



Rapport  
**Bilbältesanvändning  
i Sverige 2019**

**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Bilbältesanvändning i Sverige 2019

Författare: Markör Marknad & Kommunikation (numer Origo Group)

Dokumentdatum: 2020-02

Kontaktperson: Magnus Lindholm

Version: 1.0

Publikationsnummer: 2020:092

ISBN: . 978-91-7725-624-3

# Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Bakgrund och syfte .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Metod.....</b>	<b>6</b>
2.1 Omfattning.....	6
2.2 Fältstudier.....	8
2.3 Definitoner .....	10
<b>3 Resultat.....</b>	<b>11</b>
3.1 Bilbältesanvändning i personbil 1983 - 2019 .....	11
3.2 Bältesanvändningen bland män och kvinnor i olika åldrar .....	18
3.3 Bältesanvändning i hela personbilen .....	18
3.4 Bältesanvändning bland taxiförare.....	21
3.5 Bältesanvändning i övriga bilar .....	22
<b>4 Diskussion och slutsatser.....</b>	<b>26</b>
<b>Bilaga 1 Översikt mätplatser .....</b>	<b>28</b>
<b>Bilaga 2 Observationsprotokoll .....</b>	<b>30</b>

# Sammanfattning

Bilbältesanvändningen i personbilar i ett antal syd- och mellansvenska städer har mätts sedan 1983. Markör (numera Origo Group AB) tog 2016 över produktionen av undersökningen från VTI som tidigare utfört studien och har genomfört studien sedan dess. Observationerna gjordes under augusti – september år 2019. Sammanlagt observerades 29 449 personbilar, 577 taxibilar samt 10 952 övriga bilar, huvudsakligen vans och personbilsliknande fordon.

Det har skett en stadig ökning av bältesanvändningen i personbilar sedan mätningens start. Användningen bland förare, framsätesspassagerare har under hela mätserien legat på en högre nivå än för baksätesspassagerare, framför allt för vuxna baksätesspassagerare. Resultat från 2019 års studie visar att förarnas bilbältesanvändning ligger kvar på samma nivå som 2018, 98,7 procent. Bland framsätesspassagerare har andelen med bälte minskat något, från 98,5 procent 2018 till 97,6 procent under 2019.

Användningen av bälte bland vuxna i baksätet har under lång tid legat 15-20 procentenheter under bältesanvändningen i framsäte. Sedan 2010 har gapet minskat till cirka 10 procentenheter. Utfallet för vuxna i baksätet 2019 var 89,5 procent, vilket är marginellt högre än 2018 då andelen var 89,0 procent. I baksätet har barnen tidigare haft en betydligt högre bältesanvändning än de vuxna. Under 2019 var andelen bältade barn i baksätet 94,8 procent, vilket är en minskning jämfört med 2018 då användningen var 96,2 procent. Tyvärr syns en stagnation av barns bältesanvändning i baksätet.

Sedan 1995 görs en delstudie som undersöker eventuella skillnader i bältesanvändning mellan män och kvinnor och olika åldersgrupper. Resultatet visar i likhet med tidigare år att kvinnorna genomgående har en något högre bältesanvändning.

Sedan 1995 observeras också taxichaufförernas bältesanvändning på samtliga mätplatser. Lagen om taxiförarens bältesanvändning trädde i kraft 1 oktober 1999. Då använde endast en fjärdedel bälte bland taxiförare, året efter ökade användningen till 60 procent. Sedan dess har bältesanvändningen ökat kontinuerligt. Enligt 2019 års mätning ökade dock användningen något jämfört med 2018, från 96,4 procent 2018 till 97,7 procent 2019.

År 1996 mättes för första gången bältesanvändningen i övriga bilar, däribland tunga fordon. Nivåerna har liksom för taxi haft en positiv utveckling genom åren. Bältesanvändningen i gruppen personbilsliknande fordon är högst och ligger på 93 procent, vilket är samma nivå som 2018. Användningen bland förarna i de tyngre fordonskategorierna följer ungefär samma mönster som vid senaste mätningen. Bältesanvändning i liten lastbil har ökat till 93 procent från 91 procent och bältesanvändningen i tung lastbil utan släp har ökat till 78 procent från 76 procent. Tung lastbil med släp ligger kvar på samma nivå som 2018, 73 procent.

# 1 Bakgrund och syfte

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

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

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

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

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

År 2016–2019 har observationsmätningen av bilbältesanvändningen genomförts i Markör Marknad & Kommunikations (numera Origo Group AB) regi.

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

- Studier av sambandet mellan bältesanvändning bland förare och förarnas ålder och kön.
- Studier av bältesanvändning bland taxiförare.
- Studier av bältesanvändning i övriga bilar (huvudsakligen lastbilsregistrerade, ej buss).



## 2 Metod

### 2.1 Omfattning

Totalt genomfördes observationer av 29 499 personbilar, 577 taxibilar samt 10 952 övriga bilar år 2019.

**Tabell 1. Antal observationer 2016 - 2019.**

År	Personbilar	Taxibilar	Övriga bilar	Totalt
2016	32 484	571	6 638	39 693
2017	26 366	582	9 982	36 930
2018	25 377	531	10 459	36 457
2019	29 449	577	10 952	40 978

Det har skett en ökning i totala antalet totala observationer jämfört med 2017 och 2018. Origo Group har i sitt utförande strävat efter en så lik metod som möjligt jämfört med VTI:s mätningar och har använt sig av samma mätplatser och tidpunkter.

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

**Tabell 2. Mätställen personbilar, från 1983 och framåt.**

Plats	1983-1986	1987	1988	1989-1991	1992-1993	1994-1995	1996-1998	1999-2000	2003-2015	2016	2017	2018	2019
Göteborg, Kortedalarondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Skövde, Badhusrondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sollentuna, Edsbackarondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Sundbyberg, Tulegatan/ Vackra vägen	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Västerås, Bjurhovdamotet	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Västerås, Gideonsberg	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Norrköping, Idrottsparken	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Norrköping, Riksv./Stockholmsv.		x	x	x	x	x							
Norrköping, Packhusrondellen											x	x	x
Norrköping, Sandbyhovs- viadukten										x	x	x	x
Linköping, Tullrondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Linköping, Vallarondellen	x		x		x	x	x	x	x	x	x	x	x
Gnista I och II							x	x	x		x	x	x
Uppsala							x	x	x		x	x	x
Enköping C							x	x					
Enköping posten							x	x					

Nedan följer en uppräknig av observationspassen för 2019. De har ändrats marginellt sedan 1983. Tider och dagar kan i vissa fall ha ändrats jämfört med 2018.

### Personbilar

- Göteborg (Kortedalarondellen) måndag 12.00 – 14.00 och 15.00 – 19.00, tisdag 6.45 – 12.00, torsdag 6.45 – 12.00 och 15.00 – 19.00.
- Skövde (Badhusrondellen) torsdag 15.00 – 19.00, fredag 6.45 – 9.30, 10.00 – 13.30 och 14.00 – 17.00.
- Sollentuna (Edsbackarondellen) torsdag 9.30 – 12.15, 13.00 – 16.30 och 17.00 – 19.00.

- Sundbyberg (Tulegatan/Vackra vägen) tisdag 7.00 – 9.30, 10.00 – 12.30.
- Västerås (Bjurhovdamotet) 14.00 – 16.30, 17.00 – 19.00.
- Västerås (Gideonsbergsmotet) lördag 8.30 – 11.00 och 12.00 – 14.00.
- Norrköping (Idrottsparken) måndag 7.00 – 9.00 och 9.30–11.30.
- Linköping (Tullrondellen) måndag 12.30 – 15.30 och 16.00 – 18.00.
- Linköping (Vallarondellen) tisdag 7.00 – 9.30 och 10.00 – 12.00.

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

Övriga bilar har observerats på följande platser och tider:

### Övrig trafik

- Göteborg (Gasklockan) måndag 07.00 – 12.00, tisdag 14.00 – 19.00.
- Skövde (Badhusrondellen + Hallenbergsrondellen) onsdag 13.00 – 19.00, Torsdag 07.00 – 13.00.
- Norrköping (Sandbyhovsviadukten + Packhusrondellen) måndag 7.00 – 12.00, tisdag 12.00 – 17.00.
- Sollentuna (Edsbackarondellen) måndag 07.00 – 9.00.
- Uppsala (Gnista) onsdag 07.00 – 12.00 och fredag 14.00 – 19.00.

## 2.2 Fältstudier

I de nio mätplatserna inom aktuellt mätprogram för bältesanvändningen i personbilar görs observationerna i samtliga fall i cirkulationsplatser. De har vanligen tre eller fyra anslutningar, undantaget är Vallarondellen med sex stycken. Alla observationerna sker i infarterna till cirkulationsplatserna.

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

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

Observationerna genomförs i augusti - september eftersom det är den tid på året som förväntas ge de stabilaste observationsdata år från år och dessutom observationsmöjligheter under gynnsamma temperatur- och ljusförhållanden. Exempelvis kan semestertrafik och vintertrafik antas ge ett avvikande beteendemönster. Observationsperioden år 2019 var 22 augusti – 23 september.





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

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

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

Från och med 2007 – 2015 noterades även registreringsnummer i samband med observationen av bältesanvändningen bland förare i de övriga fordonen. Avsikten var då att man i efterhand ska kunna avgöra om fordonen är registrerade för yrkesmässig trafik. Under 2016 – 2018 års observationsstudie noterades inte registreringsnummer.

## 2.3 Definitioner

Observationerna görs först och främst av personbilar. Fram till och med 1995 observerades enbart förare och passagerare i personbilar. Taxi studerades separat i några städer och firmabilar av typ servicebilar undantogs. Främsta anledningarna till att inte alla personbilsliknande fordon klassificeras som ”personbil” är att det är önskvärt att studera en så homogen fordonspark som möjligt över åren och att bältesanvändningen kan förväntas vara olika för förare av privatbilar jämfört med förare av tjänstefordon, exempelvis hantverkares fordon. Med så olika bältesanvändning skulle en liten uppmätt skillnad helt kunna förklaras av förändrad förekomst av tjänstefordon. En enkel definition av ”personbil”, som tillämpas i projektet, är personbil med plats för passagerare i ett baksäte.

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

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

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

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

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

## 3 Resultat

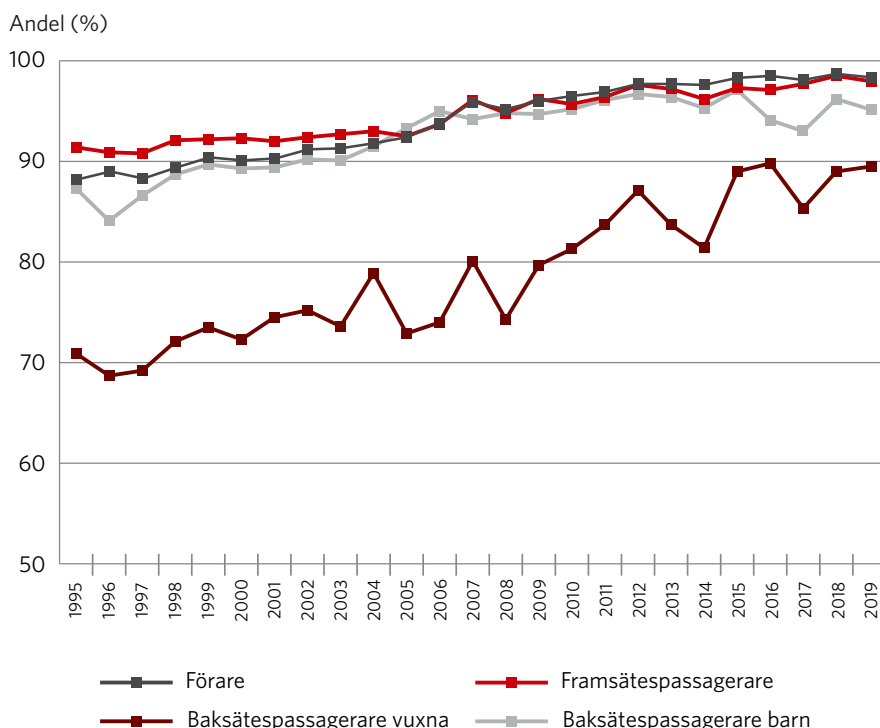
År 2019 observerades 29 499 personbilar, 577 taxibilar samt 10 952 övriga bilar. Totalt 40 978 observationer, jämfört med 36 457 år 2018. Till allra största del har ökningen av observationer skett inom kategorin personbilar. Resultaten för de olika biltyperna redovisas var och en för sig.

### 3.1 Bilbältesanvändning i personbil

Figur 1 åskådliggör (observera att y-axeln startar på 50 %) hur såväl förare som passagerare i framsätet samt barn i baksätet de senaste åren legat på ungefär samma nivå vad gäller bältesanvändning. En gradvis ökning av bältesanvändningen har skett gällande förare och framsätesspassagerare sedan mätningens start. Förare och framsätesspassagerare närmade sig 98 procent redan år 2012, men sedan har bältesanvändningen stagnerat.

Under 2019 var bältesanvändningen bland förare 98,7 procent, vilket är på samma nivå som 2018. Bland framsätesspassagerare 97,6 procent, jämfört med 98,5 år 2018. Barn i baksätet minskade sin bältesanvändning jämfört med 2018 och ligger nu på 94,8 procent. Vuxna i baksätet har ett bältesanvändande på 89,5 procent, vilket är ungefär på samma nivå som 2018.

**Figur 1. Bältesanvändning i personbil bland förare, framsätesspassagerare, samt vuxna respektive barn i baksätet. År 1995 - 2019.**



En mer detaljerad information för hela perioden 1983 - 2018 redovisas i tabellerna 3 - 6.





Tabell 3 visar en ökande trend av bältesanvändningen över hela tidsserien bland personbilsförare sedan mätningens början. Förändringarna år från år är vanligen små. Senaste stora uppgången i bältesanvändning bland förare skedde mellan åren 2006 och 2007, detta efter böteshöjningen som genomfördes i oktober 2006. Notera sambandet mellan antal passagerare och förarnas bältesanvändning. Förare utan passagerare har något lägre bilbältesanvändning. Högst bältesanvändning har förarna när det sitter passagerare i baksätet. Vi har här ingen kontroll över andra faktorer, så som t.ex. körsträckans längd, eller var man kört, faktorer som också kan påverka förarnas bältesvanor.

Sedan 2012 ligger förare på en något högre nivå än framsätesspassagerare, under 2017 och 2018 var dock användningen bland passagerare i framsätet på en i stort sett lika hög nivå som bland förarna, se tabell 3 och 4. För 2019 har förarna en något högre bältesanvändning än framsätesspassagerare.

**Tabell 3. Personbilsförare, bältesanvändning (%) 1983 - 2019.**

År	Utan passagerare	Enbart passagerare fram	Antal baksätepassagerare			Totalt
			1	2	3	
1983	81,6	86,0	88,3	92,4	91,4	83,9
1984	82,3	87,8	89,5	91,7	91,9	85,0
1985	83,6	87,7	90,3	92,4	93,3	85,8
1986	85,0	89,9	93,9	96,0	95,7	87,6
1987	-	-	-	-	-	-
1988	86,3	91,2	93,7	96,1	95,9	88,6
1989	-	-	-	-	-	-
1990	-	-	-	-	-	-
1991	-	-	-	-	-	-
1992	84,1	90,6	93,5	96,0	95,0	87,1
1993	85,6	90,4	92,5	95,2	94,4	87,9
1994	86,3	91,1	93,5	95,8	95,6	88,7
1995	86,6	89,7	92,5	94,9	94,6	88,2
1996	87,7	89,7	93,6	94,8	93,7	89,0
1997	86,6	90,1	91,8	94,5	93,0	88,3
1998	87,9	90,7	93,0	95,8	95,0	89,4
1999	88,9	91,9	93,3	95,8	95,2	90,4
2000	88,8	91,4	93,8	95,1	95,0	90,1
2001	88,7	91,9	94,9	95,7	94,5	90,3
2002	89,9	92,8	95,2	96,5	95,5	91,2
2003	89,4	93,5	96,3	96,7	95,4	91,3
2004	90,4	93,6	96,6	96,6	93,0	91,8
2005	91,5	93,7	94,8	96,4	95,5	92,4
2006	92,7	95,3	97,0	98,2	97,1	93,8
2007	95,1	97,2	97,6	98,2	97,7	95,9
2008	94,8	96,8	97,5	98,1	99,0	95,2
2009	94,8	98,1	98,2	98,3	98,6	96,0
2010	95,7	97,6	98,3	99,2	97,6	96,5
2011	96,3	97,9	98,7	99,1	98,6	96,9
2012	97,2	98,7	99,0	98,9	98,3	97,7
2013	97,2	98,5	98,9	98,6	97,4	97,7
2014	97,2	98,5	99,2	98,6	99,3	97,6
2015	98,0	98,8	99,1	99,4	99,6	98,3
2016	98,3	99,2	99,6	99,1	97,6	98,5
2017	97,7	99,3	99,4	100,0	100,0	98,1
2018	98,3	99,4	99,6	100,0	100,0	98,7
2019	98,5	99,3	98,9	99,3	95,7	98,7

**Tabell 4. Framsättespassagerare i personbil, bältesanvändning (%) 1983–2019.**

År	Enbart passagerare fram	Antal baksättespassagerare			Totalt
		1	2	3	
1983	84,7	87,3	91,8	89,6	85,8
1984	86,5	84,3	92,2	89,7	86,7
1985	87,0	91,3	91,3	90,6	88,2
1986	88,2	91,6	96,2	94,9	89,7
1987	-	-	-	-	-
1988	90,6	92,9	96,1	94,5	91,5
1989	-	-	-	-	-
1990	-	-	-	-	-
1991	-	-	-	-	-
1992	89,8	92,8	95,5	96,1	90,9
1993	90,1	92,8	95,6	98,9	91,1
1994	90,7	95	96,1	94,4	92
1995	90,5	93,4	94,8	92,6	91,4
1996	90,4	91,8	94,7	91,0	90,9
1997	90,0	91,6	94,7	92,3	90,8
1998	91,5	93,4	95,1	91,8	92,1
1999	91,7	92,8	95,0	92,3	92,2
2000	91,6	93,7	95,6	94,2	92,3
2001	91,3	94,1	94,9	92,6	92,0
2002	91,7	94,4	95,7	91,7	92,4
2003	91,8	95,8	96,8	88,3	92,7
2004	92,4	95,8	95,4	87,6	93,0
2005	92,1	93,6	96,1	88,9	92,5
2006	93,1	96	96,8	90,1	93,7
2007	95,9	97,3	97,0	93,0	96,1
2008	94,8	96,2	93,7	84,4	94,8
2009	95,9	97,8	96,7	95,9	96,2
2010	95,4	97,3	98,1	91,8	95,7
2011	96,1	97,8	98,1	96,6	96,4
2012	97,4	98,8	98,3	97,5	97,6
2013	97,1	98,3	97,8	94,4	97,2
2014	95,8	98,0	97,3	96,2	96,2
2015	97,0	98,7	98,9	97,5	97,3
2016	97,0	98,5	97,7	95,3	97,1
2017	97,6	98,1	98,6	97,1	97,7
2018	98,5	99,0	98,5	100,0	98,5
2019	97,6	97,8	98,5	95,7	97,6



Användningen av bälte bland vuxna i baksätet har under lång tid legat 15-20 procentenheter under bältesanvändningen i framsäte. Sedan 2010 har gapet minskat till cirka 10 procentenheter. Det stora språnget bland vuxna baksätespassagerare 1985 – 1986 beror på lagen om att vuxna i baksätet ska använda bältet trädde i kraft 1 juli 1986. Se tabell 5.

Inom denna grupp syns störst variation mellan de årliga mätningarna. Det kan delvis förklaras av relativt få observationer, genom att den genomsnittliga beläggningen av vuxna baksätespassagerare är låg. Det är också svårare att observera bältesanvändningen i baksätet, även för erfarna observatörer.

I tabell 6 redovisas bältesanvändning för barn i baksätet, 689 barn observerades under 2019. Generellt har bältesanvändningen bland barn i baksätet legat ungefär 10 – 20 procentenheter högre än för vuxna i baksätet. Denna skillnad har minskat från 2016 och framåt.

**Tabell 5. Vuxna i baksätet på personbil, bältesanvändning (%) 1983 - 2019.**

År	Vuxna i baksätet			Totalt
	1	2	3	
1983	7,6	9,1	2,5	7,5
1984	13,1	12,9	6,5	12,1
1985	13,4	12,2	3,9	11,6
1986	52,4	60,6	35,4	53,9
1987	-	-	-	-
1988	62,6	70,5	45,9	63,7
1989	-	-	-	-
1990	-	-	-	-
1991	-	-	-	-
1992	67,3	79,8	74,4	72,9
1993	64,7	78,5	64,7	70,2
1994	72,0	78,3	68,5	74,2
1995	66,8	78	64,9	70,9
1996	66,9	75,6	55,5	68,7
1997	65,2	76,2	64,4	69,2
1998	69,2	78,0	62,5	72,1
1999	71,1	78,9	65,9	73,5
2000	70,7	76,1	65,8	72,3
2001	73,0	78,2	67,3	74,5
2002	74,4	80,3	63,3	75,2
2003	73,8	77,8	57,5	73,6
2004	79,1	81,7	64,3	78,9
2005	72,8	77,1	58,0	72,9
2006	73,9	77,9	57,3	74,0
2007	78,8	83,1	75,6	80,1
2008	73,5	77,2	67,4	74,3
2009	78,1	81,7	81,1	79,7
2010	78,3	85,5	82,4	81,3
2011	82,6	87,9	77,2	83,7
2012	86,5	88,1	86,5	87,1
2013	82,4	86,8	80,4	83,7
2014	79,9	84,0	80,4	81,4
2015	84,2	92,6	91,6	89,0
2016	89,9	90,1	88,2	89,8
2017	93,4	95,7	92,3	93,8
2018	85,1	93,4	95,5	89,0
2019	87,2	93,7	88,6	89,5



**Tabell 6. Barn i baksätet på personbil, bältesanvändning (%) 1983 – 2019.**

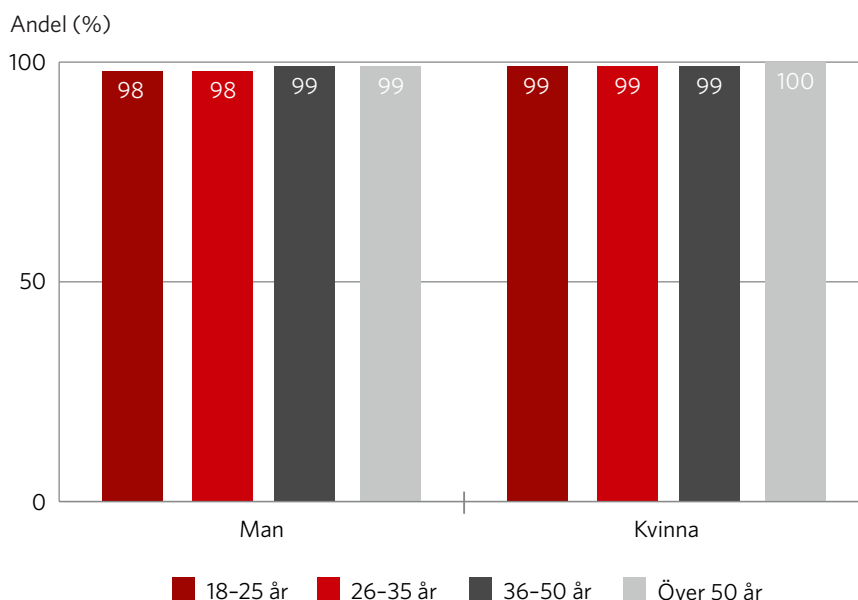
År	Barn i baksätet			Totalt
	1	2	3	
1983	17,7	21,8	4,4	17,3
1984	26,9	38,7	13,3	27,5
1985	33,0	38,7	13,3	32,4
1986	60,0	69,5	35,9	61,1
1987	-	-	-	-
1988	77,9	84,1	62,0	78,0
1989	-	-	-	-
1990	-	-	-	-
1991	-	-	-	-
1992	84,8	89,1	86,7	87,3
1993	81,7	88,5	73,4	83,7
1994	86,7	90,6	77,5	87,4
1995	84,9	91,3	79,2	87,3
1996	86,2	88,8	75,5	84,1
1997	87,7	89,3	76,8	86,6
1998	87,5	91,8	81,5	88,7
1999	87,2	92,5	84,6	89,7
2000	87,4	91,5	86,3	89,3
2001	89,6	92,3	79,7	89,4
2002	90,3	93,5	79,8	90,2
2003	91,3	93,8	75,6	90,1
2004	91,1	93,8	80,4	91,5
2005	93,8	95,3	79,9	93,3
2006	94,7	96,4	84,6	95,0
2007	95,4	96,1	81,3	94,2
2008	94,1	95,7	94,3	94,8
2009	94,3	96,6	88,5	94,7
2010	96,8	96,2	83,8	95,2
2011	96,0	97,1	92,4	96,1
2012	97,8	96,4	92,5	96,7
2013	97,6	96,1	91,2	96,4
2014	96,0	95,8	86,5	95,3
2015	97,0	97,4	95,3	97,1
2016	94,8	93,0	94,0	94,1
2017	95,0	96,9	86,0	93,0
2018	94,8	98,3	91,3	96,2
2019	94,0	93,2	91,7	94,8

### 3.2 Bältesanvändningen bland män och kvinnor i olika åldrar

Bilbältesprojektet utökades 1995 – 2015 med en delstudie av hur bältesanvändningen beror på ålder och kön. Metoden bygger på parvisa jämförelser där man först väntar in och observerar kön och ålder för en obältad förare och därefter en bältad förare. Därefter väntar man in en ny obältad och så vidare. Det innebär att det var en förhållandevis liten mängd personbilar som ingick i denna delstudie. Åren 2016 – 2018 genomfördes inte någon delstudie utan kön och ålder noterades på de ordinarie observationsprotokollen. Dataunderlaget och metoden skiljer sig därmed från tidigare mätningar och jämförelser bör därför göras med försiktighet.

Figur 2 visar att samtliga grupper har en hög bältesanvändning. Kvinnor i alla åldersgrupper har en bältesanvändning på 99 – 100 procent medan män i alla åldersgrupper har en bältesanvändning på 98 – 99 procent.

**Figur 2. Bältesanvändning (%) personbilsförare 2019, fördelad på kön och åldersgrupp.**



### 3.3 Bältesanvändning i hela personbilen

Ibland efterfrågas information om bältesanvändning i hela bilen, sammantaget bland både förare och passagerare. För att besvara den frågan måste man först definiera hur personbeläggningen ser ut i en typisk personbil.

Med ett minskat antal personer i baksätet stiger automatiskt bältesnivåerna totalt sett eftersom baksätesspassagerarna är, eller framförallt har varit, bältade i relativt liten omfattning. Detta skulle således ske även om inte bältesanvändning ökade för förare och för alla kategorier passagerare. Observera att urvalet av mätplatser ursprungligen är gjort för att baksätesspassagerare ska vara representerade, vilket kan medföra att den redovisade personbilsbeläggningen kan vara något överskattad.

Om man antar att personbeläggningen som konstaterades i bältesobservationerna 2005 (1,511 personer i genomsnitt per personbil) gällt under hela perioden 1983 – 2015 kan vi också beräkna bältesanvändningen i hela bilen. Den vikt som



gällde 2005 för de olika kategorierna i personbilen får således gälla för alla övriga år. Jämfört med den faktiska personbeläggningen i bilarna över åren blir "felet" i tabellen störst för de äldsta observationsstudierna eftersom andelen baksätespassagerare var större då. Därmed skulle den totala bältesanvändningen för hela bilen 1983, om man tagit personbeläggningen som gällde då, ha varit ungefär en procentenhet lägre jämfört med det angivna värdet totalt i nedanstående tabell 7.

Under 2019 beräknas den totala sammanvägda bältesanvändningen för personbil uppgå till 97,7 procent, se tabell 7. Användningen ligger kvar på ungefär samma nivå som 2018.

Enligt genomförda bältesobservationer åren 2011 – 2015 är genomsnittet 1,428 personer per personbil, fördelat på vikterna 1 (förare), 0,3166 (framsätespassagerare), 0,0539 (vuxna i baksätet), och 0,0577 (barn i baksätet). 2019 var genomsnittet 1,529 och fördelades på vikterna 1 (förare), 0,447 (framsätespassagerare), 0,033 (vuxna i baksätet), och 0,037 (barn i baksätet).

Om vikterna för 2011-2015 använts för år 2019 hade det resulterat i en total bältesanvändning på 98 procent istället för 97,7 procent i personbilar. Om istället andelarna för 2019 hade använts för år 2019 hade den totala bältesanvändningen för 2019 blivit 97,3 procent. Skillnaden av bältesanvändningen i hela personbilen 2019 är således relativt liten genom användningen av personbeläggningsdata från 2005.

**Tabell 7. Bältesanvändning (%) för förare, fram- och baksätespassagerare, samt total beräknat utifrån beläggning för en genomsnittlig personbil.**

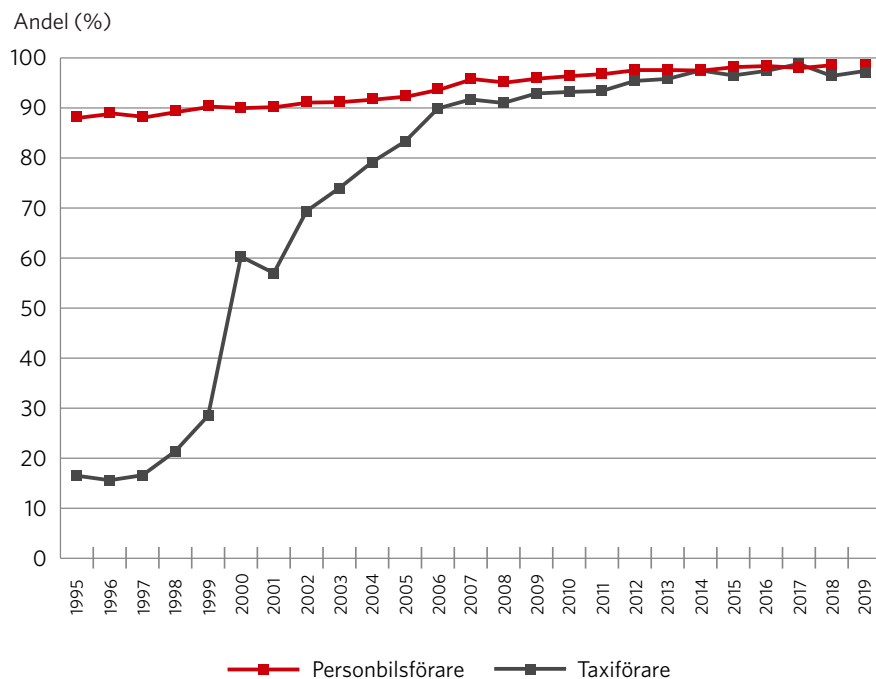
Vikt	1	0,359	0,085	0,067	1,511
År	Förare	Fram	Vuxna, bak	Barn, bak	Totalt
1983	83,9	85,8	7,5	17,3	77,1
1984	85	86,7	12,1	27,5	78,8
1985	85,8	88,2	11,6	32,4	79,8
1986	87,6	89,7	53,9	61,1	85
1987	-	-	-	-	-
1988	88,6	91,5	63,7	78	87,4
1989	-	-	-	-	-
1990	-	-	-	-	-
1991	-	-	-	-	-
1992	87,1	90,9	72,9	87,3	87,2
1993	87,9	91,1	70,2	83,7	87,5
1994	88,7	92	74,2	87,4	88,6
1995	88,2	91,4	70,9	87,3	87,9
1996	89	90,9	68,7	84,1	88,1
1997	88,3	90,8	69,2	86,6	87,7
1998	89,4	92,1	72,1	88,7	89
1999	90,4	92,2	73,5	89,7	89,9
2000	90,1	92,3	72,3	89,3	89,6
2001	90,3	92	74,5	89,4	89,8
2002	91,2	92,4	75,2	90,2	90,5
2003	91,3	92,7	73,6	90,1	90,6
2004	91,8	93	78,9	91,5	91,4
2005	92,4	92,5	72,9	93,3	91,4
2006	93,8	93,7	74	95	92,7
2007	95,9	96,1	80,1	94,2	95
2008	95,2	94,8	74,3	94,8	93,9
2009	96	96,2	79,7	94,7	95
2010	96,5	95,7	81,3	95,2	95,4
2011	96,9	96,4	83,7	96,1	96
2012	97,7	97,6	87,1	96,7	97,1
2013	97,7	97,2	83,7	96,4	96,7
2014	97,6	96,2	81,4	95,3	96,3
2015	98,3	97,3	89	97,1	97,5
2016	98,5	97,2	89,4	94,2	97,5
2017	98,1	97,7	85,0	93,0	97,1
2018	98,7	98,5	89,0	96,2	98,0
2019	98,7	97,6	89,5	94,8	97,7



### 3.4 Bältesanvändning bland taxiförare

Från och med 1995 observeras samtliga taxiförare i samband med den ordinarie personbilsstudien. Den 1 oktober 1999 ålades taxiförare och förare av tunga fordon att använda bilbälte. Utvecklingen bland taxiförare framgår i figur 3 och tabell 8. Åren 1995 – 2002 inkluderar mätplatserna Uppsala, Gnista I och II.

**Figur 3. Bältesanvändning (%) bland personbilsförare och taxiförare, 1995-2019.**



Sedan mätningens början 1995 ökade taxiförarnas bältesanvändning kraftigt fram till 1997. Anpassningen till den nya lagen, som trädde i kraft efter observationerna 1999, började märkas redan 1998. Efter att lagen gällt i knappt ett år hade 60-procentsnivån nåtts. Taxiförarnas bältesanvändning har sedan successivt ökat i långsammare takt och nådde 97,5 procent 2014. År 2015 noterades dock en minskning till 96,5 procent medan den ökade 2016 och 2017. Bältesanvändningen har ökat 2019 från 96,4 till 97,7. Numera är skillnaden i bältesnyttande mellan personbilsförare och taxiförare mycket liten.

**Tabell 8. Bältesanvändningen (%) bland taxiförare, hela mätserien exklusive respektive inklusive mätplatserna Uppsala, Gnista I och II.**

År	Exklusive Gnista, Uppsala I och II	Inklusive Gnista, Uppsala I och II
1995	-	16,5
1996	-	15,6
1997	-	16,6
1998	-	21,4
1999	28,5	27,2
2000	60,3	59,5
2001	57	60,3
2002	69,4	68,7
2003	74	-
2004	79,2	-
2005	83,3	-
2006	89,9	-
2007	91,7	-
2008	91	-
2009	92,9	-
2010	93,2	-
2011	93,4	-
2012	95,4	-
2013	95,8	-
2014	97,5	-
2015	96,5	-
2016	97,4	-
2017	98,8	-
2018	96,4	-
2019	97,7	-

### 3.5 Bältesanvändning i övriga bilar

År 1996 observerades för första gången även bältesanvändningen i övriga bilar (exempelvis lastbil, ej buss). Den mycket grova indelningen som tillämpats sedan 1996 har varit följande:

- Personbilsliknande fordon, ofta med baksätet ombyggt för transport av verktyg eller varor. Hit räknas också personbilar med öppet flak eller med täckt flak.
- Van eller vanliknande fordon. Hit räknas liten lastbil, öppen eller täckt med presenning, t.ex. tidningsbilar.
- Traditionell tung lastbil med öppet eller täckt flak utan släp.
- Semitrailer, tung lastbil med släp, långtradare. För tung lastbil med och utan släp gäller bälteslagen från och med oktober 1999, det vill säga efter 1999 års observationer.

Observationerna har skett i Norrköping, Göteborg, Skövde, Sollentuna och Uppsala. Totalt observerades 10 952 fordon år 2019, jämfört med 10 459 år 2018. Av dessa var 4 725 (43 procent) vans eller vanliknande fordon, 3 513 (32 procent) personbilsliknande fordon, 1 727 (16 procent) tung lastbil, 987 (9 procent) semitrailer, tung lastbil med släp eller långtradare. Tidigare ingick även utlandsregistrerade fordon i statistiken. 2016 – 2019 observerades dock enbart svenskregistrerade fordon i kategorin övriga fordon.

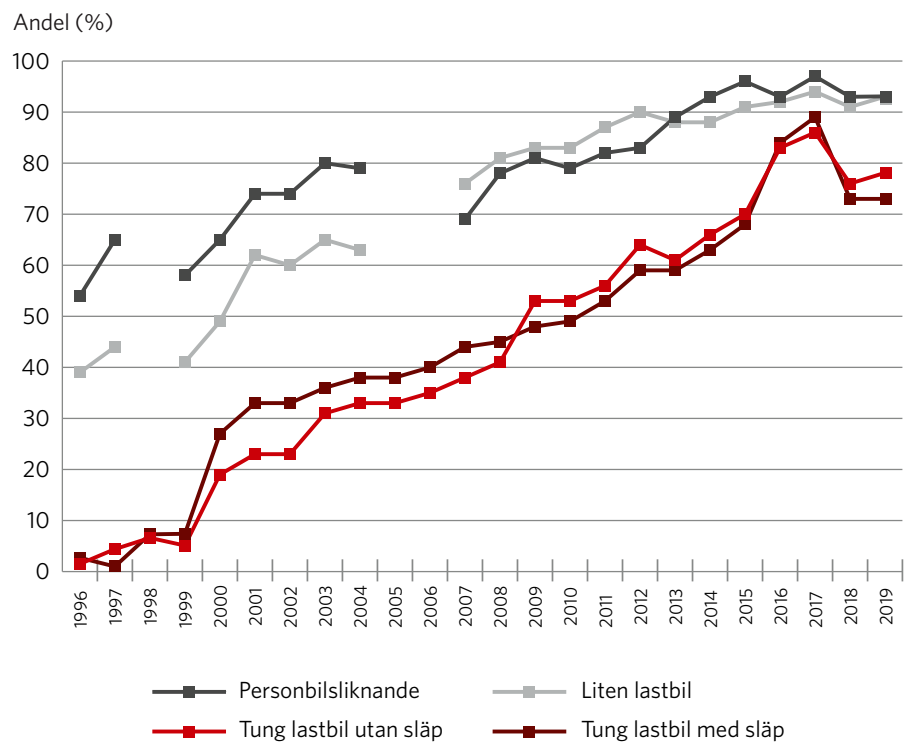
Mätresultaten för kategorin Övriga bilar uppvisar likt personbil en tydligt uppåtgående trend för samtliga fordonsslag under de senaste tjugo åren. Den lättaste fordonstypen, Personbilsliknande, hade från mätningens början fram till 2014 en högre andel bältade förare än bland förare i tyngre fordon. Från 2007 till 2013 var däremot bältesanvändningen i små lastbilar större än i personbilsliknande fordon. Efter det har åter personbilsliknande fordon haft en högre andel som närmat sig den för personbilar. Efter ökningen fram till 2017 har bältesanvändningen minskat och ligger nu kvar på 93 procent.

Under 2019 ökade andelen bältade förare för liten lastbil och ligger nu på 93 procent jämfört med 91 procent 2018. Användningen bland förarna i de tunga fordonen visade en ganska markant uppgång 2012, och efter en stagnation 2013 ökade sedan åter bältesanvändningen åren 2014 – 2017. År 2018 minskade andelen bältade kraftigt och ligger nu under 80 procent och dessa resultat framträder även 2019. Bältesanvändning i tung lastbil utan släp ökade dock från 76 procent 2018 till 78 procent 2019.





**Figur 4. Bältesanvändningen (%) i övriga bilar, 1996 - 2019.**



Data för figuren ovan visas även i följande tabell 9.



**Tabell 9. Bältesanvändningen (%) i övriga bilar, 1996–2019.**

År	Personbils- liknande	Liten lastbil	Tung lastbil utan släp	Tung lastbil med släp
1996	54	39	1,5	2,7
1997	65	44	4,4	1
1998	–*	–*	6,6	7,3
1999	58	41	5,1	7,4
2000	65	49	19	27
2001	74	62	23	33
2002	74	60	23	33
2003	–*	65	31	36
2004	79	63	33	38
2005	–**	–**	33***	38***
2006	–**	–**	35***	40***
2007	69	76	38	44
2008	78	81	41	45
2009	81	83	53	48
2010	79	83	53	49
2011	82	87	56	53
2012	83	90	64	59
2013	89	88	61	59
2014	93	88	66	63
2015	96	91	70	68
2016	93	92	83	84
2017	97	94	86	89
2018	93	91	76	73
2019	93	93	78	73

\*Gränsdragningen mellan de två lättare kategorierna är inte entydig och blev rimligen fel för 1998 och 2003. Bältesanvändningen skattades dock till cirka 80 % för personbilsliknande fordon 2003.

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

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

## 4 Diskussion och slutsatser

Användningen av bilbälte började mätas av VTI 1983 fram till och med 2015, då Markör Marknad & Kommunikation (numera Origo Group AB) genomförde studien.

Bältesanvändningen i Sverige har haft en positiv utveckling sedan mätningarna startade 1983. Under 2019 ligger bältesanvändningen bland förare fortsatt nära 99 procents användning (98,7). Även bland framsätesspassagerarna ligger användningen på en hög nivå, 97,6 procent. Dock är detta en något lägre nivå än 2018. I det målstyrningsarbete som bedrivs inom trafiksäkerhetsarbetet mot etappmål 2020 har indikatornivån för bälte satts till 99 procents användning i framsäte år 2020. Utfallet för 2019 är i linje med nödvändig utveckling för att uppnå målnivån. Vuxna baksätesspassagerare ligger kvar på ungefär samma nivå som 2018, 89,5 procent för 2019. Andelen bältade barn i baksätet har sjunkit något jämfört med 2018 och ligger nu på 94,8 procent.

Många gånger observeras bältesanvändningen bara några enstaka meter från fordonen. Det kan dock vara svårt att observera bältesanvändningen i framförallt baksätet, även för erfarna observatörer. En under de senaste åren upplevd högre frekvens av tonade bilrutor bidrar till detta. Det är således av hög vikt att observationerna genomförs under goda ljusförhål-

landen. För att få så likartade bedömningar som möjligt över tid har endast varsamma ändringar i observatörskåren gjorts genom åren. Origo Group har i största möjliga mån strävat efter att efterlikna den tidigare metoden. Det går dock inte att utesluta att vissa skillnader kan ha uppkommit till följd av bytet av utförare. En skillnad i undersökningen från och med år 2016 är att kön och ålder skattas i samband med observationen. Tidigare gjordes en separat studie för att mäta kön- och åldersfördelningen.



# Bilaga 1 Översikt mätplatser

## Personbilar

Ort	Platsbenämning	Anslutningar	Observationer i	Koordinater WGS 84 (lat, lon)
Göteborg	Kortedalarondellen	Kortedalavägen / Regementsvägen / Fänriksgatan	Kortedalavägens båda infarter	N 57° 44.178', E 12° 1.419'
Skövde	Badhusrondellen	Vadsbovägen / Majorsgatan / G:a Kungsvägen	Vadsbovägens båda anslutningar och Majorsgatan	N 58° 23.730', E 13° 50.347'
Sollentuna	Edsbackarondellen	Sollentunavägen / Danderydsvägen / Emblavägen	Sollentunavägens båda infarter och Danderydsvägen	N 59° 26.752', E 17° 56.660'
Sundbyberg	Tulegatan / Vackra vägen	Tulegatan / Vackra vägen / Rosengatan	Tulegatans nord- västra anslutning	N 59° 21.917', E 17° 58.398'
Västerås	Bjurhovdamotet	Österleden / Bjurhovdagatan / Tråddragargatan	Österledens båda infarter och Tråddra- gargatan	N 59° 37.338', E 16° 35.957'
Västerås	Gideonsbergsmotet	Bergslagsvägen / Karlfeltsgatan / Vårlöksgatan	Bergslagsvägens båda infarter	N 59° 37.897', E 16° 33.341'
Norrköping	Idrottsparken	S Promenaden / Albrektsvägen / Kungsgatan	S Promenadens båda infarter, Albrektsvägen	N 58° 35.129', E 16° 10.560'
Linköping	Tullrondellen	Järnvägsgatan / Norrköpingsvägen / Nya Tanneforsv.	Alla tre infarterna	N 58° 24.763', E 15° 38.045'
Linköping	Vallarondellen	E4-anslutning / Rydsvägen / Industrigatan / Malmslättsvägen / Stratontavägen / Universitetsvägen	E4-anslutning, Malmslättsvägen, Universitetsvägen	N 58° 24.381', E 15° 34.951'

## Tunga fordon

Ort	Platsbenämning	Anslutningar	Observationer i	Koordinater WGS 84 (lat, lon)
Göteborg	Gasklockan, Falutorget*	Mårten Krakowgatan / Partihandelsgatan	Alla anslutningar	N 57° 43.000', E 11° 58.945'
Skövde	Badhusrondellen**	Vadsbovägen / Majorsgatan / G:a Kungsvägen	Vadsbovägen infart / utfart söderifrån / söderut	N 58° 23.730', E 13° 50.347'
Skövde	Hallenbergsrondellen	Skaravägen / Falköpingsvägen / Vadsbovägen / Varnhemsgatan	Alla anslutningar utom Varnhemsgatan	N 58° 23.108', E 13° 50.175'
Sollentuna	Edsbackarondellen	Sollentunavägen / Danderydsvägen / Emblavägen	Sollentunav söderifrån och Danderdsvägen	N 59° 26.752', E 17° 56.660'
Norrköping	Sandbyhovs- viadukten	Stockholmsv. / Ståthögavägen / De Geersgatan	Alla anslutningar	N 58° 36.542', E 16° 9.633'
Norrköping	Packhusrondellen	N Promenaden / Packhusgatan / Ståthögavägen	Alla anslutningar	N 58° 35.829', E 16° 11.503'
Uppsala	Gnistarondellen	E4-anslutning / Tycho Hedens väg / Kungsängsleden / Almungevägen	Alla anslutningar	N 59° 50.690', E 17° 42.061'

\*) Ersätter sedan 2006 Göteborgsoperan som blev mycket svår att göra observationer i när Götatunneln var färdigställd. Falutorget är inte cirkulationsplats.

\*\*\*) Observationerna har av praktiska skäl gjorts i någon/några frånfarter.

# Bilaga 2 Observationsprotokoll

## Personbil

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

## Övrig trafik

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



