

RAPPORT

Trafiksäkerhet

Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2016



TRAFIKVERKET



Titel: Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2016
Foto: Thorsten Alm, Johan Ardefors, Kerstin Ericsson, Karin Paulsson, Yvonne Palm Lundström
Publikationsnummer: 2016:166
ISBN: 978-91-7725-037-1
Utgivningsdatum: December 2016
Utgivare: Trafikverket
Författare: Fanny Wigeborn
Kontaktperson: Anna-Lena Elmqvist, Trafikverket
Layout: Karin Baljeu, k-art.se
Tryck: Trafikverket
Distributör: Trafikverket

Förord

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. Verket ansvarar även för byggande samt drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket spelar en central roll för trafiksäkerheten i Sverige. Verket samarbetar bland annat med polisen och kommunerna, men även med många andra aktörer i samhället för att öka trafiksäkerheten. Att ta fram och analysera statistik om trafiksäkerhet och allmänhetens attityder ingår som en del av detta ansvar.

En av de äldsta löpande undersökningarna är Trafiksäkerhetsenkäten. Denna årliga undersökning har genomförts på uppdrag av dåvarande Trafiksäkerhetsverket åren 1981-1992, av Vägverket åren 1993-2010 och av Trafikverket åren 2011-2014. Under åren 1981-2003 genomfördes enkäten under hösten, men från 2005 på våren. Undersökningen genomfördes inte 2004.

I stort sett ställs samma frågor varje år, vilket gör att Trafiksäkerhetsenkäten är en utmärkt källa för att studera förändringar av allmänhetens attityder till viktiga trafiksäkerhetsfrågor över tid. I allmänhet tar det många år innan några större skillnader i attityder kan påvisas.

Det har också visat sig att det i många frågor finns stora skillnader i attityder mellan kön och ålder. Det finns också en rapport som beskriver resultaten från ett regionalt perspektiv, där skillnader mellan olika delar av landet kan studeras.

I dagens trafiksäkerhetsarbete finns ett stort intresse för information och resultat från enkäten. Därför har verket från och med 1995 års undersökning gett ut en rapport som redovisar de mest intressanta svaren ur enkäten.

Trafikverket december 2016

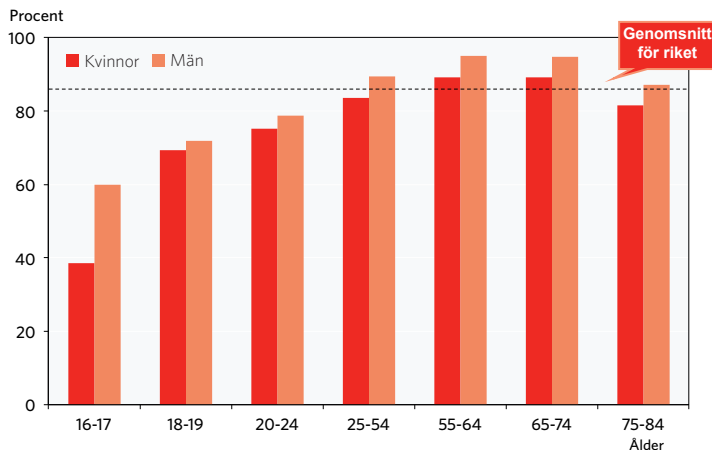
Innehåll

Förord.....	3
Nollvisionen.....	5
Trafiksäkerhet och säkrare trafikmiljö	7
Hastighet.....	11
Trafiknykterhet	14
Cykelhjälm användning.....	16
Bilbältesanvändning.....	17
Synbarhet.....	19
Avslutande diskussion.....	20
Tabellbilaga.....	22
Viktigt att veta.....	27

Ingen människa ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Detta är det långsiktiga mål – Nollvisionen – som Riksdagen har beslutat om. Ytterst har de som utformar vägtransportsystemet, såsom Trafikverket, Transportstyrelsen och kommunerna, ansvaret för säkerheten.

Nollvisionen

1a "Känner du till Nollvisionen?" Andel som svarat "ja" 2016

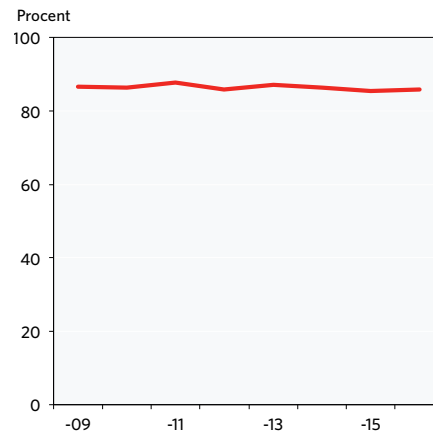


Kännedom om Nollvisionen

86 procent av respondenterna känner till Nollvisionen. Män känner i något större utsträckning till Nollvisionen än kvinnor och äldre personer har betydligt högre kännedom än de yngre.

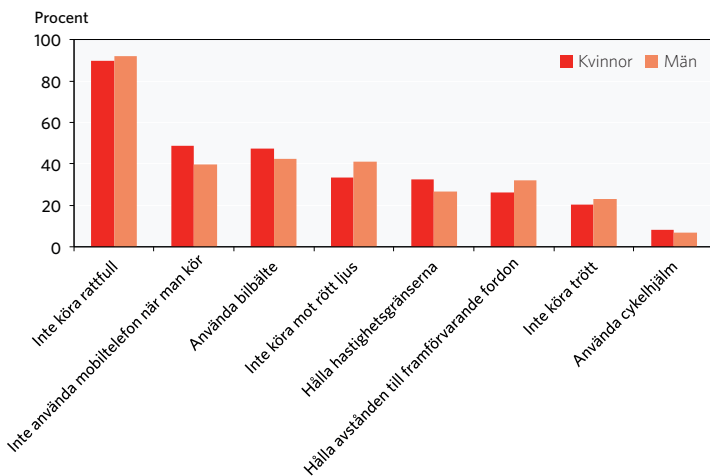
Körkortsinnehavare och de med stor körvana har högre kännedom om nollvisionen än individer utan körkort.

1b Andel av samtliga tillfrågade som svarat "ja" 2009-2016, 15-74 år



Kännedom om Nollvisionen ligger kvar på samma nivå som tidigare mätningar.

2 Vilka tre beteenden anser du är viktigast för trafiksäkerheten?" Andel som markerat aktuellt svarsalternativ 2016



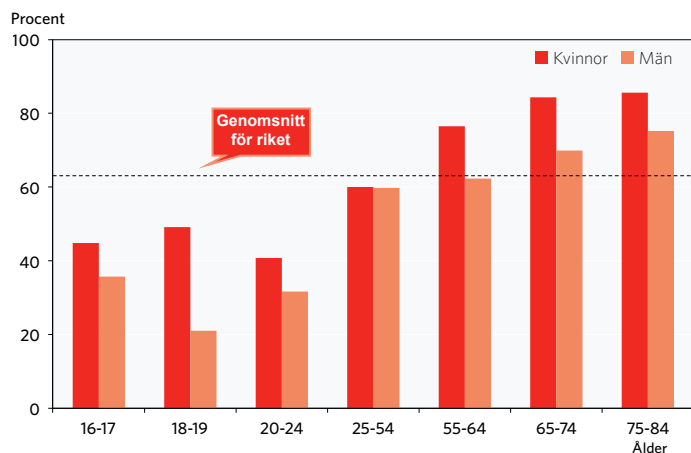
Trafikantbeteenden

Drygt nio av tio respondenter ansåg att rattonykterhet var en av de viktigaste faktorerna som man bör undvika för att skapa trafiksäkerhet.

Kvinnor anger i högre utsträckning att man inte bör använda mobiltelefon och män pekar i högre utsträckning på vikten av att inte köra mot rött ljus.

Personer med körkort uppger i högre utsträckning alternativet inte köra rattfull och använda bilbälte medan de som inte har körkort i högre utsträckning betonar vikten av att hålla hastighetsgränserna och använda cykelhjälm.

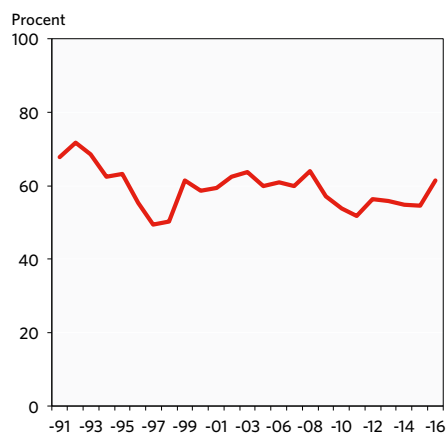
3a "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år" Andel som instämmer 2016



Trafiken mer riskfylld

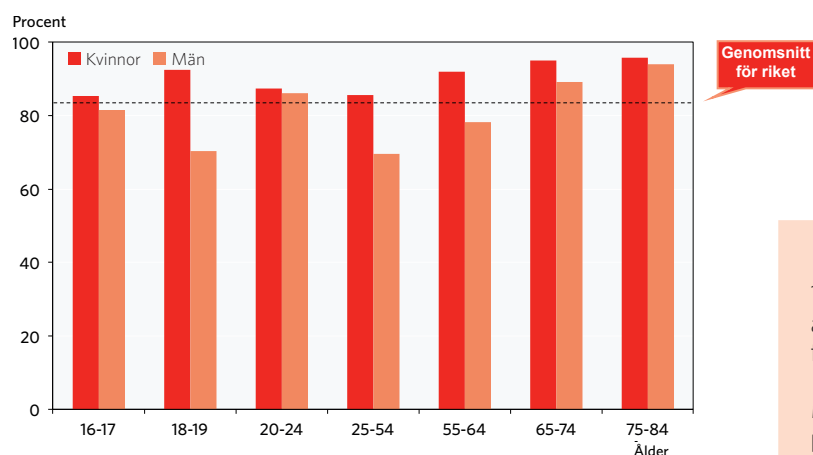
Totalt tycker 63 procent att trafiken blivit mer riskfylld på senare år, jämfört med 57 procent 2015. Det är stor skillnad mellan åldersgrupperna och kvinnor och män. Det är fler kvinnor än män som tycker att trafiken är farligare numera, 67 procent jämfört med 59 procent av männen. Det är nästan 80 procent av respondenterna över 65 år som upplever detsamma jämfört med endast 36 procent av respondenterna under 25 år.

3b Andel som instämmer 1991-2016, 15-74 år



Andelen som upplever trafiken som mer riskfylld har ökat något jämfört med 2015 och mätningarna åren innan, då andelen varit under 60 procent. 2016 års andel är därmed tillbaka på 60 procent där den varit sedan slutet på 90-talet.

4 "Det borde vara förbjudet att använda mobiltelefon när man kör bil" Andel som instämmer 2016



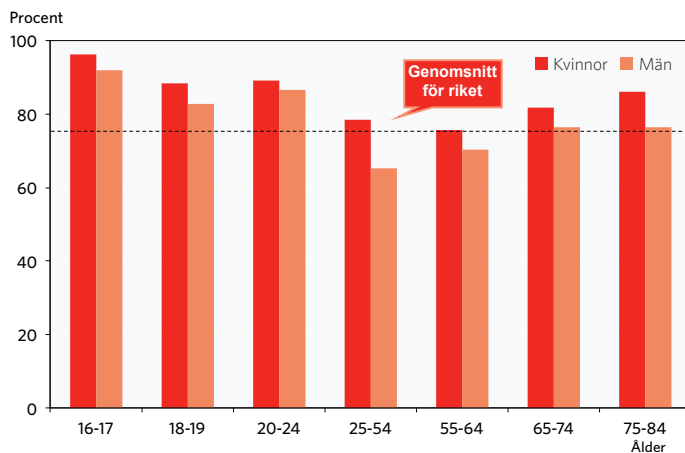
Totalt anser 83 procent att användande av mobiltelefon borde vara förbjudet vid bilkörning. Kvinnor är mer positiva till ett förbud i förhållande till män, 89 procent jämfört med 77 procent.

1 december 2013 skärptes kravet på användning av mobiltelefon under körning av motordrivna fordon.

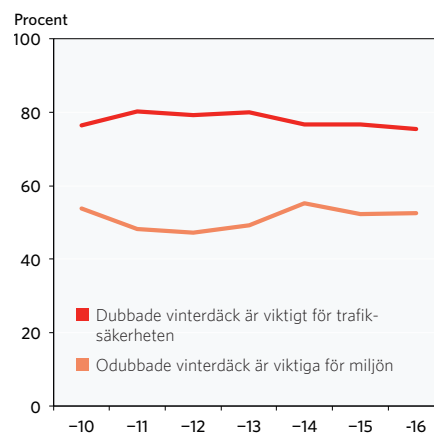
Man får bara använda mobilen om det inte påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt, exempelvis genom att sms:a eller surfa. Att prata i mobiltelefon är inte förbjudet.

Trafiksäkerhet och säkrare trafikmiljö

5a "Dubgade vinterdäck är viktigt för trafiksäkerheten vintertid" Andel som instämmer 2016



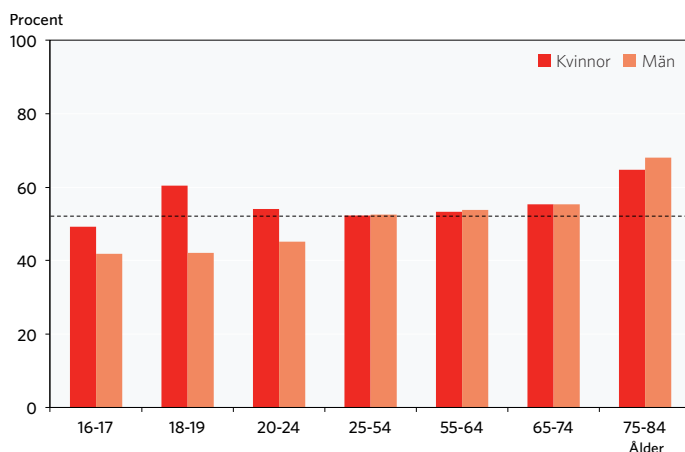
5b- 6b Andel som instämmer 2010-2016, 15-74 år



Dubbat för trafiksäkerheten

Totalt tycker drygt tre av fyra att dubgade vinterdäck är bra för trafiksäkerheten vintertid. Denna andel är som störst bland personer som inte har körkort eller kör mer sällan.

6 "Odubbade vinterdäck är viktigt för miljön" Andel som instämmer 2016



Dubbfritt för miljön

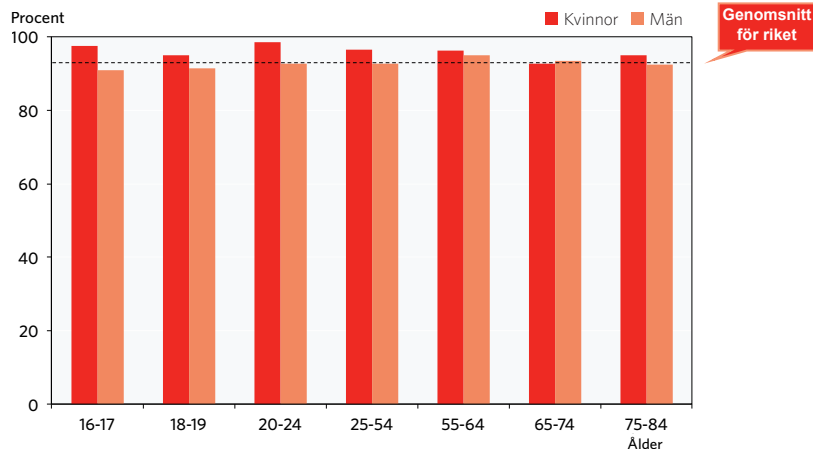
Totalt tycker drygt hälften, 54 procent, att odubbade däck är viktigt för miljön, vilket motsvarar samma nivå som tidigare år.

Det är något fler i den äldsta ålderskategorin, 75-84 år, som instämmer och i de yngre ålderskategorierna är kvinnor mer positiva än män. Det är framför allt de som kör sällan som håller med om att odubbade vinterdäck är viktigt för miljön.

Det är dock ingen större skillnad mellan de som har körkort och de som inte har det.

Respondenter som tycker att det är viktigt för miljön att använda odubbade vinterdäck tycker i lägre utsträckning att dubgade vinterdäck är bra för trafiksäkerheten.

7 Räfflor i vägen är ett bra sätt att varna bilförare att inte riskera avåkning från vägrenen” Andel som instämmer 2016

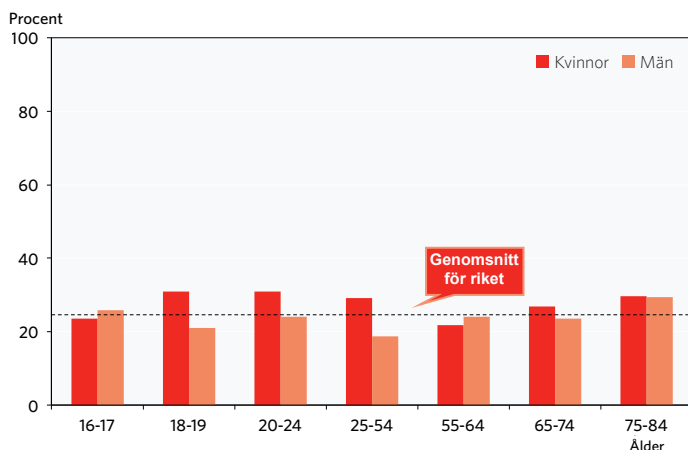


Räfflor i vägen som varning

Så gott som samtliga respondenter, 94 procent, är överens om att räfflor i vägen är bra för att undvika avåkning. Andelen ligger på samma nivå som under 2015.

Kvinnor är något mer positiva än män men det finns ingen större skillnad mellan åldersgrupperna.

8a "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställen" Andel som instämmer 2016

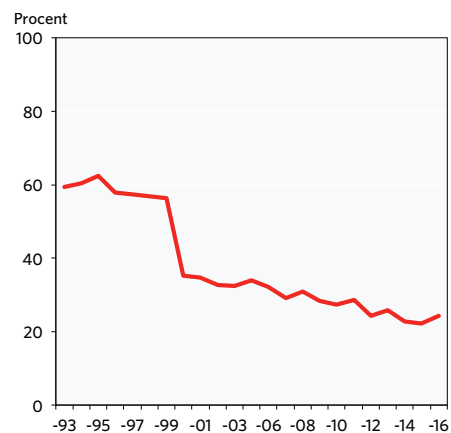


Bilarna stannar sällan

En fjärdedel av respondenterna upplever att bilarna sällan stannar vid övergångsställen. Det är en betydligt högre andel kvinnor än män i åldern 18-54 år som upplever detta.

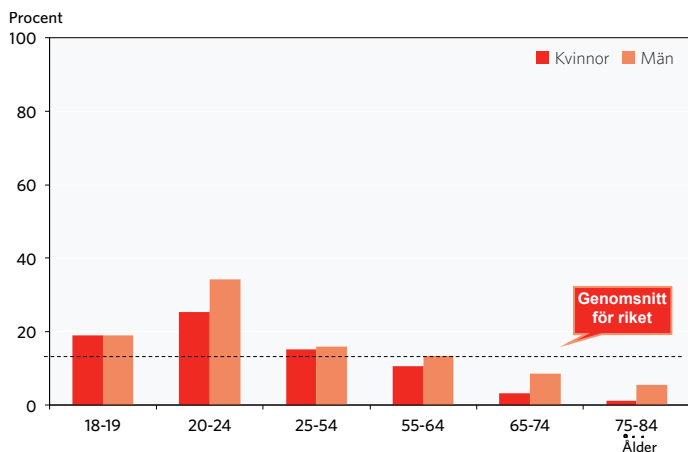
De som inte har körkort eller kör mer sällan upplever i högre grad att bilarna inte stannar vid övergångsställen än personer med körkort eller som kör ofta.

8b Andel som instämmer 1993-2016, 15-74 år

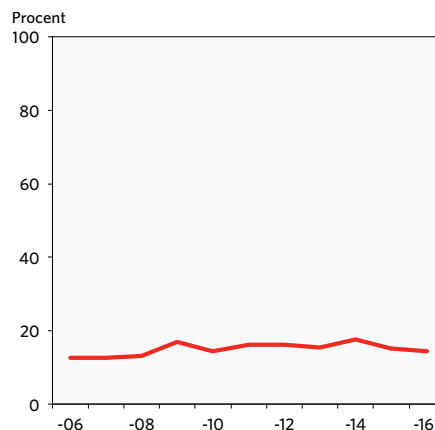


Andelen som upplever att bilarna sällan stannar vid övergångsställen har sjunkit sedan början på 90-talet.

9a "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du somnat/nästan somnat när du kört bil?" Andel bilförare som svarat "ja" 2016



9b Andel bilförare som svarat "ja" 2006-2016, 18-74 år



Somnat vid ratten

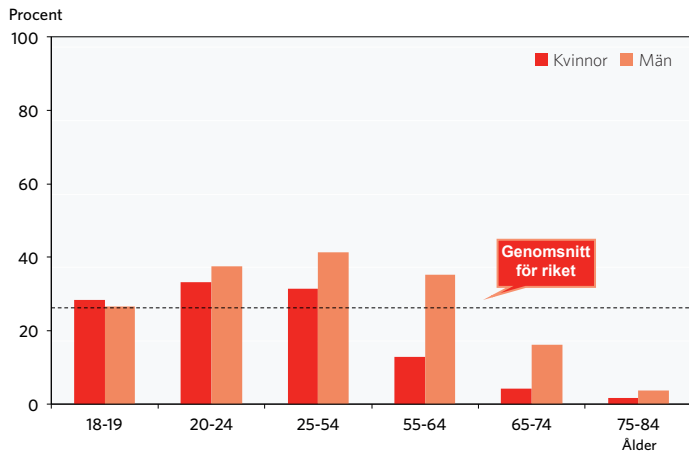
Totalt uppgav 14 procent att de somnat eller nästan somnat när de kört bil.

Det är stor skillnad mellan åldrarna och allra vanligast att ha somnat vid ratten är det bland unga bilförare, särskilt i åldern 20-24 år. Det är större andel män än kvinnor som uppger att de somnat eller nästan somnat under bilkörning, 15 procent jämfört med 13 procent totalt. Av männen i åldern 20-24 år är samma andel 34 procent jämfört med en procent av kvinnorna i åldern 75-84 år.

Det är i stort sett lika stor andel som uppger att de somnat/nästan somnat vid ratten som i tidigare års mätningar.



10a "Hur ofta pratar du i mobiltelefon (handhållen eller handsfree) när du kör bil?" Andel bilförare som svarat "Vid ungefär hälften av resorna" eller oftare 2016

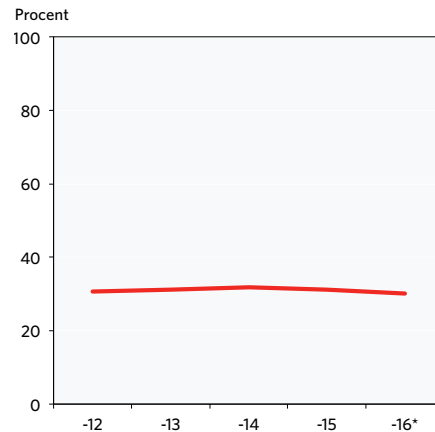


Mobilsamtal vid bilkörning

Totalt pratar närmare en tredjedel i telefon när de kör bil, vilket är av samma omfattning som tidigare år.

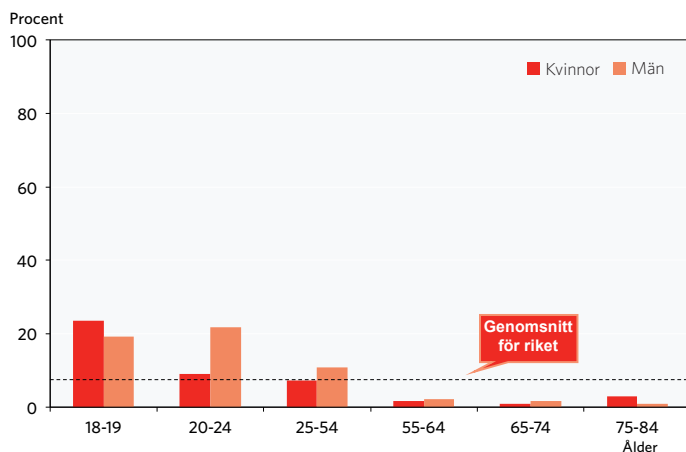
Män gör det oftare än kvinnor, 33 procent jämfört med 23 procent. 37 procent i åldern 25–54 år pratar i mobiltelefon när de kör jämfört med tre procent i åldern 75–84 år.

10b Andel bilförare som minst hälften av gångerna pratar i mobiltelefon, 18-74 år, 2012-2016



Andelen bilförare som pratar i mobiltelefon när de kör bil har varit relativt konstant sedan 2012.

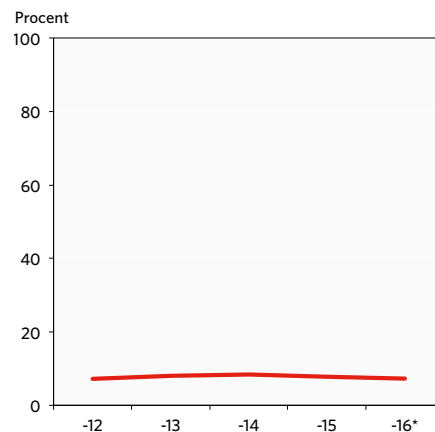
11a "Hur ofta använder du mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation (såsom SMS, Internet eller liknande) när du kör bil?" Andel bilförare som svarat "Vid hälften av resorna" eller oftare 2016



SMS vid bilkörning

Sju procent, jämfört med åtta procent 2015, av bilförarna uppger att de använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation. Det är betydligt vanligare bland unga förare. I åldern 18–19 år det något fler män än kvinnor som gör det medan det i åldern 20–24 år är betydligt vanligare bland män.

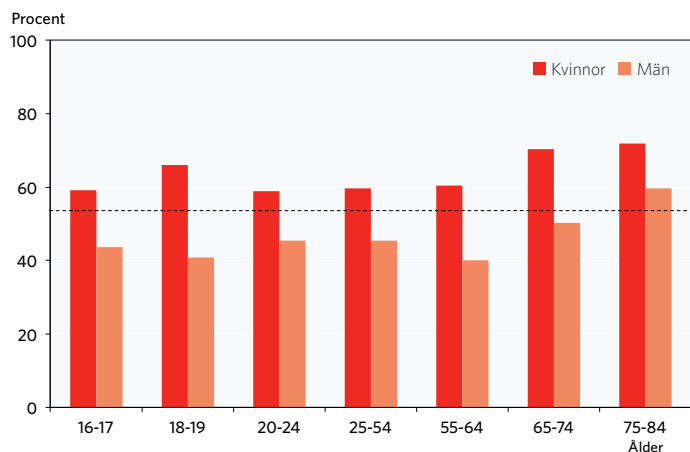
11b Andel bilförare som minst hälften av gångerna använder mobiltelefon till annat än muntlig kommunikation 2012-2016, 18-74 år



Andelen bilförare som använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation har legat relativt stabilt runt 7–8 procent sedan 2012.

Hastighet

12a Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten” Andel som instämmer 2016

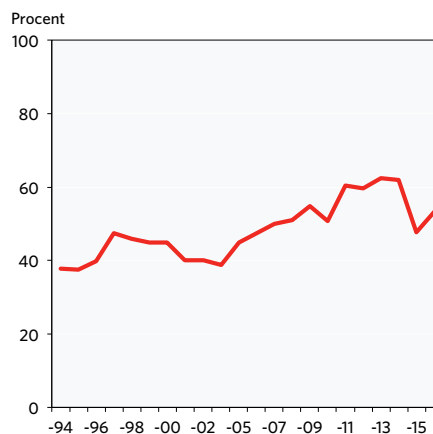


Sänka hastighetsgränser för ökad trafiksäkerhet

Drygt hälften, 54 procent, anser att hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten.

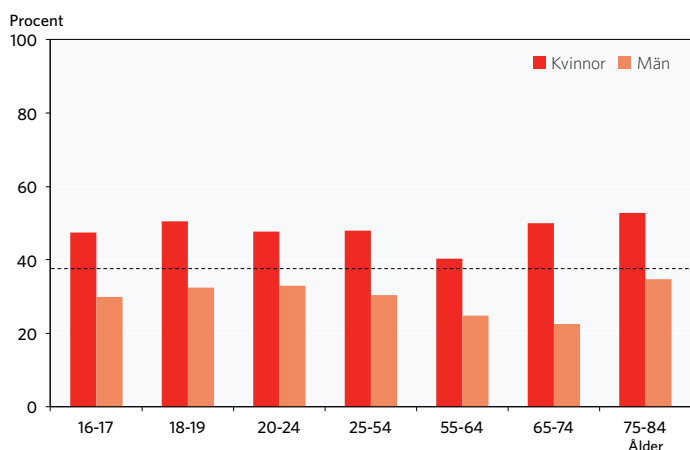
Det är betydligt större andel av kvinnorna som är positiva än männen, 62 procent jämfört med 46 procent. Det är också betydligt större andel positiva bland de som inte har körkort än bland de som har körkort.

12b Andel som instämmer 1994–2016, 15–74 år



Andelen instämmande ökade något jämfört med 2015. Från 2004–2014 ökade andelen från en nivå omkring 40 procent till 60 procent.

13a ”Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna av miljöskäl” Andel som instämmer 2016

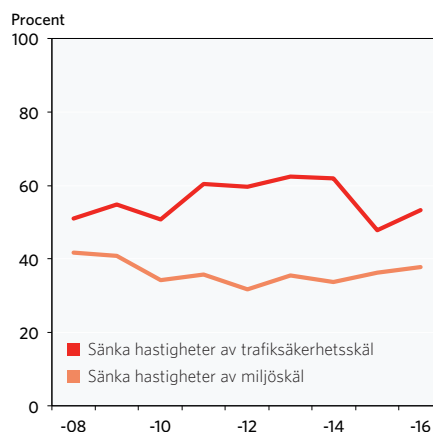


Sänka hastigheter av miljöskäl

Totalt anser 38 procent att hastigheterna bör sänkas av miljöskäl. Kvinnor instämmer i betydligt större utsträckning än män, 47 procent jämfört med 29 procent.

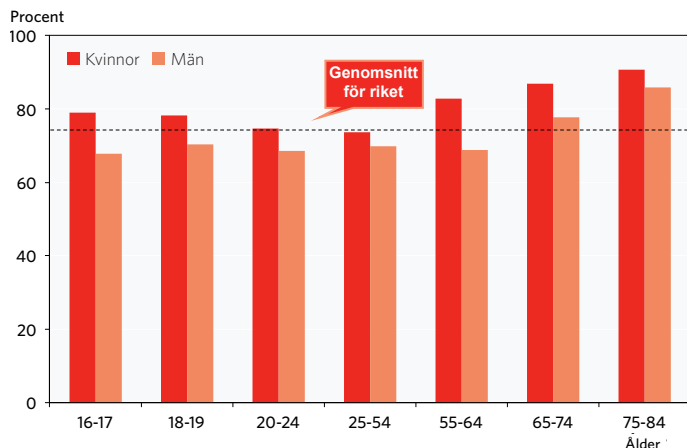
Personer med eftergymnasial utbildning är något mer positiva än de utan eftergymnasial utbildning och de som kör sällan eller inte alls är mer positiva än de som kör bil ofta.

13b Andel som instämmer 2008–2016, 15–74 år



Under de senaste fem åren har andelen som instämmer i stort sett legat på samma nivå, omkring 35 procent. Andelen ökade något de senaste två åren, men är fortfarande lägre än den nivå som rådde under slutet av 00-talet då frågan först började ställas. Det är fler som uppger att hastigheterna bör sänkas av trafiksäkerhetsskäl än av miljöskäl. Skillnaden tycks däremot ha minskat under de senaste två åren.

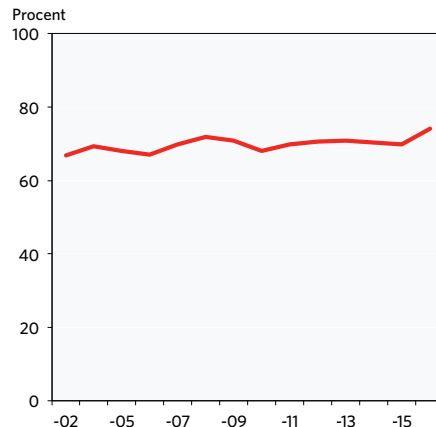
14a "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser"
Andel som instämmer 2016



Automatisk hastighetsövervakning

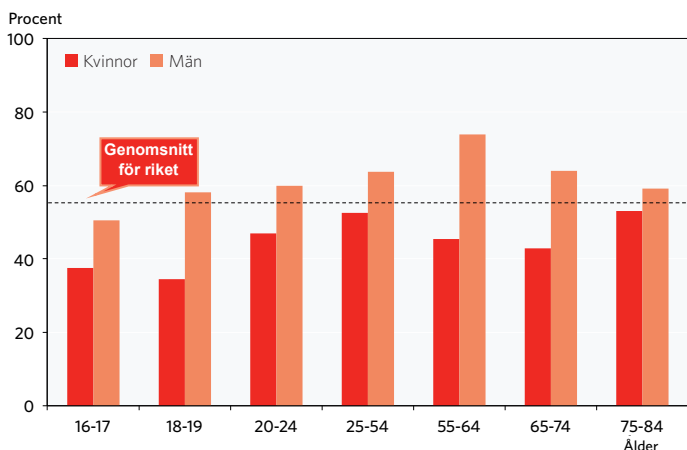
Totalt är 75 procent positiva till automatisk hastighetsövervakning, vilket är något större andel än 2015, då motsvarande andel var 71 procent. Kvinnor är i högre utsträckning positiva än män och personer i åldern 55-84 är också mer positiva till denna åtgärd än de som är yngre.

14b Andel som instämmer 2002-2016, 15-74 år



Andelen positiva till automatisk hastighetsövervakning har varit omkring 70 procent från 2002-2015. 2016 års andel är den högsta som uppmätts sedan mätningens början.

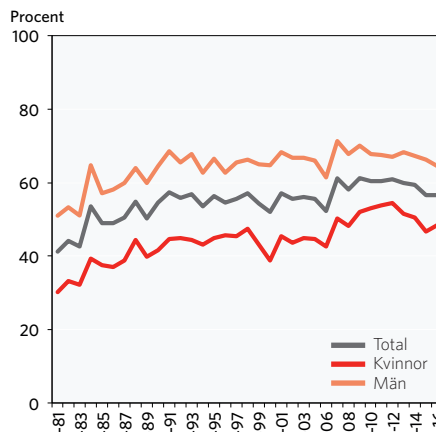
15a "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna" Andel som instämmer 2016



Trafikrytm viktigare än hastighetsgräns

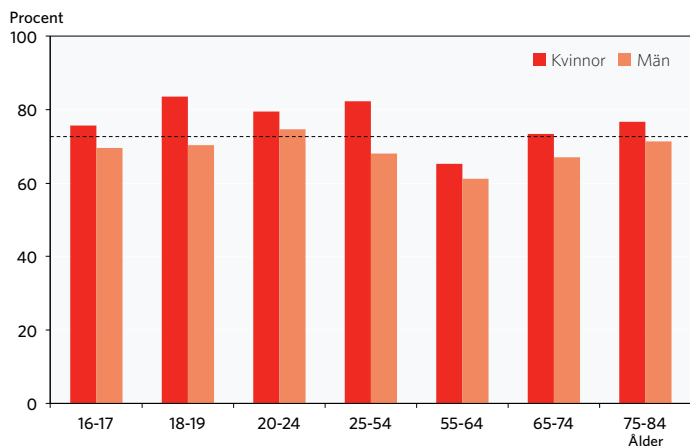
57 procent av respondenterna tycker att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Det är betydligt större andel av männen som är av den åsikten än kvinnorna, 64 procent jämfört med 49 procent.

15b Andel som instämmer 2002-2016, 15-74 år



Andelen instämmande ökade gradvis fram till slutet på 00-talet. Sedan dess har andelen stabiliserats omkring 60 procent. De senaste två åren har dock andelen minskat något. Männen andel var under hela perioden högre än motsvarande andel för kvinnor.

16a "Det är rimligt att sänka hastighetsgränsen till 30km/h på gator där det finns många fotgängare och cyklister" Andel som instämmer 2016

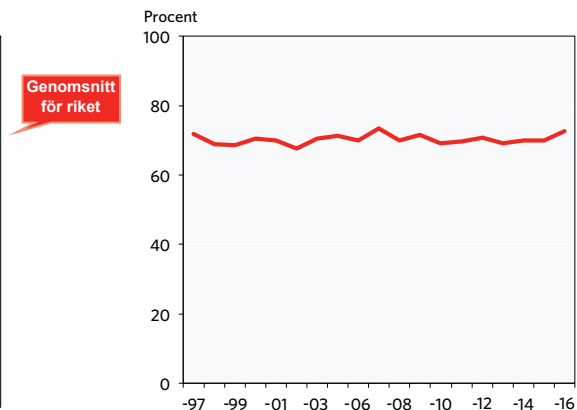


Hastighetsgränser i tätort

Totalt anser närmare tre av fyra att det är rimligt att sänka hastigheterna där det finns många fotgängare och cyklister.

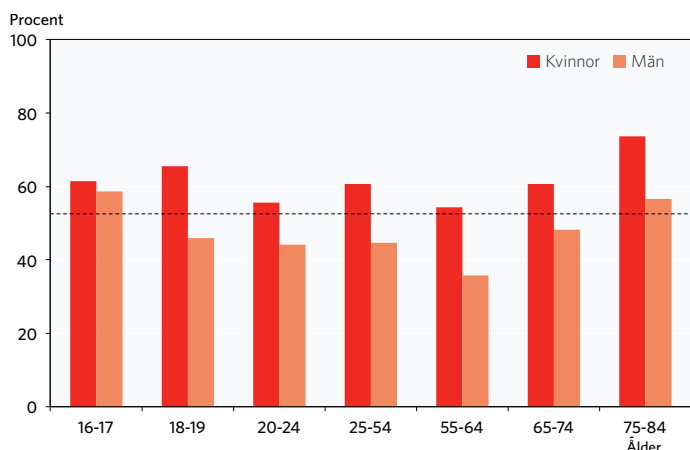
Det är fler kvinnor än män som instämmer i påståendet. De som kör bil sällan eller aldrig är också mer positiva till sänkta hastighetsgränser. Däremot är det ingen större skillnad mellan cyklister och icke-cyklister.

16b Andel som instämmer 1997-2016, 15-74 år



Andelen som tycker det är rimligt att sänka hastighetsgränserna där det finns många fotgängare och cyklister har legat på samma nivå sedan slutet av 90-talet. Andelen ökade dock något mellan 2015 och 2016, från 70 procent till 73 procent.

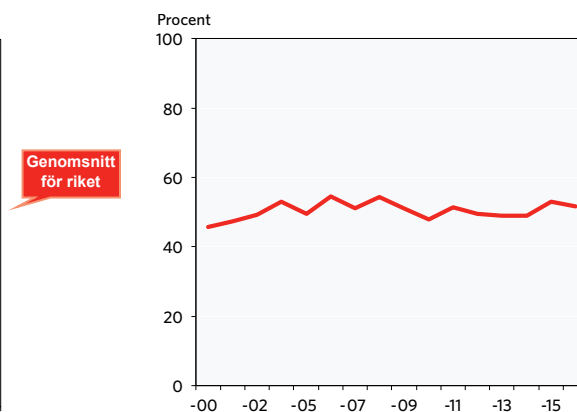
17a "Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör alltid vara högst 30 km/tim" Andel som instämmer 2016



Hastighetsgräns vid övergångsställe

Drygt hälften, 53 procent, anser att hastighetsgränsen bör sänkas vid övergångsställen. Personer utan körkort eller som kör bil mer sällan är mer positiva till sänkta hastighetsgränser.

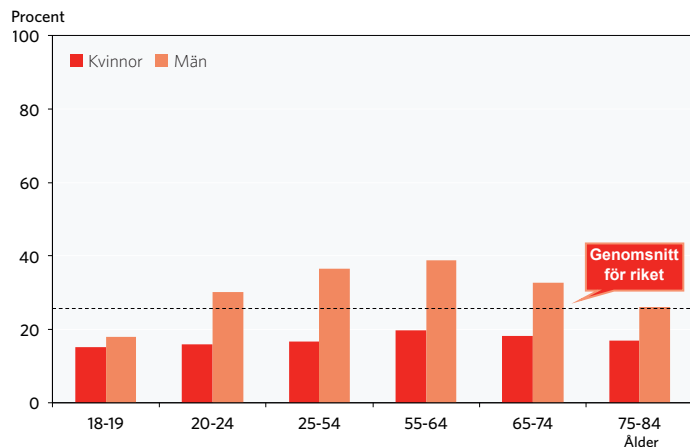
17b Andel som instämmer 2000-2016, 15-74 år



Andelen som håller med om att hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara 30 km/tim har under lång tid varit omkring 50 procent.

Trafiknykterhet

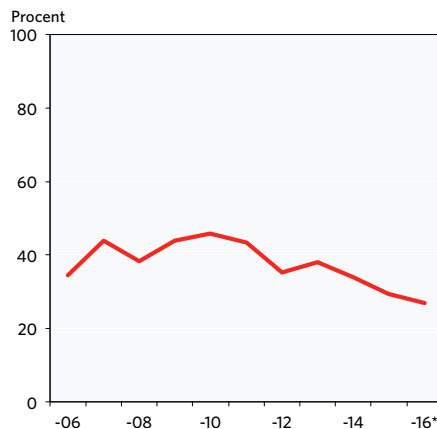
18a "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du blivit stoppad av polisen i en nykterhetskontroll?" Andel bilförare som svarat "ja" 2016



Stoppad i nykterhetskontroll

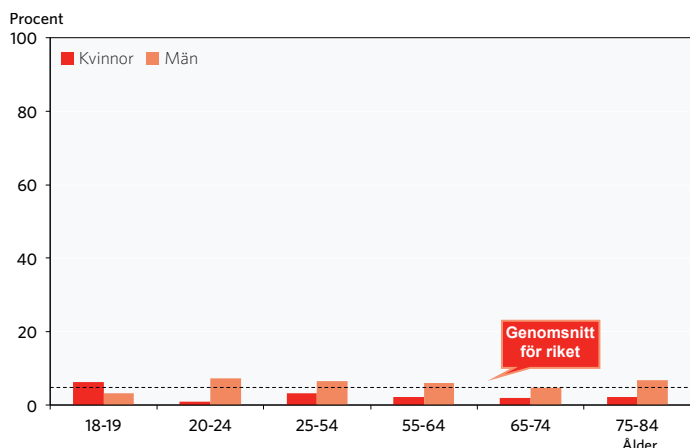
Drygt en fjärdedel av bilförarna uppger att de blivit stoppade av polisen i nykterhetskontroll. Män uppger i högre grad än kvinnor att de blivit stoppade. Denna skillnad gäller oavsett om man kör ofta eller mer sällan.

18b Andel bilförare som svarat "ja" 2006-2016, 18-74 år



Andelen som blivit stoppade i nykterhetskontroll har varierat de senaste tio åren. Under de senaste tre åren går det att urskilja en tydligt avtagande trend.

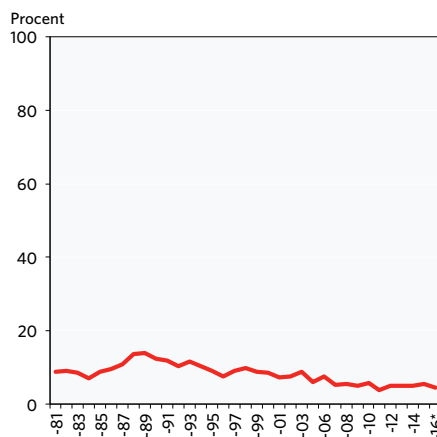
19a Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du kört bil i samband med att du druckit alkoholhaltiga drycker starkare än lättöl?" Andel bilförare som svarat "ja" 2016



Kört bil alkoholpåverkad

Det är fem procent av bilförarna som uppger att de kört bil i samband med att ha druckit alkohol det senaste året. Andelen är sex procent av männen jämfört med tre procent av kvinnorna.

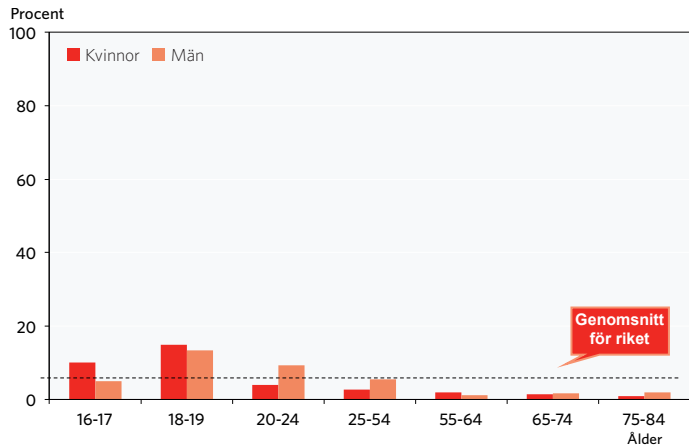
19b Andel bilförare som instämmer 1981-2016, 18-74 år



Sedan slutet på 80-talet visar andelen en sjunkande trend. Andelen har dock legat på ungefär samma nivå de senaste tio åren.

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

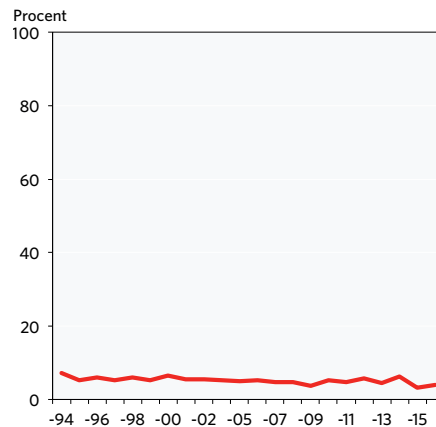
20a "Har du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som du misstänkt varit påverkad av alkohol" Andel "ja" 2016



Åkt med alkoholpåverkad förare

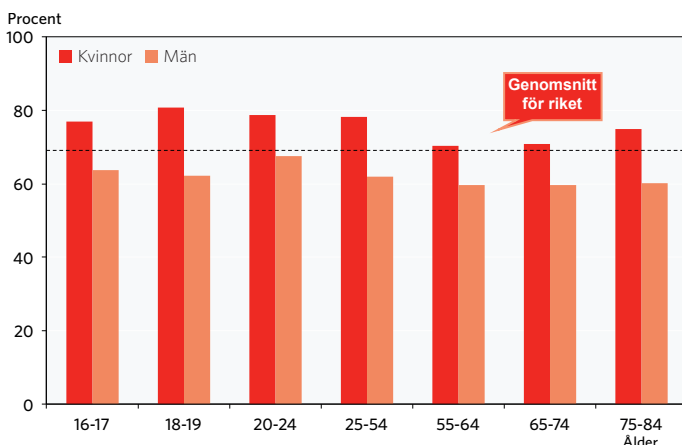
Totalt har fyra procent åkt med en förare de misstänkt varit alkoholpåverkad. Det är vanligare bland yngre personer och män. Fem procent av männen jämfört med tre procent av kvinnorna har svarat "ja".

20b Andel som svarat "ja" 1994-2016, 15-74 år



Andelen som instämmer har legat på ungefär samma nivå, omkring fem procent, sedan frågan började mätas.

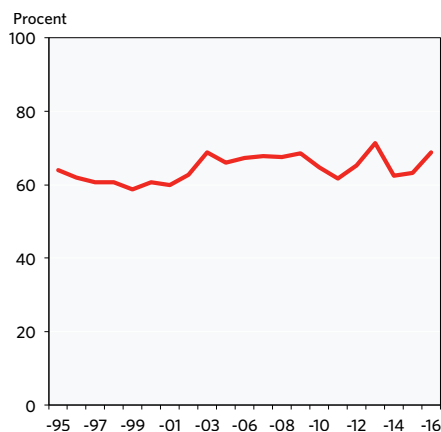
21a "Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås, där ett utandningsprov krävs varje gång bilen ska startas" Andel som instämmer 2016



Alkolås i alla bilar

Nära sju av tio ser helst att alla bilar borde utrustas med alkoholås. Andelen är högre bland kvinnor, 76 procent, jämfört med 62 procent av männen. De som inte har körkort eller kör mer sällan ställer sig mer positiva till alkoholås i alla bilar än personer med körkort eller som kör bil ofta.

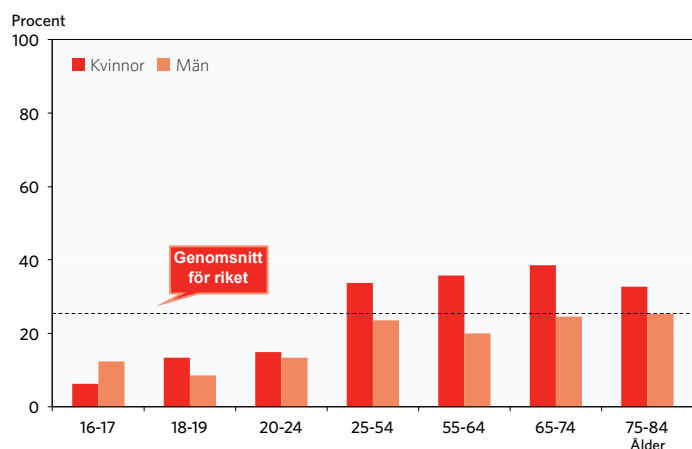
21b Andel som instämmer 1995-2016, 15-74 år



Andelen som instämmer har varierat omkring 65 procent sedan början av 00-talet. Innan dess var andelen något lägre.

Cykelhjälmsanvändning

22a "Hur ofta har du använt hjälm när du har cyklat?"
Andel av de som cyklar som alltid eller nästan alltid använder hjälm

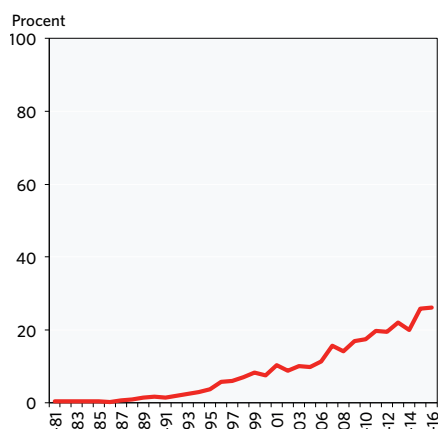


Användning av cykelhjälm

Drygt en fjärdedel, 26 procent, uppger att de alltid eller nästan alltid använder cykelhjälm när de cyklar. Kvinnor använder hjälm i större utsträckning än män, 31 procent jämfört med 22 procent av männen.

Det är också betydligt vanligare för personer i åldern 25–84 år att använda hjälm än yngre.

22b Andel som svarat "ja" 1981–2016, 15–74 år



Användandet av cykelhjälm har ökat stadigt sedan början på 90-talet.

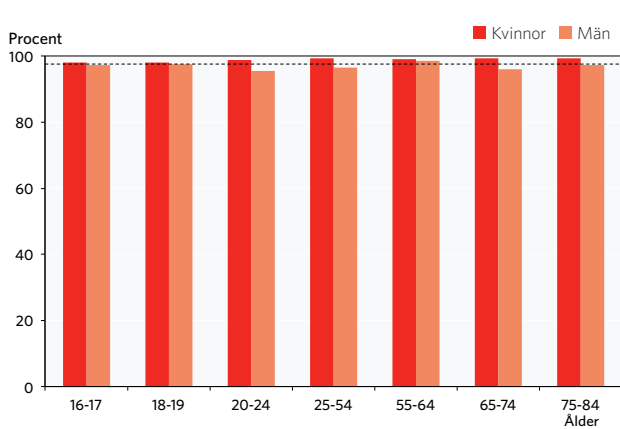
En större andel av de med eftergymnasial utbildning använder cykelhjälm, 37 procent, än de utan eftergymnasial utbildning, 19 procent.

Det finns ett tydligt samband mellan användning av cykelhjälm och huruvida man tycker att cykelhjälm borde vara obligatoriskt. De som är positiva till ett obligatoriskt införande använder cykelhjälm i betydligt högre utsträckning än de som är negativa.



Bilbältesanvändning

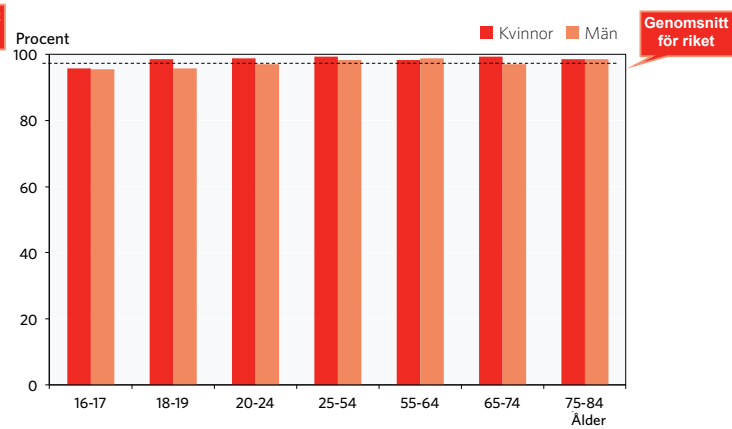
23a "Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil?" Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker i framsätet 2016
Tätort



Bilbälten fram i tätort

I stort sett alla använder bilbälte i framsätet, 98 procent. Männerna är något sämre på att använda säkerhetsbälte än kvinnor. Det syns inga skillnader mellan åldersgrupperna.

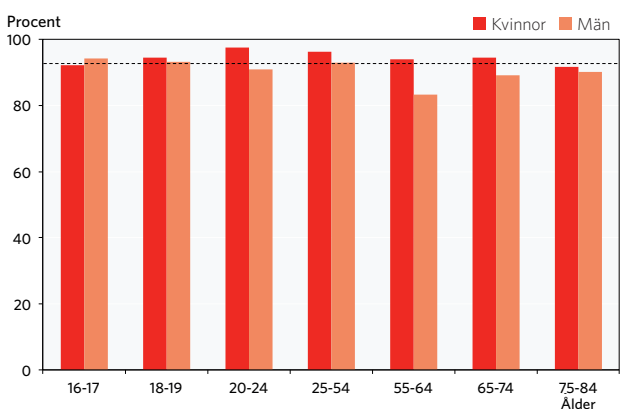
23b Landsväg



Bilbälte fram på landsväg

Även på landsväg är bilbältesanvändningen mycket hög, 98 procent. Män är sämre än kvinnor i samtliga åldrar förutom 16-17 år och 75-84 år. De i åldern 16-17 år använder bilbälte i något lägre utsträckning på landsväg än de som är äldre.

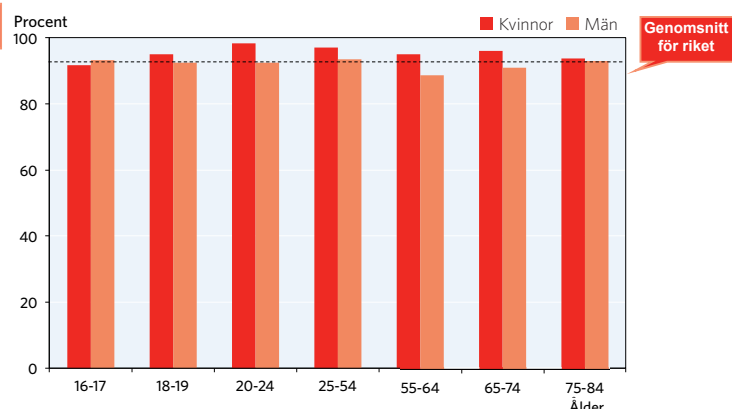
23c Tätort



Bilbälte bak i tätort

Det är färre som använder bilbälte i baksätet än i framsätet, 93 procent. Kvinnor använder bälte i högre utsträckning än män och särskilt män i ålder 55-84 år är sämre på att använda bilbälte.

23d Landsväg



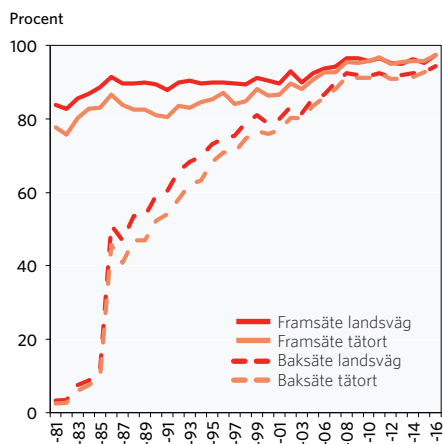
Bilbälte bak på landsväg

Det är i stort sett lika vanligt att använda bilbälte i baksätet på landsväg, 94 procent. Män i alla åldrar använder bilbälte i lägre utsträckning än kvinnor.

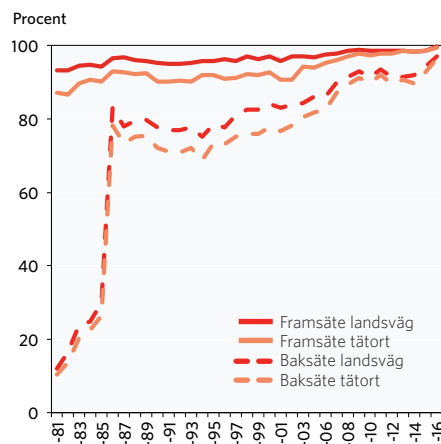
Användning av bilbälte

Användningen av bilbälte har sedan 2010 stabiliserats runt 90-98 procent. Precis som tidigare används bilbälte oftare i framsätet än i baksätet och något mer under landsvägskörning än i tätortstrafik. Kvinnor använder bälte i något högre grad än män men det finns inga större skillnader mellan åldersgrupperna

23e Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte 1981-2016, 15-24 år

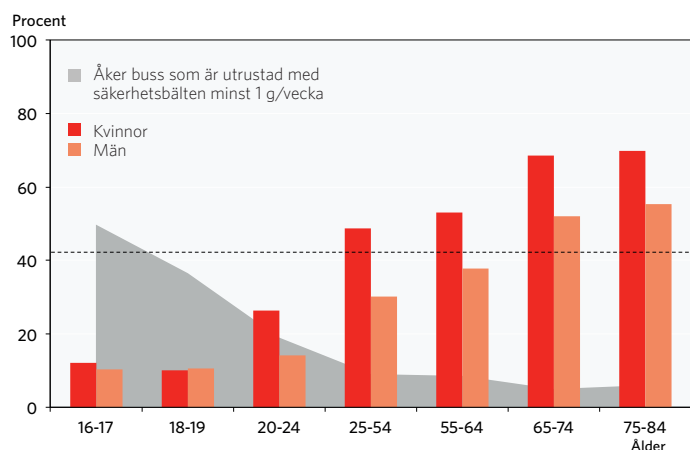


23f Andel som svarat "ja" 1981-2016, 25-74 år



Bilbältesanvändningen har ökat mest i baksätet sedan mätningens start. Den har de senaste åren stabiliserats omkring en nivå på 90-95 procent medan bältesanvändningen i framsätet gått från en nivå på omkring 90 procent till 98 procent. Historiskt har användningen av bilbälte varit något högre på landsväg än i tätort.

24 "Hur ofta brukar du åka buss som är utrustad med säkerhetsbälte - hur ofta använder du dessa?" Andel passagerare som använder bälte i buss 2016



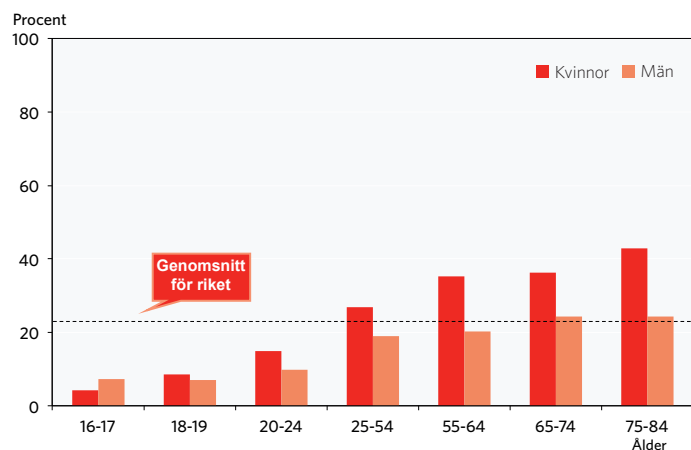
Bilbälte i buss

Det är 42 procent som uppger att de alltid eller nästan alltid använder bälte i bussar som har sådan utrustning. Det är betydligt vanligare bland äldre personer än yngre, 63 procent av personerna i åldern 75-84 år jämfört med elva procent i åldern 16-17 år.

De som sällan åker buss utrustad med säkerhetsbälte använder oftare säkerhetsbälte medan de som åker oftare använder det i betydligt mindre utsträckning.

Synbarhet

25a "Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer? - Belyst väg/gata/trottoar" Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2016

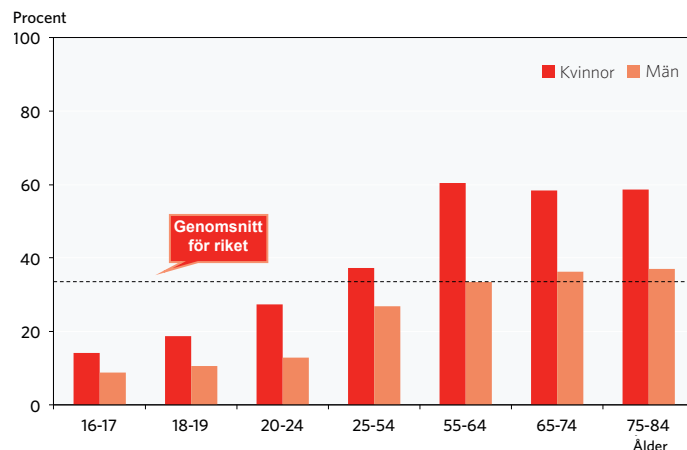


Användning av reflexer

Knappt en fjärdedel, 24 procent, använder reflexer när de är ute på belysta vägar.

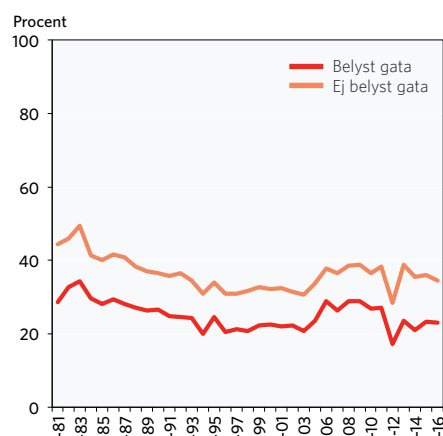
Kvinnor använder reflexer i högre grad än män, 28 procent jämfört med 19 procent. Äldre personer uppger också i högre utsträckning att de alltid eller nästan alltid använder reflexer.

25b "Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer? - Ej belyst väg/gata/trottoar" Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2016



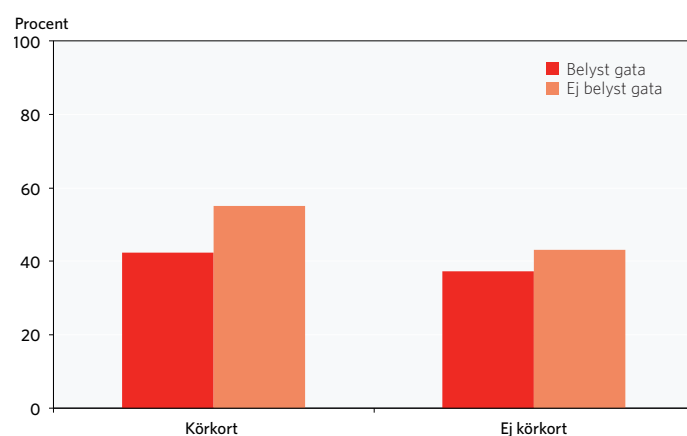
Det är fler som använder reflexer på ej belyst väg än på belyst väg. 43 procent av kvinnorna och 27 procent av männen gör det. Nästan 60 procent av personer mellan 55-84 år uppger att de använder reflexer på ej belyst väg.

25c Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2016, 15-74 år



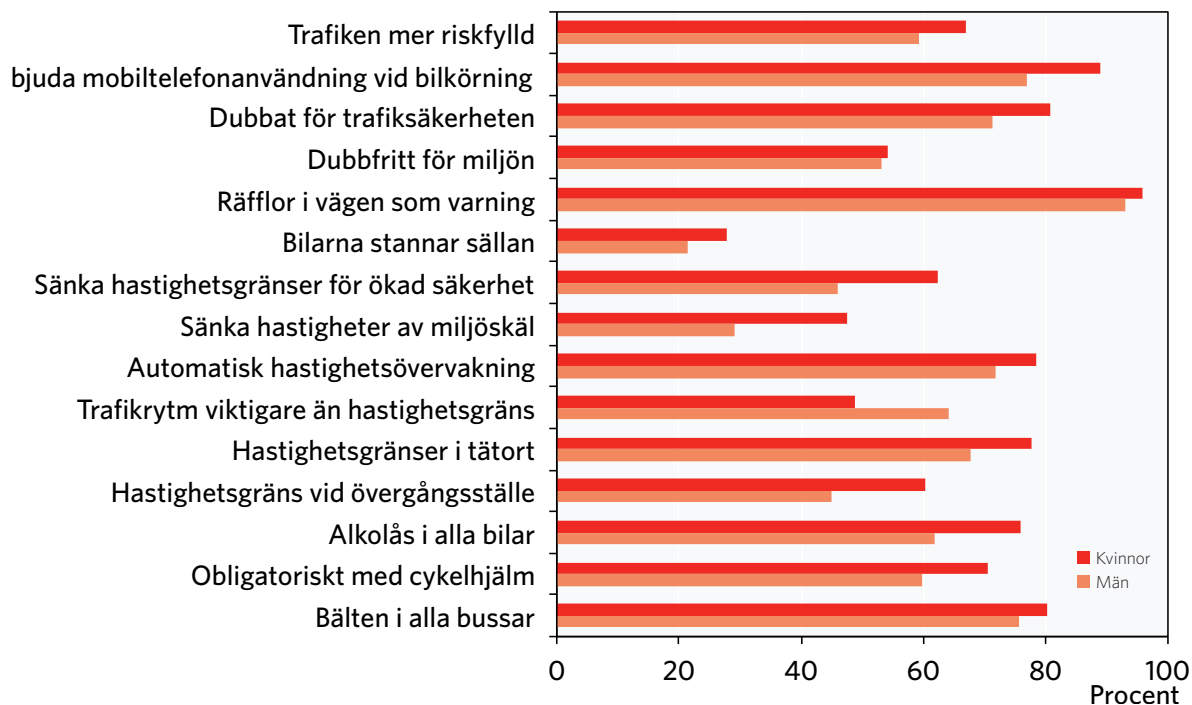
Användandet av reflexer har legat på ungefär samma nivå sedan början av 90-talet. Under 80-talet hade dock användningen minskat från omkring 35 procent till 20 procent.

25d "Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer?- Andel som ganska ofta eller oftare använder reflexer 2016



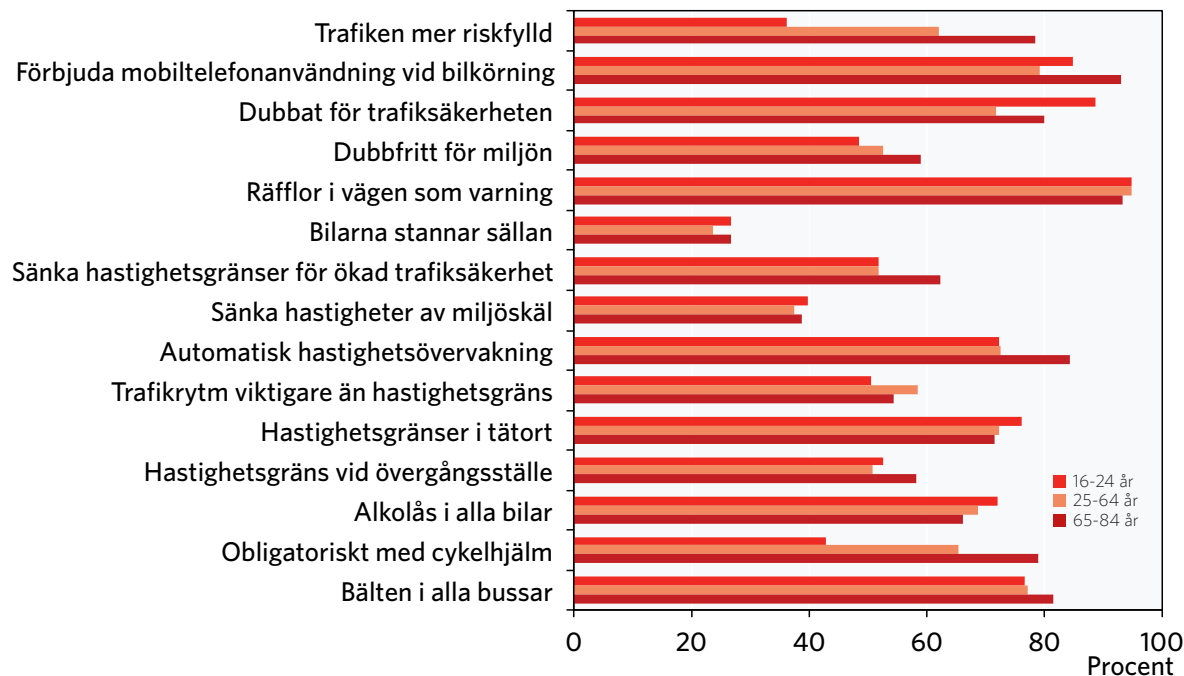
Personer som har körkort använder oftare reflexer än personer utan körkort, både på belysta och ej belysta vägar. Störst är dock skillnaden på ej belysta gator.

Avslutande diskussion



Av resultatet framgår att kvinnor generellt sett är mer positiva till olika åtgärder som har som syfte att öka trafiksäkerheten eller minska miljöpåverkan. De upplever också trafiken som mer riskfylld än män. Samtliga påståenden där respondenterna fick bedöma trafiken visar att kvinnors

inställning är mer avståndstagande till sådant som upplevs riskfyllt i trafiken. Männen uppvisar, i större uträkning än kvinnor, riskfyllda trafikbeteenden så som exempelvis rattonykterhet och mobiltelefonanvändning vid bilkörning.



Till skillnad från män och kvinnor skiljer sig inte de olika åldersgrupperna lika mycket när det gäller inställning till olika trafikfenomen och åtgärder. Det är framför allt för påståendena om att trafiken blivit mer riskfylld och att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm där de äldre uppvisar större riskmedveten än de yngre. Det är däremot tydligt att yngre personer i större utsträckning uppger att de har ett mer riskfyllt beteende i trafiken.

Ett flertal trafiksäkerhetsfaktorer har förbättrats över tid, både vad gäller inställning och agerande. Exempel på detta är ökad cykelhjälm användning, bältesanvändning och färre som kör i samband med att ha druckit alkohol. Användning av reflexer har dock minskat sedan början av 90-talet men har legat relativt stabilt under de senaste åren. En annan faktor som avviker från trenden är att det under de senaste åren har varit en högre andel som tycker att det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränser än tidigare

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 de som instämmer "helt" eller "i stora drag". I fakta och kunskapsfrågor gäller andelarna de som svarat "ja" eller instämmande (t.ex. "alltid eller nästan alltid"). I diagramrubrikerna inuti rapporten finns de exakta formuleringarna av frågor och påståenden angivna.

1a Kännedom om Nollvisionen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	49,7	38,6	60,0
18-19	70,7	69,4	72,0
20-24	77,0	75,2	78,7
25-54	86,6	83,6	89,5
55-64	92,1	89,2	94,9
65-74	92,0	89,2	94,8
75-84	84,1	81,4	87,2
Samtliga	85,7	82,8	88,6

1b Kännedom om Nollvisionen, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
2009	86,5	2013	87,0
2010	86,3	2014	86,4
2011	87,7	2015	85,4
2012	85,7	2016	85,8

2 Trafikantbeteenden

Beteenden	Samtliga	Kvinnor	Män
Inte köra rattfull	90,8	89,6	91,9
Inte använda mobiltelefon när man kör	44,3	48,7	39,9
Använda bilbälte	44,7	47,2	42,2
Inte köra mot rött ljus	37,3	33,5	41,0
Hålla hastighetsgränserna	29,6	32,7	26,5
Hålla avståndet till framförvarande fordon	29,2	26,3	32,0
Inte köra trött	21,7	20,5	23,0
Använda cykelhjälm	7,6	8,4	6,9

3a Trafiken mer riskfylld

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	40,0	44,8	35,7
18-19	33,8	49,2	21,1
20-24	35,8	40,9	31,7
25-54	59,9	60,1	59,7
55-64	69,3	76,5	62,4
65-74	77,1	84,2	69,9
75-84	80,8	85,6	75,2
Samtliga	63,0	66,9	59,3

3b Trafiken mer riskfylld, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	67,8	2003	63,7
1992	71,7	2005	59,9
1993	68,6	2006	60,9
1994	62,3	2007	60,0
1995	63,2	2008	63,9
1996	55,4	2009	57,1
1997	49,4	2010	53,9
1998	50,2	2011	51,7
1999	61,4	2012	56,4
2000	58,5	2013	55,7
2001	59,5	2014	54,9
2002	62,5	2015	54,5
		2016	61,5

4 Mobiltelefon och bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	83,3	85,4	81,4
18-19	81,1	92,4	70,4
20-24	86,7	87,4	86,0
25-54	77,5	85,6	69,6
55-64	85,1	92,0	78,3
65-74	92,0	94,9	89,2
75-84	94,9	95,8	93,8
Samtliga	82,9	89,0	77,0

5a Dubbat för trafiksäkerheten

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	94,0	96,2	92,0
18-19	85,6	88,5	82,8
20-24	87,8	89,2	86,5
25-54	71,6	78,5	65,2
55-64	72,9	75,6	70,2
65-74	79,0	81,7	76,4
75-84	81,5	86,0	76,3
Samtliga	75,9	80,7	71,3

5b Dubbade/dubbria vinterdäck

År	Dubbade	Odubbade
2010	76,3	53,8
2011	80,2	48,2
2012	79,2	47,2
2013	80,0	49,3
2014	76,6	55,2
2015	76,6	52,3
2016	75,4	52,6

6 Dubbfritt för miljön

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	44,9	49,2	41,9
18-19	50,4	60,4	42,1
20-24	49,0	54,1	45,0
25-54	52,4	52,4	52,5
55-64	53,5	53,3	53,7
65-74	55,3	55,4	55,3
75-84	66,4	64,7	68,1
Samtliga	53,6	54,2	53,1

7 Räfflor i vägen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	94,0	97,6	90,9
18-19	93,2	94,9	91,5
20-24	95,6	98,5	92,8
25-54	94,5	96,5	92,6
55-64	95,5	96,1	95,0
65-74	93,0	92,6	93,4
75-84	93,7	94,9	92,4
Samtliga	94,4	95,9	93,0

8a Bilarna stannar sällan

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	24,6	23,4	25,8
18-19	25,9	31,0	21,1
20-24	27,5	30,9	24,1
25-54	23,9	29,2	18,7
55-64	22,9	21,8	24,0
65-74	25,3	26,8	23,6
75-84	29,4	29,6	29,3
Samtliga	24,7	27,8	21,5

8b Bilarna stannar sällan, 15-74 år

Ålder	Samtliga	År	Samtliga
1993	59,4	2005	33,9
1994	60,4	2006	32,2
1995	62,4	2007	29,1
1996	57,9	2008	30,9
1997	57,3	2009	28,3
1998	56,8	2010	27,4
1999	56,4	2011	28,6
2000	35,2	2012	24,2
2001	34,7	2013	25,9
2002	32,8	2014	22,8
2003	32,5	2015	22,2
		2016	24,3

9a Somnat/nästan somnat vid ratten

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	19,0	18,9	19,0
20-24	29,8	25,4	34,2
25-54	15,6	15,1	16,0
55-64	12,2	10,7	13,5
65-74	6,0	3,2	8,5
75-84	3,7	1,3	5,5
Samtliga	14,0	12,8	15,0

9b Somnat/nästan somnat vid ratten 18-74 år

Ålder	Samtliga bilförare
2006	12,6
2007	12,6
2008	13,1
2009	16,9
2010	14,3
2011	16,2
2012	16,2
2013	15,3
2014	17,6
2015	15,2
2016*	14,4

10a Mobilsamtal vid bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
18-19	27,5	28,5	26,7
20-24	35,4	33,3	37,4
25-54	36,5	31,4	41,3
55-64	24,6	12,8	35,3
65-74	10,7	4,3	16,2
75-84	2,8	1,6	3,6
Samtliga	28,5	22,9	33,5

10b Mobilsamtal vid bilkörning, 18-74 år

År	Samtliga
2012	30,7
2013	31,1
2014	31,8
2015	31,2
2016*	30,1

11a SMS vid bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
18-19	21,2	23,6	19,2
20-24	15,3	8,9	21,6
25-54	9,1	7,3	10,8
55-64	1,9	1,7	2,1
65-74	1,3	0,8	1,7
75-84	1,8	2,8	1,0
Samtliga	7,0	5,5	8,3

11b Mobilsamtal vid bilkörning, 18-74 år

År	Samtliga
2012	7,2
2013	8,1
2014	8,4
2015	7,7
2016*	7,3

12a Sänka hastigheter för ökad trafiksäkerhet

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	50,9	59,2	43,6
18-19	53,1	65,9	40,7
20-24	51,9	58,8	45,3
25-54	52,4	59,7	45,3
55-64	50,2	60,5	40,1
65-74	60,3	70,4	50,2
75-84	66,1	71,9	59,6
Samtliga	54,1	62,3	46,0

12b Sänka hastigheter, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	37,8	2006	47,3
1995	37,5	2007	50,0
1996	39,8	2008	50,9
1997	47,3	2009	54,7
1998	45,9	2010	50,8
1999	44,8	2011	60,4
2000	44,8	2012	59,6
2001	40,1	2013	62,4
2002	40,1	2014	61,8
2003	38,8	2015	47,8
2005	44,9	2016	53,2

13a Sänka hastighetsgränserna av miljöskäl

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	38,0	47,5	29,8
18-19	41,3	50,4	32,4
20-24	40,0	47,6	32,9
25-54	39,1	48,0	30,5
55-64	32,5	40,4	24,8
65-74	36,0	49,9	22,5
75-84	44,0	52,7	34,7
Samtliga	38,1	47,5	29,1

13b Sänka hastighetsgränserna, 15-74 år

Alder	Sänka hastigheter	Sänka hastigheter av miljöskäl
2008	50,9	41,7
2009	54,7	40,7
2010	50,8	34,2
2011	60,4	35,7
2012	59,6	31,7
2013	62,4	35,6
2014	61,8	33,8
2015	47,8	36,2
2016	53,2	37,7

14a Automatisk hastighetsövervakning

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	73,1	78,9	67,7
18-19	74,2	78,2	70,4
20-24	71,5	74,6	68,6
25-54	71,7	73,5	69,9
55-64	75,8	82,8	68,8
65-74	82,3	86,8	77,8
75-84	88,4	90,7	85,8
Samtliga	75,1	78,5	71,8

14b Automatisk hastighetsövervakning, 15-74 år

År	Samtliga
2002	66,8
2003	69,4
2005	67,9
2006	67,1
2007	69,9
2008	71,9
2009	70,8
2010	68,1
2011	69,7
2012	70,6
2013	70,8
2014	70,3
2015	69,9
2016	74,1

15a Trafikrytm och hastighetsgräns

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	44,3	37,5	50,5
18-19	46,7	34,5	58,0
20-24	53,6	46,9	59,8
25-54	58,2	52,5	63,6
55-64	59,7	45,4	73,8
65-74	53,7	42,9	64,1
75-84	56,1	53,1	59,2
Samtliga	56,6	48,8	64,1

15b Trafikrytm och hastighetsgräns, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	41,2	1998	57,2
1982	44,2	1999	54,3
1983	42,5	2000	52,0
1984	53,6	2001	57,1
1985	48,9	2002	55,5
1986	49,0	2003	56,1
1987	50,5	2005	55,5
1988	54,8	2006	52,3
1989	50,2	2007	61,1
1990	54,6	2008	58,1
1991	57,4	2009	61,2
1992	55,7	2010	60,5
1993	56,8	2011	60,5
1994	53,5	2012	60,8
1995	56,4	2013	60,0
1996	54,5	2014	59,4
1997	55,6	2015	56,5
		2016	56,6

16a Hastighetsgränser i tätort

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	72,5	75,7	69,6
18-19	76,7	83,6	70,3
20-24	77,0	79,6	74,5
25-54	75,0	82,3	68,0
55-64	63,2	65,3	61,2
65-74	70,2	73,2	67,1
75-84	74,2	76,8	71,3
Samtliga	72,7	77,7	67,8

16b Hastighetsgränser i tätort, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1997	71,9	2007	73,4
1998	68,8	2008	70,0
1999	68,7	2009	71,5
2000	70,4	2010	69,2
2001	69,9	2011	69,7
2002	67,6	2012	70,7
2003	70,5	2013	69,1
2005	71,2	2014	69,8
2006	70,0	2015	70,0
		2016	72,5

17a Hastighetsgräns 30 km/h vid övergångsst

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	60,0	61,4	58,7
18-19	55,5	65,4	46,0
20-24	49,5	55,5	44,2
25-54	52,4	60,5	44,6
55-64	45,0	54,4	35,6
65-74	54,3	60,7	48,2
75-84	65,6	73,5	56,5
Samtliga	52,6	60,4	45,0

17b Hastighetsgräns 30 km/h vid övergångsst, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
2000	45,7	2009	51,2
2001	47,2	2010	48,0
2002	49,2	2011	51,5
2003	53,0	2012	49,6
2005	49,5	2013	49,0
2006	54,5	2014	49,0
2007	51,1	2015	52,9
2008	54,4	2016	51,5

18a Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män	Kör bil ofta
18-19	16,7	15,1	18,0	17,4
20-24	23,0	15,8	30,1	28,1
25-54	27,0	16,6	36,6	29,9
55-64	29,8	19,8	38,7	32,0
65-74	25,9	18,1	32,7	27,7
75-84	22,1	16,9	26,0	23,5
Samtliga	26,5	17,3	34,8	29,2

18b Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll, 15-74 år

År	Samtliga
2006	34,5
2007	43,8
2008	38,4
2009	43,9
2010	45,8
2011	43,4
2012	35,1
2013	37,9
2014	33,9
2015	29,4
2016*	26,9

19a Kört bil efter att ha druckit alkohol, 18-74 år

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

19b Körte bil efter att ha druckit alkohol, 18-74 år

År	Samtliga	Kvinnor	Samtliga
1981	8,8	1998	9,7
1982	9,1	1999	8,7
1983	8,6	2000	8,6
1984	7,1	2001	7,2
1985	8,8	2002	7,4
1986	9,6	2003	8,7
1987	10,8	2005	5,9
1988	13,7	2006	7,5
1989	13,9	2007	5,2
1990	12,4	2008	5,6
1991	11,8	2009	5,1
1992	10,2	2010	5,7
1993	11,6	2011	3,8
1994	10,2	2012	5,0
1995	9,0	2013	4,9
1996	7,4	2014	5,0
1997*	9,0	2015	5,4
		2016*	4,6

20a Åkt med förare påverkad av alkohol

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

20b Åkt med förare påverkad av alkohol, 18-74 år

År	Samtliga	Kvinnor	Samtliga
1994	1994	2006	5,3
1995	1995	2007	4,8
1996	1996	2008	4,6
1997	1997	2009	3,8
1998	1998	2010	5,2
1999	1999	2011	4,7
2000	2000	2012	5,7
2001	2001	2013	4,4
2002	2002	2014	6,2
2003	2003	2015	3,2
2005	2005	2016	4,0

21a Alkolås i alla bilar

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	69,9	76,9	63,6
18-19	71,2	80,7	62,2
20-24	73,0	78,8	67,4
25-54	69,9	78,2	61,9
55-64	65,0	70,2	59,7
65-74	65,2	70,7	59,8
75-84	68,1	75,0	60,3
Samtliga	68,7	75,8	61,7

21b Alkolås i alla bilar, 18-74 år

År	Samtliga	Kvinnor	Samtliga
1995	63,9	2006	67,3
1996	62,0	2007	67,8
1997	60,6	2008	67,6
1998	60,7	2009	68,4
1999	58,7	2010	64,6
2000	60,6	2011	61,7
2001	59,9	2012	65,3
2002	62,8	2013	71,3
2003	68,9	2014	62,4
2005	65,9	2015	63,1
		2016	68,7

22a Användning av cykelhjälm

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	9,4	6,2	12,4
18-19	10,8	13,2	8,6
20-24	14,2	14,9	13,5
25-54	28,3	33,6	23,4
55-64	27,6	35,8	19,9
65-74	31,3	38,4	24,7
75-84	28,7	32,7	25,3
Samtliga	26,2	31,3	21,5

22b Användning av cykelhjälm, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	0,5	1998	7,0
1982	0,5	1999	8,2
1983	0,4	2000	7,6
1984	0,5	2001	10,4
1985	0,5	2002	8,7
1986	0,2	2003	10,0
1987	0,7	2005	9,7
1988	0,9	2006	11,4
1989	1,4	2007	15,6
1990	1,6	2008	14,1
1991	1,5	2009	16,9
1992	2,0	2010	17,4
1993	2,4	2011	19,8
1994	2,9	2012	19,4
1995	3,8	2013	22,0
1996	5,7	2014	20,0
1997	5,9	2015	25,7
		2016	26,1

23a Bilbälten i framsätet tätort 2016

År	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	97,6	97,9	97,2
18-19	97,8	98,1	97,2
20-24	97,1	98,8	95,5
25-54	97,9	99,2	96,6
55-64	98,7	98,9	98,4
65-74	97,7	99,4	95,9
75-84	98,3	99,2	97,3
Samtliga	97,9	99,1	96,8

23b Bilbälten i framsätet landsväg 2016

År	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	95,6	95,7	95,5
18-19	97,2	98,6	95,8
20-24	97,9	98,8	97,1
25-54	98,7	99,2	98,3
55-64	98,6	98,4	98,7
65-74	98,2	99,4	97,1
75-84	98,5	98,6	98,4
Samtliga	98,4	98,9	98,0

23c Bilbälten i baksätet tätort 2016

År	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	93,2	92,1	94,2
18-19	93,8	94,4	93,2
20-24	94,0	97,4	90,8
25-54	94,5	96,2	92,8
55-64	88,8	94,1	83,3
65-74	91,8	94,4	89,0
75-84	91,0	91,7	90,1
Samtliga	92,9	95,2	90,6

23d Bilbälten i baksätet landsväg 2016

År	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	92,5	91,5	93,3
18-19	93,5	94,9	92,3
20-24	95,2	98,1	92,4
25-54	95,2	97,0	93,4
55-64	91,9	95,1	88,5
65-74	93,5	96,0	91,0
75-84	93,4	93,7	93,0
Samtliga	94,2	96,2	92,2

23e Användning av bilbälte, 15-74 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	93,2	87,1	12,0	10,4
1982	93,3	86,6	16,3	13,7
1983	94,4	89,5	23,7	20,3
1984	94,7	90,7	24,9	22,4
1985	94,1	90,1	29,9	26,4
1986	96,6	93,0	82,9	78,1
1987	96,8	92,8	77,9	73,3
1988	95,9	92,2	79,5	75,1
1989	95,7	92,4	79,8	75,5
1990	95,1	90,2	77,6	72,1
1991	95,0	90,1	76,8	71,0
1992	95,0	90,5	77,0	70,8
1993	95,1	90,2	77,7	72,0
1994	95,6	92,0	75,2	68,8
1995	95,7	92,0	78,4	73,4
1996	96,2	91,0	77,6	73,1
1997	95,8	91,2	81,1	75,1
1998	96,9	92,1	82,6	75,8
1999	96,2	91,8	82,6	76,0
2000	97,0	92,6	84,1	77,8
2001	95,6	90,6	83,1	76,7
2002	97,0	90,6	83,9	78,2
2003	97,0	94,1	84,2	80,5
2005	96,8	93,9	86,0	81,7
2006	97,6	95,1	86,1	82,6
2007	97,8	96,0	90,0	87,0
2008	98,5	97,1	91,3	89,3
2009	98,7	97,7	93,0	91,2
2010	98,4	97,2	91,4	90,0
2011	98,4	97,7	93,5	91,9
2012	98,6	97,8	91,3	89,6
2013	98,6	98,6	91,5	90,7
2014	98,3	98,2	91,8	89,6
2015	98,4	98,4	94,3	92,8
2016	98,6	98,0	94,3	92,9

23f Användning av bilbälte, 15-24 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	83,7	77,6	3,3	2,5
1982	82,7	75,7	3,5	2,6
1983	85,6	80,3	7,5	6,1
1984	86,8	82,7	8,8	7,5
1985	88,5	82,9	11,8	9,7
1986	91,5	86,6	50,9	45,6
1987	89,5	83,7	46,8	40,9
1988	89,5	82,5	53,5	46,9
1989	90,0	82,4	53,6	46,8
1990	89,3	81,1	59,2	52,3
1991	87,9	80,6	60,4	54,0
1992	89,9	83,4	65,8	58,2
1993	90,3	82,9	68,2	62,2
1994	89,6	84,5	69,7	63,2
1995	90,0	85,4	73,0	68,3
1996	90,0	87,0	74,7	70,9
1997	89,5	84,0	75,5	70,7
1998	89,4	84,9	78,9	74,6
1999	91,2	88,2	80,9	76,7
2000	90,4	86,3	78,8	75,9
2001	89,5	86,6	80,0	76,8
2002	92,9	89,7	83,2	80,3
2003	90,0	88,1	81,4	80,1
2005	92,5	90,7	85,5	83,4
2006	93,6	92,6	86,5	85,7
2007	94,3	92,7	90,0	88,2
2008	96,4	95,5	92,4	91,5
2009	96,4	95,1	92,0	91,1
2010	95,6	95,6	91,6	91,2
2011	96,6	96,7	92,5	92,3
2012	95,1	95,0	91,3	90,8
2013	95,0	95,4	91,8	91,0
2014	96,3	95,8	92,3	91,4
2015	95,1	95,6	92,6	92,6
2016	97,3	97,3	94,3	93,8

23g Användning av bilbälte, 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
2007	94,3	93,7	89,7	89,1
2008	96,3	97,0	93,3	94,3
2009	95,8	95,4	91,2	91,1
2010	95,4	95,8	92,6	92,5
2011	95,9	96,5	92,5	92,4
2012	94,6	95,2	90,3	90,1
2013	94,7	95,6	90,9	90,9
2014	96,5	97,2	92,7	91,7
2015	94,4	94,4	91,8	91,9
2016	96,4	97,7	93,0	93,5

23h Användning av bilbälte, 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	90,0	87,3	80,5	77,8
2005	92,9	90,1	84,8	81,8
2006	95,1	92,8	87,4	85,5
2007	94,4	91,5	90,4	87,2
2008	96,5	93,9	91,3	88,4
2009	97,1	94,8	91,3	91,1
2010	95,8	95,5	90,6	89,8
2011	97,2	97,0	92,4	92,2
2012	95,6	94,9	92,3	91,5
2013	95,3	95,3	92,6	91,2
2014	96,1	94,7	92,0	91,2
2015	95,7	96,6	93,2	93,2
2016	97,9	97,1	95,2	94,0

23i Användning av bilbälte, 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
2007	97,0	94,7	88,2	85,0
2008	98,4	96,8	90,7	89,5
2009	98,4	97,5	92,2	90,3
2010	98,2	96,7	91,2	90,0
2011	97,7	96,8	93,7	92,7
2012	98,2	97,2	91,1	89,8
2013	98,7	98,6	92,5	92,3
2014	98,0	98,0	92,6	90,5
2015	98,5	98,6	95,8	94,9
2016	98,7	97,9	95,2	94,5

23j Användning av bilbälte, 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
2007	99,2	98,4	93,3	90,8
2008	98,8	97,7	92,4	89,1
2009	99,2	98,1	94,5	93,0
2010	98,8	98,1	91,9	90,0
2011	99,4	99,2	93,0	90,7
2012	99,2	98,8	91,6	89,3
2013	98,5	98,6	89,7	87,7
2014	98,8	98,4	90,3	88,1
2015	98,4	98,3	91,7	89,1
2016	98,4	98,2	92,7	90,2

24 Användning av bälte i buss

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	11,2	12,1	10,3
18-19	10,4	10,2	10,6
20-24	20,7	26,2	14,1
25-54	39,8	48,6	30,3
55-64	46,1	53,0	37,8
65-74	60,9	68,5	52,0
75-84	63,4	69,9	55,3
Samtliga	41,5	49,2	33,0

25a Fotgängares användning av reflexer på belyst väg/gata/trottoar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	5,8	4,3	7,3
18-19	7,8	8,5	7,0
20-24	12,3	14,9	9,7
25-54	23,0	26,9	19,0
55-64	27,8	35,1	20,1
65-74	30,4	36,3	24,2
75-84	34,3	42,9	24,4
Samtliga	23,6	28,4	18,8

25b Fotgängares användning av reflexer på ej belyst väg/gata/trottoar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	11,3	14,1	8,7
18-19	14,7	18,6	10,6
20-24	20,0	27,4	12,9
25-54	32,1	37,2	26,7
55-64	47,4	60,3	33,3
65-74	47,7	58,3	36,3
75-84	48,0	58,5	36,9
Samtliga	35,2	42,8	27,3

25c Fotgängares användning av reflexer, 15-74 år

År	Belyst gata	Ej belyst gata
1981	28,7	44,3
1982	32,8	45,9
1983	34,3	49,4
1984	29,6	41,4
1985	28,2	40,0
1986	29,3	41,6
1987	28,2	40,8
1988	27,1	38,3
1989	26,4	37,0
1990	26,6	36,4
1991	24,9	35,8
1992	24,5	36,6
1993	24,4	34,5
1994	20,1	30,9
1995	24,5	34,0
1996	20,6	31,0
1997	21,2	30,8
1998	20,8	31,6
1999	22,3	32,8
2000	22,5	32,1
2001	22,1	32,4
2002	22,2	31,3
2003	20,8	30,6
2005	23,5	33,6
2006	28,8	37,8
2007	26,4	36,4
2008	28,9	38,6
2009	28,9	38,9
2010	26,9	36,5
2011	27,2	38,2
2012	17,2	28,4
2013	23,6	38,9
2014	21,0	35,4
2015	23,3	36,1
2016	22,9	34,4

25d Fotgängares användning av reflexer

Belysning	Samtliga	Körkort	Ej körkort
Belyst gata	11,3	14,1	8,7
Ej belyst	14,7	18,6	10,6



Viktigt att veta

Rapportens avsikt är att genom diagram och kommentarer till dessa ge en översiktlig bild av resultaten från 2016 års undersökning. I slutet av rapporten finns en tabellbilaga med sifferunderlaget till respektive diagram.

Genomförande:	Årligen 1981-2003 på hösten, samt 2005-2016 på våren. Undersökningen genomfördes inte 2004.
Urvalsstorlek:	6 300 individer i åldrarna 16-84.
Urvalsmetod:	Individerna i populationen delades (stratifierades) efter kön, åldersgrupper och geografiska områden (Trafikverksregioner), totalt blev det $2 * 7 * 6 = 84$ strata. Inom varje stratum gjordes ett slumpmässigt urval från befolkningsregistret.
Datinsamlingsperiod:	12 april – 30 juni 2016
Datinsamlingsmetod:	Postalt föraviseringsbrev med möjlighet att besvara på webben följt av (maximalt) en pappersenkät och en postal påminnelse som sedan kompletterades med telefonpåminnelser.
Svarsfrekvens:	55,7% (56,8% av svaren inkom via post, 32,2% på webben och 11,0% per telefon).
Standardvägning:	Andelarna har skattats genom rak uppräknings inom respektive stratum. Den så kallade Horwitz-Thomson-metoden har använts för att ersätta internt bortfall 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.
Redovisning:	De som svarat och tagit ställning utgör totalandelen, 100 %, i diagram och tabeller. Svar som "Vet ej" och "Kan ej ta ställning" har tagits bort, om inget annat anges.

När det i diagram och tabeller anges hur många som instämmer är det en summering av dem som "Instämmer helt" och "Instämmer i stora drag".

I 1985, 1990, 1995 samt 1997-2014 års undersökningar har personer i åldern 15-84 år deltagit, 2016 var åldersintervallet 16-84 år, medan åldersintervallet övriga år har varit 15-74 år. Vid jämförelser över åren – som illustreras i tidsseriediagrammen – har svaren från åldersgruppen 75-84 år tagits bort för att göra resultaten mellan åren direkt jämförbara. I dessa diagram är dock åldersintervallet för 2016 års värden 16-74 år.

För de frågor där respondenterna utgörs av endast bilförare är 2016 års siffror justerade och består endast av personer som uppgett att de har körkort.

Resultaten från samtliga frågor och svarsalternativ finns samlade i ett tabellverk som redovisats till Trafikverket.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 0243-750 90

www.trafikverket.se