

Trafiksäkerhet

Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2017



Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafiksäkerhet – Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2017

Författare: Markus Majdalani

Dokumentdatum: December 2017

Kontaktperson: Anna-Lena Elmquist

Publikationsnummer: 2018:140

ISBN: 978-91-7725-306-8

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 2017



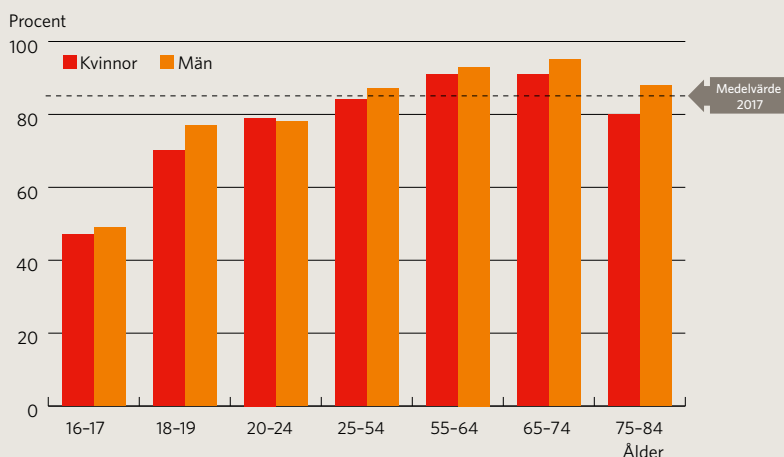
Innehåll

Nollvisionen	6
Trafiksäkerhet och säkrare trafikmiljö	9
Hastighet	13
Trafiknykterhet.....	17
Cykel	20
Bilbältesanvändning.....	22
Synbarhet	26
Fokusområde - Unga män och trafiksäkerhet.....	28
Tabellbilaga	32
Viktigt att veta	39

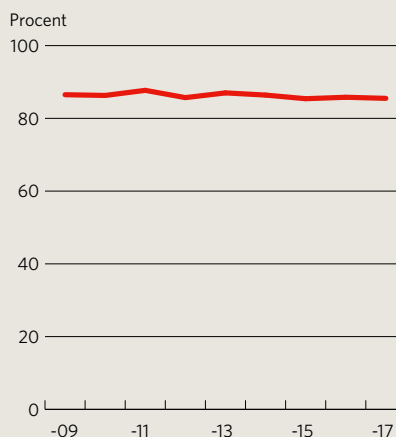
Nollvisionen

1A "Känner du till Nollvisionen?"

Andel som svarat "ja" 2017.



1B Andel av samtliga som svarat "ja" 2009-2017, 15-74 år.



Kännedom om nollvisionen

85 procent av respondenterna känner till Nollvisionen. Män har något högre kännedom än kvinnor och äldre personer har betydligt högre kännedom än yngre. Dessutom har körkortsinnehavare högre kännedom om Nollvisionen än individer utan körkort.

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



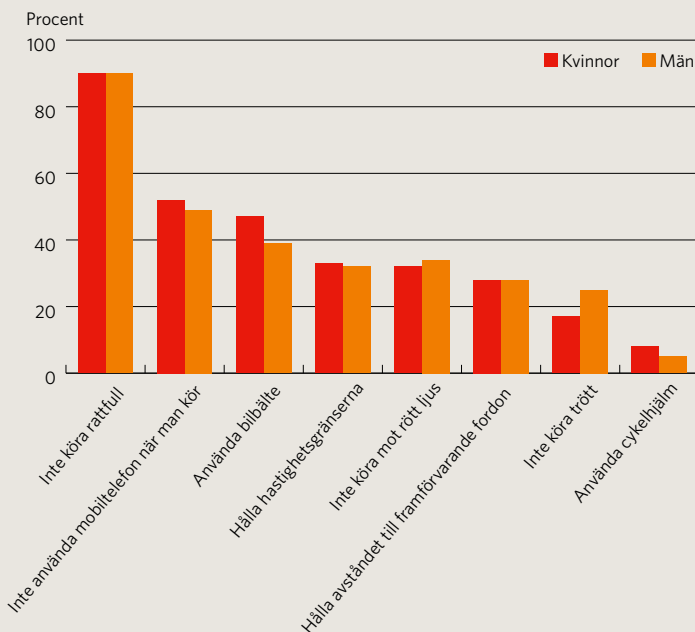
Observera att alla tidsserier i rapporten visar allmänheten i ålder 15-74 år förutom för 2016 och 2017 då åldersintervallet är 16-74 år. Observera också att den streckade linjen i stapeldiagrammen motsvarar 2017 års medelvärde, det vill säga samma värde som visas för 2017 i tidsserierna. Medelvärdet i diagrammen är alltså medlet av resultaten från gruppen 16-74 år, även om stapeldiagrammen också visar åldersgruppen 75-84 år.



Foto: Johan Blum, Mospixotos

2 "Vilka tre beteenden anser du är viktigast för trafiksäkerheten?"

Andel som markerat aktuellt svarsalternativ 2017.

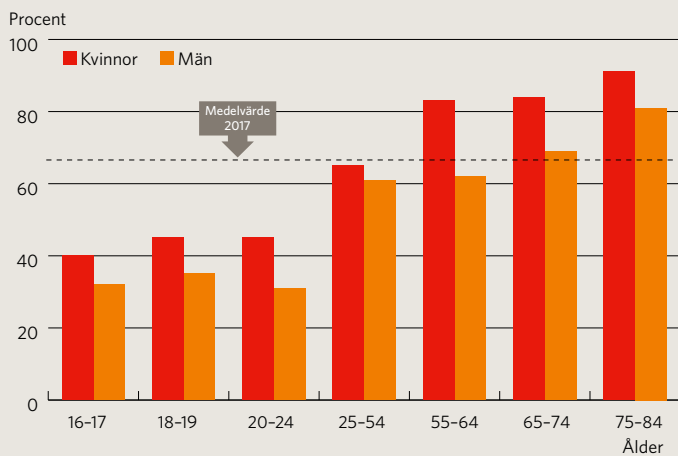


Trafikantbeteenden

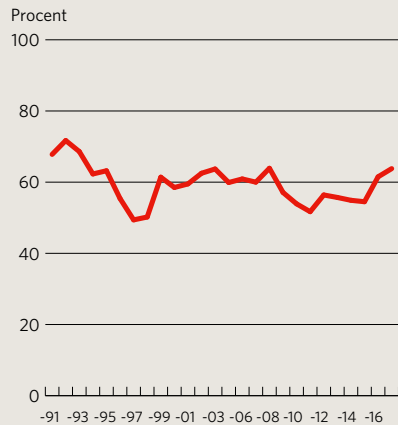
Nio av tio respondenter anser att "inte köra full" är en av de tre viktigaste faktorerna för trafiksäkerhet. Hälften menar att "inte använda mobiltelefon" är bland de viktigaste faktorerna och lite drygt fyra av tio uppger bilbältesanvändandet. Det råder små skillnader mellan könen förutom vad gäller bilbältet, som i högre grad anses viktigt bland kvinnor (47 % jämfört med 39 % av männen). Personer med körkort uppger i högre uträkning att det är viktigt att inte köra rattfull (91 % jämfört med 84 % av de som inte har körkort) och hålla avståndet till framförvarande bil (30 % jämfört med 16 %). De som inte har körkort betonar i högre uträkning vikten av att hålla hastighetsgränserna och att inte använda mobiltelefonen.

3A "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år".

Andel som instämmer 2017.



3B Andel som instämmer 1991-2017, 15-74 år.



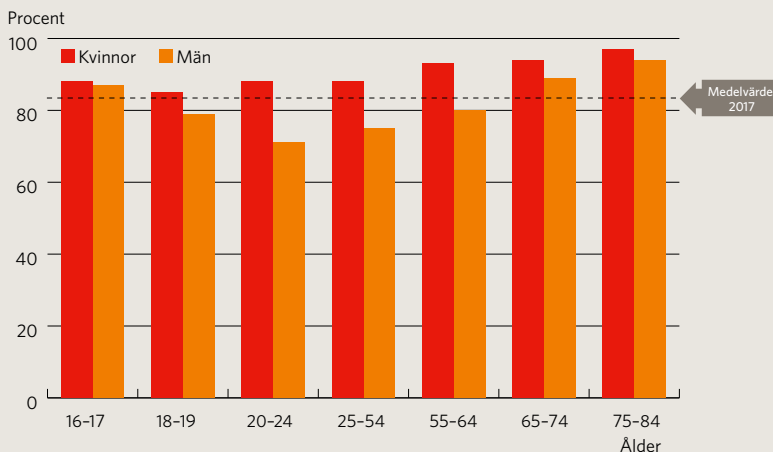
Trafiken mer riskfylld

Totalt tycker 66 procent att trafiken blivit mer riskfylld på senare år jämfört med 63 procent 2016. Det råder relativt stora skillnader mellan könen och åldersgrupperna. Sju av tio kvinnor, jämfört med sex av tio män, anser att trafiken blivit mer riskfylld. Även äldre tycker att trafiken blivit mer riskfylld, ungefär åtta av tio över 65 år jämfört med knappt fyra av tio under 25 år.

Andelen som upplever trafiken som mer riskfylld har fortsatt att stiga och 2017 års andel är därmed tillbaka på drygt 60 procent där den låg under 00-talet.

4 "Det borde vara förbjudet att använda mobiltelefon när man kör bil".

Andel som instämmer 2017.

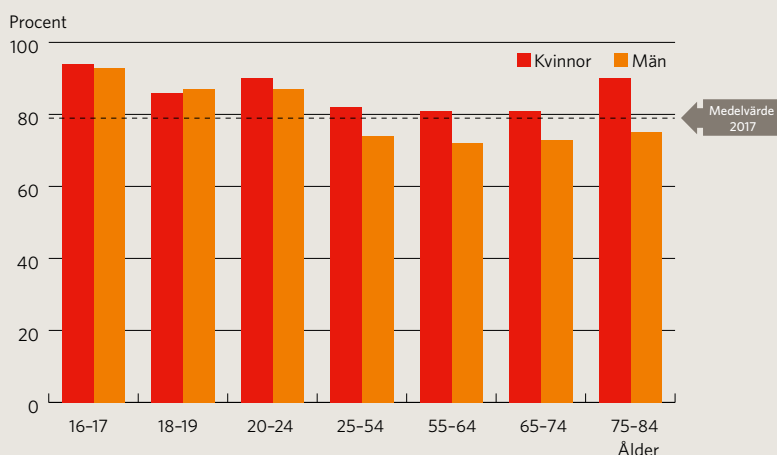


Totalt anser nästan 85 procent att det borde vara förbjudet att använda mobilen vid bilkörning, vilket är en liten ökning jämfört med 2016. Kvinnor är mer positiva till ett förbud än män, 90 procent jämfört med 79 procent.

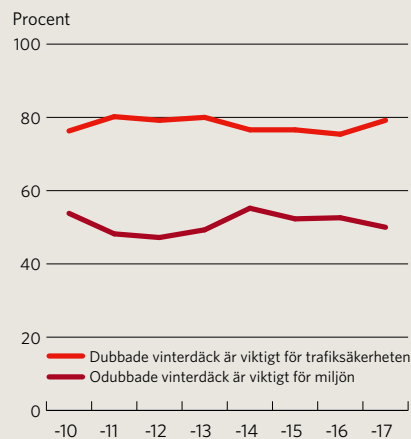
Trafiksäkerhet och säkrare trafikmiljö

5A "Dubgade vinterdäck är viktigt för trafiksäkerheten vintertid".

Andel som instämmer 2017.



5B Andel som instämmer 2010-2017, 15-74 år.



Dubbat för trafiksäkerheten

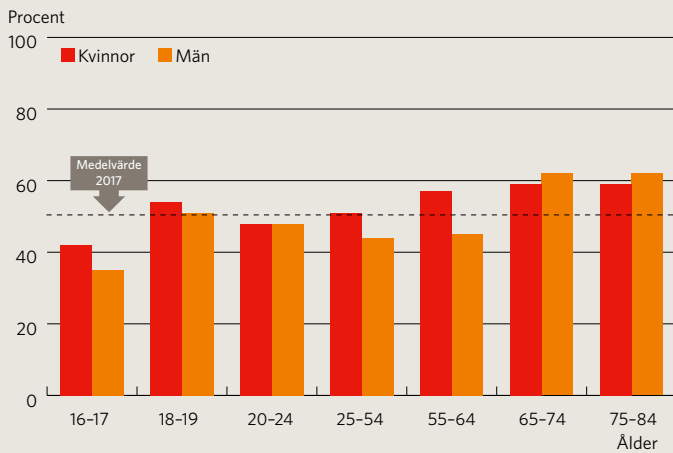
Totalt tycker åtta av tio att dubgade vinterdäck är viktigt för trafiksäkerheten vintertid, vilket är en liten ökning sedan 2016. Andelen är större bland personer som inte har körkort (93 % jämfört med 77 %). Det är ingen större skillnad i synen på dubgade vinterdäck sett till om man kör ofta (några gånger i veckan eller oftare) eller sällan (en gång i veckan eller mer sällan). Personer i åldern 16-24 år är mer positiva till dubbdäck än andra åldersgrupper.

En något större andel anser att dubgade vinterdäck är viktiga för trafiksäkerheten i år jämfört med 2016. En något mindre andel anser att odubgade vinterdäck är viktiga för miljön.



6 "Odubbade vinterdäck är viktigt för miljön".

Andel som instämmer 2017.

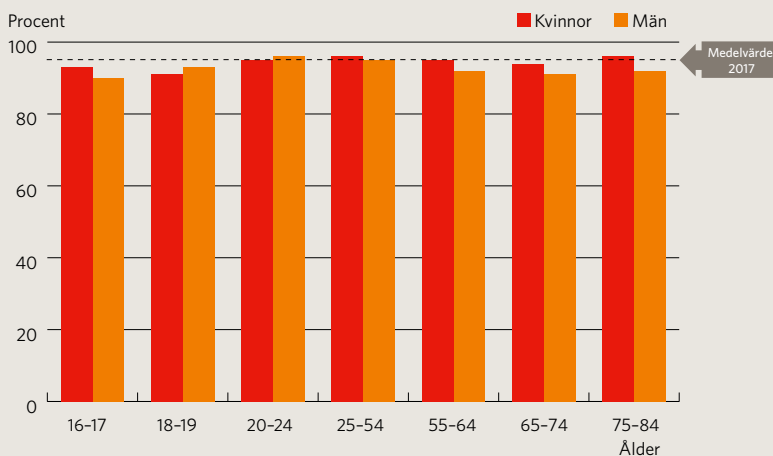


Dubbfritt för miljön

Totalt tycker drygt hälften, 51 procent, att odubbade däck är viktigt för miljön, vilket är en liten minskning sedan 2016. Kvinnor upp till 64 år instämmer i högre grad än män att dubbfritt är viktigt för miljön. De som är 65 år och äldre, i synnerhet män, anser att dubbfritt är viktigt för miljön i högre grad än yngre. 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.

7 "Räfflor i vägen är ett bra sätt att varna bilförare att inte riskera avåkning från vägrenen".

Andel som instämmer 2017.

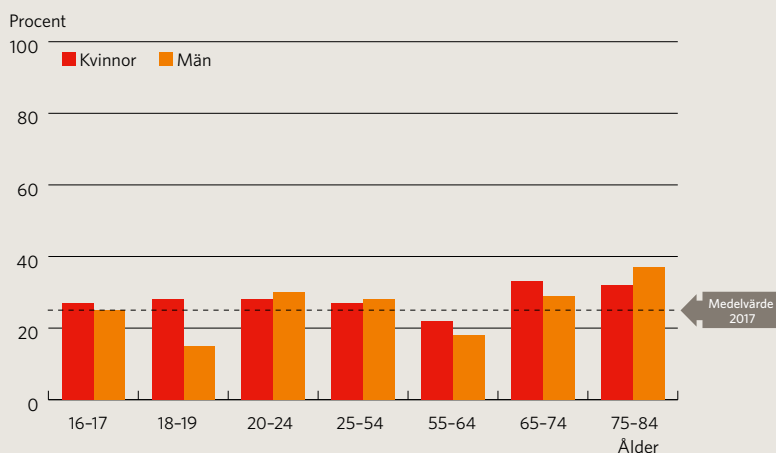


Räfflor i vägen som varning

Så gott som samtliga respondenter, 95 procent, anser att räfflor i vägen är bra för att varna bilförare från avåkning. Andelen ligger på i stort sett samma nivå som under 2016. Kvinnor är något mer positiva än män. Det råder dock inga större skillnader mellan vare sig kön eller ålder.

8A "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställen".

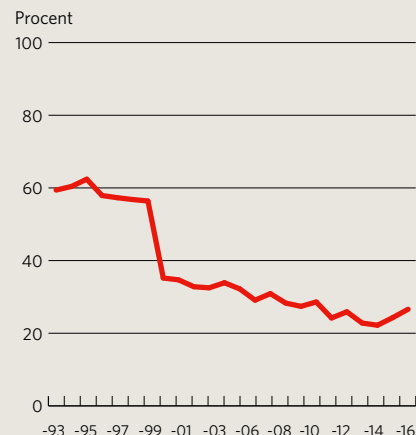
Andel som instämmer 2017.



Bilarna stannar sällan

En fjärdedel av respondenterna upplever att bilarna sällan stannar vid övergångsställen. Kvinnor och personer från 65 år upplever detta i något högre grad. De som inte har körkort upplever i högre grad att bilarna inte stannar vid övergångsställen än personer med körkort (43 % jämfört med 24 %)

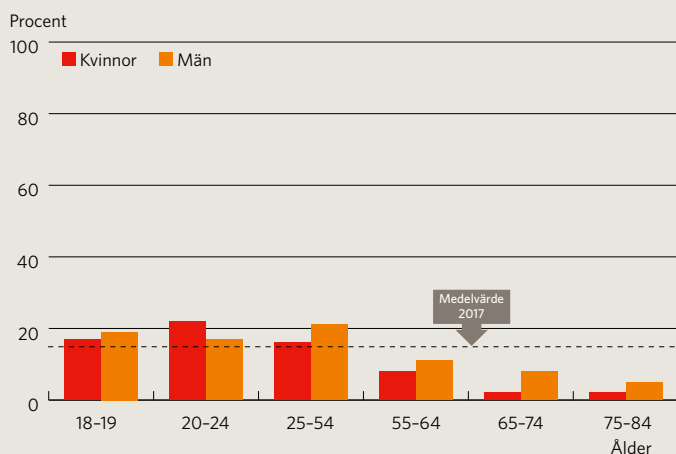
8B Andel som instämmer 1993-2017, 15-74 år.



Andelen som upplever att bilarna sällan stannar vid övergångsställen har sjunkit kraftigt sedan början av 90-talet men ökat något de två senaste åren.

9A "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du somnat/nästan somnat när du kört bil?"

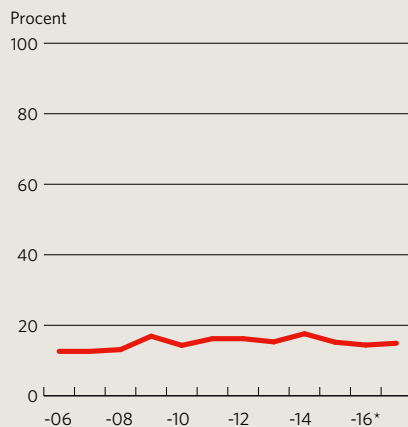
Andel bilförare som svarat "ja" 2017.



Somnat vid ratten

Totalt uppgav knappt 15 procent att de somnat eller nästan somnat när de kört bil vilket är på samma nivå som förra året. Det råder stor skillnad mellan åldrarna vad gäller denna fråga. Det är vanligare att ha somnat bland unga bilförare, särskilt i åldern 20-24 år. Totalt sett (alla åldrar) är det en större andel män än kvinnor som uppger att de somnat eller nästan somnat under bilkörning, 16 jämfört med 12 procent. I åldern 20-24 år är det dock en större andel kvinnor, 22 procent jämfört med 18 procent. Här har en stor skillnad skett jämfört med 2016 då en tredjedel av männen i åldern 20-24 år uppgav att de somnat/nästan somnat vid ratten.

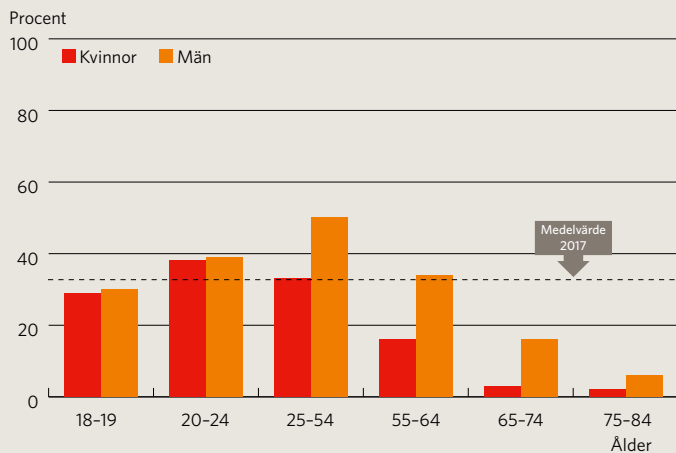
9B Andel bilförare som svarat "ja" 2006-2017, 18-74 år, justerad för de som inte har körkort.



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 2017.



10B Andel bilförare som minst hälften av gångerna pratar i mobiltelefon, 18-74 år, 2012-2017.



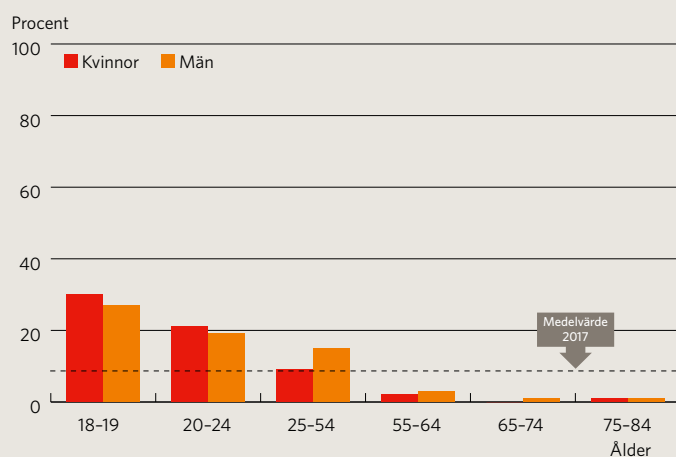
Mobilsamtal vid bilkörning

Totalt sett pratar en tredjedel (33%) i mobiltelefon när de kör bil, vilket är en ökning med några få procentenheter jämfört med 2016. Män gör det oftare än kvinnor, 38 procent jämfört med 24 procent. Skillnaderna är relativt stora sett till ålder. De som pratar mest i mobiltelefon är likt förra året i åldern 25-54 år. I denna grupp har en liten ökning skett från 37 procent 2016 till 42 procent i år. Mobilsamtal under bilkörning är mycket vanligare bland förare upp till 64 år medan endast fyra procent i åldern 75-84 pratar i mobilen under körning.

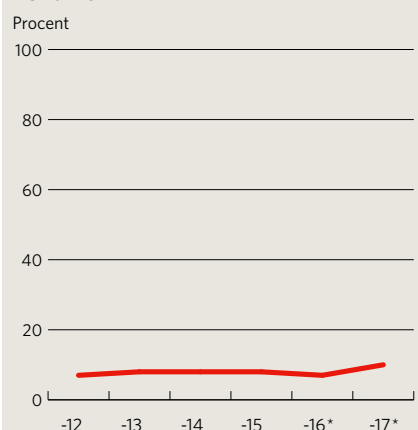
Andelen bilförare som pratar i mobiltelefon när de kör bil har varit relativt konstant sedan 2012 men ökat något sedan 2016.

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 2017.



11B Andel bilförare som minst hälften av gångerna använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation 2012-2017, 18-74 år.



Mobiltelefonen till annat än samtal under bilkörning

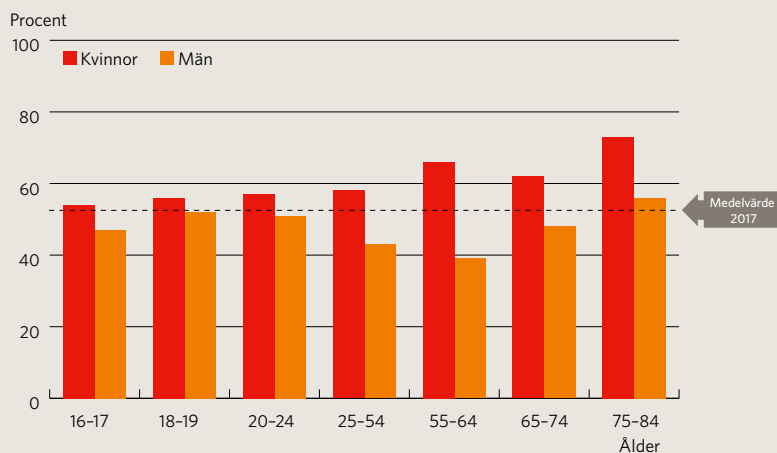
Nio procent, jämfört med sju procent 2016, av samtliga bilförare uppger att de använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation. Det är betydligt vanligare bland unga förare upp till 24 år. Bland de yngre är andelen kvinnor något större än män.

Andelen bilförare som använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation har legat kring 7-8 procent sedan 2012 men ökat något under 2017.

Hastighet

12A "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten".

Andel som instämmer 2017.



12B Andel som instämmer 1994-2017, 15-74 år.



Sänka hastighetsgränser för ökad trafiksäkerhet

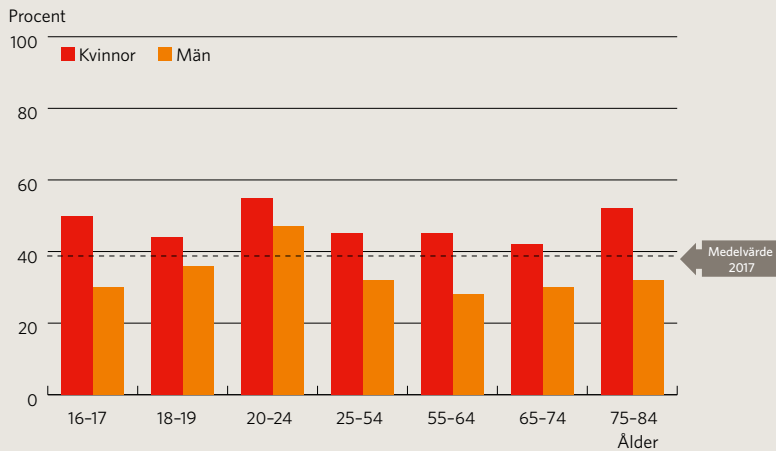
Drygt hälften, 53 procent, anser att hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten. Det är betydligt större andel kvinnor än män som är positiva till detta, 60 procent jämfört med 45 procent. Det är också betydligt större andel positiva bland de som inte har körkort än bland de som har körkort, 70 procent jämfört med 50 procent.

Andelen som instämmer i att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten har minskat något jämfört med 2016. Från 2004-2014 ökade andelen från omkring 40 procent till 60 procent. Andelen har nu minskat till drygt 50 procent.

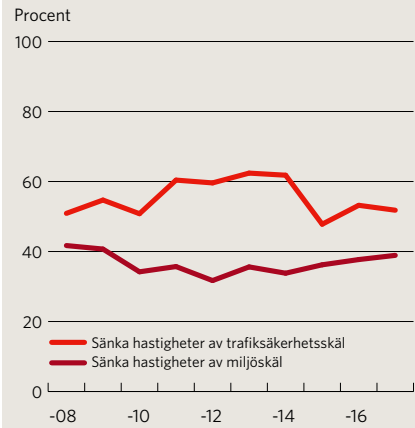


13A "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna av miljöskäl".

Andel som instämmer 2017.



13B Andel som instämmer 2008-2017, 15-74 år.



Sänka hastigheter av miljöskäl

Totalt anser fyra av tio (39 %) att hastigheterna bör sänkas av miljöskäl. Kvinnor instämmer i betydligt större utsträckning än män, 46 procent jämfört med 33 procent. Även de som kör sällan instämmer i större utsträckning. Personer med eftergymnasial utbildning är också något mer positiva än de utan eftergymnasial utbildning.

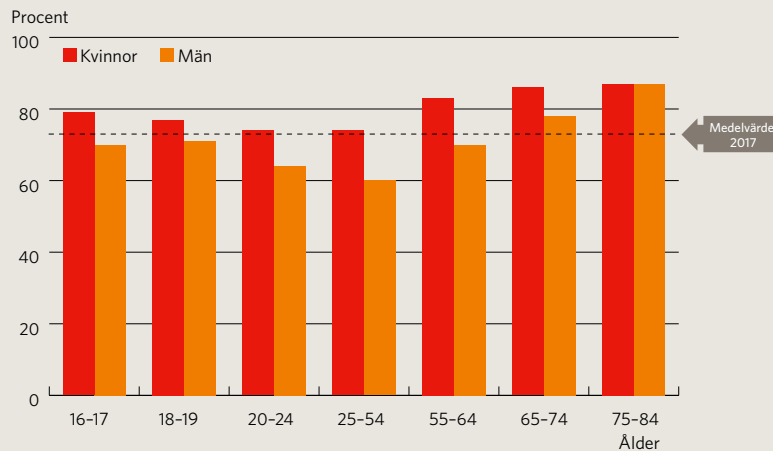
Andelen som instämmer i att hastigheterna bör sänkas av miljöskäl har ökat något de senaste åren men är fortfarande något lägre än 2008 då frågan först ställdes. Det är fler som uppger att hastigheterna bör sänkas av trafiksäkerhetsskäl än av miljöskäl även om skillnaderna har minskat under de senaste tre åren.



Foto: Christina Sundien, Bildarkivet

14A "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser".

Andel som instämmer 2017.



Automatisk hastighetsövervakning

Totalt är 73 procent positiva till automatisk hastighetsövervakning. Andelen har sjunkit något sedan 2016. Kvinnor är i högre utsträckning positiva än män och personer i åldern 55-84 är också mer positiva till denna åtgärd än yngre.

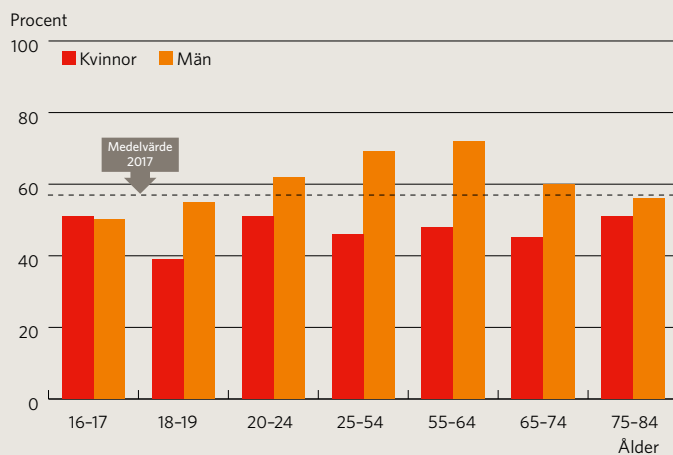
14B Andel som instämmer 2002-2017, 15-74 år.



Andelen positiva till automatisk hastighetsövervakning har legat omkring 70 procent sedan 2002.

15A "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna".

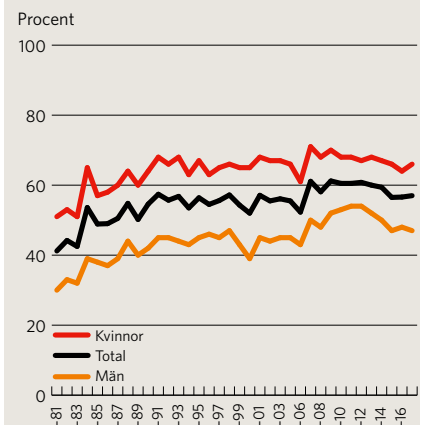
Andel som instämmer 2017.



Trafikrytm viktigare än hastighetsgräns

Nästan sex av tio tycker att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Det är en betydligt större andel män som är av den åsikten, 66 procent jämfört med 47 procent av kvinnorna.

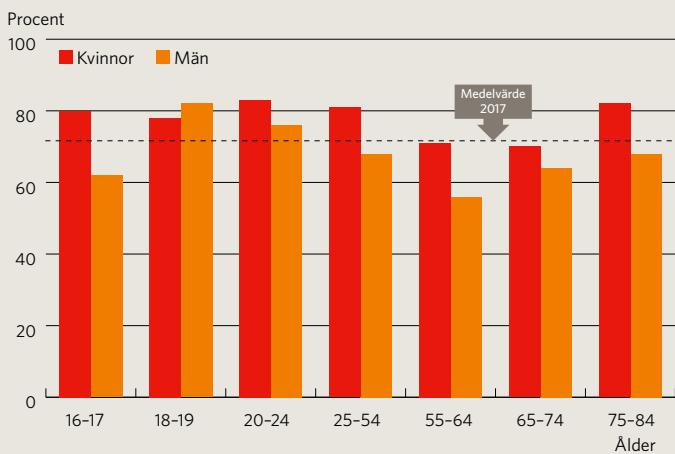
15B Andel som instämmer 2002-2017, 15-74 år.



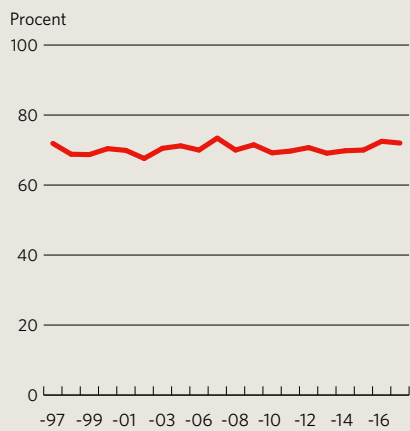
Andelen instämmande ökade fram till slutet på 00-talet. Sedan dess har andelen legat omkring 60 procent. Under hela perioden har männen i högre grad menat att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna.

16A "Det är rimligt att sänka hastighetsgränsen till 30km/h på gator där det finns många fotgängare och cyklister".

Andel som instämmer 2017.



16B Andel som instämmer 1997-2017, 15-74 år.



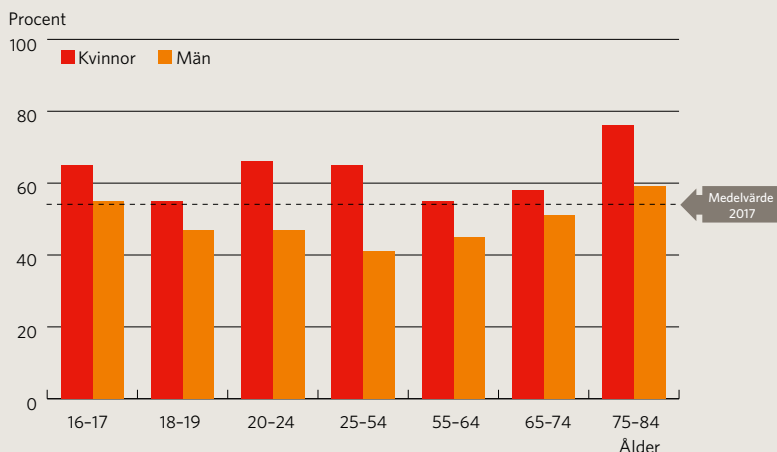
Hastighetsgränser i tätort

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.

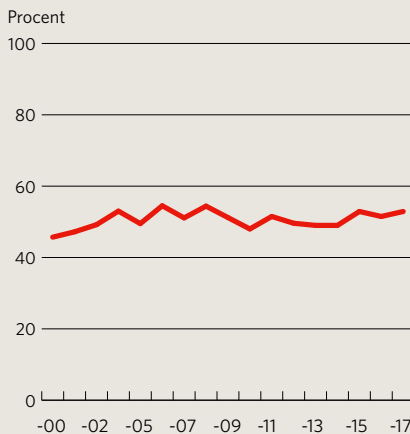
Andelen som tycker det är rimligt att sänka hastighetsgränserna där det finns många fotgängare och cyklister har legat på samma nivå sedan slutet av 90-talet.

17A "Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör alltid vara högst 30 km/tim".

Andel som instämmer 2017.



17B Andel som instämmer 2000-2017, 15-74 år.



Hastighetsgräns vid övergångsställe

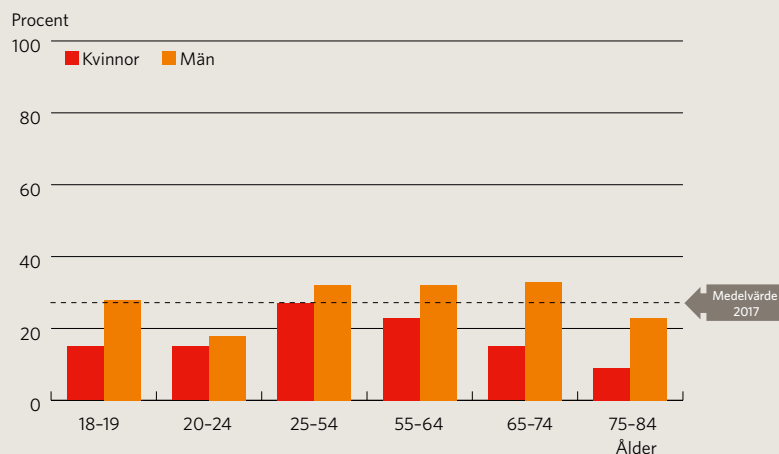
Drygt hälften, 54 procent, anser att hastighetsgränsen bör sänkas vid övergångsställen. Personer utan körkort och de som kör bil sällan är mer positiva till att sänka hastighetsgränserna.

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

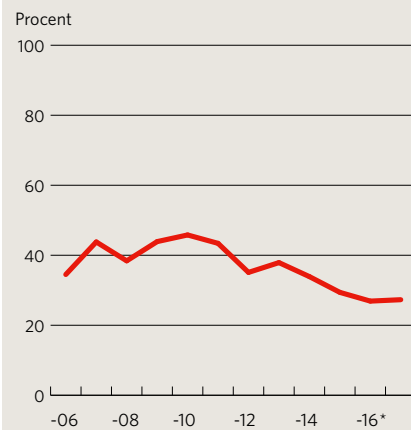
Trafiknykterhet

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" 2017, justerat för de som inte har körkort.



18B Andel som svarat "ja" 2006-2017, 18-74 år, justerat för de som inte har körkort.



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.

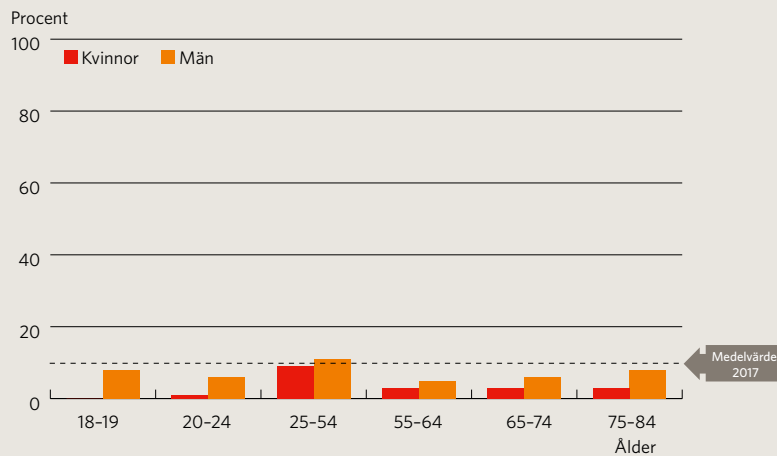
Andelen som blivit stoppade i nykterhetskontroll har minskat de senast tio åren.



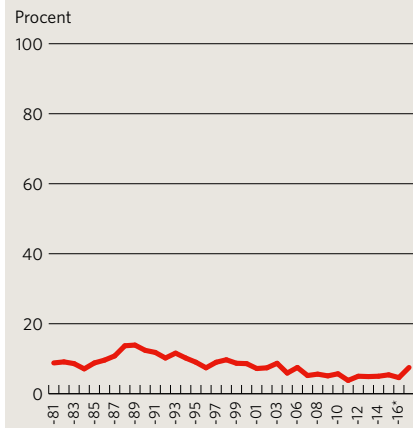
Foto: Remik, Mospixotos

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" 2017, justerat för de som inte har körkort.



19B Andel som instämmer 1981-2017, 18-74 år, justerat för de som inte har körkort.



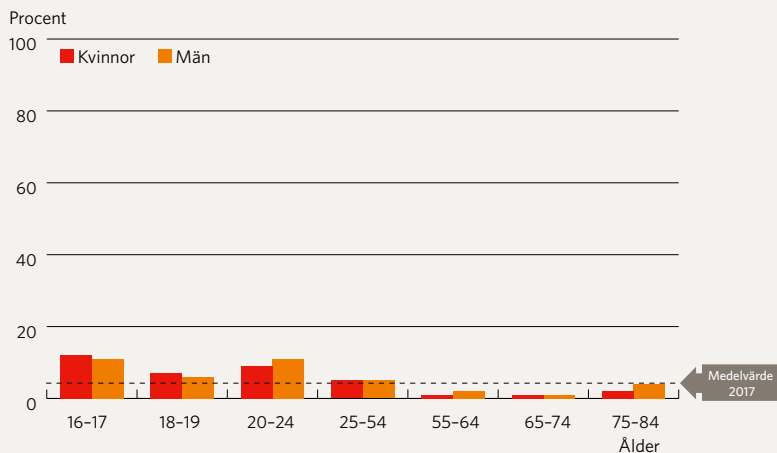
Kört bil alkoholpåverkad

Sju procent av bilförarna uppger att de kört bil i samband med att ha druckit alkohol det senaste året, vilket är en liten ökning jämfört med 2016. Andelen är högre bland männen än bland kvinnorna, knappt nio jämfört med sex procent.

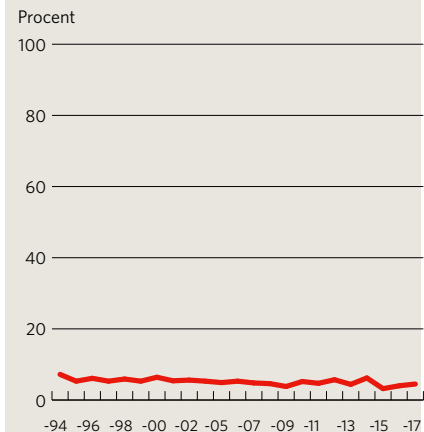
Sedan slutet av 80-talet visar andelen en sjunkande trend även om en liten ökning har skett det senaste året.

20A "Har du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som du misstänkt varit påverkad av alkohol".

Andel "ja" 2017.



20B Andel som svarat "ja" 1994-2017, 15-74 år.



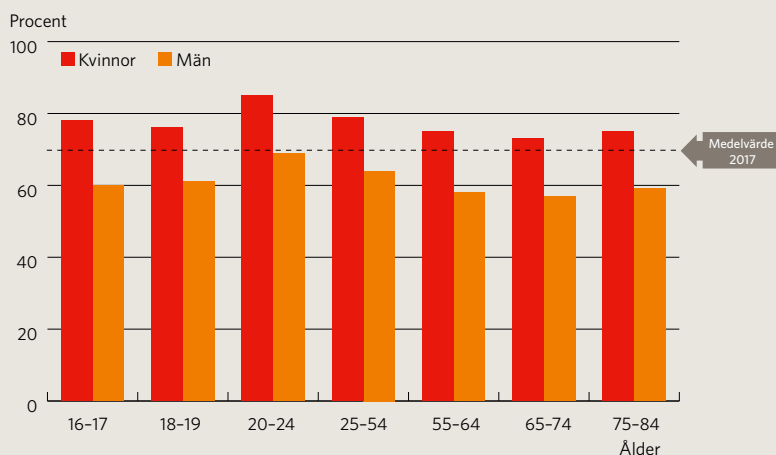
Åkt med alkoholpåverkad förare

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

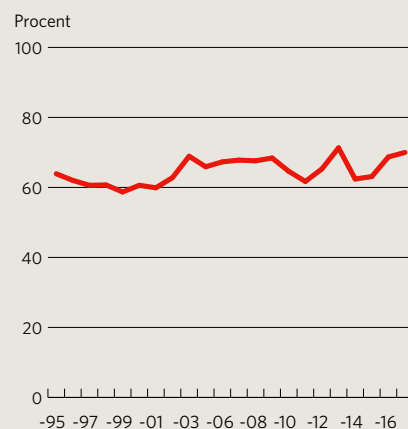
Andelen som har åkt med alkoholpåverkad förare har legat på ungefär samma nivå, omkring fyra-fem procent, sedan frågan började mätas.

21A "Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås, där ett utandningsprov krävs varje gång bilen ska startas".

Andel som instämmer 2017.



21B Andel som instämmer 1995-2017, 15-74 år.



Alkoholås i alla bilar

Sju av tio anser att alla bilar borde utrustas med alkoholås. Andelen är högre bland kvinnor, 78 procent, jämfört med 62 procent av männen. De som inte har körkort och de som kör mer sällan ställer sig mer positiva till alkoholås i alla bilar än personer med körkort och de som kör bil ofta.

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

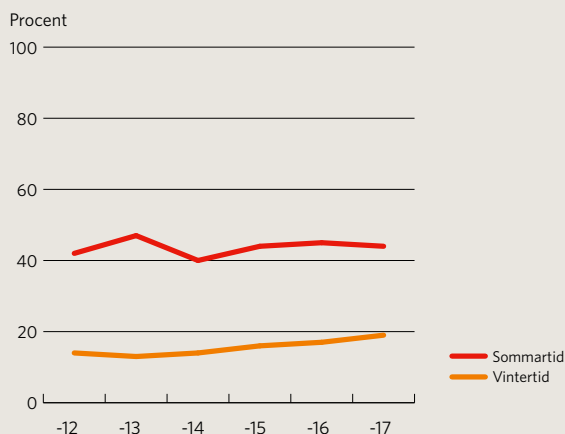


Foto: Göran Fält

Cykel

22 Hur ofta har du kört tvåhjuliga fordon under vinter-/sommarhalvåret?

Andelen som cyklat varje dag eller några gånger i veckan 2012–2017, 15–74 år (16–74 år för 2016 och 2017).



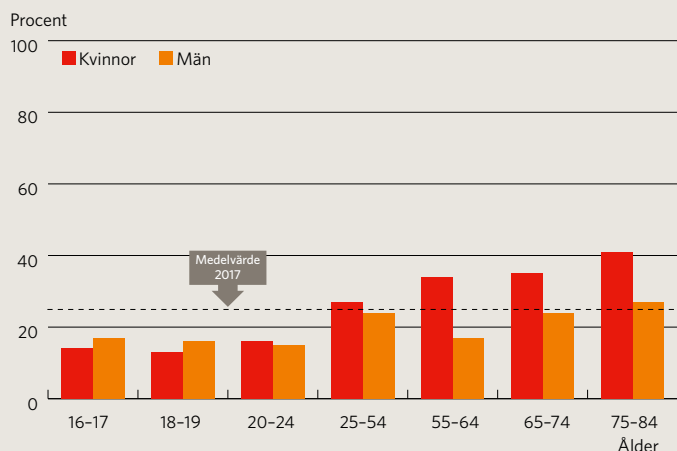
Ökat cyklande

Under perioden 2012–2017 har cyklandet ökat både sommar- och vintertid. Drygt fyra av tio cyklar dagligen eller några gånger i veckan under sommaren medan vintertidscyklandet har ökat till en femtedel av respondenterna.



22A "Hur ofta har du använt hjälm när du har cyklat?"

Andel av de som cyklar som alltid eller nästan alltid använder hjälm 2017.



22B Andel som svarat "ja" 1981-2017, 15-74 år.

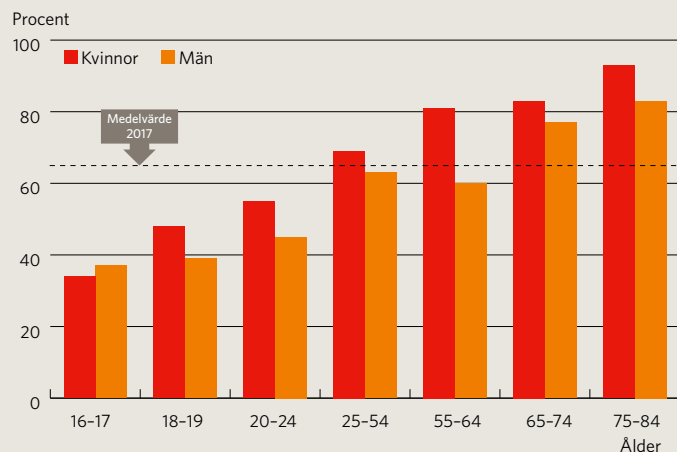


Användning av cykelhjälm

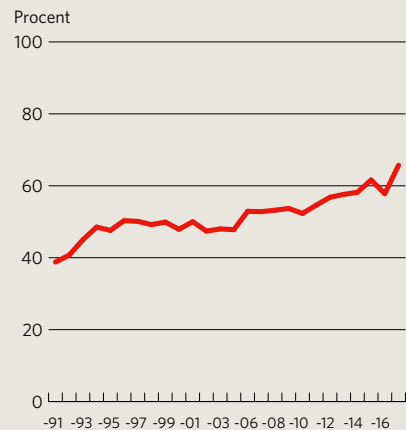
En fjärdedel, 25 procent, uppger att de alltid eller nästan alltid använder cykelhjälm när de cyklar. Kvinnor använder hjälm i större utsträckning än män, 28 procent jämfört med 22 procent. Det är betydligt vanligare bland personer i åldern 25–84 år att använda hjälm än vad det är bland yngre. En större andel av de med eftergymnasial utbildning använder cykelhjälm, en tredjedel, jämfört med en femtedel som inte har eftergymnasial utbildning.

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

23A Obligatoriskt med cykelhjälm.



23B Obligatoriskt med cykelhjälm, 15-74 år.



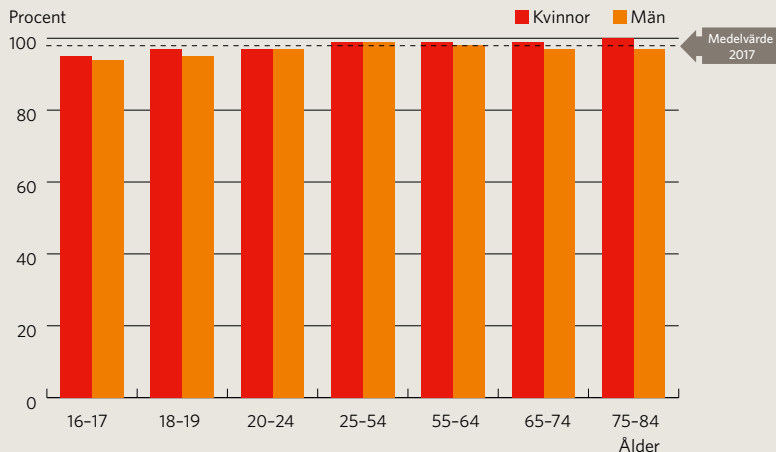
Ungefär två tredjedelar totalt sett anser att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm. Äldre personer anser i högre grad att det borde vara obligatoriskt. Detsamma gäller för kvinnor. De som inte cyklar alls anser i högre utsträckning än de som cyklar ofta och sällan att det borde vara obligatoriskt för alla att använda cykelhjälm.

Sedan början av 90-talet har andelen som anser att det borde vara obligatoriskt med cykelhjälm ökat från fyra av tio till två tredjedelar. En betydande ökning har skett sedan 2016.

Bilbältesanvändning

24A "Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil?"

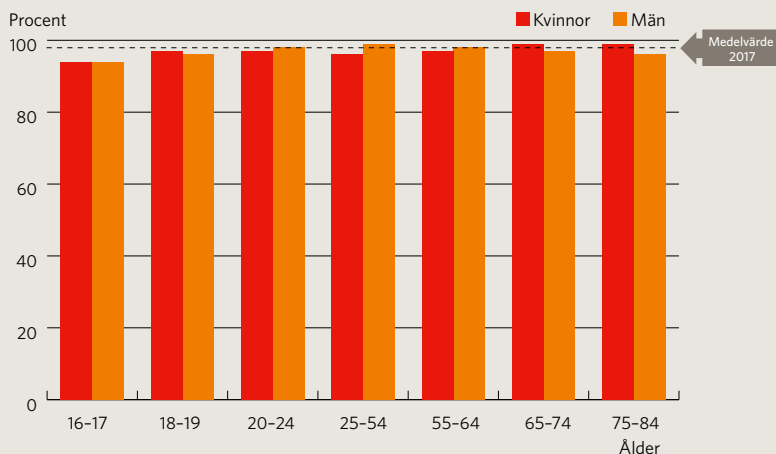
Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker i framsätet 2017, Tätort.



Bilbälten fram i tätort

I stort sett alla använder bilbälte i framsätet i tätort, 98 procent. Män upp till 19 år är något sämre på att använda bilbälte än övriga. Det råder dock inga stora skillnader mellan åldersgrupperna.

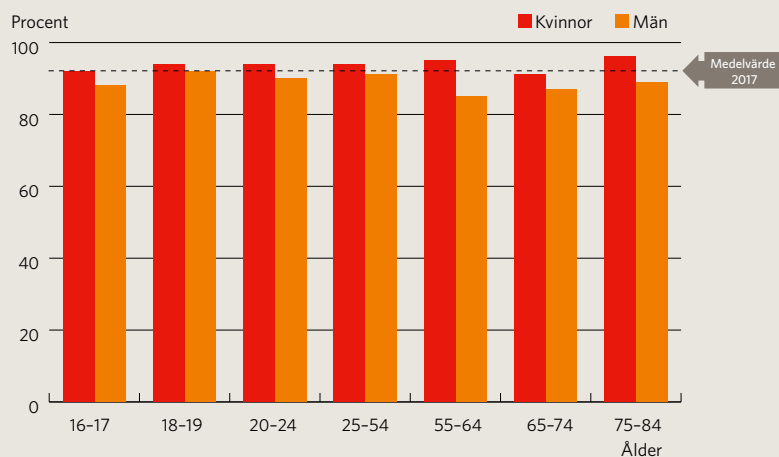
24 Landsväg



Bilbälte fram på landsväg

Även på landsväg är bilbältesanvändningen i framsätet mycket hög, 98 procent. Personer i åldern 16-17 år använder bilbälte i något mindre utsträckning på landsväg än de som är äldre.

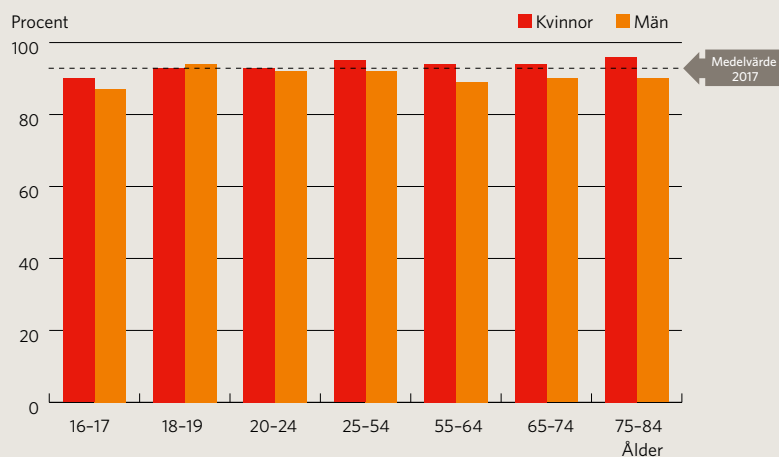
24C Tätort



Bilbälte bak i tätort

Det är färre som i tätort använder bilbälte i baksätet än i framsätet, 92 procent jämfört med 98 procent. Kvinnor använder bälte i högre utsträckning än män, särskilt i åldern 55–84 år.

24D Landsväg



Bilbälte bak på landsväg

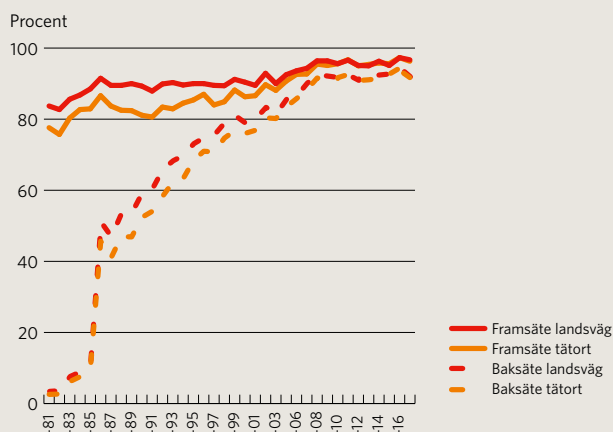
Det är i stort sett lika vanligt i alla åldersgrupper att använda bilbälte i baksätet på landsväg, 93 procent. Användandet är dock lite lägre i gruppen 16–17 år. Män i alla åldrar, förutom 18–19 år, använder bilbälte i lägre utsträckning än kvinnor.



Användning av bilbälte över tid

Användningen av bilbälte har sedan 2010 legat kring 90–98 procent. Precis som tidigare används bilbälte oftare i framsätet än i baksätet och något mer under landsvägskörning än i tätortstrafik. Kvinnor använder bältet i något högre grad än män. Det råder dock inga större skillnader mellan åldersgrupperna.

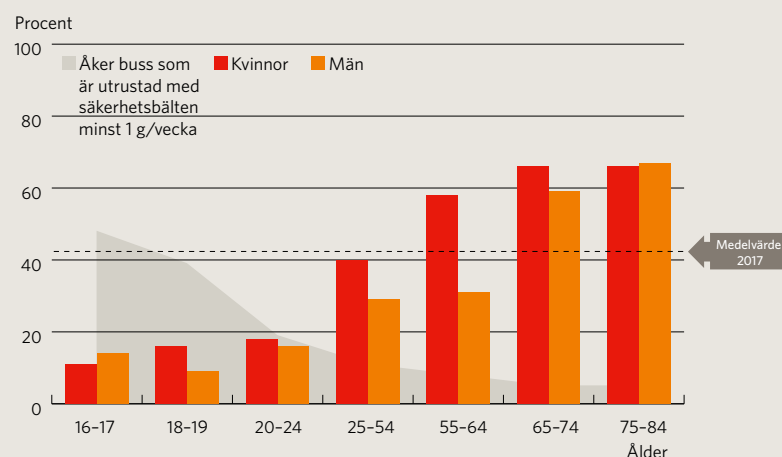
24E Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte 1981-2017, 15-74 år.



Bilbältesanvändningen i baksätet har ökat mer än användningen i framsätet sedan mätningens start. Den har de senaste åren stabiliserats kring 90–95 procent. Bältesanvändningen i framsätet har gått från runt 90 till 98 procent under undersökningsperioden. Historiskt har användningen av bilbälte varit något högre på landsväg än i tätort.

25 "Hur ofta brukar du åka buss som är utrustad med säkerhetsbälte - hur ofta använder du dessa?"

Andel passagerare som använder bälte i buss 2017.



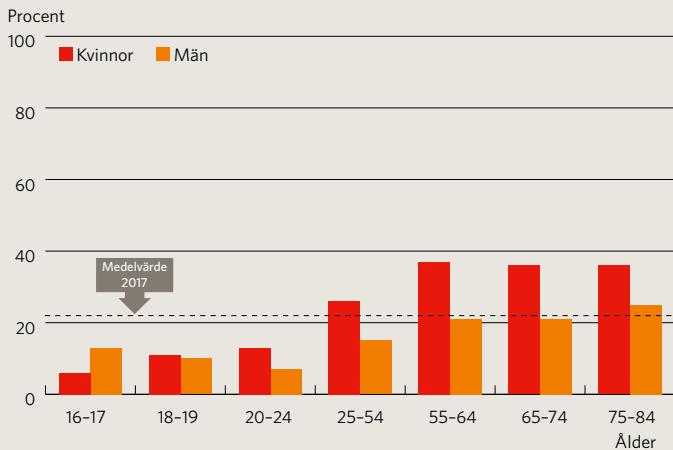
Bilbälte i buss

Fyra av tio uppger att de alltid eller nästan alltid använder bälte i bussar som har sådan utrustning. Det är betydligt vanligare bland kvinnor och äldre. Två tredjedelar av personerna från 65 år använder bälte jämfört med 12 procent i åldern 16–17 år. De som sällan åker buss utrustad med säkerhetsbälte använder oftare säkerhetsbälte medan de som åker oftare (minst en gång i veckan) använder det i betydligt mindre utsträckning.

Synbarhet

26A "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 2017.

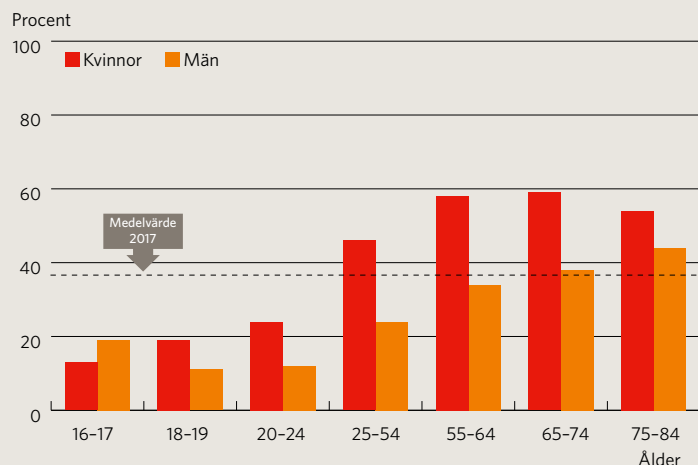


Användning av reflexer

Drygt en femtedel, 22 procent, använder alltid eller nästan alltid reflexer när de är ute på belysta vägar vilket är en liten minskning sedan 2016. Kvinnor använder reflexer i högre grad än män, 28 procent jämfört med 16 procent. Äldre personer uppger i högre utsträckning att de alltid eller nästan alltid använder reflexer. Bland män i åldern 16–24 är det endast sju till 13 procent som använder reflexer på belysta vägar.

26B "Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer? - Ej belyst väg/gata/trottoar".

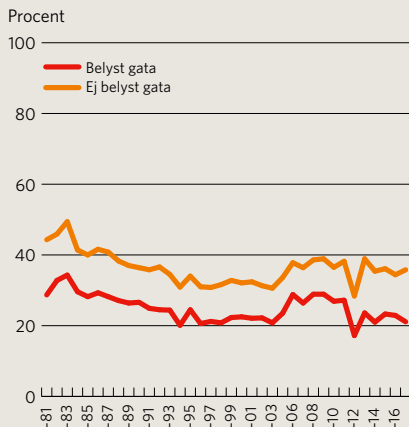
Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2017.



Det är fler som använder reflexer på ej belyst väg än på belyst väg, 36 jämfört med 22 procent. Andelen kvinnor är mycket högre än män, 47 procent jämfört med 27 procent. Nästan 50 procent från 55 år uppger att de använder reflexer på ej belysta vägar. Endast 11 till 19 procent av män i åldern 16–24 använder reflexer på ej belysta vägar.

26C Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörkret där biltrafik förekommer?

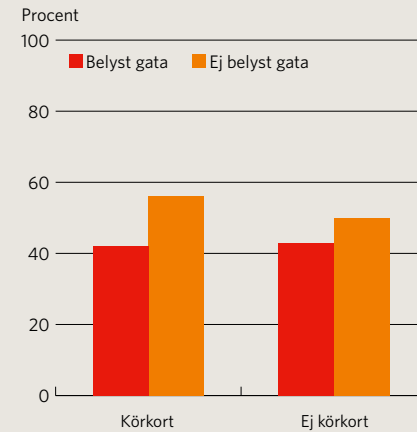
Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2017, 15-74 år.



Användandet av reflexer ligger på ungefär samma nivå som i början av 90-talet. Under tioårsperioden innan det minskade användningen vilket innebär att reflexanvändandet har minskat jämfört med början av 80-talet då mätningarna startade.

26D "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 2017.



Personer som har körkort använder oftare reflexer än personer utan körkort på ej belysta vägar. På belysta vägar råder det omvända förhållandet i år men skillnaden är mycket liten.



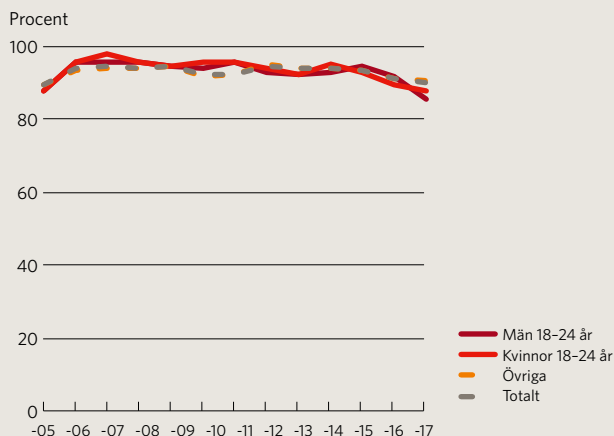
Fokusområde – Unga män och trafiksäkerhet

Unga män i åldern 18–24 år är överrepresenterade bland omkomna i trafiken. De löper dubbelt så hög risk att dödas jämfört med genomsnittet och risken är nästan tre gånger så hög som bland kvinnor. Mot bakgrund av detta tittar vi närmare på attityden till vilka beteenden som anses vara viktigast för trafiksäkerheten för unga män, unga kvinnor och äldre (övriga). Jämförelsen sträcker sig bak till 2005.

Att inte köra rattfull

Då allmänheten ombeds välja vilka tre beteenden som man anser vara viktigast för trafiksäkerheten (*använda cykelhjälm, hålla hastighetsgränserna, inte använda mobiltelefonen när man kör, inte köra rattfull, använda bilbälte, inte köra mot rött ljus, hålla avståndet till framförvarande fordon och inte köra mot rött*) går det att se vissa skillnader i attityd mellan unga män, unga kvinnor och äldre respondenter. Det beteendet som anses viktigast för trafiksäkerheten har under hela jämförelseperioden varit att inte köra rattfull. Nykterhet i trafiken anses viktigaste för 90 procent av de äldre och 88 procent av de unga kvinnorna (18–24 år). Även om det inte råder stora skillnader är det värt att notera att andelen unga män som anser att nykterhet är viktigast har minskat från 88 till 85 procent medan unga kvinnor legat kvar på 88 procent under hela perioden.

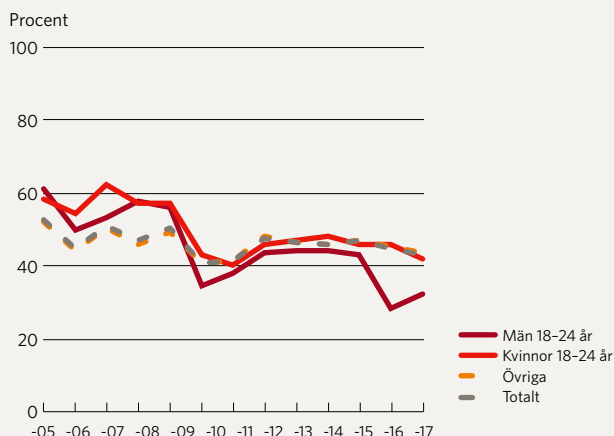
Inte köra rattfull



Unga män har också i större utsträckning än unga kvinnor faktiskt kört bil efter att ha druckit alkohol (se 19a). Medan i stort sett inga unga kvinnor uppger att de kört efter att ha druckit svarar sex till nio procent av de unga männen att de har gjort det.



Använda bilbälte



Bilbältet

En större skillnad, både över tid och mellan könen, finns i attityden till bilbältet. Endast 33 procent av de unga männen jämfört med 42 procent av de unga kvinnorna anser att bilbältesanvändningen är bland de tre viktigaste beteendena. Över tid är skillnaden stor. Totalt sett har andelen minskat från 53 till 43 procent sedan 2005. Bland unga män har det skett en betydligt kraftigare minskning från 61 till 33 procent vilket innebär att andelen unga män som anser att bilbältesanvändningen är ett av de tre viktigaste beteendena för säkerheten har halverats sedan 2005. Även unga kvinnor redovisar en betydande minskning från 59 till 42 procent.

Mobiltelefonen

I takt med att mobiltelefonerna tagit en större plats i våra liv har säkerhetstänkandet kring dem också ökat. Ungefär en femtedel av allmänheten ansåg 2005 att inte använda mobiltelefonen vid bilkörning var bland de tre viktigaste beteendena för säkerhet. Andelen har nu ökat till drygt hälften. Nästan sex av tio unga män och kvinnor anser att mobiltelefonanvändandet vid körning är bland de tre viktigaste säkerhetsaspekterna vilket innebär att unga anser att detta beteende är viktigare än vad äldre anser. Men här skiljer unga män och kvinnor på tanke och handling. Nästan tre av tio i åldern 18–19 år och en femtedel i ålder 20–24 år använder mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation vid bilkörning. Det är betydligt vanligare bland unga förare upp till 24 år än bland äldre att tex skicka sms vid bilkörning och bland kvinnor i gruppen är andelen något högre än bland män.

Köra trött och mot rött

Att inte köra mot rött har med åren blivit mindre viktigt för trafiksäkerheten enligt alla grupper. Dock anser unga män att det är viktigare att inte köra mot rött än vad unga kvinnor och äldre anser (40 % jämfört med 30 % och 33 %). Unga män anser också att inte köra trött är viktigare ur säkerhetssynpunkt än unga kvinnor och äldre.

Rangordning

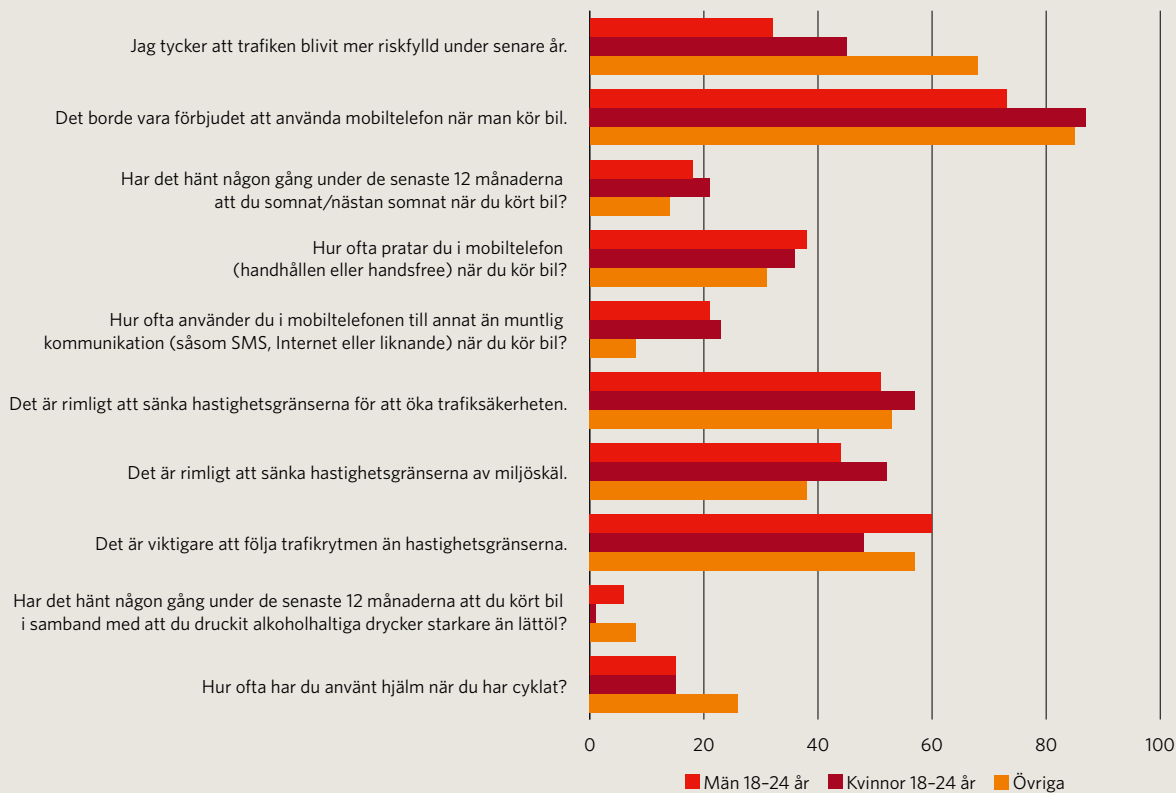
Både ålder och kön spelar en roll för attityden till säkerhet i vägtrafiken. Unga män har en lite annan syn på nykterhet i trafiken men skiljer sig framförallt i synen på bilbältesanvändning. Unga kvinnor rangordnar sina svar på samma sätt som de äldre respondenterna. Att *inte köra rattfull*, *inte använda mobilen* och att *använda bilbältet* anses i denna ordning vara de tre viktigaste beteendena. Kvinnor och äldre rangordnar också övriga beteenden på i stort sett samma sätt. Även de unga männen menar att *inte köra rattfull* och att *inte använda mobiltelefonen* är viktigast för säkerheten men avviker i synen på bilbältet. På tredjeplats hamnar istället att *inte köra mot rött ljus* (femte plats för unga kvinnor och delad fjärdeplats för äldre) medan att använda bilbältet hamnar på fjärde plats för de unga männen.

Avslutande diskussion

I diagrammet nedan ser vi att unga män har ett mer riskfyllt beteende än äldre vad gäller användande av cykelhjälm, hur man ser på förhållandet mellan hastighetsgränser och trafikrytm samt samtal, sms och surfande vid bilkörning. De unga männen anser dessutom i mindre utsträckning än andra att det borde vara förbjudet att använda mobilen när man kör bil, de har i högre grad än äldre somnat vid bilkörning och de har i högre grad än unga kvinnor druckit alkohol i samband med bilkörning. Trots detta anser unga män i mindre utsträckning än övriga att trafiken blivit mer riskfylld under senare år.

Värt att notera inför framtida mätningar är att även unga kvinnor utmärker sig i frågor om trafiksäkerhet. Unga kvinnor har i större utsträckning än unga män och äldre använt mobilen till annat än samtal vid bilkörning och de har i högre grad än unga män och äldre somnat under bilkörning.

Jämförelse mellan unga män, unga kvinnor och övriga, 2017.



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	48	47	49
18-19	73	70	77
20-24	78	79	78
25-54	85	84	87
55-64	92	91	93
65-74	93	91	95
75-84	84	80	88
Samtliga	85	84	87

3A Trafiken mer riskfylld			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	36	40	32
18-19	40	45	35
20-24	37	45	31
25-54	63	65	61
55-64	73	83	62
65-74	76	84	69
75-84	86	91	81
Samtliga	66	71	60

5A Dubbat för trafiksäkerheten			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	93,8	94,3	93,4
18-19	86,6	86,2	86,9
20-24	88,5	90,3	86,9
25-54	78,1	82,3	74,1
55-64	76,6	81,0	72,2
65-74	76,8	80,7	72,7
75-84	83,4	90,2	75,5
Samtliga	79,6	83,5	75,7

1B Kännedom om Nollvisionen, 15-74 år	
År	Samtliga
2009	86,5
2010	86,3
2011	87,7
2012	85,7
2013	87,0
2014	86,4
2015	85,4
2016	85,8
2017	85,5

3B Trafiken mer riskfylld, 15-74 år			
År	Samtliga	År	Samtliga
1991	67,8	2005	59,9
1992	71,7	2006	60,9
1993	68,6	2007	60,0
1994	62,3	2008	63,9
1995	63,2	2009	57,1
1996	55,4	2010	53,9
1997	49,4	2011	51,7
1998	50,2	2012	56,4
1999	61,4	2013	55,7
2000	58,5	2014	54,9
2001	59,5	2015	54,5
2002	62,5	2016	61,5
2003	63,7	2017	63,8

5B Dubbat/dubbfrött		
År	Dubbade vinterdäck är viktigt för trafiksäkerheten	Odubbade vinterdäck är viktigt för miljön
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
2017	79,2	50,0

2 Trafikantbeteenden			
Vilka tre beteenden anser du är viktigast för trafiksäkerheten?	Samtliga	Kvinnor	Män
Inte köra rattfull	90	90	90
Inte använda mobiltelefon när man kör	51	52	49
Använda bilbälte	43	47	39
Inte köra mot rött ljus	33	32	34
Hålla hastighetsgränserna	33	33	32
Hålla avståndet till framförvarandefordon	28	28	28
Inte köra trött	21	17	25
Använda cykelhjälmar	7	8	5

4 Mobiltelefon och bilkörning			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	87,4	87,5	87,2
18-19	81,7	85,1	78,7
20-24	78,8	87,6	70,7
25-54	81,2	88,0	74,5
55-64	86,8	93,4	80,3
65-74	91,5	94,0	88,8
75-84	95,9	97,3	94,3
Samtliga	84,6	90,4	78,9

6 Dubbfritt för miljön			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	37,9	41,8	35,1
18-19	52,3	53,6	51,4
20-24	48,0	47,6	48,3
25-54	47,4	51,1	44,4
55-64	50,8	56,8	45,1
65-74	60,1	58,6	61,5
75-84	60,4	58,9	61,9
Samtliga	50,8	53,5	48,6

*Justerad för de som inte har körkort

7 Räfflor i vägen

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

8A Bilarna stannar sällan

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	25,7	26,5	24,9
18-19	21,0	28,0	14,8
20-24	29,1	27,8	30,3
25-54	27,3	26,7	27,9
55-64	19,9	22,0	17,6
65-74	31,1	33,5	28,5
75-84	34,4	31,9	37,4
Samtliga	27,2	27,5	26,8

8B Bilarna stannar sällan, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1993	59,4	2006	32,2
1994	60,4	2007	29,1
1995	62,4	2008	30,9
1996	57,9	2009	28,3
1997	57,3	2010	27,4
1998	56,8	2011	28,6
1999	56,4	2012	24,2
2000	35,2	2013	25,9
2001	34,7	2014	22,8
2002	32,8	2015	22,2
2003	32,5	2016	24,3
2005	33,9	2017	26,6

9A Somnat/nästan somnat vid ratten

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	18,3	17,5	19,1
20-24	19,6	22,2	17,5
25-54	18,6	16,3	20,6
55-64	9,5	7,6	11,2
65-74	5,0	1,7	7,8
75-84	4,0	2,2	5,3
Samtliga	14,2	12,2	15,8

9B Somnat, nästan somnat vid ratten, 18-74

År	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
2017*	14,9

10A Mobilsamtal vid bilkörning

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	29,6	28,6	30,5
20-24	38,5	37,7	39,2
25-54	41,7	32,8	49,5
55-64	25,6	16,5	33,7
65-74	10,1	3,2	16,1
75-84	4,2	1,6	6,2
Samtliga	31,6	24,1	38,0

10B Mobilsamtal vid bilkörning, 18-74 år

År	Samtliga bilförare
2012	30,7
2013	31,1
2014	31,8
2015	31,2
2016*	30,1
2017*	33,4

11A SMS vid bilkörning

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	28,7	30,3	27,2
20-24	20,2	21,2	19,3
25-54	12,2	8,9	15,1
55-64	2,4	1,8	3,0
65-74	0,9	0,3	1,5
75-84	1,4	1,4	1,3
Samtliga	9,1	7,3	10,7

11B Mobilsamtal vid bilkörning, 18-74 år

År	Samtliga bilförare
2012	7,2
2013	8,1
2014	8,4
2015	7,7
2016*	7,3
2017*	9,6

12A Sänka hastigheter för ökad trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	50,3	54,3	46,6
18-19	53,7	55,9	51,7
20-24	53,9	56,8	51,3
25-54	50,2	57,7	43,3
55-64	53,0	66,3	39,5
65-74	54,7	62,0	47,5
75-84	65,1	73,1	55,9
Samtliga	52,8	60,6	45,2

12B Sänka hastighetsgränserna för ökad trafiksäkerhet, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	37,8	2007	50,0
1995	37,5	2008	50,9
1996	39,8	2009	54,7
1997	47,3	2010	50,8
1998	45,9	2011	60,4
1999	44,8	2012	59,6
2000	44,8	2013	62,4
2001	40,1	2014	61,8
2002	40,1	2015	47,8
2003	38,8	2016	53,2
2005	44,9	2017	51,8
2006	47,3		

13A Sänka hastighetsgränserna av miljöskäl

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	39,4	50,0	29,9
18-19	39,6	44,1	35,8
20-24	50,7	55,0	47,1
25-54	38,4	45,0	32,2
55-64	36,7	45,2	28,4
65-74	35,8	41,8	29,7
75-84	42,8	52,4	32,0
Samtliga	39,2	46,1	32,6

13B Sänkta hastigheter av trafiksäkerhets-/miljöskäl, 15-74 år

År	Sänkta hastigheter för ökad trafiksäkerhet	Sänkta 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
2017	51,8	38,9

14A Automatisk hastighetsövervakning			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	74,3	78,8	70,3
18-19	73,4	76,5	70,6
20-24	68,8	73,8	64,2
25-54	66,7	73,9	59,8
55-64	76,5	82,9	70,0
65-74	82,2	86,3	77,8
75-84	86,9	86,8	87,1
Samtliga	72,5	78,3	66,7

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
2017	71,3

15A Trafikrytm och hastighetsgräns			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	50,5	50,7	50,4
18-19	47,8	39,5	54,8
20-24	56,6	50,5	62,4
25-54	58,2	46,5	69,3
55-64	60,3	48,5	72,0
65-74	52,4	44,8	60,0
75-84	53,3	50,6	55,9
Samtliga	56,7	47,1	66,0

15B Trafikrytm och hastighetsgräns, 15-74 år			
År	Samtliga	År	Samtliga
1981	41,2	1999	54,3
1982	44,2	2000	52,0
1983	42,5	2001	57,1
1984	53,6	2002	55,5
1985	48,9	2003	56,1
1986	49,0	2005	55,5
1987	50,5	2006	52,3
1988	54,8	2007	61,1
1989	50,2	2008	58,1
1990	54,6	2009	61,2
1991	57,4	2010	60,5
1992	55,7	2011	60,5
1993	56,8	2012	60,8
1994	53,5	2013	60,0
1995	56,4	2014	59,4
1996	54,5	2015	56,5
1997	55,6	2016	56,6
1998	57,2	2017	57,0

16A Hastighetsgränser i tätort			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	70,7	80,2	61,9
18-19	80,3	78,1	82,3
20-24	79,2	83,0	75,7
25-54	74,2	80,9	67,7
55-64	63,8	71,3	56,3
65-74	67,0	70,1	63,7
75-84	75,3	81,9	67,8
Samtliga	72,2	78,1	66,4

16B Hastighetsgränser i tätort, 15-74 år			
År	Samtliga	År	Samtliga
1997	71,9	2008	70,0
1998	68,8	2009	71,5
1999	68,7	2010	69,2
2000	70,4	2011	69,7
2001	69,9	2012	70,7
2002	67,6	2013	69,1
2003	70,5	2014	69,8
2005	71,2	2015	70,0
2006	70,0	2016	72,5
2007	73,4	2017	72,0

17A Hastighetsgräns 30 km/h vid övergångsställen			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	60,0	65,3	54,9
18-19	50,4	54,7	47,0
20-24	56,0	65,7	46,8
25-54	52,7	64,9	41,0
55-64	49,7	54,9	44,5
65-74	54,7	57,8	51,5
75-84	67,8	75,7	58,7
Samtliga	54,1	63,1	45,2

17B Hastighetsgräns 30 km/h vid övergångsställen, 15-74 år			
År	Samtliga	År	Samtliga
2000	45,7	2010	48,0
2001	47,2	2011	51,5
2002	49,2	2012	49,6
2003	53,0	2013	49,0
2005	49,5	2014	49,0
2006	54,5	2015	52,9
2007	51,1	2016	51,5
2008	54,4	2017	52,9
2009	51,2		

18A Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll				
Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män	Kör bil ofta
18-19	21,6	14,6	28,0	
20-24	16,7	14,7	18,4	
25-54	29,5	26,6	32,0	
55-64	27,8	23,0	32,1	
65-74	24,7	14,8	33,3	
75-84	16,9	9,5	22,9	
Samtliga	26,6	22,0	30,5	

18b Stoppad av polisen i nykterhetskontroll, 18-74 år	
År	Samtliga bilförare
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
2017*	27,3

19A Kört bil efter att ha druckit alkohol, 18-74 år*			
Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	4,4	0,0	8,4
20-24	3,9	1,4	6,0
25-54	9,8	8,8	10,6
55-64	4,3	3,1	5,4
65-74	4,6	2,6	6,2
75-84	6,2	3,3	8,5
Samtliga	7,4	5,9	8,6

19B Kört bil efter att ha druckit alkohol, 18-74 år			
År	Samtliga bilförare	År	Samtliga bilförare
1981	8,8	1999	8,7
1982	9,1	2000	8,6
1983	8,6	2001	7,2
1984	7,1	2002	7,4
1985	8,8	2003	8,7
1986	9,6	2005	5,9
1987	10,8	2006	7,5
1988	13,7	2007	5,2
1989	13,9	2008	5,6
1990	12,4	2009	5,1
1991	11,8	2010	5,7
1992	10,2	2011	3,8
1993	11,6	2012	5,0
1994	10,2	2013	4,9
1995	9,0	2014	5,0
1996	7,4	2015	5,4
1997	9,0	2016*	4,6
1998	9,7	2017*	7,5

20A Åkt med förare påverkad av alkohol			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	11,1	11,5	10,8
18-19	6,5	6,6	6,3
20-24	10,3	9,2	11,4
25-54	4,9	4,5	5,3
55-64	1,7	1,4	2,0
65-74	0,8	0,7	0,9
75-84	3,1	2,2	4,1
Samtliga	4,4	3,9	4,8

*Justerad för de som inte har körkort

20B Åkt med förare påverkad av alkohol, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1994	7,2	2007	4,8
1995	5,3	2008	4,6
1996	6,1	2009	3,8
1997	5,3	2010	5,2
1998	5,9	2011	4,7
1999	5,3	2012	5,7
2000	6,4	2013	4,4
2001	5,4	2014	6,2
2002	5,6	2015	3,2
2003	5,3	2016	4,0
2005	4,9	2017	4,5
2006	5,3		

21A Alkolås i alla bilar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	68,3	77,5	60,0
18-19	68,2	76,3	61,0
20-24	76,8	85,5	68,8
25-54	71,4	79,2	64,0
55-64	66,3	74,5	57,9
65-74	65,4	73,1	57,4
75-84	67,7	75,4	59,0
Samtliga	69,8	77,7	62,1

21B Alkolås i alla bilar, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1995	63,9	2007	67,8
1996	62,0	2008	67,6
1997	60,6	2009	68,4
1998	60,7	2010	64,6
1999	58,7	2011	61,7
2000	60,6	2012	65,3
2001	59,9	2013	71,3
2002	62,8	2014	62,4
2003	68,9	2015	63,1
2005	65,9	2016	68,7
2006	67,3	2017	70,0

22 Andelen som cyklat, 15-74 år

År	Sommartid	Vintertid
2012	42	14
2013	47	13
2014	40	14
2015	44	16
2016	45	17
2017	44	19

22A Användning av cykelhjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	15,4	13,6	17,1
18-19	14,6	13,0	16,1
20-24	15,4	16,2	14,6
25-54	25,3	26,6	24,3
55-64	25,9	34,4	17,3
65-74	29,2	35,1	23,6
75-84	33,6	41,2	27,2
Samtliga	24,8	27,8	22,1

22B Användning av cykelhjälm, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	0,5	1999	8,2
1982	0,5	2000	7,6
1983	0,4	2001	10,4
1984	0,5	2002	8,7
1985	0,5	2003	10,0
1986	0,2	2005	9,7
1987	0,7	2006	11,4
1988	0,9	2007	15,6
1989	1,4	2008	14,1
1990	1,6	2009	16,9
1991	1,5	2010	17,4
1992	2,0	2011	19,8
1993	2,4	2012	19,4
1994	2,9	2013	22,0
1995	3,8	2014	20,0
1996	5,7	2015	25,7
1997	5,9	2016	26,1
1998	7,0	2017	24,4

23A Obligatoriskt med cykelhjälm

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	35,4	33,5	37,2
18-19	43,5	48,4	39,4
20-24	49,6	54,8	44,8
25-54	65,7	68,5	63,0
55-64	70,4	81,2	59,7
65-74	79,8	82,5	77,0
75-84	88,5	93,3	82,7
Samtliga	67,4	72,1	63,0

23B Obligatoriskt med cykelhjälm, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
1991	38,8	2005	47,8
1992	40,7	2006	52,9
1993	45,0	2007	52,8
1994	48,5	2008	53,2
1995	47,6	2009	53,7
1996	50,3	2010	52,3
1997	50,1	2011	54,6
1998	49,2	2012	56,8
1999	49,9	2013	57,6
2000	47,9	2014	58,2
2001	50,0	2015	61,6
2002	47,4	2016	57,8
2003	48,0	2017	65,7

24A Bilbälten i framsätet tättort 2017

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	94,6	95,5	93,8
18-19	96,3	97,5	95,2
20-24	96,9	97,1	96,7
25-54	99,0	98,6	99,4
55-64	98,5	98,6	98,4
65-74	97,7	98,7	96,5
75-84	98,5	100,0	96,7
Samtliga	98,3	98,5	98,1

24B Bilbälten i framsätet landsväg 2017

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	93,9	93,8	94,0
18-19	96,6	96,9	96,4
20-24	97,7	97,3	98,1
25-54	97,6	96,3	98,7
55-64	97,8	97,5	98,1
65-74	97,8	99,1	96,5
75-84	97,9	99,1	96,4
Samtliga	97,5	97,2	97,9

24C Bilbälten i baksätet tättort 2017

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	89,6	91,6	87,8
18-19	92,8	93,9	91,9
20-24	92,0	94,0	90,2
25-54	92,5	94,2	90,8
55-64	89,8	94,5	84,8
65-74	89,2	91,0	87,2
75-84	92,9	96,2	88,9
Samtliga	91,6	93,8	89,3

24D Bilbälten i baksätet landsväg 2017

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	88,2	89,9	86,7
18-19	93,4	92,7	94,0
20-24	92,4	93,3	91,5
25-54	93,5	95,4	91,8
55-64	91,5	94,0	88,9
65-74	91,9	93,7	89,8
75-84	93,3	96,2	89,8
Samtliga	92,7	94,6	90,9

24E Användning bilbälte, 25-74 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsväg	Tätort	Landsväg	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	99,7	99,4	97,0	96,4
2017	97,7	98,7	92,9	91,4

24F Användning bilbälte, 15-24 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsväg	Tätort	Landsväg	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
2017	96,7	96,3	91,8	91,7

24G Användning bilbälte, 15-19 år

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsväg	Tätort	Landsväg	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
2017	95,3	95,4	90,8	91,2

24H Användning bilbälte, 20-24 år				
År	Framsäte		Baksäte	
	Landsväg	Tätort	Landsväg	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
2017	97,7	96,9	92,4	92,0

24I Användning bilbälte, 25-54 år				
År	Framsäte		Baksäte	
	Landsväg	Tätort	Landsväg	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
2017	97,6	99,0	93,5	92,5

24J Användning bilbälte, 55-74 år				
År	Framsäte		Baksäte	
	Landsväg	Tätort	Landsväg	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
2017	97,8	98,1	91,7	89,5

25 Användning av bälte i buss			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	12,3	10,9	13,7
18-19	12,0	15,8	8,5
20-24	16,9	18,3	15,6
25-54	34,3	40,0	29,3
55-64	45,7	57,9	30,7
65-74	63,0	65,8	59,4
75-84	66,5	65,8	67,2
Samtliga	38,9	45,1	32,7

26A Fotgängares användning av reflexer på belyst väg/gata/trottoar			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	9,8	6,3	13,0
18-19	10,5	10,9	10,2
20-24	10,0	13,1	7,1
25-54	19,9	25,5	14,7
55-64	29,3	36,7	21,0
65-74	28,4	35,9	20,6
75-84	30,7	36,2	25,1
Samtliga	21,7	27,5	16,1

26B Fotgängares användning av reflexer på ej belyst väg/gata/trottoar			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	16,1	12,7	19,3
18-19	15,0	19,2	11,2
20-24	18,2	24,1	12,5
25-54	34,8	46,0	24,2
55-64	46,7	58,1	34,4
65-74	48,5	58,9	38,2
75-84	48,7	54,1	43,6
Samtliga	36,6	46,5	27,1

26C 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
2017	21,1	35,8

26D Fotgängares användning av reflexer			
Belysning	Samtliga	Körkort	Ej körkort
Belyst gata	42,0	41,9	42,8
Ej belyst gata	55,2	56,1	50,4

Viktigt att veta

Rapportens avsikt är att genom diagram och kommentarer till dessa ge en översiktlig bild av resultaten från 2017 års undersökning. I slutet av rapporten finns en tabellbilaga med sifferunderlaget till respektive diagram.

- Genomförande:** Årligen 1981–2003 på hösten, samt 2005–2017 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 (Trafikverks-regioner). Totalt blev det $2 \times 7 \times 6 = 84$ strata. Inom varje stratum gjordes ett slumpmässigt urval från befolkningsregistret.
- Datainsamlingsperiod:** 24 april–22 juni 2017
- Datainsamlingsmetod:** Postalt föraviseringsbrev med möjlighet att besvara på webben följt av (maximalt) en pappersenkät och en postal påminnelse som sedan kompletterades med telefonpåminnelser.
- Svarsfrekvens:** 51,6 % (59 % via post, 29 % på webben och 12,0 % 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. I 2016 och 2017 års undersökningar var åldersintervallet 16–84 år, medan åldersintervallet övriga år har varit 15–74 år. Vid jämförelser över tid – 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 och 2017 års värden 16–74 år (dvs inte 15–74 år). 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: 010-123 50 00

www.trafikverket.se