjningsplikt vid övergångsställen införts 1 maj 2000 har andelen som anser att bilarna sällan stannar vid övergångsställen minskat. Andelen som instämmer har legat runt 60 procent åren 1993 till 1995 för att sedan successivt minska till 32-35 procent under perioden 2000-2006.

12 "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att öka trafiksäkerheten"

Andel som instämmer 2006

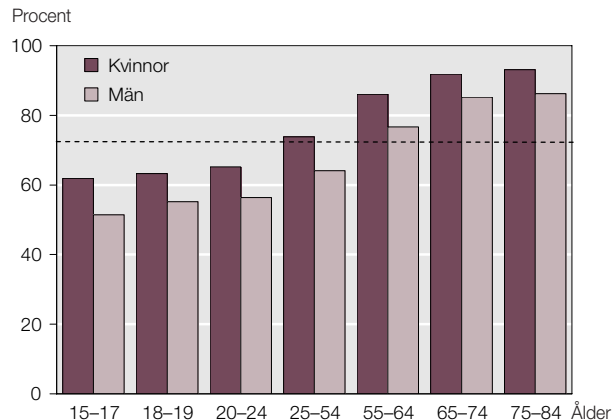


Automatisk hastighetsövervakning, ökad trafiksäkerhet

72 procent av kvinnorna och 54 procent av männen anser att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att öka trafiksäkerheten. Äldre personer instämmer i högre grad än yngre.

13 "Högsta tillåtna hastighet borde vara 30 km/tim vid passerande av buss som stannat för av- och påstigning"

Andel som instämmer 2006



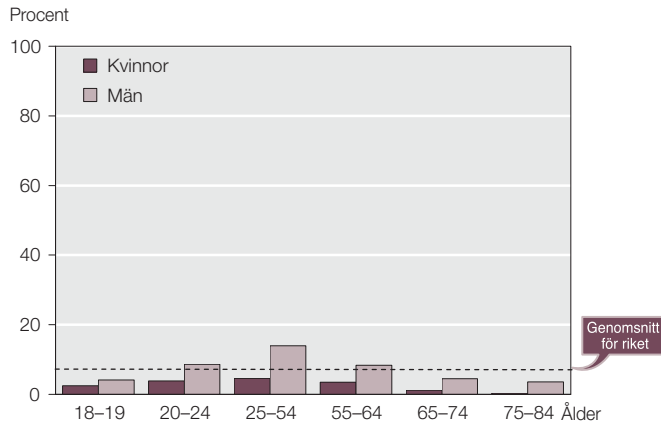
Hastighetsgräns vid buss som stannat för av- och påstigning

73 procent av de tillfrågade har svarat att högsta tillåtna hastighet borde vara 30 km/tim vid buss som stannat för av- och påstigning. Kvinnor instämmer i högre grad än män och äldre personer i högre grad än yngre.



Trafiknykterhet

14a "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" 2006

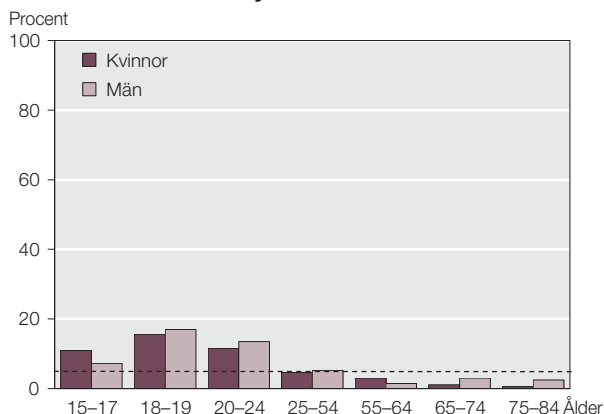


Onykterhet vid ratten

I 2006 års undersökning har sju procent av de tillfrågade uppgivit att de kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl under de senaste tolv månaderna.

Män kombinerar alkohol med bilkörning i större utsträckning än kvinnor, detta gäller framför allt män i åldrarna 20 till 54 år.

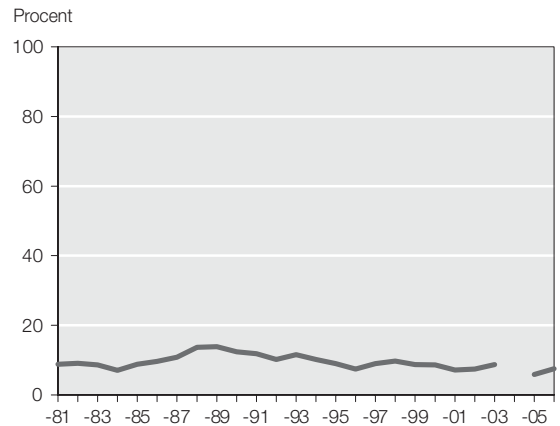
15a "Har Du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som varit påverkad av alkohol?" Andel som svarat "ja" 2006



Åkt med förare påverkad av alkohol

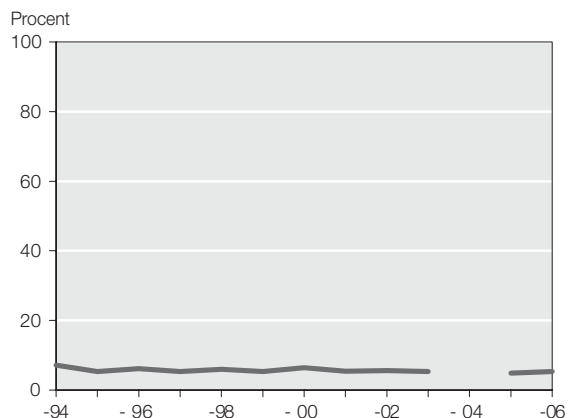
Ungefär fem procent har svarat att de under de senaste 12 månaderna har åkt med en förare som varit påverkad av alkohol. Det är framför allt personer i åldrarna 18 till 24 år som har åkt med alkoholpåverkade förare.

14b Andel som svarat "ja" 1981-2003, 2005-2006, 18-74 år



Under perioden 1981 till 1989 ökade andelen 18-74 åringar som uppgivit att de kört bil efter alkoholförtäring från nio till fjorton procent. Därefter skedde en successiv minskning. 2005 års andel på sex procent är den lägsta noteringen sedan mätningen startade. År 2006 uppgav 7,5 procent att de kört bil efter alkoholförtäring.

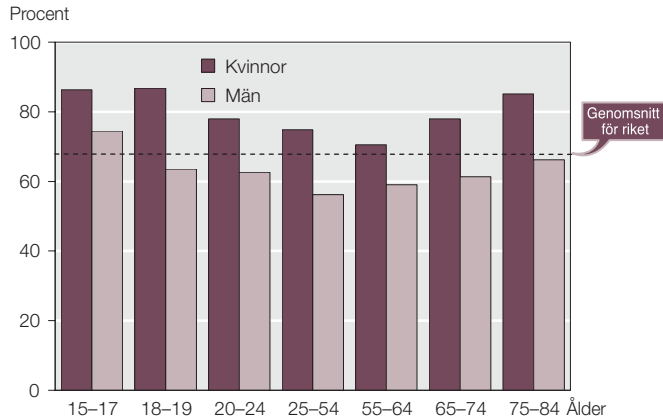
15b Andel som svarat "ja" 1994-2003, 2005-2006, 15-74 år



Andelen som svarat att de under de senaste 12 månaderna åkt med en förare som varit påverkad av alkohol har legat på drygt fem procent under den redovisade perioden. Andelen var högst 1994; sju procent.

16a "Alla bilar borde utrustas med ett alkolås där ett utandningsprov krävs varje gång bilen skall startas"

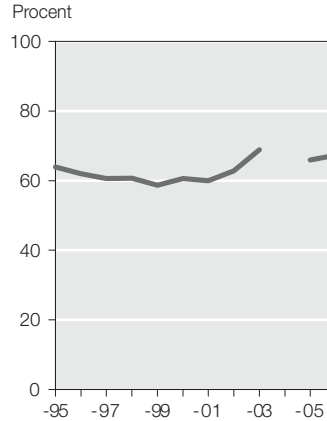
Andel som instämmer 2006



Alkolås

Ungefär 76 procent av kvinnorna och 60 procent av männen anser att alla bilar borde utrustas med ett alkolås där ett utandningsprov krävs varje gång bilen skall startas.

16b Andel som instämmer 1995-2003, 2005-2006, 15-74 år

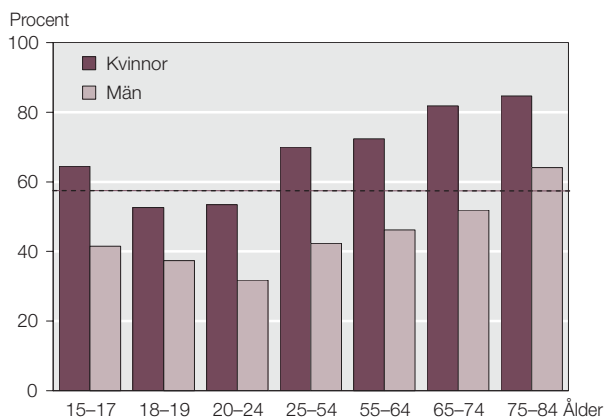


Andelen som förespråkar alkolås har under perioden 1995 till 1999 minskat från 64 till 59 procent. Därefter har andelen ökat och uppgår år 2006 till 67 procent.

Sedan första februari 1999 pågår försöksverksamhet med s.k. alkolås som alternativ till att få körkortet återkallat.

17a "Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2"

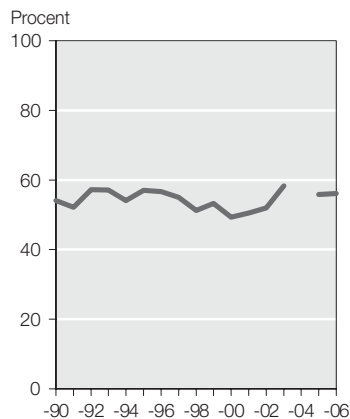
Andel som instämmer 2006



Noll promille

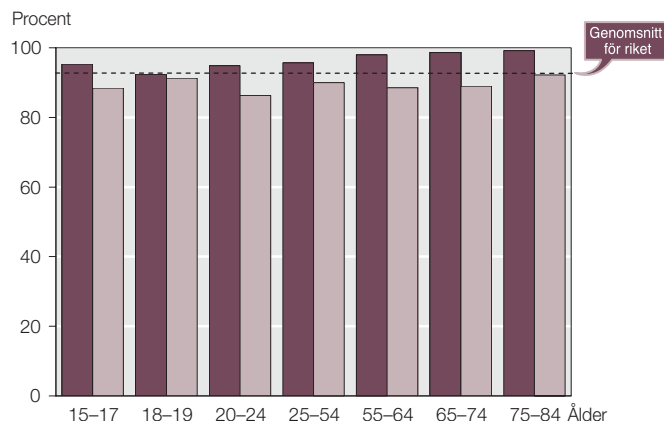
71 procent av kvinnorna och 44 procent av männen anser att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2. Äldre personer är mer positivt inställda till en nollgräns än yngre.

17b Andel som instämmer 1990-2003, 2005-2006, 15-74 år



Andelen som tycker att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille har varierat mellan 50 och 58 procent under åren 1990 till 2003. Åren 2005 och 2006 uppgick andelen till 56 procent.

18 "Straffet för rattfylleri borde vara hårdare"
Andel som instämmer 2006

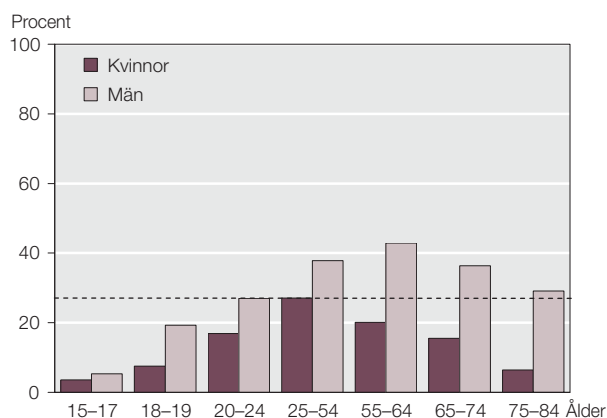


Lagen säger att man inte får köra motordrivna fordon påverkade av alkohol eller andra droger. Straffrättsligt går gränsen för rattfylleri vid 0,2 promille alkoholhalt i blodet. För grovt rattfylleri är gränsen 1,0 promille. Beträffande narkotikaklassade medel gäller en nollgräns.
(Lag (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, 4 §)

Hårdare straff för rattfylleri

De allra flesta, 93 procent, tycker att straffet för rattfylleri borde vara hårdare. Kvinnor instämmer i högre grad än män. Variationerna mellan de olika åldersgrupperna är små.

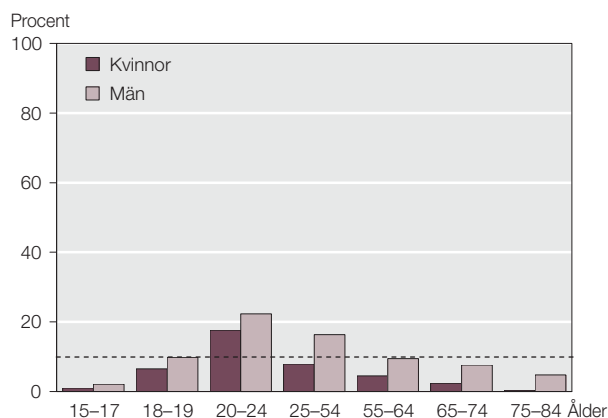
19 "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att Du blivit stoppad av polisen i en nykterhetskontroll?"
Andel som svarat "ja" 2006



Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll

20 procent av de kvinnliga bilisterna och 35 procent av de manliga uppger att de under de senaste 12 månaderna blivit stoppade av polisen i en nykterhetskontroll. Det är framför allt kvinnor mellan 25 och 64 år samt män över 20 år som stoppats.

20 "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att Du somnat/nästan somnat när Du kört bil?"
Andel som svarat "ja" 2006



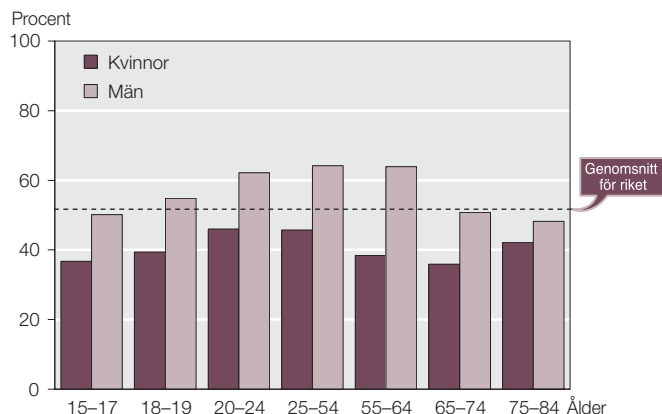
Somnat/nästan somnat vid ratten

Var tionde bilist har uppgivit att han/hon somnat/nästan somnat vid ratten under de senaste 12 månaderna. 13 procent av männen och sex procent av kvinnorna har svarat "ja". De flesta av dessa är mellan 20 och 54 år.

Hastighet

21a "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna"

Andel som instämmer 2006

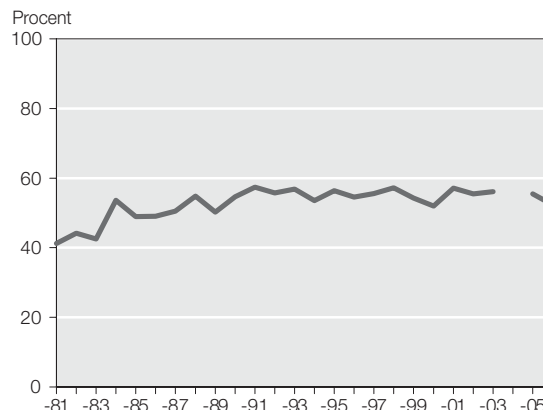


Trafikrytm och hastighetsgränser

61 procent av männen och 43 procent av kvinnorna anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna.

21b Andel som instämmer

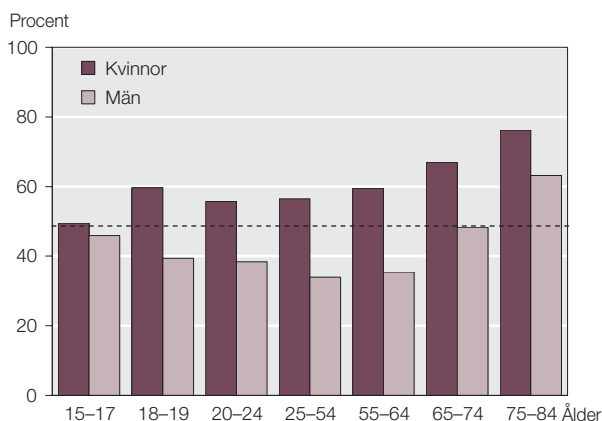
1981-2003, 2005-2006, 15-74 år



Andelen som instämmer ökade under 1980-talet från 41 till 50 procent. Sedan 1990 har andelen varierat runt 55 procent. År 2006 var det 52 procent som instämde.

22a "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten"

Andel som instämmer 2006

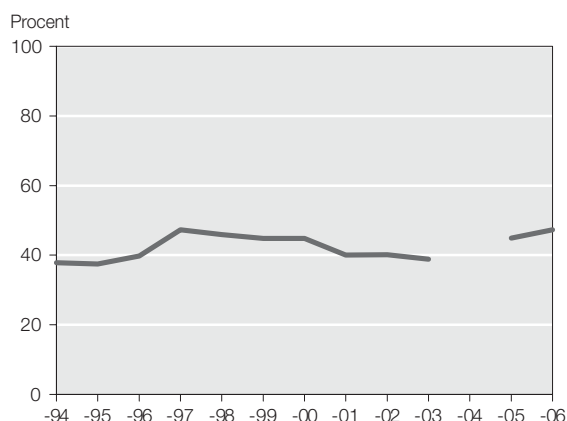


Att sänka hastighetsgränsen för att öka trafiksäkerheten

Nästan varannan person anser det rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. 59 procent av kvinnorna instämmer jämfört med 39 procent av männen. Både bland män och kvinnor är det personer över 65 år som är mest positivt inställda till sänkta hastighetsgränser.

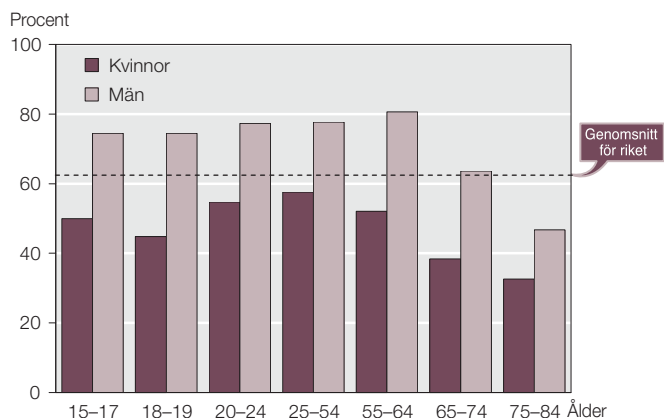
22b Andel som instämmer

1994-2003, 2005-2006, 15-74 år



Under perioden 1994-1997 ökade andelen som ansåg det rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten från 38 till 47 procent. Därefter skedde en minskning; år 2003 instämde 39 procent. De två senaste trafiksäkerhetsenkäterna visar emellertid att sänkt hastighet för att främja trafiksäkerheten åter fått fler förespråkare; år 2006 var 47 procent positiva.

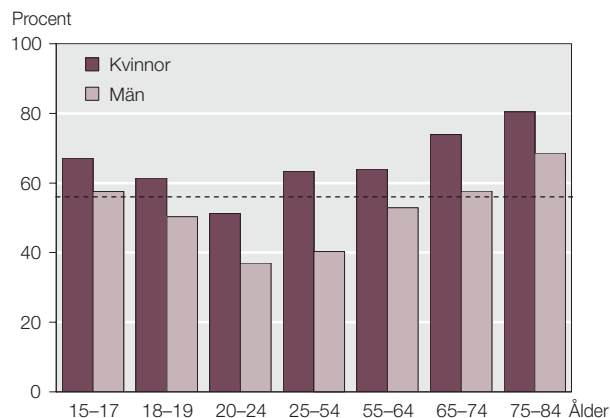
**23 "Hastighetsgränsen på motorvägar borde höjas till 130 km/tim"
Andel som instämmer 2006**



Hastighetsgräns på motorvägar

Av samtliga tillfrågade anser drygt sex av tio att hastighetsgränsen på motorvägar borde höjas till 130 km/tim. Män instämmer i betydligt högre grad än kvinnor. Personer under 65 år är mer positivt inställda till en högre hastighetsgräns på motorvägar än de som är äldre.

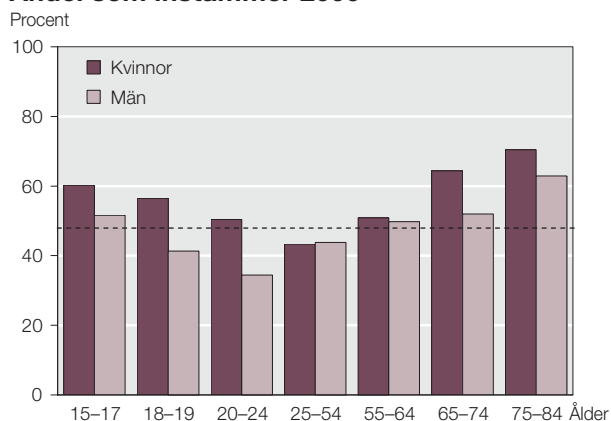
**24 "Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör alltid vara högst 30 km/tim"
Andel som instämmer 2006**



Hastighetsgräns vid övergångsställen

Närmare två tredjedelar av kvinnorna och varannan man anser att hastighetsgränsen vid övergångsställen alltid bör vara högst 30 km/tim. De yngsta och de äldre instämmer i större utsträckning än personer i åldrarna 18 till 64 år.

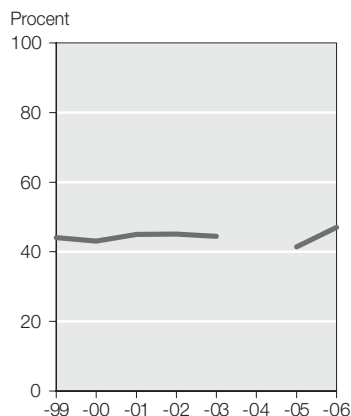
**25a "Jag skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna"
Andel som instämmer 2006**



Tekniskt hjälpmedel

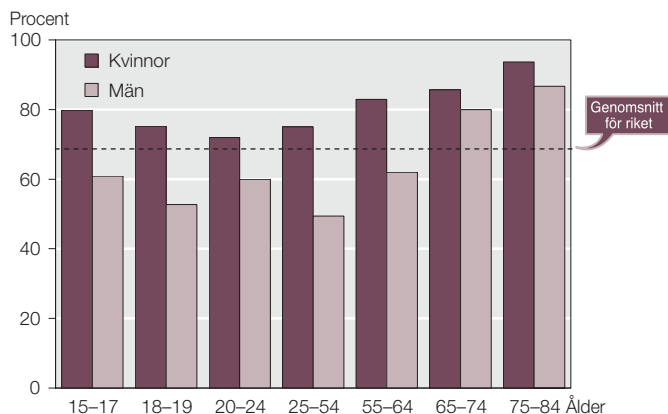
Närmare hälften av de tillfrågade har svarat att de skulle vilja ha ett tekniskt hjälpmedel i bilen för att lättare kunna hålla hastighetsgränserna. Andelen är något högre bland kvinnor än bland män. Det är framför allt personer över 65 år som önskar ett tekniskt hjälpmedel.

25b Andel som instämmer 1999-2003, 2005-2006, 15-74 år



2006 års notering på 47 procent som önskar ett tekniskt hjälpmedel är den högsta under mätperioden. Mellan åren 1999 och 2005 har andelen varierat mellan 41 och 45 procent.

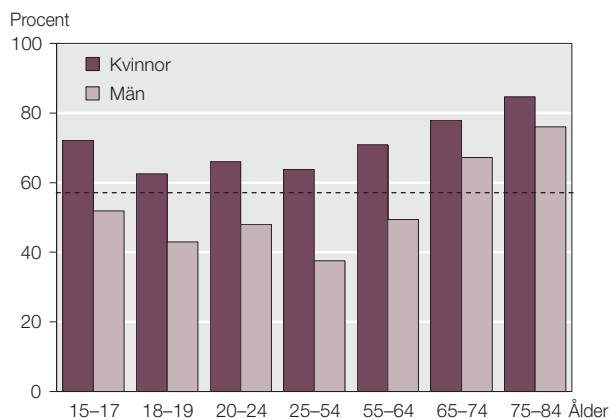
26 "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser"
Andel som instämmer 2006



Automatisk hastighetsövervakning, hastighetsöverträdelser

79 procent av kvinnorna och 59 procent av männen anser att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser. Personer över 65 år instämmer i högre grad än yngre.

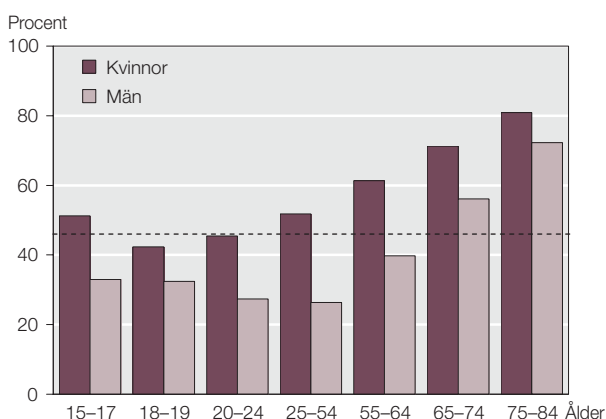
27 "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) borde finnas på fler gator och vägar"
Andel som instämmer 2006



Automatisk hastighetsövervakning på fler gator och vägar

69 procent av kvinnorna och närmare 47 procent av männen har svarat att de tycker att automatisk hastighetsövervakning med trafiksäkerhetskamera borde finnas på fler gator och vägar. Personer över 65 år instämmer i högre grad än yngre.

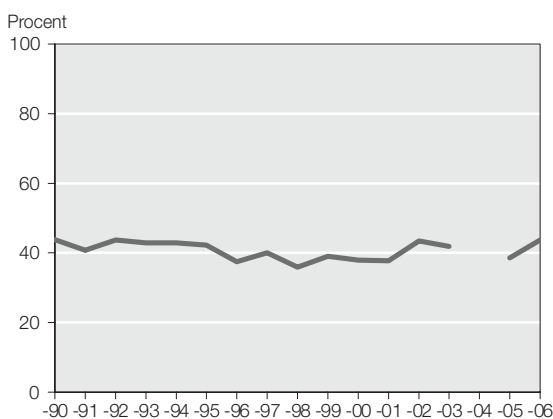
28a "Straffet för fortkörning borde vara hårdare"
Andel som instämmer 2006



Hårdare straff

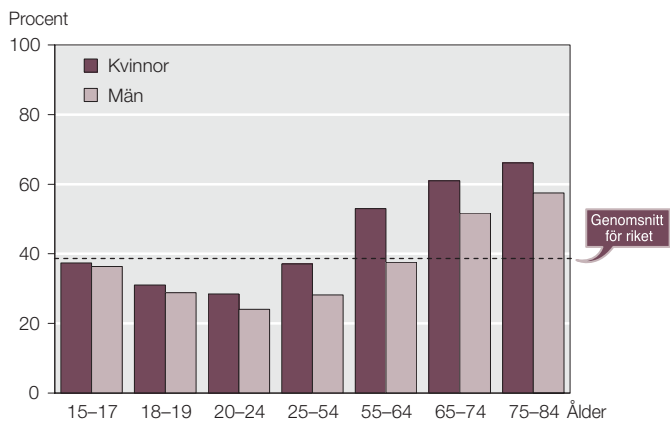
57 procent av kvinnorna och 35 procent av männen tycker att straffet för fortkörning borde vara hårdare. Personer över 65 år är mer positivt inställda till hårdare straff än yngre.

28b Andel som instämmer 1990-2003, 2005-2006, 15-74 år



Andelen som instämmer har varierat runt 40 procent under åren 1990 till 2006.

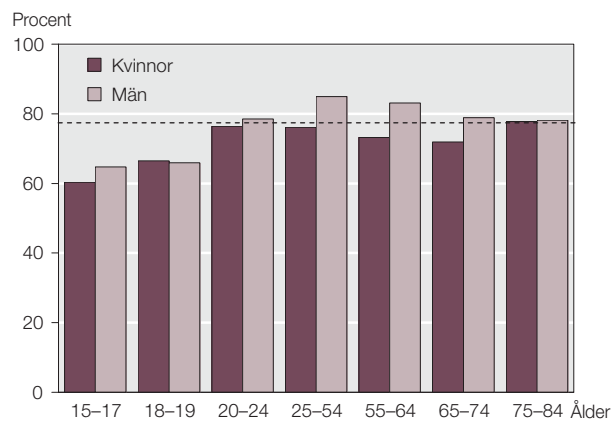
29 "Polisens toleransgräns vid fortkörning borde sänkas"
Andel som instämmer 2006



Polisens toleransgräns

44 procent av kvinnorna och 34 procent av männen anser att polisens toleransgräns vid fortkörning borde sänkas. Andelen som instämmer är störst bland personer över 65 år.

30 "Hastighetsgränserna borde kunna varieras beroende på trafikmängd och väder"
Andel som instämmer 2006



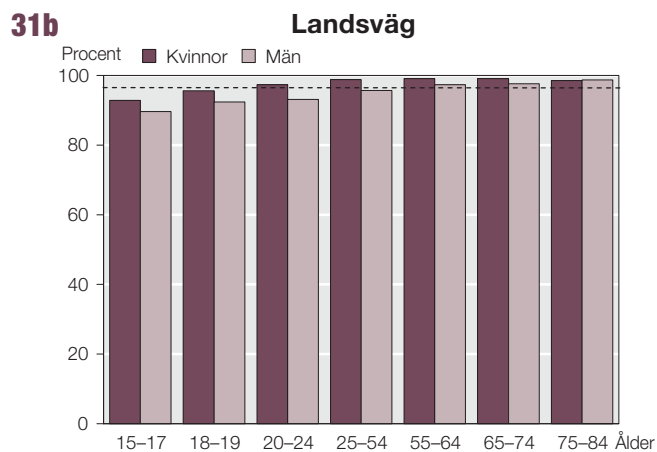
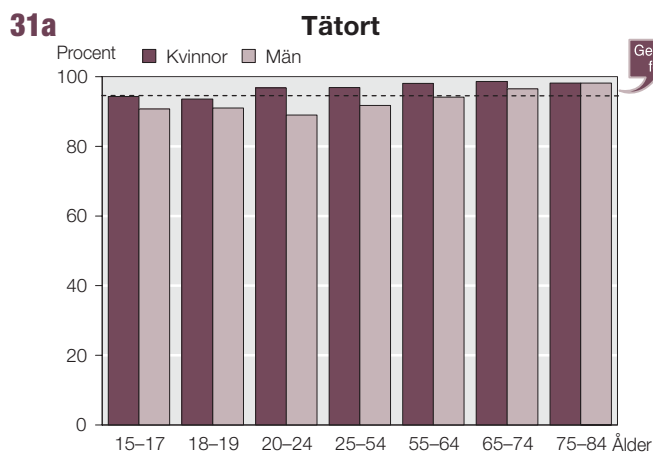
Variabla hastighetsgränser

78 procent av de som besvarat enkäten anser att hastighetsgränserna borde kunna varieras beroende på trafikmängd och väder. Bland män är andelen som instämmer något högre än bland kvinnor. Tonåringar har en mer negativ inställning än personer över 20 år.



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 2006.

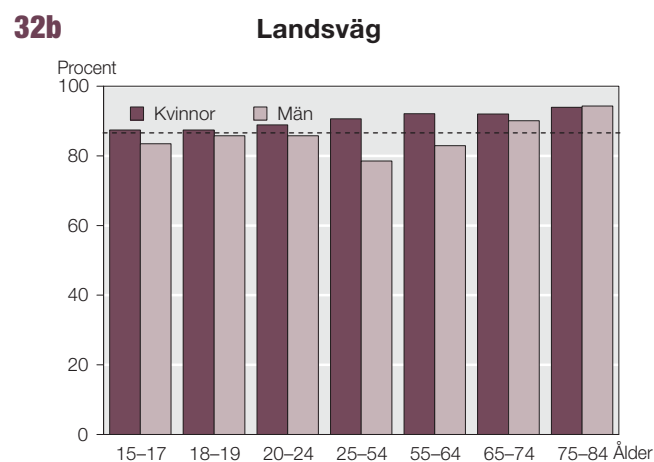
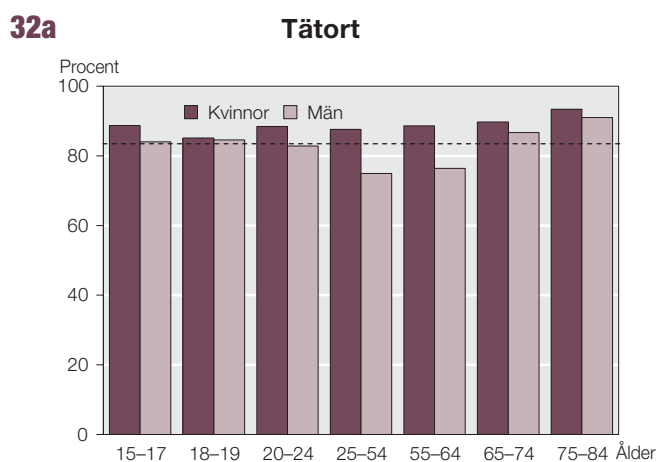


Bilbälten i framsätet

97 procent av kvinnorna och 93 procent av männen uppger att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i framsätet i tätortstrafik. Bältesanvändningen är något lägre bland kvinnor under 20 år och bland män under 25 år.

Vid landsvägskörning är bältesanvändningen ytterligare något högre. 98 procent av kvinnorna och 96 procent av männen har svarat att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte när de sitter i framsätet.

"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 2006.

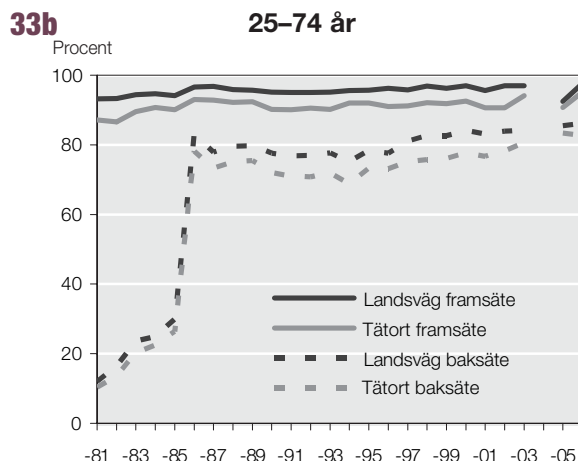
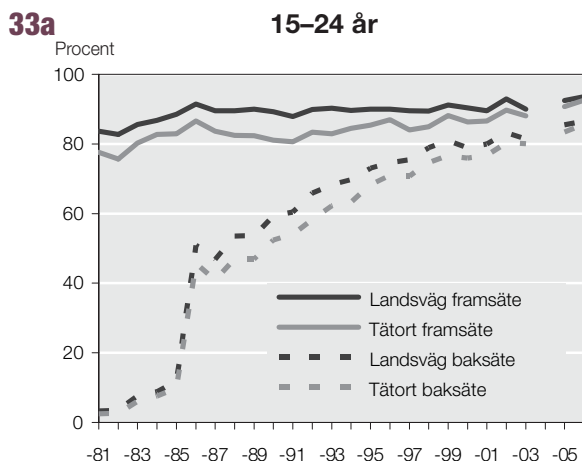


Bilbälten i baksätet

Drygt 88 av kvinnorna och 79 procent av männen har svarat att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i baksätet i tätortstrafik. Motsvarande uppgifter för landsvägstrafik är 91 respektive 82 procent.

Bland kvinnor ökar bältesanvändningen i baksätet med stigande ålder. Män mellan 25 och 64 år använder bilbälte i baksätet lägre omfattning än övriga åldersgrupper. Detta gäller både vid färd i tätort och på landsväg.

Olika åldersgruppers användning av bilbälte 1981-2003, 2005-2006 i framsäte och baksäte, på landsväg och i tätort (uppgifterna avser samtliga i åldersgrupperna, både kvinnor och män).



Användning av bilbälte

Bilbältesanvändningen i framsätet har varit relativt konstant sedan mitten av 1980-talet. Användning av bilbälte är vanligare vid landsvägskörning, både bland yngre och äldre personer.

I baksätet har användningen bland yngre i åldrarna 15 till 24 år successivt ökat sedan 1986.

I tabellbilagan redovisas underlaget för ålderskategorierna 15-19 år, 20-24 år, 25-54 år samt 55-74 år.

Sammanfattningsvis:

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

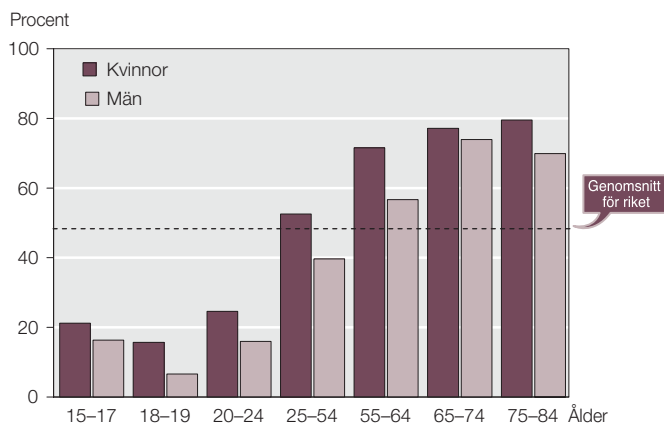
Lagen om obligatorisk användning av bilbälte i *framsätet* för personer 15 år eller äldre kom 1 januari 1975.

Motsvarande lag om användning av bilbälte i *baksätet* för personer 15 år eller äldre kom 1 juli 1986.

För barn under 15 år blev det obligatoriskt att använda bilbälte i både *framsäte* och *baksäte* fr.o.m. 1 april 1988.

34 "Om det finns bälte i en buss, hur ofta använder Du det?"

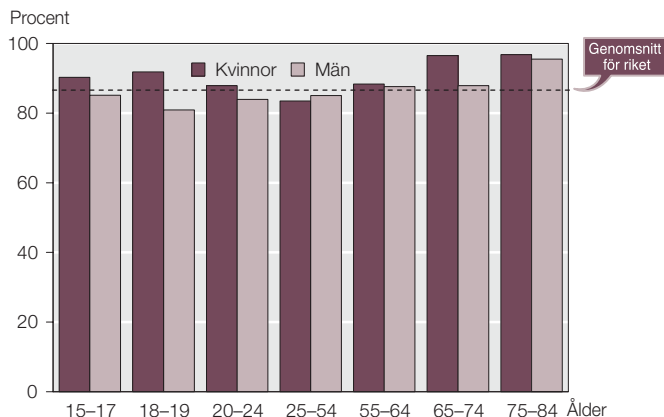
Andel som använder bälte i buss 2006



Bälte i buss

48 procent av samtliga tillfrågade har svarat att de använder bälte om de åker buss. Bälten används i högre grad av kvinnor än av män och av äldre personer i betydligt högre grad än av yngre.

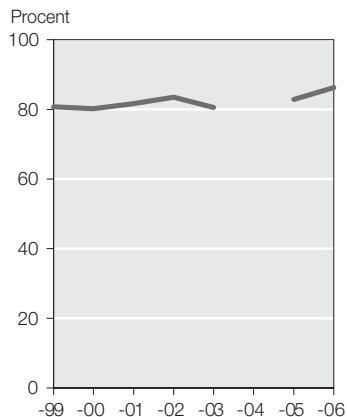
35a "Alla bilar borde ha ett tekniskt system, som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbältet"
Andel som instämmer 2006



Bältespåminnare

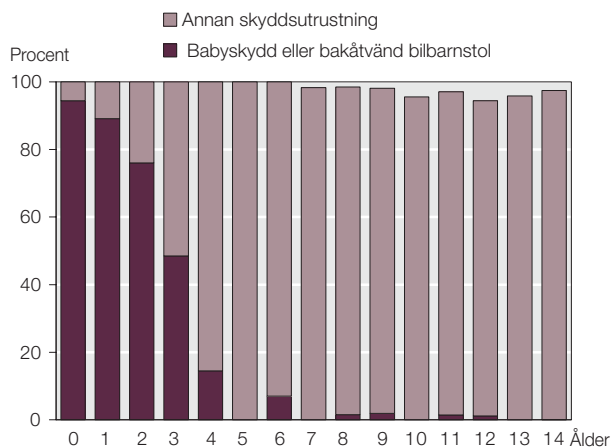
87 procent av de som har besvarat enkäten tycker att alla bilar borde ha ett tekniskt system som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbältet. Kvinnor instämmer i något högre grad än män.

35b Andel som instämmer 1999-2003, 2005-2006, 15-74 år



Under åren 1999 till 2005 har andelen som varit positiva till bältespåminnare varierat mellan 80 och 84 procent. År 2006 uppvisades den hittills högsta noteringen på 86 procent.

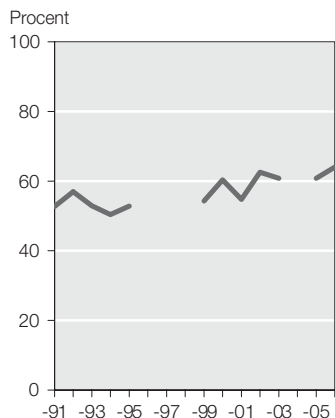
36a Andel barn som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol respektive annan skyddsanordning vid bilåkning, per åldersklass 2006



Personer som har barn i åldrarna 0 till 14 år har tillfrågats om någon form av skyddsanordning används för barnen när de färdas i bil. Enligt svaren används någon form av skyddsutrustning för 98 procent av barnen.

Det första levnadsåret används babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol för 94 procent av barnen. Bakåtvänd bilbarnstol används också för ungefär tre av fyra tvååringar. Föräldrar till treåringar har uppgivit att bakåtvänd bilbarnstol används för närmare hälften av dessa barn att framåtvänd bilbarnstol används för 38 procent.

36b Andel barn i åldrarna 0-4 år som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol 1991-1995, 1999-2003, 2005-2006

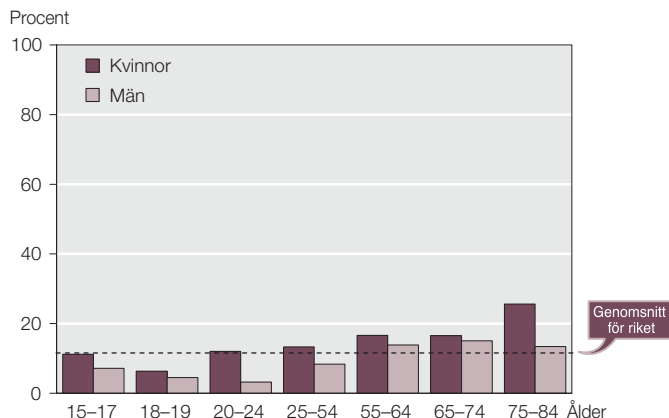


Användningen av babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol i åldersgruppen 0 till 4 år har varierat mellan 50 och 64 procent de år då frågan ställts. 2006 års andel på 64 procent är den hittills högsta.

Åren 1996-1998 ställdes inte denna fråga i enkäten

Cykelhjälm

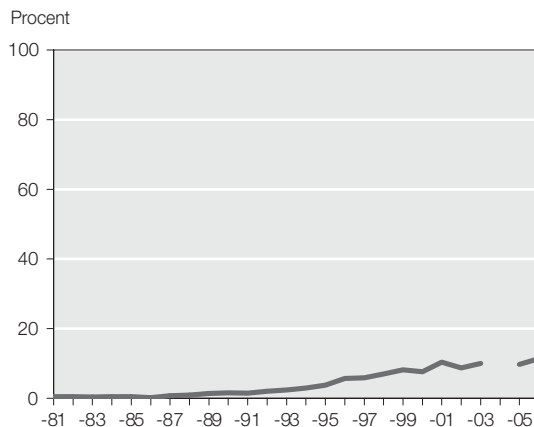
37a "Hur ofta använder Du hjälm då Du cyklar?" Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 2006



Få vuxna använder cykelhjälm

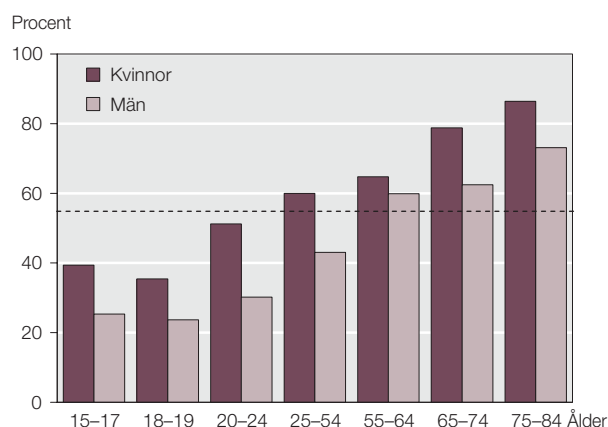
Ungefär var nionde person av de som cyklar uppger att de alltid eller nästan alltid använder hjälm. Kvinnor använder hjälm i större utsträckning än män oberoende av ålder. För personer över 20 år ökar hjälmanvändningen med stigande ålder.

37b Andel som alltid eller nästan alltid använder hjälm av dem som cyklar 1981–2003, 2005–2006, 15–74 år



Fram till slutet av 1980-talet var det mindre än en procent av de som cyklade som uppgav att de alltid eller nästan alltid använde hjälm. Vid millennieskiftet hade andelen hjälmanvändare ökat till åtta procent. År 2006 använde drygt 11 procent cykelhjälm, vilket är den hittills högsta noteringen.

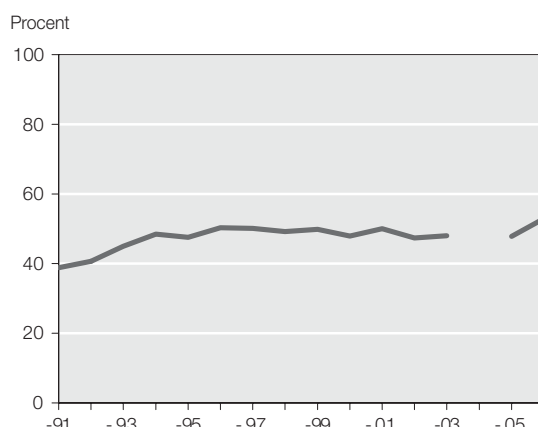
38a "Det borde vara obligatoriskt för alla att använda hjälm vid cykling" Andel som instämmer 2006



Obligatoriskt med hjälm vid cykling

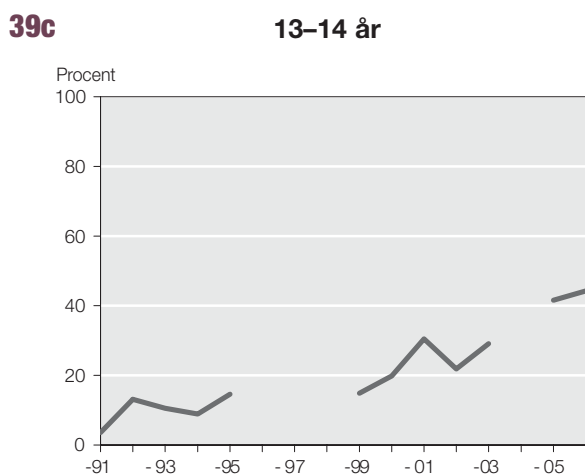
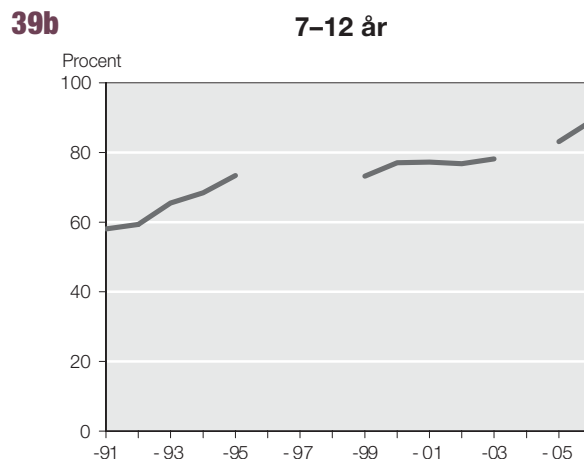
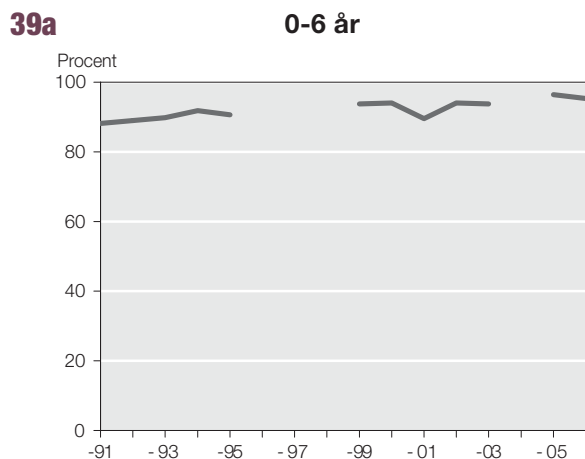
55 procent av de tillfrågade anser att det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling. Kvinnor instämmer genomgående i högre grad än män och äldre personer är mer positivt inställda än yngre.

38b Andel som instämmer 1991–2003, 2005–2006, 15–74 år



Andelen som instämmer har ökat från 39 procent år 1991 till 50 procent år 1996. Därefter har andelen varierat runt 50 procent för att år 2006 öka till 53 procent.

**Andel barn som alltid eller nästan alltid använder hjälm då de cyklar på tvåhjulig cykel
1991–1995, 1999–2003, 2005–2006**



Barns cykelhjälm användning

Bland barn som cyklar på tvåhjulig cykel i åldrarna 0 till 6 år uppger föräldrarna att det år 2006 är 95 procent som alltid eller nästan alltid använder hjälm. Då mätningen startade år 1991 var det 88 procent av de minde barnen som använde cykelhjälm.

Hjälmanvändningen bland barn i åldrarna 7 till 12 år uppgår till 89 procent år 2006. År 1991 var det 58 procent av barnen i denna åldersgrupp som använde cykelhjälm.

Andelen barn i åldrarna 13 till 14 år som alltid eller nästan alltid använder hjälm när de cyklar på tvåhjulig cykel uppgår år 2006 till 44 procent. För denna åldersgrupp har hjälmanvändningen ökat över tiden, år 1991 var det endast 4 procent som använde hjälm. År 2003 hade andelen ökat till 29 procent.

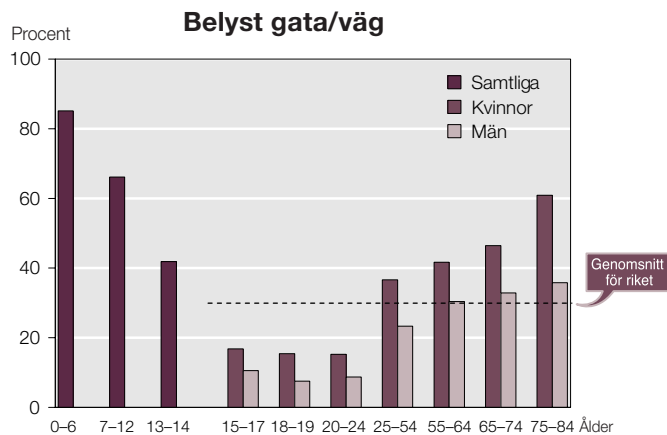
Åren 1996–1998 ställdes inte denna fråga i enkäten.

Från 1 januari 2005 blev användning av cykelhjälm obligatorisk för barn under 15 år.

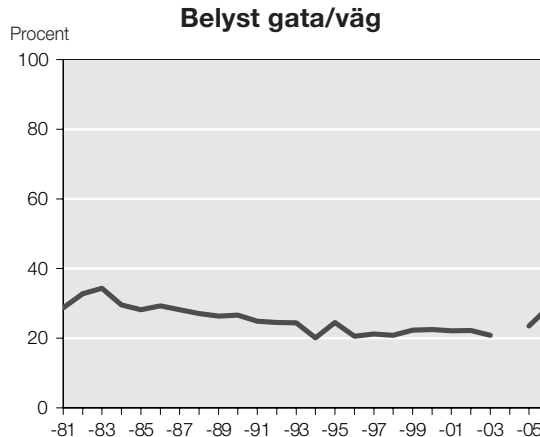
Synbarhet

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

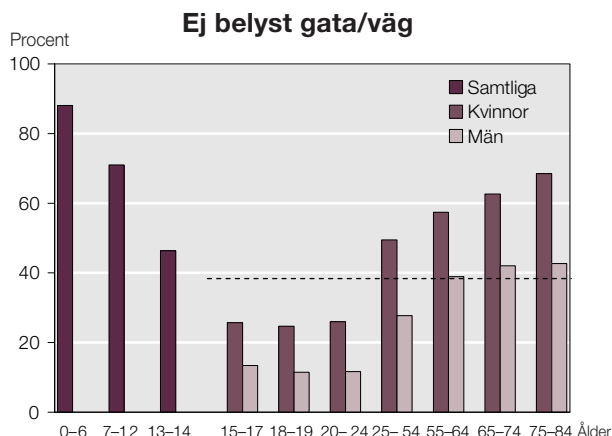
40a Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2006



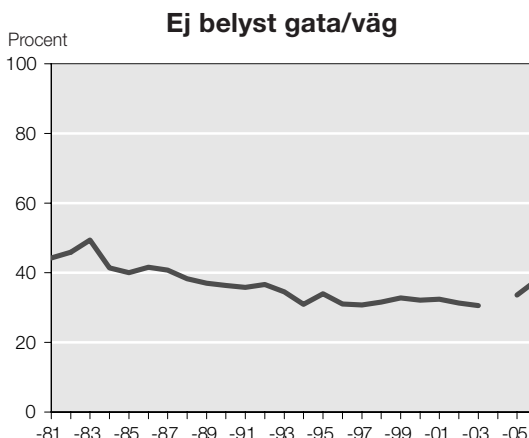
40b Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2003, 2005-2006, 15-74 år



41a Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2006



41b Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2003, 2005-2006, 15-74 år



Fotgängares användning av reflexer

30 procent av de personer som är ute och går i mörker där biltrafik förekommer använder reflex om vägen eller gatan är belyst. På väg eller gata där belysning saknas använder 39 procent reflexer.

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

Bland barn är tendensen den motsatta, användningen av reflex minskar med stigande ålder. 85 procent av barnen i åldrarna 0 till 6 år uppges använda reflex då vägen eller

gatan är belyst och något fler, 88 procent, då belysning saknas. Andelarna bland barn som är 7 år eller äldre är betydligt lägre.

För barn i åldrarna 0 till 14 år har föräldrarna redogjort för barnens reflexanvändning, medan personer 15 år eller äldre själva besvarat enkäten.

Andelen personer som använder reflexer har minskat sedan år 1981 för att under mitten av 1990 talet hamna på drygt 20 procent på belyst gata eller väg och 30 procent på obelyst gata eller väg. Resultat av de två senaste trafiksäkerhetsenkäterna visar att reflexanvändningen åter ökat.

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.

1a Noll döda i trafiken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	54,2	61,1	47,7
18-19	49,3	52,5	46,3
20-24	49,1	56,0	42,8
25-54	60,4	70,4	50,9
55-64	62,0	73,0	51,7
65-74	54,1	60,7	47,1
75-84	53,8	61,3	44,0
Samtliga	58,0	66,9	49,3

1b Noll döda i trafiken, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1996	51,3	2001	51,4
1997	58,0	2002	52,8
1998	55,7	2003	50,5
1999	51,8	2005	54,1
2000	53,8	2006	58,3

2 Trafikantbetenden

Beteende	Samtliga	Kvinnor	Män
Använda cykelhjälm	6,2	7,1	5,3
Hålla hastighetsgränserna	28,8	32,1	25,5
Inte prata i mobiltelefon när man kör	18,5	18,6	18,4
Inte köra rattfull	93,7	92,8	94,6
Använda bilbälte	44,9	45,7	44,2
Inte köra mot rött ljus	53,2	49,3	57,1
Hålla avståndet till framförvarande fordon	50,7	49,6	51,8

3a Mer riskfylld trafik

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	49,8	60,6	40,4
18-19	45,8	58,6	35,2
20-24	44,6	62,3	29,6
25-54	56,5	65,9	47,1
55-64	71,8	83,4	60,3
65-74	79,4	88,2	70,0
75-84	86,0	90,1	80,9
Samtliga	62,8	73,1	52,5

3b Trafiken mer riskfylld, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	67,8	1999	61,4
1992	71,7	2000	58,5
1993	68,6	2001	59,5
1994	62,3	2002	62,5
1995	63,2	2003	63,7
1996	55,4	2005	59,9
1997	49,4	2006	60,9
1998	50,2		

4a Hänsyn i trafiken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	20,2	18,4	22,0
18-19	20,7	19,5	21,5
20-24	11,8	10,6	13,1
25-54	17,8	14,1	21,3
55-64	17,0	16,0	18,0
65-74	18,8	21,5	16,1
75-84	34,4	35,6	33,0
Samtliga	18,9	17,3	20,5

4b Hänsyn i trafiken, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1992	13,2	1999	17,9
1993	13,8	2000	22,0
1994	15,0	2001	18,9
1995	17,1	2002	16,6
1996	18,3	2003	14,3
1997	19,8	2005	15,2
1998	17,7	2006	17,6

5 Körkortskrav för EU-moped

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	41,6	41,8	41,4
18-19	51,9	52,7	51,1
20-24	54,9	54,9	54,9
25-54	63,2	71,8	55,0
55-64	71,6	80,0	63,5
65-74	79,2	81,3	76,9
75-84	84,9	87,1	82,3
Samtliga	65,7	72,0	59,5

6 Mobiltelefon och bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	48,5	59,1	38,1
18-19	49,0	56,2	42,1
20-24	51,8	60,7	43,6
25-54	63,3	73,9	53,2
55-64	79,0	86,9	71,2
65-74	89,1	94,5	83,4
75-84	91,9	92,9	90,5
Samtliga	68,8	77,8	60,0

7 Stoppad i poliskontroll

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	36,8	34,9	38,5
18-19	39,6	40,5	38,9
20-24	35,7	32,8	38,2
25-54	26,9	27,7	26,2
55-64	27,2	25,9	28,3
65-74	25,7	26,1	25,3
75-84	36,2	38,7	33,8
Samtliga	28,8	28,9	28,7

8a Hastighetsgränser i tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	70,1	73,4	67,1
18-19	73,0	75,8	70,2
20-24	71,3	77,4	65,6
25-54	69,3	79,1	60,0
55-64	69,4	74,6	64,4
65-74	73,1	81,4	64,2
75-84	81,8	86,8	75,4
Samtliga	71,0	78,7	63,3

8b Hastighetsgränser i tätort, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1997	71,9	2002	67,6
1998	68,8	2003	70,5
1999	68,7	2005	71,2
2000	70,4	2006	70,0
2001	69,9		

9a Mitträcken

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	81,0	81,3	80,7
18-19	78,4	83,4	73,9
20-24	78,1	81,9	74,5
25-54	78,3	84,9	72,0
55-64	83,6	88,4	79,0
65-74	86,7	89,1	84,3
75-84	87,8	88,1	87,4
Samtliga	80,9	85,8	76,1

9b Mitträcken, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1999	78,8	2003	81,6
2000	75,5	2005	82,7
2001	79,1	2006	80,3
2002	79,4		

10 Cirkulationsplatser

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	71,5	73,7	69,4
18-19	63,3	63,4	63,2
20-24	63,8	65,9	61,9
25-54	72,5	74,2	71,0
55-64	73,9	70,4	77,2
65-74	77,0	75,9	78,2
75-84	76,4	76,5	76,4
Samtliga	72,5	73,0	72,1

11a Bilarna stannat sällan

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	42,3	44,4	40,3
18-19	36,4	43,7	29,2
20-24	31,4	41,2	22,2
25-54	31,1	34,7	27,6
55-64	28,5	31,7	25,4
65-74	37,3	43,2	31,0
75-84	37,4	39,2	35,0
Samtliga	32,5	36,7	28,3

11b Bilarna stannat sällan, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1993	59,4	2000	35,2
1994	60,4	2001	34,7
1995	62,4	2002	32,8
1996	57,9	2003	32,5
1997	57,3	2005	33,9
1998	56,8	2006	32,2
1999	56,4		

12 Automatisk hastighetsövervakning, ökad trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	64,6	69,7	60,1
18-19	57,6	67,0	48,4
20-24	57,2	61,4	53,4
25-54	56,8	68,7	45,2
55-64	65,4	75,1	55,8
65-74	79,0	82,2	75,5
75-84	85,6	89,6	80,7
Samtliga	63,2	72,4	54,0

13 Hastighetsgräns vid buss som stannat för av- och påstigning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	56,3	61,9	51,4
18-19	59,1	63,3	55,2
20-24	60,6	65,2	56,4
25-54	68,8	73,8	64,1
55-64	81,2	86,0	76,7
65-74	88,6	91,8	85,2
75-84	90,1	93,1	86,2
Samtliga	73,2	78,1	68,4

14a Onykterhet vid ratten

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

14b Onykterhet vid ratten, 18-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	8,8	1994	10,2
1982	9,1	1995	9,0
1983	8,6	1996	7,4
1984	7,1	1997	9,0
1985	8,8	1998	9,7
1986	9,6	1999	8,7
1987	10,8	2000	8,6
1988	13,7	2001	7,2
1989	13,9	2002	7,4
1990	12,4	2003	8,7
1991	11,8	2005	5,9
1992	10,2	2006	7,5

15a Åkt med förare påverkad av alkohol

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	9,0	10,9	7,3
18-19	16,3	15,6	17,0
20-24	12,6	11,6	13,5
25-54	5,0	4,7	5,2
55-64	2,2	3,0	1,5
65-74	2,0	1,1	3,0
75-84	1,4	0,6	2,5
Samtliga	5,0	4,8	5,3

15b Åkt med förare påverkad av alkohol 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	7,2	2000	6,4
1995	5,3	2001	5,4
1996	6,1	2002	5,6
1997	5,3	2003	5,3
1998	5,9	2005	4,9
1999	5,3	2006	5,3

16a Alkolås

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	80,2	86,3	74,5
18-19	74,9	86,8	63,5
20-24	70,1	78,0	62,6
25-54	65,3	74,8	56,2
55-64	64,7	70,5	59,0
65-74	69,9	78,0	61,3
75-84	76,8	85,1	66,2
Samtliga	68,0	76,5	59,5

16b Alkolås, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1995	63,9	2001	59,9
1996	62,0	2002	62,8
1997	60,6	2003	68,9
1998	60,7	2005	65,9
1999	58,7	2006	67,3
2000	60,6		

17a Noll promille

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	52,0	64,5	41,5
18-19	44,6	52,6	37,4
20-24	41,9	53,4	31,8
25-54	55,7	70,0	42,3
55-64	59,2	72,4	46,2
65-74	67,3	81,8	51,9
75-84	75,5	84,7	64,1
Samtliga	57,6	71,1	44,4

17b Noll promille, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1990	54,1	1998	51,2
1991	52,2	1999	53,3
1992	57,2	2000	49,3
1993	57,1	2001	50,5
1994	54,1	2002	52,0
1995	57,0	2003	58,3
1996	56,7	2005	55,8
1997	55,0	2006	56,1

18 Hårdare straff för rattfylleri

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	91,7	95,3	88,4
18-19	91,8	92,4	91,3
20-24	90,4	94,9	86,3
25-54	92,8	95,7	90,0
55-64	93,2	98,0	88,5
65-74	94,0	98,6	89,0
75-84	96,2	99,2	92,2
Samtliga	93,0	96,5	89,5

19 Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	4,5	3,6	5,3
18-19	13,5	7,5	19,3
20-24	22,1	16,9	27,0
25-54	32,5	27,1	37,8
55-64	31,6	20,1	42,9
65-74	25,6	15,5	36,4
75-84	16,0	6,4	29,1
Samtliga	27,5	20,3	34,8

20 Somnat/nästan somnat vid ratten

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	1,5	1,0	2,1
18-19	8,2	6,5	9,8
20-24	20,0	17,6	22,3
25-54	12,2	7,9	16,3
55-64	7,0	4,5	9,5
65-74	4,9	2,4	7,6
75-84	2,2	0,4	4,8
Samtliga	9,6	6,3	13,0

21a Trafikrytm och hastighetsgränser

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	43,8	36,7	50,1
18-19	47,4	39,4	54,8
20-24	54,3	46,0	62,2
25-54	55,2	45,7	64,2
55-64	51,5	38,4	63,9
65-74	43,4	35,9	50,8
75-84	44,9	42,2	48,2
Samtliga	51,8	42,6	60,7

21b Trafikrytm och hastighetsgränser 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	41,2	1994	53,5
1982	44,2	1995	56,4
1983	42,5	1996	54,5
1984	53,6	1997	55,6
1985	48,9	1998	57,2
1986	49,0	1999	54,3
1987	50,5	2000	52,0
1988	54,8	2001	57,1
1989	50,2	2002	55,5
1990	54,6	2003	56,1
1991	57,4	2005	55,5
1992	55,7	2006	52,3

22a Att sänka hastighetsgränsen för att öka trafiksäkerheten

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	47,6	49,5	45,9
18-19	49,4	59,7	39,4
20-24	46,7	55,7	38,4
25-54	44,9	56,5	34,0
55-64	47,3	59,5	35,4
65-74	58,0	66,9	48,3
75-84	70,3	76,2	63,2
Samtliga	48,9	59,4	38,7

22b Att sänka hastighetsgränsen för att öka trafiksäkerheten, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	37,8	2000	44,8
1995	37,5	2001	40,1
1996	39,8	2002	40,1
1997	47,3	2003	38,8
1998	45,9	2005	44,9
1999	44,8	2006	47,3

23 Hastighetsgräns på motorvägar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	62,9	50,0	74,5
18-19	60,1	44,8	74,5
20-24	66,4	54,7	77,3
25-54	67,9	57,6	77,7
55-64	66,7	52,1	80,6
65-74	51,1	38,4	63,6
75-84	39,2	32,6	46,7
Samtliga	63,3	51,7	74,4

24 Hastighetsgräns vid övergångsställen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	62,2	67,1	57,6
18-19	55,8	61,4	50,3
20-24	43,8	51,2	37,0
25-54	51,5	63,4	40,3
55-64	58,3	64,0	52,9
65-74	66,0	73,9	57,7
75-84	75,2	80,4	68,6
Samtliga	56,1	65,3	47,0

25a Tekniskt hjälpmedel

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	55,6	60,2	51,6
18-19	48,4	56,5	41,3
20-24	42,0	50,4	34,4
25-54	43,6	43,3	43,8
55-64	50,3	50,9	49,8
65-74	58,1	64,4	52,0
75-84	66,7	70,4	62,9
Samtliga	48,2	50,3	46,4

25b Tekniskt hjälpmedel, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1999	44,0	2003	44,4
2000	43,1	2005	41,4
2001	45,0	2006	47,0
2002	45,1		

26 Automatisk hastighetsövervakning, hastighetsöverträdelse

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	69,9	79,8	60,9
18-19	63,8	75,2	52,7
20-24	65,8	72,0	60,0
25-54	62,1	75,0	49,4
55-64	72,3	82,9	62,0
65-74	83,0	85,7	80,0
75-84	90,5	93,7	86,7
Samtliga	68,8	79,0	58,7

27 Automatisk hastighetsövervakning på fler gator och vägar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	61,7	72,2	51,9
18-19	52,4	62,5	43,0
20-24	56,6	66,0	48,0
25-54	50,4	63,8	37,6
55-64	59,9	70,9	49,4
65-74	72,8	78,0	67,2
75-84	80,8	84,7	76,0
Samtliga	57,7	68,7	46,9

28a Hårdare straff

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	41,6	51,2	33,0
18-19	37,1	42,3	32,4
20-24	36,0	45,5	27,4
25-54	38,8	51,8	26,4
55-64	50,4	61,3	39,8
65-74	63,8	71,3	56,1
75-84	77,1	80,9	72,3
Samtliga	46,2	57,2	35,4

28b Hårdare straff, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1990	43,8	1998	35,9
1991	40,8	1999	39,0
1992	43,7	2000	37,9
1993	42,9	2001	37,8
1994	42,9	2002	43,4
1995	42,2	2003	41,9
1996	37,5	2005	38,6
1997	40,0	2006	43,7

29 Polisens toleransgränser

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	36,8	37,4	36,4
18-19	29,9	31,0	28,8
20-24	26,1	28,5	24,1
25-54	32,6	37,1	28,2
55-64	45,2	53,0	37,6
65-74	56,3	61,0	51,7
75-84	62,0	66,1	57,5
Samtliga	38,9	43,8	34,2

30 Variabla hastighetsgränser

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	62,6	60,3	64,7
18-19	66,2	66,5	65,9
20-24	77,5	76,4	78,5
25-54	80,6	76,1	84,9
55-64	78,3	73,2	83,1
65-74	75,4	71,9	78,9
75-84	77,9	77,8	78,1
Samtliga	77,9	74,3	81,4

31a Bilbåten i framsätet, tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	92,4	94,3	90,7
18-19	92,3	93,6	91,0
20-24	92,8	96,8	89,0
25-54	94,3	96,9	91,7
55-64	96,1	98,1	94,1
65-74	97,6	98,6	96,5
75-84	98,2	98,2	98,2
Samtliga	95,0	97,2	92,7

31b Bilbåten i framsätet, landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	91,1	92,8	89,6
18-19	94,0	95,6	92,4
20-24	95,1	97,3	93,1
25-54	97,3	98,8	95,7
55-64	98,2	99,1	97,3
65-74	98,4	99,1	97,6
75-84	98,6	98,5	98,7
Samtliga	97,1	98,4	95,7

32a Bilbåten i baksätet, tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	86,3	88,7	84,0
18-19	84,8	85,1	84,6
20-24	85,5	88,4	82,8
25-54	81,3	87,6	74,9
55-64	82,7	88,6	76,4
65-74	88,4	89,7	86,7
75-84	92,5	93,4	91,0
Samtliga	83,8	88,5	78,7

32b Bilbåte i baksätet landsväg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	85,4	87,4	83,5
18-19	86,6	87,4	85,8
20-24	87,4	88,9	85,8
25-54	84,6	90,6	78,5
55-64	87,6	92,1	82,9
65-74	91,1	92,0	90,1
75-84	94,1	93,9	94,3
Samtliga	86,8	90,9	82,4

33 Användning av bilbåte 15-19 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	82,3	81,3	3,0	2,6
1982	82,6	79,9	3,4	2,7
1983	85,7	82,8	8,8	7,2
1984	89,3	86,5	10,3	9,0
1985	89,2	86,7	14,6	13,0
1986	91,3	89,8	51,1	48,2
1987	89,6	87,1	51,5	48,3
1988	89,8	86,1	57,0	52,0
1989	89,9	86,7	61,0	56,2
1990	88,7	84,9	64,3	59,2
1991	88,4	86,1	65,5	61,8
1992	90,5	88,0	72,3	67,8
1993	89,6	87,1	72,8	69,6
1994	89,2	86,5	73,5	68,8
1995	86,8	86,2	74,3	72,9
1996	86,7	86,5	76,3	74,7
1997	88,5	85,2	76,0	73,7
1998	88,5	86,4	77,9	76,1
1999	91,1	89,5	80,7	78,5
2000	89,0	87,0	80,0	78,0
2001	87,2	86,3	79,0	77,2
2002	90,5	88,5	81,1	78,5
2003	89,1	88,9	82,3	82,2
2005	92,1	91,3	86,1	84,8
2006	92,2	92,4	85,8	85,8

33 Användning av bilbåte 20-24 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	85,3	83,5	3,6	2,4
1982	82,8	70,6	3,6	2,4
1983	85,5	77,5	6,1	4,8
1984	84,2	78,7	7,2	5,8
1985	87,8	79,2	8,8	6,1
1986	91,7	83,5	50,8	43,0
1987	89,4	80,6	42,4	33,7
1988	89,1	79,1	50,2	42,0
1989	90,1	78,5	46,3	37,6
1990	89,9	77,7	54,3	45,8
1991	87,4	75,7	55,7	46,8
1992	89,4	79,2	59,6	49,1
1993	90,9	79,2	64,2	55,5
1994	90,0	82,7	66,3	58,3
1995	92,6	84,8	71,9	64,5
1996	92,9	87,3	73,3	67,6
1997	90,4	82,9	75,1	68,0
1998	90,2	83,5	79,9	73,1
1999	91,2	87,0	81,2	75,0
2000	91,6	85,4	78,0	73,9
2001	91,9	86,9	80,9	76,5
2002	95,4	91,0	85,3	82,1
2003	90,9	87,3	80,5	77,8
2005	92,9	90,1	84,8	81,8
2006	95,1	92,8	87,4	85,5

33 Användning av bilbåte 25-54 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	92,1	83,7	7,7	6,2
1982	92,7	83,3	10,0	7,6
1983	93,5	86,9	18,5	14,7
1984	93,4	87,8	20,0	17,1
1985	92,4	87,2	24,1	19,9
1986	95,9	90,8	78,4	72,0
1987	96,2	90,7	72,0	66,0
1988	95,5	91,1	74,8	69,2
1989	95,2	90,4	75,3	70,2
1990	94,0	87,8	72,6	65,9
1991	94,5	88,2	73,2	66,3
1992	93,7	88,3	73,4	65,8
1993	93,9	87,6	74,3	67,6
1994	94,4	90,0	70,5	63,3
1995	94,6	89,9	73,6	67,6
1996	95,8	89,0	74,2	69,0
1997	94,7	88,8	78,3	71,3
1998	96,8	90,9	80,5	72,5
1999	95,7	90,2	81,0	73,6
2000	96,6	91,5	82,3	74,5
2001	94,7	88,4	82,0	74,4
2002	96,6	88,6	82,5	75,7
2003	96,3	92,6	82,1	78,3
2005	96,0	92,7	84,0	79,2
2006	97,3	94,3	84,6	81,3

33 Användning av bilbåte 55-74 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	95,0	93,0	22,0	20,0
1982	95,0	93,0	29,0	26,0
1983	96,0	94,0	34,0	32,0
1984	97,0	96,0	36,0	35,0
1985	97,0	96,0	42,0	40,0
1986	98,0	97,0	90,0	89,0
1987	98,0	97,0	90,0	87,0
1988	96,0	94,0	88,0	86,0
1989	97,0	96,0	89,0	87,0
1990	97,0	95,0	88,0	85,0
1991	96,1	94,2	84,8	81,5
1992	97,8	95,3	85,2	82,2
1993	97,9	95,8	85,6	82,1
1994	98,3	96,4	86,1	81,5
1995	97,6	95,5	86,7	83,6
1996	97,2	95,5	85,7	83,1
1997	98,1	96,4	87,5	83,8
1998	97,0	94,9	87,4	83,3
1999	97,2	95,0	86,3	81,4
2000	97,9	95,0	88,1	85,0
2001	97,5	95,1	85,4	81,7
2002	98,0	94,6	87,1	83,2
2003	98,2	97,0	88,6	84,8
2005	98,4	96,3	90,0	86,5
2006	98,3	96,7	89,0	84,9

34 Båte i buss

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	18,6	21,2	16,3
18-19	11,2	15,7	6,6
20-24	20,0	24,6	16,0
25-54	46,2	52,5	39,7
55-64	64,8	71,5	56,7
65-74	75,8	77,1	73,9
75-84	75,3	79,5	69,9
Samtliga	48,3	54,7	41,5

35a Båtespåminnare

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	87,7	90,3	85,1
18-19	86,2	91,8	80,9
20-24	85,8	87,9	83,9
25-54	84,2	83,5	85,0
55-64	88,0	88,3	87,6
65-74	92,4	96,5	87,9
75-84	96,2	96,8	95,5
Samtliga	87,0	87,8	86,2

35b Bältespåminnare 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1999	80,7	2003	80,5
2000	80,1	2005	82,8
2001	81,6	2006	86,2
2002	83,5		

36a Skydd för barn i bil

Ålder	Babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol	Annat	Totalt
0	94,4	5,6	100,0
1	89,1	10,9	100,0
2	76,0	24,0	100,0
3	48,5	51,5	100,0
4	14,5	85,5	100,0
5	0,0	100,0	100,0
6	7,0	93,0	100,0
7	0,0	98,3	98,3
8	1,5	97,0	98,5
9	1,9	96,3	98,1
10	0,0	95,6	95,6
11	1,4	95,7	97,1
12	1,1	93,3	94,4
13	0,0	95,8	95,8
14	0,0	97,4	97,4

36b Andel barn som använder babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol, 0–4 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	52,7	2000	60,3
1992	56,9	2001	54,7
1993	52,9	2002	62,5
1994	50,4	2003	60,8
1995	52,8	2005	60,8
1999	54,3	2006	64,0

37a Få vuxna använder cykelhjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	9,1	11,2	7,2
18-19	5,4	6,3	4,5
20-24	7,6	12,0	3,2
25-54	10,7	13,3	8,4
55-64	15,2	16,6	13,9
65-74	15,7	16,5	15,1
75-84	18,9	25,6	13,4
Samtliga	11,7	14,0	9,5

37b Få vuxna använder cykelhjälm, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	0,5	1994	2,9
1982	0,5	1995	3,8
1983	0,4	1996	5,7
1984	0,5	1997	5,9
1985	0,5	1998	7,0
1986	0,2	1999	8,2
1987	0,7	2000	7,6
1988	0,9	2001	10,4
1989	1,4	2002	8,7
1990	1,6	2003	10,0
1991	1,5	2005	9,7
1992	2,0	2006	11,4
1993	2,4		

38a Obligatoriskt med hjälm vid cykling

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	32,3	39,4	25,3
18-19	29,3	35,4	23,7
20-24	40,3	51,2	30,2
25-54	51,5	60,0	43,1
55-64	62,3	64,7	59,9
65-74	70,9	78,8	62,4
75-84	80,6	86,4	73,1
Samtliga	55,0	62,6	47,3

38b Obligatoriskt med hjälm vid cykling, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	38,8	1999	49,9
1992	40,7	2000	47,9
1993	45,0	2001	50,0
1994	48,5	2002	47,4
1995	47,6	2003	48,0
1996	50,3	2005	47,8
1997	50,1	2006	52,9
1998	49,2		

39a Barns användning av cykelhjälm, 0–6 år

År	Använder hjälm	År	Använder hjälm
1991	88,2	2000	94,0
1992	89,0	2001	89,5
1993	89,8	2002	94,0
1994	91,8	2003	93,8
1995	90,6	2005	96,4
1999	93,8	2006	95,3

39b Barns användning av cykelhjälm, 7–12 år

År	Använder hjälm	År	Använder hjälm
1991	58,0	2000	77,0
1992	59,3	2001	77,2
1993	65,5	2002	76,8
1994	68,4	2003	78,1
1995	73,4	2005	83,1
1999	73,2	2006	89,0

39c Barns användning av cykelhjälm, 13–14 år

År	Använder hjälm	År	Använder hjälm
1991	3,6	2000	19,8
1992	13,1	2001	30,5
1993	10,6	2002	21,9
1994	8,9	2003	29,1
1995	14,6	2005	41,6
1999	14,9	2006	44,3

40a Använder reflexer. På belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0-6	85,1		
7-12	66,1		
13-14	41,9		
15-17	13,6	16,8	10,6
18-19	11,4	15,4	7,5
20-24	11,9	15,2	8,7
25-54	29,9	36,6	23,3
55-64	36,2	41,7	30,4
65-74	39,9	46,5	32,9
75-84	49,4	60,9	35,8
Samtliga (15–84 år)	30,0	36,4	23,5

40b Använder reflexer. På belyst gata/väg, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	28,7	1994	20,1
1982	32,8	1995	24,5
1983	34,3	1996	20,6
1984	29,6	1997	21,2
1985	28,2	1998	20,8
1986	29,3	1999	22,3
1987	28,2	2000	22,5
1988	27,1	2001	22,1
1989	26,4	2002	22,2
1990	26,6	2003	20,8
1991	24,9	2005	23,5
1992	24,5	2006	28,8
1993	24,4		

41a Använder reflexer. På ej belyst gata/väg

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
0-6	88,1		
7-12	71,0		
13-14	46,4		
15-17	19,5	25,7	13,4
18-19	17,9	24,7	11,5
20-24	18,6	26,0	11,7
25-54	38,2	49,5	27,7
55-64	48,2	57,4	38,9
65-74	52,5	62,6	42,1
75-84	56,5	68,5	42,7
Samtliga (15–84 år)	38,8	49,2	28,8

41b Använder reflexer. På ej belyst gata/väg, 15–74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	44,3	1994	30,9
1982	45,9	1995	34,0
1983	49,4	1996	31,0
1984	41,4	1997	30,8
1985	40,0	1998	31,6
1986	41,6	1999	32,8
1987	40,8	2000	32,1
1988	38,3	2001	32,4
1989	37,0	2002	31,3
1990	36,4	2003	30,6
1991	35,8	2005	33,6
1992	36,6	2006	37,8
1993	34,5		

Vägverket
781 87 Borlänge.
www.vv.se. vagverket@vv.se.
Telefon 0771-119 119. Telefax 0243-758 25. Texttelefon 0243-750 90.



Vägverket