

RAPPORT

# Allmänhetens syn på trafiksäkerhet

Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2024



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Rapport Trafiksäkerhetsenkäten 2024

Författare: Anders Johansson och Julia Holmberg, Origo Group

Dokumentdatum: 2024-11-25

Version: 0.1

Kontaktperson: Anna-Lena Elmqvist

Publikationsnummer: 2025:009

ISBN: 978-91-8045-413-1

# 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 undersökning har genomförts på uppdrag av dåvarande Trafiksäkerhetsverket åren 1981–1992, av Vägverket åren 1993–2010 och av Trafikverket åren 2011–2024. Under åren 1981–2003 genomfördes enkäten på hösten, men från 2005 på våren. Under de senaste två mätningarna har den återigen genomförts under hösten. Undersökningen genomfördes inte 2004 och inte heller 2019. Sedan 2020 genomförs Trafiksäkerhetsenkäten vartannat år.

I stort sett ställs samma frågor varje gång, 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 november 2024*



# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	6
<b>Nollvisionen</b>	
Kännedomen om Nollvisionen har över tid varit jämn.....	8
Allt fler tycker det är viktigt att avstå mobiltelefon vid körning .....	9
Bedömningen att trafiken blivit alltmer riskfylld ökar med stigande ålder....	10
<b>Trafiksäkerhet och säkrare trafikmiljö</b>	
Dubblade vinterdäck anses något viktigare för trafiksäkerhet än 2022 .....	12
Odubblade vinterdäck anses något mindre viktigt för miljön än 2022 .....	13
Mitt- och sidoräcken anses vara bra för trafiksäkerheten .....	14
Om bilar stannar vid övergångsställen har stagnerat i utveckling.....	15
Vanligare bland yngre att använda mobiltelefon vid bilkörning .....	16
Något fler nyttjar skor med dobbbar/broddar vid halka.....	17
8 av 10 efterfrågar mer underhåll av gång- och cykelvägar .....	18
Allt färre män tycker att vägarna blivit säkrare under senare år.....	19
<b>Hastigheter i trafiken</b>	
Sänkta hastighetsgränser för ökad trafiksäkerhet anses viktigast bland äldre .....	21
Äldre kvinnor är mest positiva till att sänka hastigheter av miljöskäl.....	22
Kvinnor är mer positiva till automatisk hastighetsövervakning än män.....	23
Två av fem använder system som kontrollerar bilens hastighet .....	24
Män tycker i allt högre grad att trafikrytmen är viktigare än hastighetsgräns .....	25
Något lägre acceptans för sänkta bilhastigheter .....	26
Hastighetsgräns och många fotgängare och cyklister.....	27
Hastighetsgränser på högtrafikerade vägar .....	28
Kvinnor är klart mer positiva till hastighetsgräns 30 km/tim vid övergångsställe.....	29
Minskad framkomlighet när man sänker hastighetsgränserna .....	30
<b>Trafiknykterhet</b>	
I stort sett oförändrad andel som kört bil alkoholpåverkad.....	32
Viss ökning av kvinnor som åkt med alkoholpåverkad förare.....	33
Låg andel som kört bil narkotikapåverkade .....	34
Viss ökning av andel som åkt med narkotikapåverkad förare .....	34
Skillnaden i synen på teknik som hindra påverkade förare har ökat mellan kvinnor och män.....	35
<b>Cykling i trafiken</b>	
Något färre cyklar frekvent.....	37
Användning av cykelhjälm fortsätter öka.....	38
Obligatoriskt med cykelhjälm .....	39
<b>Bilbältesanvändning</b>	
Fortsatt hög användning av bilbälte fram i tätort.....	41
Så gott som samtliga använder bilbälte i framsätet på landsväg.....	41
Stabil hög nyttjandegrad av bilbälte bak i tätort.....	42
Även på landsväg används bilbälte bak i mycket hög grad.....	42
Användning av bilbälte över tid .....	43
Kvinnor använder oftare säkerhetsbälte i buss.....	43
En klar majoritet tycker att det borde finnas bälte på alla bussar.....	44
<b>Synbarhet i trafiken</b>	
Nyttjande av reflexer ökar bland kvinnor och minskar bland män .....	46
<b>Kurshållningssystem</b>	
Nästan tre av tio använder och uppskattar kurshållningssystemet .....	49
<b>Tabellbilaga</b> .....	51
<b>Viktigt att veta</b> .....	59

## Sammanfattning

Kännedomen om Nollvisionen har fortsatt att öka och ligger nu på 85 procent, en uppgång med två procentenheter jämfört med 2022. Den ökade kännedomen gäller både män och kvinnor i alla åldersgrupper, även om kunskapen är störst bland män, äldre (65–74 år) och boende i norra Sverige. Denna utveckling tyder på ett brett engagemang för trafiksäkerhet i befolkningen. Även om kännedom om nollvisionen ligger något lägre bland kvinnor än bland män, så verkar kvinnor generellt sett vara något mer motiverade till olika trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder.

Enligt medborgarna är det absolut viktigast för trafiksäkerheten att inte köra under påverkan av alkohol eller droger – 91 procent ser detta som en av de tre viktigaste säkerhetsfaktorerna. Samtidigt har medvetenheten kring vikten av att avstå mobilanvändning vid körning ökat, särskilt bland unga och kvinnor. Resultatet pekar på en långsiktig positiv trend när det gäller synen på mobilanvändning, där allt fler, framför allt kvinnor, värderar detta som en viktig trafiksäkerhetsfråga.

Uppfattningen att trafiken blivit mer riskfylld har ökat sedan 2022, och idag anser 65 procent av medborgarna att trafiken blivit farligare, främst bland kvinnor och personer i åldersgruppen 20–64 år. Denna ökade oro för trafikrisker avspeglar sig i ett fortsatt högt stöd för säkerhetsfrämjande åtgärder.

När det gäller vinterdäck visar undersökningen att stödet för dubbade däck ökat till 80 procent, vilket är särskilt högt bland yngre och boende i norra Sverige. Samtidigt ser allt färre odubbade vinterdäck som viktiga för miljön; i år ligger andelen på 46 procent, vilket är tre procentenheter lägre än 2022. Uppfattningarna om vinterdäckens betydelse skiljer sig också mellan olika regioner, där dubbade däck ses som särskilt viktiga i norra Sverige.

Attityderna till hastighetsövervakning och hastighetsgränser visar en blandad bild. Acceptansen för automatisk hastighetsövervakning har minskat till 70 procent, medan fler nu prioriterar att följa trafikrytmen framför hastighetsgränserna. Resultaten i denna fråga varierar beroende på körfrekvens – de som kör bil ofta ser detta som viktigare än de som kör mer sällan.

När det gäller cykelhjälm har användningen fortsatt att öka och ligger nu på 39 procent bland de som alltid eller nästan alltid använder hjälm. Trots detta sjunker andelen som anser att hjälm borde vara obligatoriskt till 67 procent, särskilt bland män. Kvinnor är dock fortsatt betydligt mer positiva än män till ett hjälmtvång.

”

*- Medvetenheten kring vikten av att avstå mobilanvändning vid körning har ökat*

**65%**  
anser att trafiken blivit  
mer riskfylld

**+3%**  
i användning av  
cykelhjälm sedan 2022

# Nollvisionen



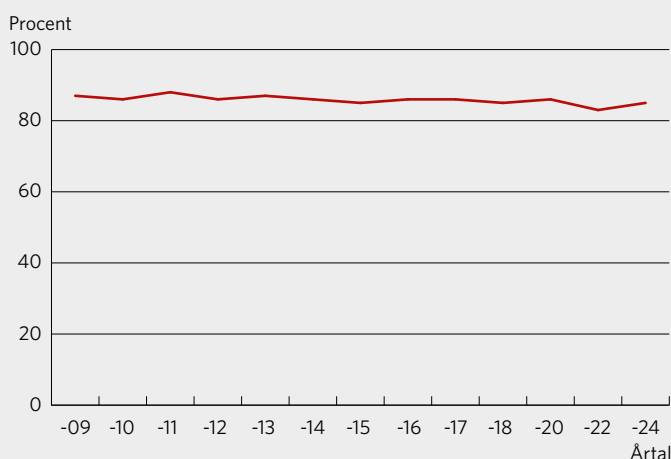
## Kännedomen om Nollvisionen har över tid varit jämn

Majoriteten av Sveriges medborgare, 85 procent, känner till Nollvisionen. Kännedomen har ökat med två procentenheter jämfört med 2022 och förändringen kan ses både bland män och kvinnor och såväl bland unga, medelålders som äldre personer. Sett över längre tid ligger kännedomen på en stabil nivå runt 85 procent. Kännedomen är störst bland män, personer i åldern 65–74 år, personer med eftergymnasial utbildning, bilförare samt bland personer boende i norra Sverige.

1

### "Känner du till Nollvisionen för trafiksäkerhet?"

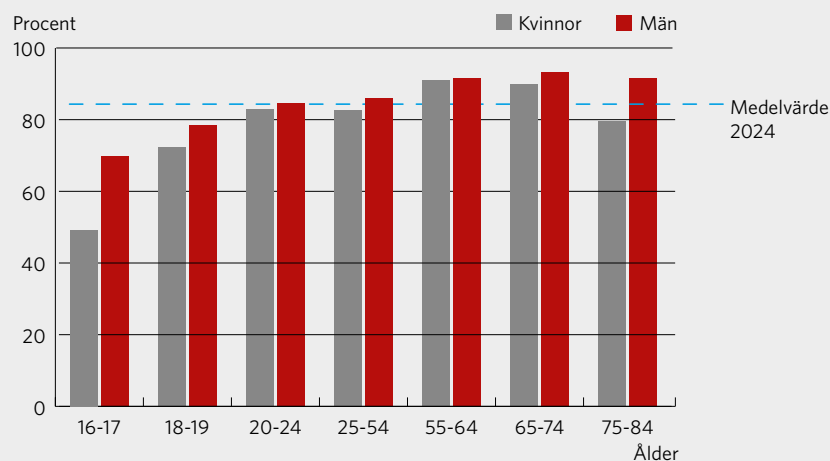
Andel av samtliga tillfrågade som svarat Ja 2009–2024, 16–74 år (15–74 år 2009–2015).



2

### "Känner du till Nollvisionen för trafiksäkerhet?"

Andel som svarat Ja 2024 uppdelat på ålder och kön.



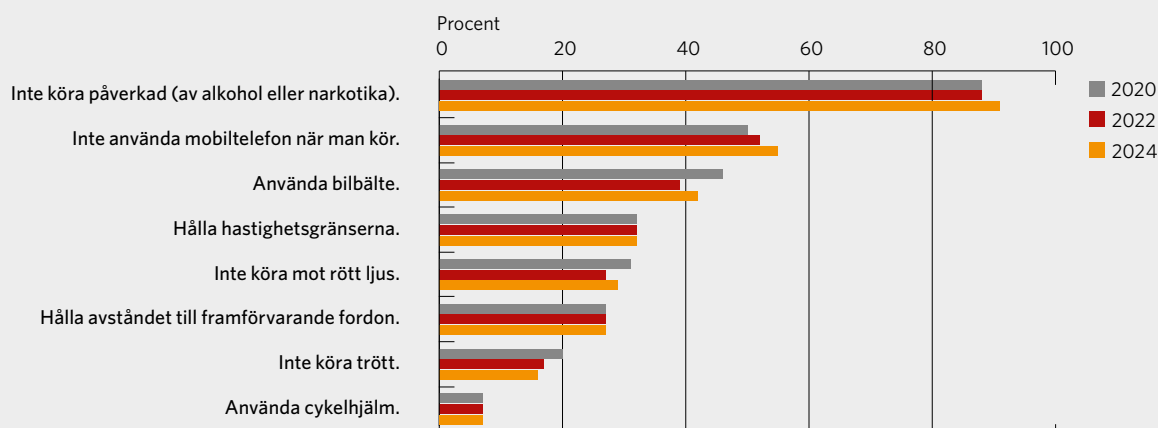
## Allt fler tycker det är viktigt att avstå mobiltelefon vid körning

Enligt medborgarna är det viktigast för trafiksäkerheten att inte köra påverkad (av alkohol eller narkotika). 91 procent uppger att det är en av de tre viktigaste faktorerna, vilket dessutom är en ökning jämfört med 2022 och 2020. Värt att notera är dock att svarsalternativet skiljer sig något i år då det i tidigare mätningar har avsett att inte köra rattfull. Bland kvinnor i åldrarna 16–19 år är det så gott som samtliga, 96 procent, som tycker det är viktigt att inte köra påverkad.

3

### "Vilka tre beteenden anser du är viktigast för trafiksäkerheten"

Andel som markerat aktuellt svarsalternativ 2020–2024.



Allt fler medborgare anser att man inte ska använda mobiltelefon vid körning som en av de viktigaste faktorerna för trafiksäkerheten. Resultatet har en fortsatt långsiktig positiv trend. Jämfört med 2022 har andelen ökat främst bland unga personer (16–24 år). Kvinnor anser i högre utsträckning än män att detta beteende är viktigt.

Att använda bilbälte och att inte köra mot rött ljus är beteenden som anses vara något viktigare jämfört med för två år sedan.

## Bedömningen att trafiken blivit alltmer riskfylld ökar med stigande ålder

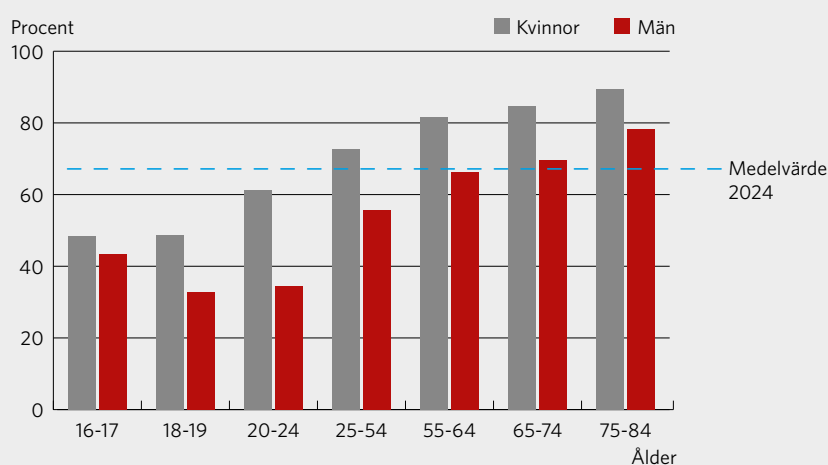
Andelen medborgare i åldrarna 16–74 år som upplever att trafiken har blivit mer riskfylld under senare år uppgår till 65 procent, vilket innebär en ökning jämfört med för två år sedan då motsvarande andel var 60 procent.

Kvinnor upplever att trafiken har blivit mer riskfylld än män, 76 procent av kvinnorna håller med vilket kan jämföras med 59 procent bland männen. Ökningen sedan 2022 kan främst ses bland personer i åldern 20–64 år. Andelen som anser att trafiken har blivit mer riskfylld ökar med stigande ålder.

4

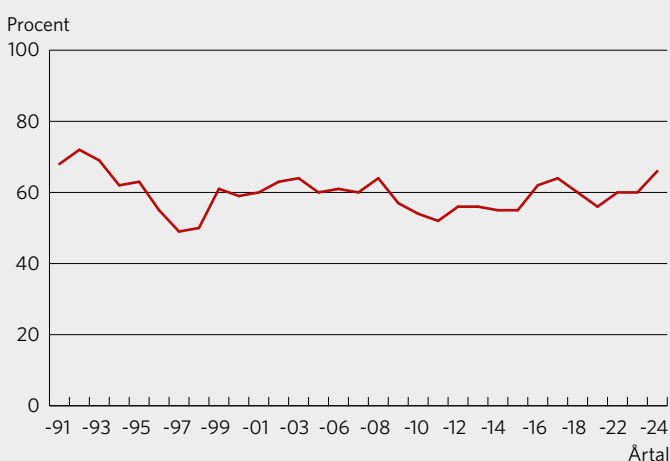
### "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år"

Andel som instämmer 2024.



5

Andel som instämmer 1991–2024 i åldrarna 16–74 år (15–74 år innan 2016).





# Trafiksäkerhet och säkrare trafikmiljö

## Dubbade vinterdäck anses något viktigare för trafiksäkerhet än 2022

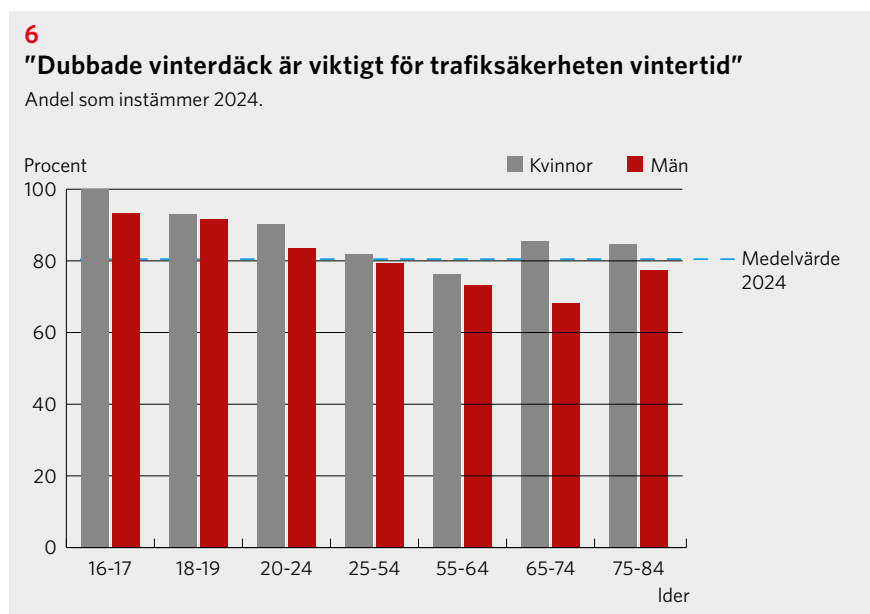
I år är det en något högre andel av medborgarna som instämmer i att dubbade vinterdäck är viktigt för trafiksäkerheten vintertid. Andelen uppgår till 80 procent vilket kan jämföras med 78 procent för två år sedan.

Personer i åldern 16–24 år uppger i högre grad att dubbade vinterdäck är viktigt, jämfört med äldre personer. Bland unga personer har andelen som instämmer i påståendet även ökat, från 86 procent 2022 till 90 procent i år.

Kvinnor anser i något högre grad än män att det är viktigt med dubbade vinterdäck. Sedan två år tillbaka är det framförallt män som i högre grad instämmer i påståendet.

Sett till hur ofta medborgarna kör bil så minskar instämmandegraden i påståendet i takt med mer frekvent bilkörande.

Bland medborgare i norra Sverige instämmer i stort sett samtliga i att dubbade vinterdäck är viktiga för trafiksäkerheten.

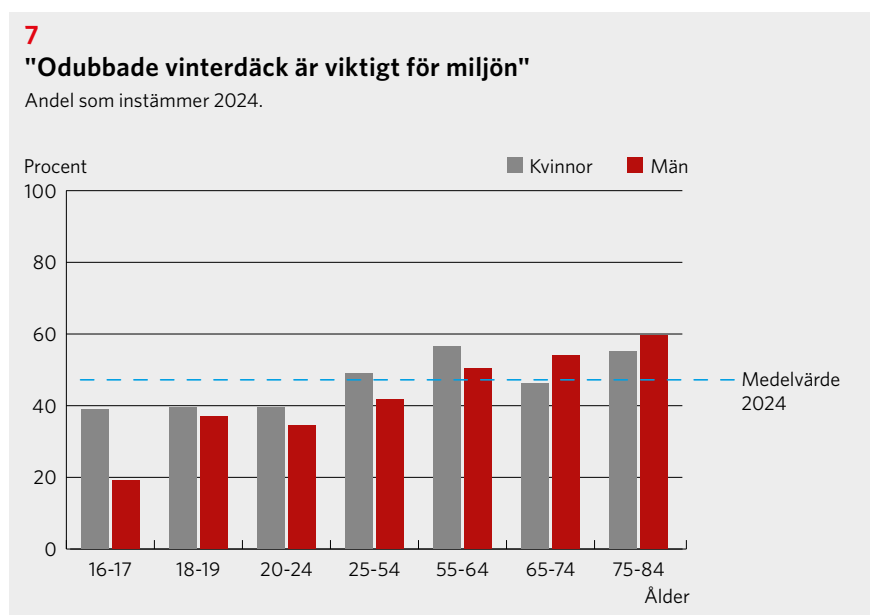


## Odubbade vinterdäck anses något mindre viktigt för miljön än 2022

En minskning har skett bland de som anser att odubbade vinterdäck är viktigt för miljön. Sedan 2022 har andelen instämmande minskat med tre procentenheter och uppgår i år till 46 procent bland personer i åldern 16–74 år. Andelen som tycker odubbade vinterdäck är viktigt tenderar att öka med stigande ålder. Bland de som är 75–84 år är det 57 procent som instämmer, vilket kan jämföras med 35 procent bland de som är 16–24 år.

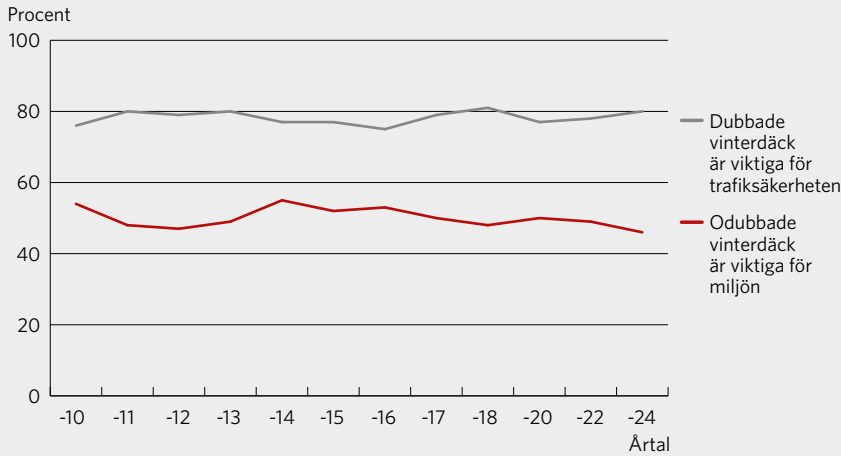
Bland kvinnor är det något fler som håller med om att är viktigt med odubbade vinterdäck för miljön jämfört med bland män. Dock är det främst kvinnor som står för minskningen jämfört med 2022 års resultat.

Attityderna till dubbade respektive odubbade vinterdäck skiljer sig utifrån var i landet som medborgarna bor. Bland boende i norra Sverige anses det i högre grad vara viktigt med dubbade vinterdäck och mindre viktigt med odubbade vinterdäck, jämfört med de som bor i södra Sverige. Bland medborgare i norra Sverige håller i stort sett samtliga (97 procent) med om att dubbade vinterdäck är viktiga för trafiksäkerheten. Instämmandegraden gällande odubbade vinterdäck uppgår däremot till endast 22 procent i denna grupp.



## 8

Andel som instämmer 2010-2024 16-74 år.



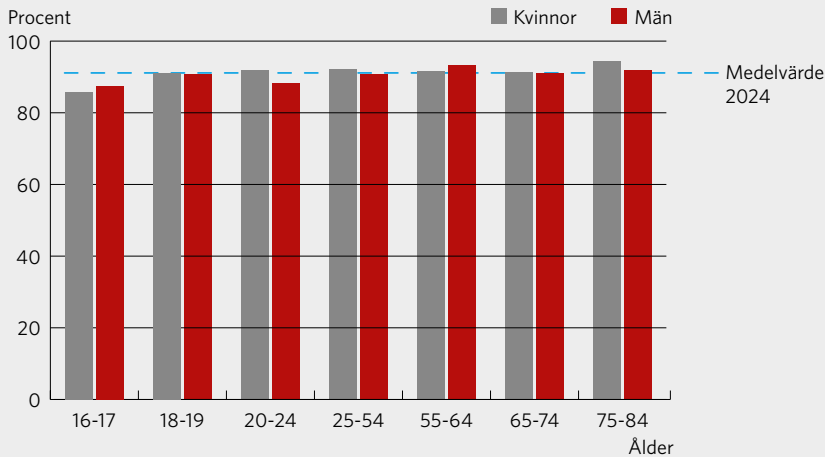
## Mitt- och sidoräcken anses vara bra för trafiksäkerheten

En klar majoritet, 91 procent, av medborgarna i åldern 16-84 år tycker att mitt- och sidoräcken är bra för trafiksäkerheten. Det är relativt små resultatskillnader i denna fråga mellan såväl kön, olika åldersgrupper som utifrån hur ofta man kör bil.

## 9

### "Mitt- och sidoräcken är bra för trafiksäkerheten"

Andel som instämmer 2024.



## Om bilar stannar vid övergångsställen har stagnerat i utveckling

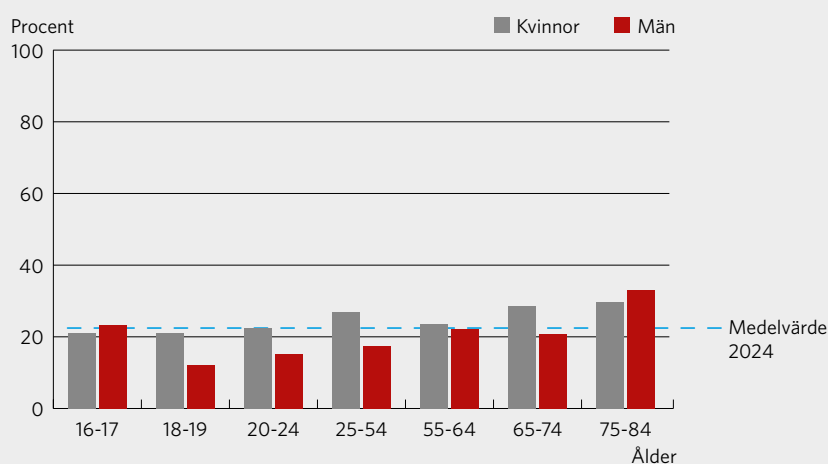
Andelen som instämmer i att bilisterna sällan stannar vid övergångsställen ligger på en stabil nivå sedan två år tillbaka. I årets mätning är det 22 procent bland personer som är 16–74 år som håller med i påståendet, vilket kan jämföras med 21 procent 2022. På lång sikt kan man däremot skönja en svagt nedåtgående trend, vilket är ett positivt resultat.

I denna fråga har resultaten gått åt motsatt håll för kvinnor och män sedan 2022. Allt fler kvinnor anser att bilar sällan stannar och andelen ligger nu högre jämfört med män (26 respektive 20 procent). Även sett till åldersgrupper har resultaten förändrats på olika sätt, bland unga i åldern 16–24 år är det allt färre som instämmer i påståendet medan bland de i åldern 25 år och uppåt är det istället något fler.

### 10

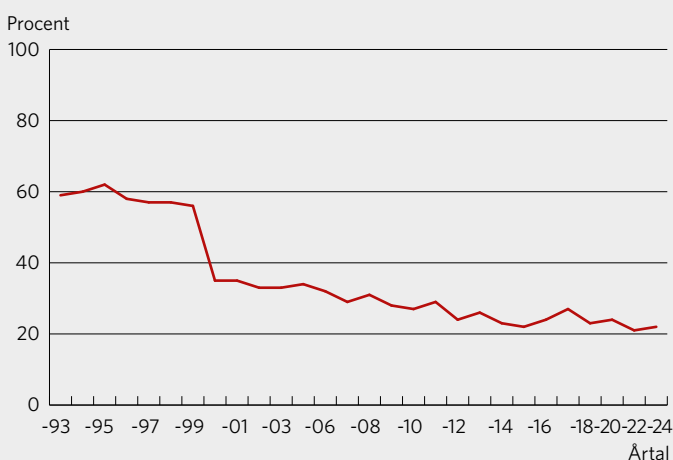
#### "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställen".

Andel som instämmer 2024.



### 11

Andel som instämmer 1993-2024, 16-74 år.



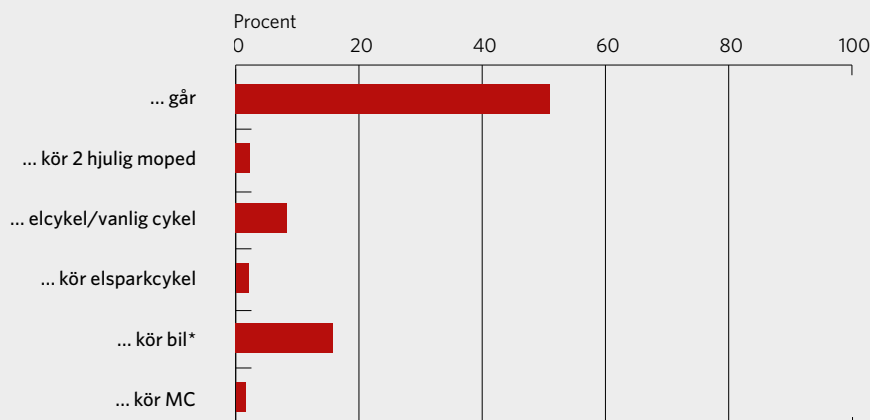
## Vanligare bland yngre att använda mobiltelefon vid bilkörning

Drygt hälften av medborgarna i åldern 16–84 år uppger att de använder mobiltelefon hälften av gångerna eller oftare när de går. Det är det färd sätt med högst andel telefonanvändning. Bland bilförare är motsvarande andel vid bilkörning 16 procent.

12

### "Hur ofta använder du i mobiltelefon när du . . . ?"

Andel som svarat "Alltid eller nästan alltid" 2024, (\*Personer i åldrarna 18–84 år som har körkort för bil).

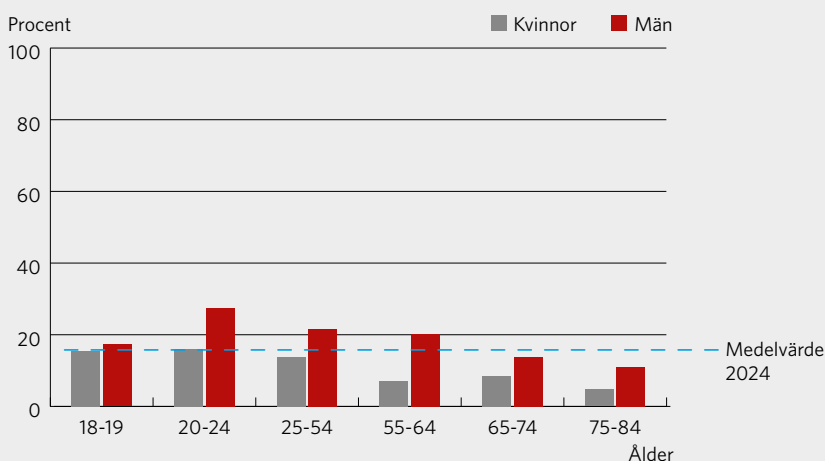


Användandet av mobiltelefon under bilkörning är högst bland unga och sjunker i takt med stigande ålder. Det är även klart högre nyttjandegrad bland män än bland kvinnor. Högst andel som använder den hälften av gångerna eller oftare finns bland män i åldern 20–24 år, 28 procent.

13

### "Hur ofta använder du i mobiltelefon när du kör bil?"

Andel bilförare som svarat "Alltid eller nästan alltid" 2024.



## Något fler nyttjar skor med dobbar/broddar vid halka

I år är det 11 procent som uppger att de alltid eller nästan alltid använder broddar eller skor med dobbar om det förekommer halka när de går. Detta är en ökning sedan 2022 då motsvarande andel uppgick till 9 procent.

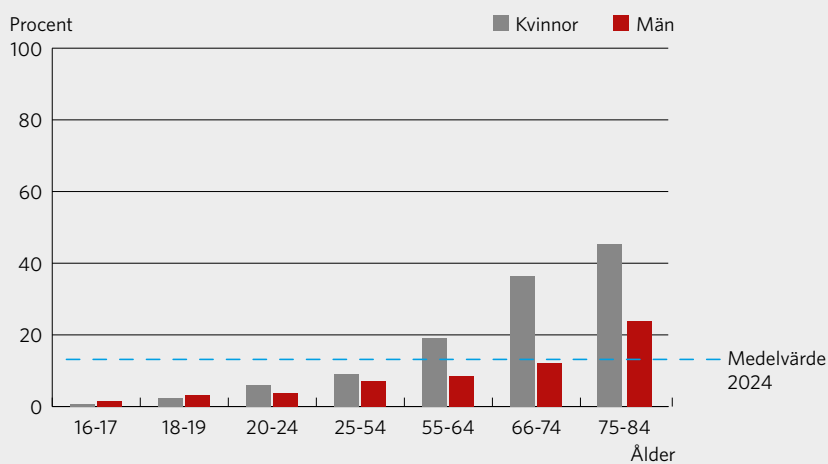
I denna fråga finns det tydliga skillnader mellan olika åldersgrupper, användningen ökar i takt med stigande ålder och uppgår som högst till 35 procent bland medborgare i åldern 75–84 år.

Skillnaderna märks även tydligt mellan kvinnor och män där användandet av broddar eller skor med dobbar används mer frekvent av kvinnor.

14

### "Om det förekommer halka när du går, hur ofta använder du då broddar eller skor med dobbar?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder 2024.



## 8 av 10 efterfrågar mer underhåll av gång- och cykelvägar

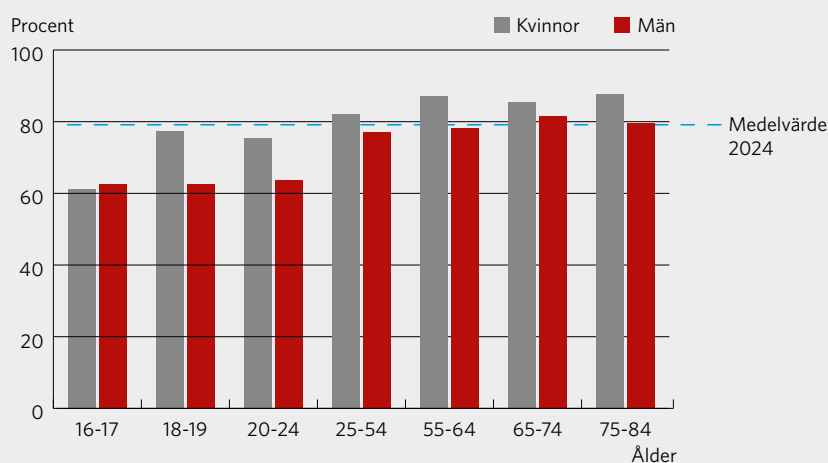
De flesta, 79 procent, tycker att det borde satsas mer på att underhålla gång- och cykelbanor, ett oförändrat resultat jämfört med för två år sedan. Personer i åldersgruppen 16–24 år instämmer i lägre grad jämfört med äldre personer, och det är även färre i denna grupp som tycker att det borde satsas jämfört med för två år sedan.

Attityderna i denna fråga skiljer sig utifrån hur ofta medborgarna cyklar. Bland de som cyklar dagligen eller flera gånger i veckan är det omkring 9 av 10 som tycker att det borde satsas på underhåll.

15

### "Det borde satsas mer på att underhålla gång- och cykelbanor".

Andel som instämmer 2024.



## Allt färre män tycker att vägarna blivit säkrare under senare år

Något färre upplever att vägarna har blivit säkrare under senare år. 55 procent är instämmande i år jämfört med 58 procent för två år sedan. Män har fortsatt en något mer positiv inställning i denna fråga jämfört med kvinnor. Däremot är det främst bland män som den negativa resultatutvecklingen syns, och särskilt bland unga män (i åldern 16–24 år).

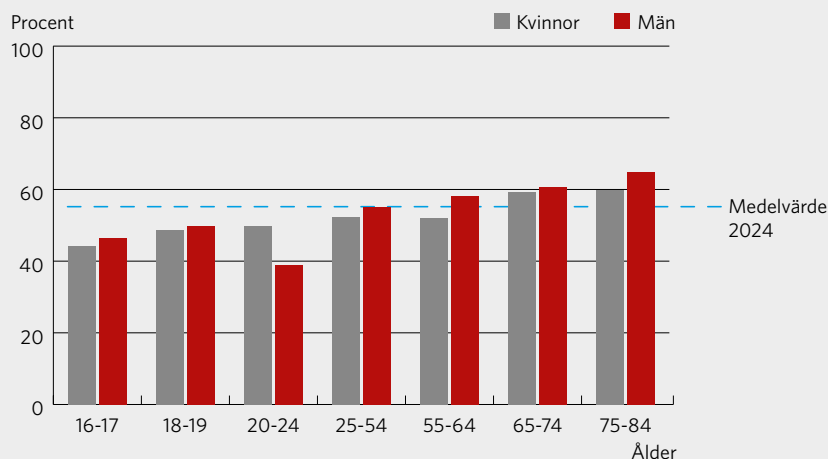
Medborgare i mellersta och sydöstra Sverige upplever i något högre grad att vägarna har blivit säkrare under senare år, jämfört med medborgare i övriga regioner.

De som kör bil ofta instämmer i något lägre grad i detta påstående jämfört med de som kör mer sällan eller aldrig.

16

### "Vägarna har blivit säkrare under senare år".

Andel som instämmer 2024.



# Hastigheter i trafiken

## Sänkta hastighetsgränser för ökad trafiksäkerhet anses viktigast bland äldre

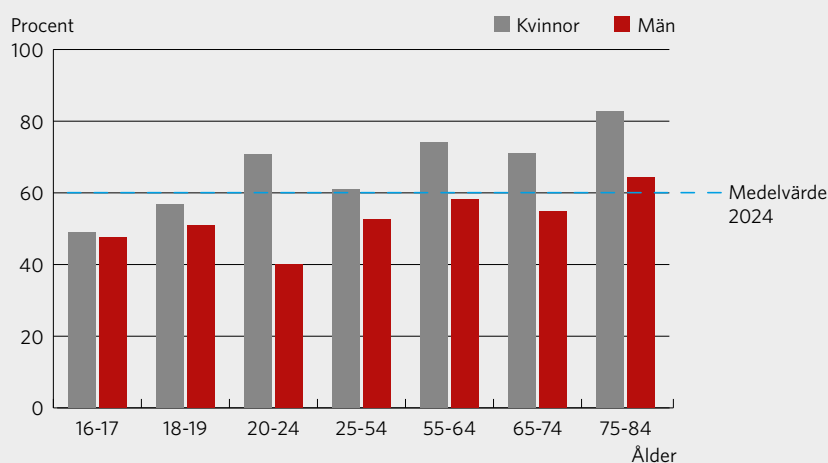
Resultatet ligger på en oförändrad nivå sedan 2022 gällande andelen som tycker det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten.

Benägenheten att instämma i påståendet tenderar att öka med stigande ålder och är högst i gruppen 75–84 år. Bland medborgare i åldern 25–54 år är det allt färre som tycker det är rimligt att sänka hastighetsgränserna, medan andelen istället har ökat något bland de som är yngre än 25 år samt de i åldern 55 år och uppåt.

17

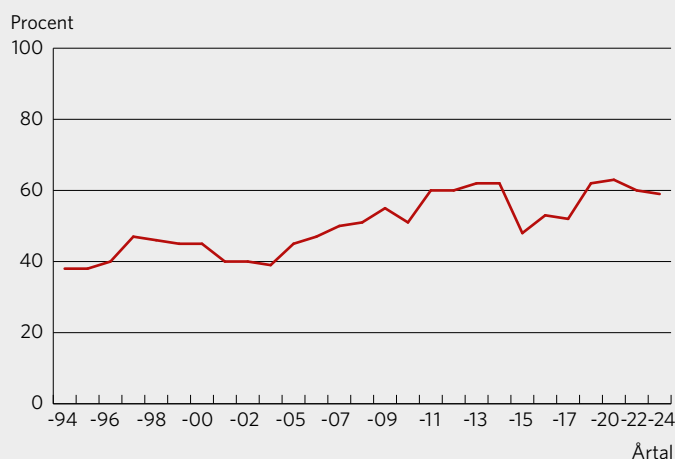
### "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten"

Andel som instämmer 2024.



18

Andel som instämmer 1994–2024, 16–74 år.



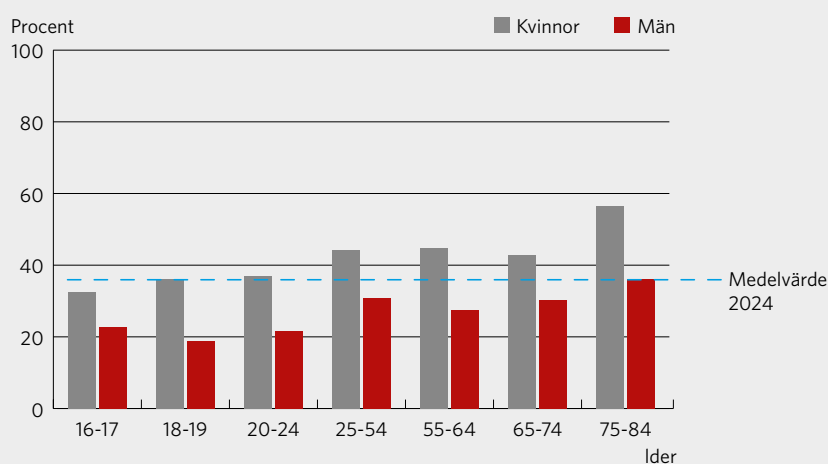
## Äldre kvinnor är mest positiva till att sänka hastigheter av miljöskäl

Andelen som anser att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna av miljöskäl är oförändrad jämfört med för två år sedan, 36 procent. Kvinnor instämmer i högre grad i detta påstående jämfört med män, men skillnaderna har minskat under de senaste två åren. Mest positiva i denna fråga är kvinnor i åldern 75–84 år.

19

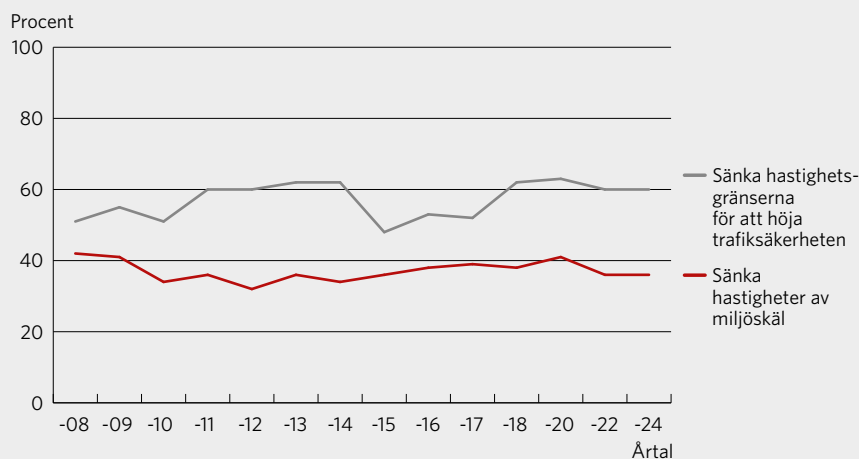
### "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna av miljöskäl"

Andel som instämmer 2024.



20

Andel som instämmer 2008-2024, 16-74 år.



## Kvinnor är mer positiva till automatisk hastighetsövervakning än män

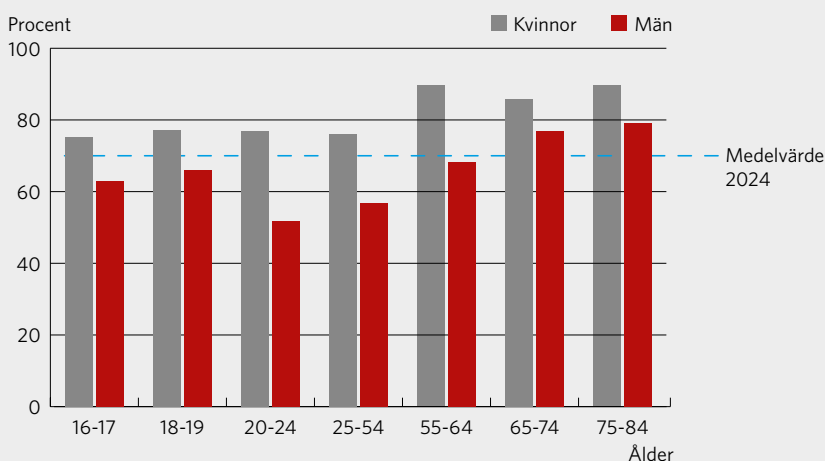
De som anser att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser har minskat med fem procentenheter under de senaste två åren och uppgår nu till 70 procent. Minskningen syns främst i åldersgruppen 25–54 år där andelen instämmande sjunkit från 75 procent under 2022 till 66 procent i år.

Kvinnorna ställer sig mer positiva till detta jämfört med män. Mest positiva är kvinnor i åldern 55 år och uppåt.

21

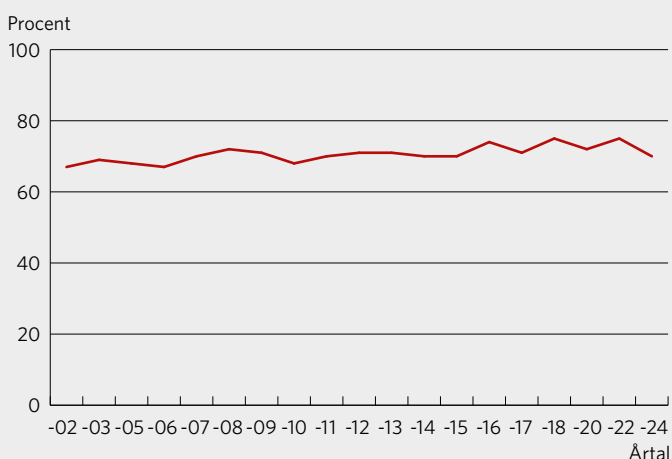
### "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser"

Andel som instämmer 2024.



22

Andel som instämmer 2002-2024, 16-74 år.



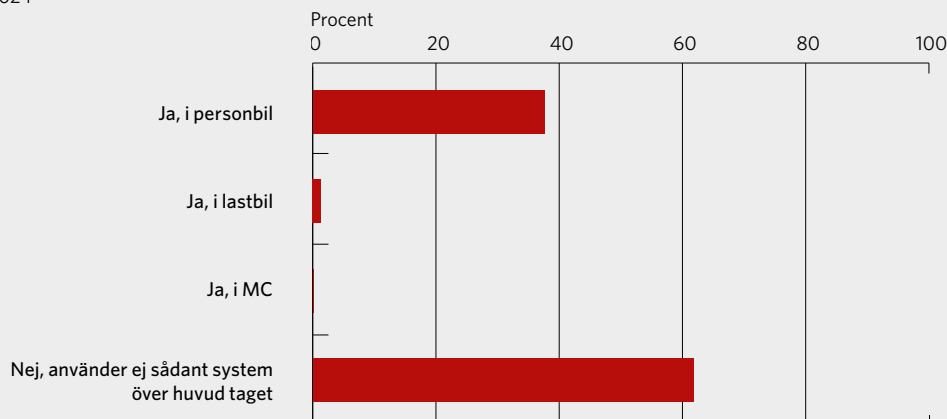
## Två av fem använder system som kontrollerar bilens hastighet

Nästan två av fem säger sig använda system som påminner, informerar och/eller kontrollerar fordonets hastighet i personbil. Högst nyttjandegrad finns bland män i åldern 55–64 år samt bland de som kör bil ofta (omkring 45 procent i dessa grupper).

23

**"Under senare år har det kommit nya system i fordon som påminner, informerar och/eller kontrollerar fordonets hastighet (utöver hastighetsmätare och farthållare). Använder du något sådant system?"**

Bas: Samtliga 2024



## Män tycker i allt högre grad att trafikrytmen är viktigare än hastighetsgräns

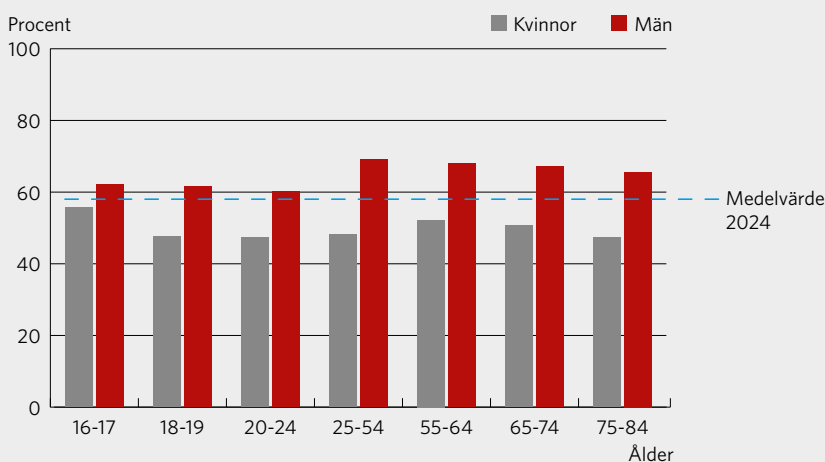
Ungefär 6 av 10 medborgare i åldern 16–74 år anser att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna. Sedan 2022 har andelen som instämmer i frågan ökat med tre procentenheter och är nästan tillbaka till samma nivå som 2020 (59 procent i år respektive 56 procent 2022). Män instämmer i klart högre grad än kvinnor och andelen har även ökat jämfört med för två år sedan.

Resultatet i denna fråga varierar i relativt hög grad utifrån hur frekvent man kör bil. Bland de som kör ofta är det 61 procent som tycker det viktigare att följa trafikrytmen, motsvarande andel bland de som kör mer sällan eller inte alls uppgår till 51 procent.

24

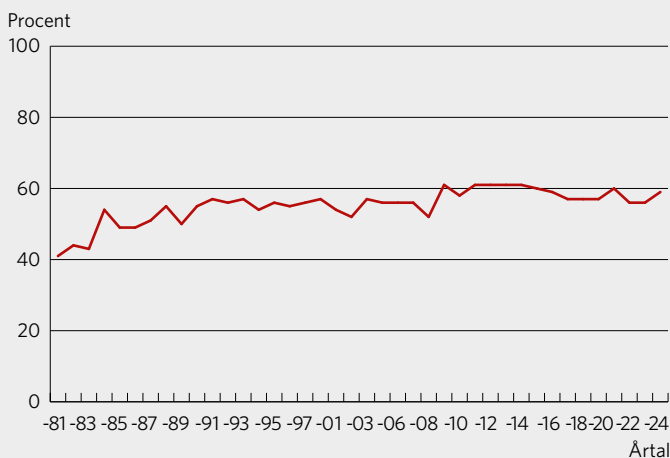
### "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna"

Andel som instämmer 2024.



25

Andel som instämmer 1981–2024, 16–74 år.



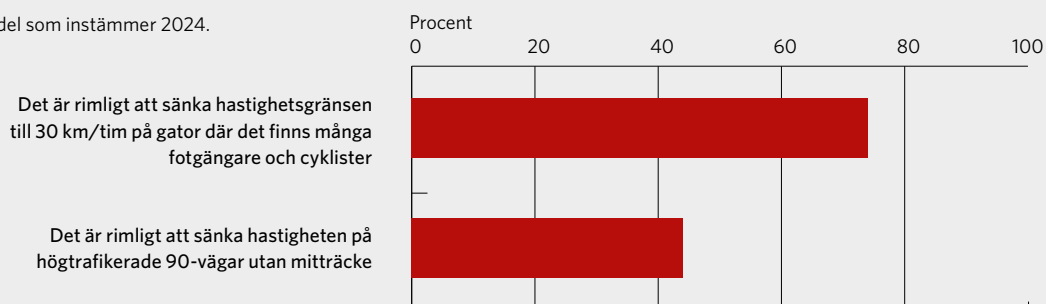
## Något lägre acceptans för sänkta bilhastigheter



Acceptansen för sänkta hastighetsgränser ser olika ut för olika typer av vägar. Över hälften instämmer i att det är rimligt att sänka hastigheterna till 30 km/tim på gator där det finns många fotgängare och cyklister medan två av fem anser det vara rimligt med sänkta hastigheter på högtrafikerade vägar utan mitträcke. Resultaten för dessa två frågor har båda minskat sedan 2022 (fyra respektive två procentenheter i åldersgruppen 16–74 år).

### 26

Andel som instämmer 2024.



## Hastighetsgräns och många fotgängare och cyklister

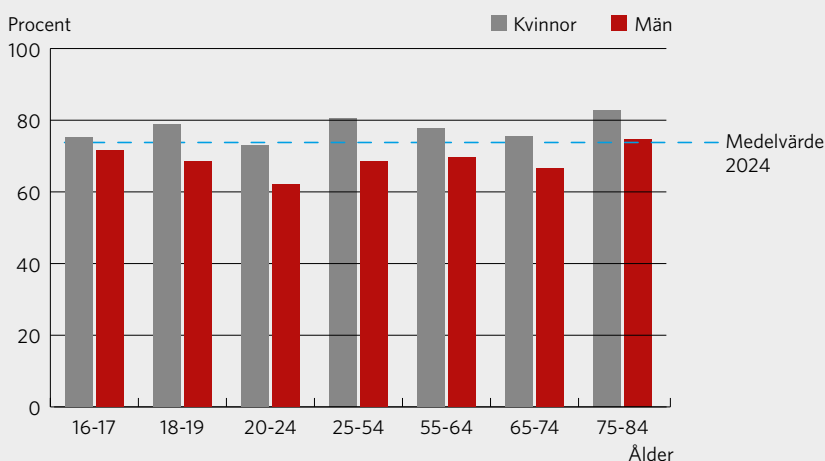
Färre anser att det är rimligt att sänka hastigheterna till 30 km/tim på gator där det finns många fotgängare och cyklister. Sedan 2020 har resultatet utvecklats i negativ riktning efter att dessförinnan ha haft en positiv trend under flera år. Bland medborgare i åldern 16-74 år har andelen sjunkit från 77 procent 2022 till 73 procent i år.

Kvinnor anser i högre grad än män att det är rimligt att sänka hastigheterna och resultatet ligger på en stabil nivå sedan 2022. Bland män är det däremot en negativ utveckling i andelen instämmande jämfört med för två år sedan.

27

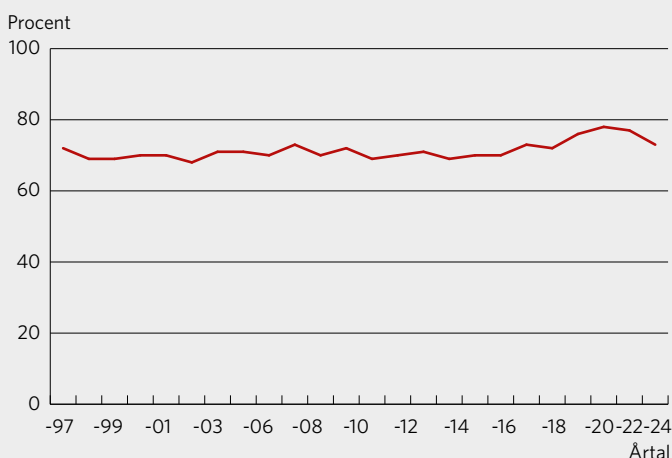
### "Det är rimligt att sänka hastigheterna till 30 km/tim på gator där det finns många fotgängare och cyklister"

Andel som instämmer 2024.



28

Andel som instämmer 1997-2024, 16-74 år.

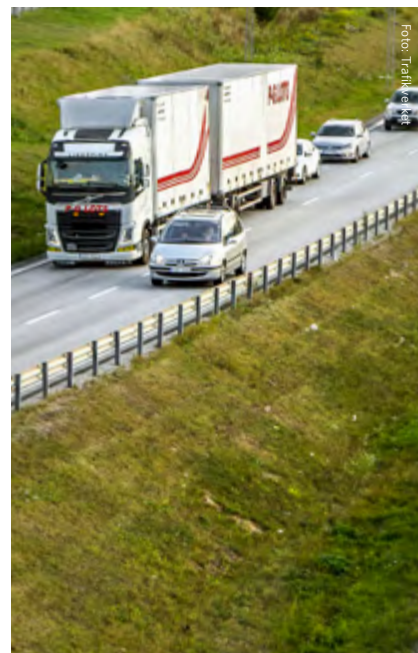
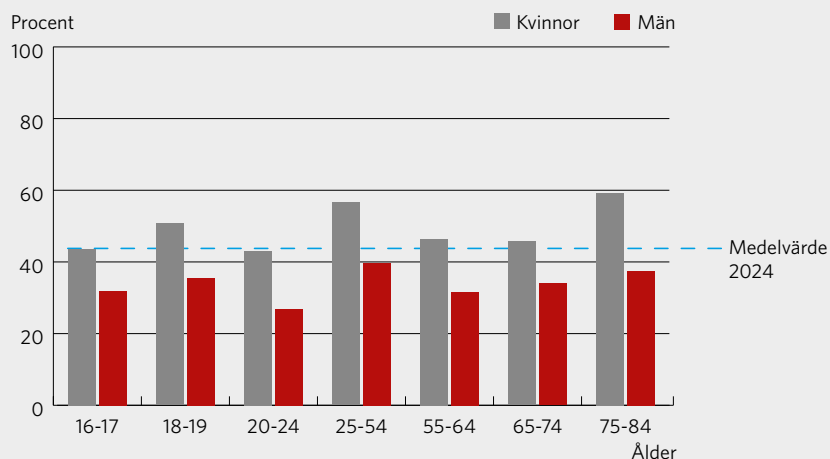


## Hastighetsgränser på högtrafikerade vägar

29

### "Det är rimligt att sänka hastigheten på högtrafikerade 90-vägar utan mitträcke"

Andel som instämmer 2024.



Acceptansen för sänkta hastigheter på högtrafikerade 90-vägar utan mitträcke är betydligt lägre än för sänkta hastigheter i tätort. Bland medborgare i åldern 16–74 år har andelen som är positiva minskat från 46 procent för två år sedan till 44 procent i år. Liksom i frågan om hastighetsgränser där det finns gångtrafikanter och cyklister instämmer kvinnor i högre grad än män. Kvinnor har dock blivit något mindre positiva till sänkta hastigheter under de senaste två åren.

## Kvinnor är klart mer positiva till hastighetsgräns 30 km/tim vid övergångsställe

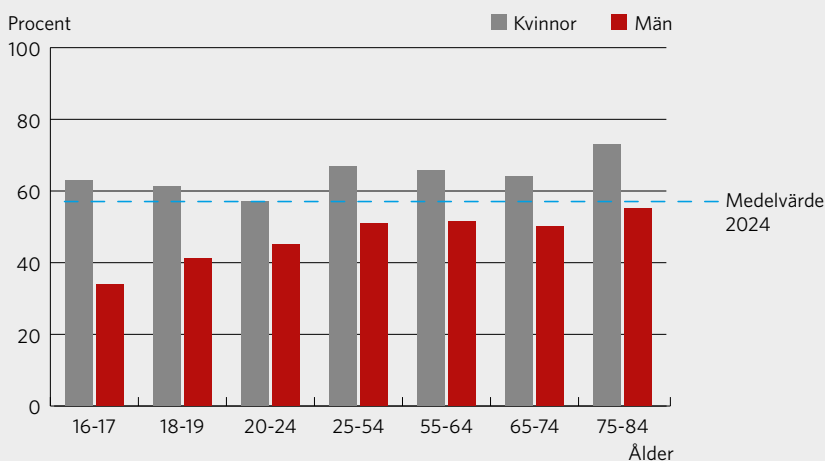
Merparten av medborgarna, 57 procent, instämmer i att hastighetsgränsen vid övergångsställen alltid bör vara högst 30 km/tim. Andelen har minskat med två procentenheter sedan 2022 och har en negativ trend sedan 2020 då andelen var den hittills högst uppmätta. Kvinnor är klart mer positiva än männen i denna fråga och högst andel instämmande kvinnor åter finns i åldersgruppen 75–84 år.

I denna fråga finns det även en tydlig attitydskillnad utifrån hur ofta medborgarna kör bil. De som kör bil ofta ställer sig mindre positiva (55 procent instämmer) till en hastighetsgräns på 30 km/tim vid övergångsställen jämfört med övriga.

30

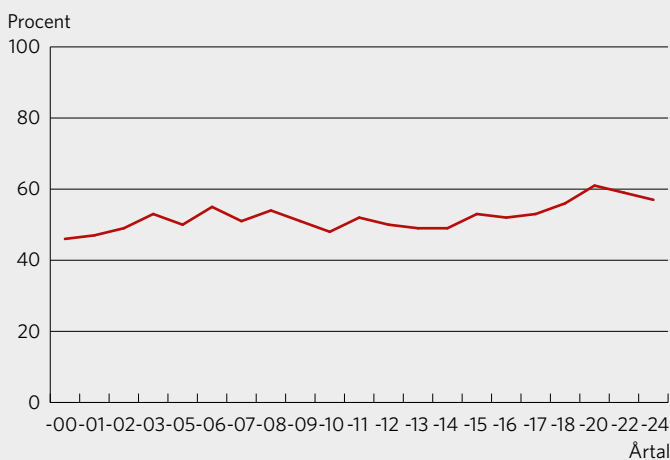
### "Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör alltid vara högst 30km/tim."

Andel som instämmer.



31

Andel som instämmer 2000-2024, 16-74 år.



## Minskad framkomlighet när man sänker hastighetsgränserna

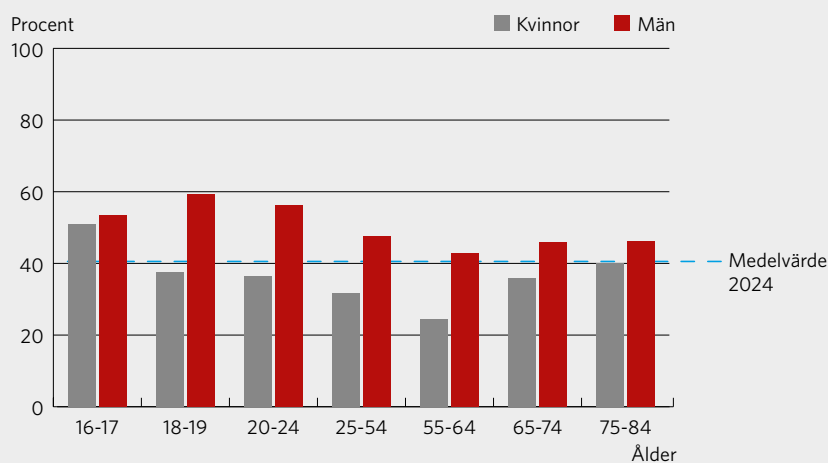
Andelen som ställer sig bakom att framkomligheten minskar när man sänker hastighetsgränserna har ökat med fyra procentenheter sedan 2022 och uppgår i år till 40 procent. Det är tydligt att män har en högre instämmandegrad än kvinnor (48 respektive 33 procent), och skillnaden mellan grupperna har ökat något jämfört med för två år sedan.

Det är vanligare i de yngre åldersgrupperna att anse att framkomligheten påverkas negativt av sänkta hastighetsgränser och framför allt bland yngre män upp till 24 år.

32

### "Framkomligheten minskar när man sänker hastighetsgränserna"

Andel som instämmer 2024.





# Trafiknykterhet

## I stort sett oförändrad andel som kört bil alkoholpåverkad

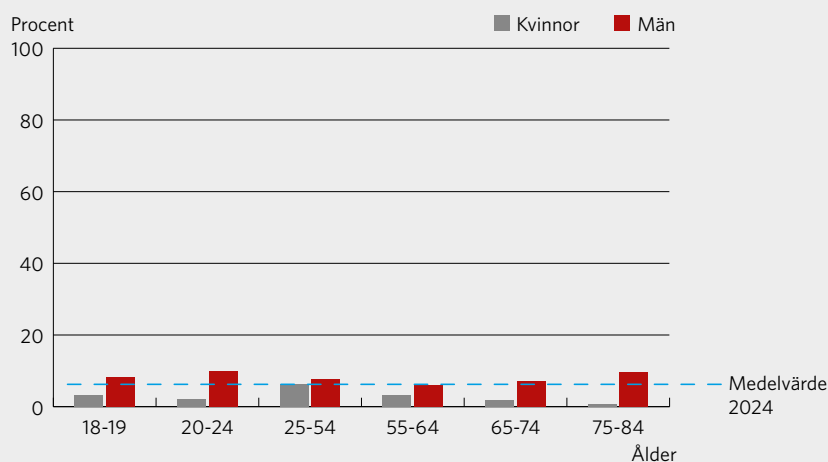
Sex procent av bilförarna uppger att de kört bil i samband med att ha druckit alkohol det senaste året. Motsvarande andel under 2022 uppgick till fem procent. Andelen är högre bland männen än bland kvinnorna, åtta jämfört med fyra procent.

Sedan inledningen av 2000-talet har andelen som angett att de kört i samband med att ha druckit alkoholhaltiga drycker legat på en stabil nivå.

**33**

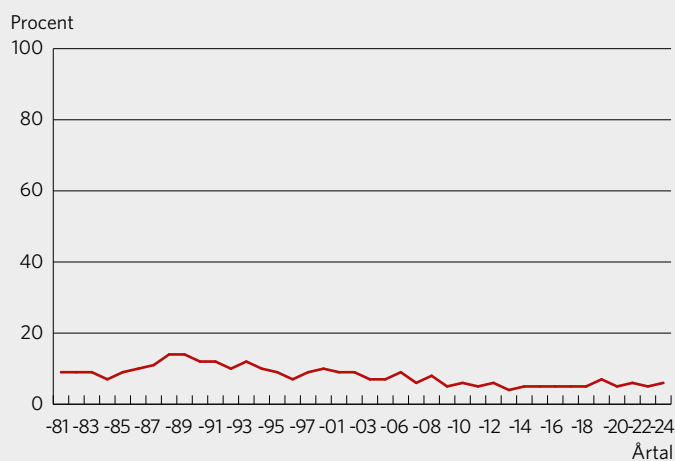
**"Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du kört bil i samband med att du druckit alkoholhaltiga drycker starkare än lättöl?"**

Andel bilförare som svarat "ja" 2024.



**34**

Andel bilförare som svarat "ja" 1981-2024, 18-74 år.



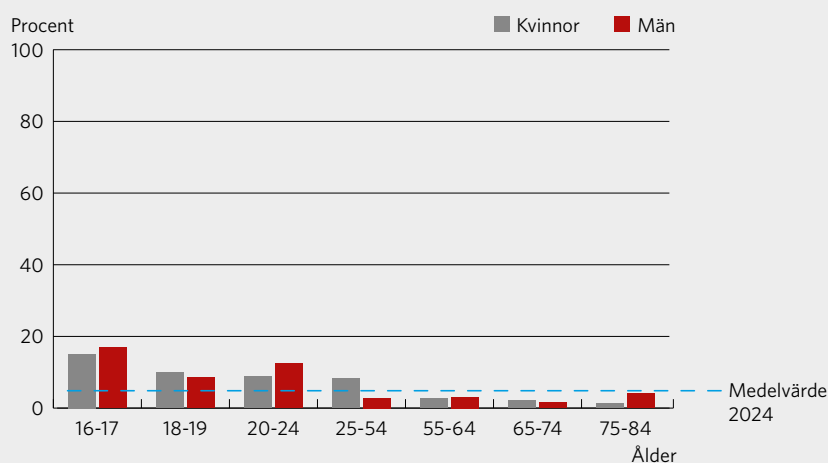
## Viss ökning av kvinnor som åkt med alkoholpåverkad förare

Fem procent har angett att de åkt med en förare de misstänkt varit alkoholpåverkad, en lika stor andel som för två år sedan. Bland kvinnor har andelen ökat något under de senaste två åren, särskilt bland kvinnor i åldern 25-54 år (från fyra till åtta procent). Det är något vanligare att kvinnor har åkt med en påverkad förare än män och det är betydligt vanligare i de yngre åldersgrupperna upp till 24 år.

35

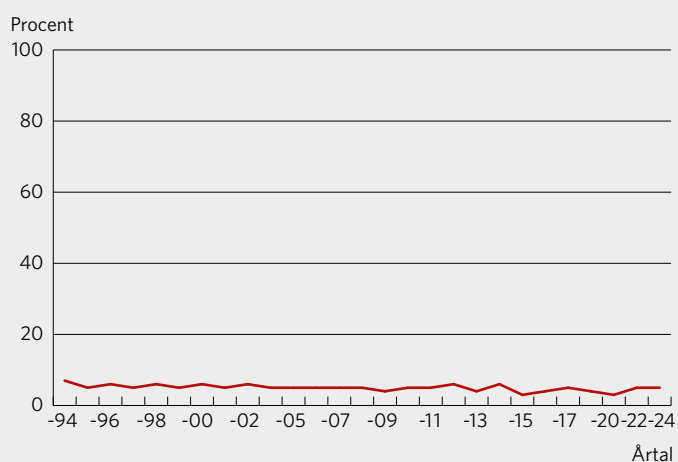
### "Har du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som du misstänkt varit påverkad av alkohol?"

Andel som svarat "ja" 2024.



36

Andel som svarat "ja", 16-74 år 1994-2024.



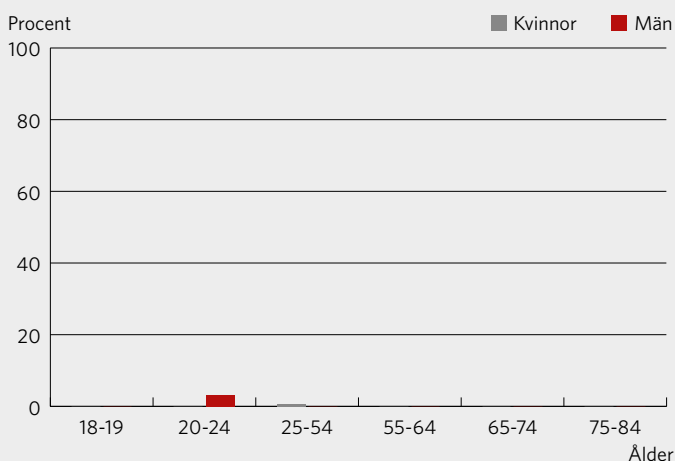
## Låg andel som kört bil narkotikapåverkade

Sammantaget är det ytterst få bilförare som svarar att de har kört narkotikapåverkade och sedan 2022 har det skett en viss minskning – från 0,6 procent till 0,3 procent i år som svarar ”ja”. I år är det endast ett fåtal bland män i åldern 20–24 år som uppgivit att de kört narkotikapåverkade.

37

### ”Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du kört bil i samband med användning av narkotika?”

Andel bilförare som svarat ”ja” 2024.



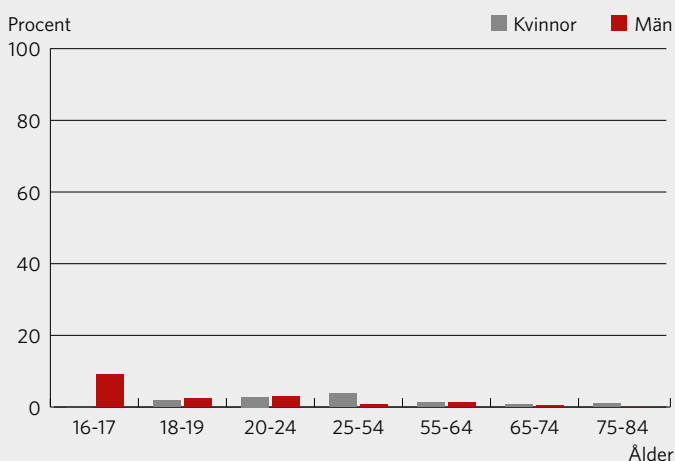
## Viss ökning av andel som åkt med narkotikapåverkad förare

Två procent svarar att de har åkt med narkotikapåverkad förare, vilket är en ökning med en procentenhet sedan 2022. Högst andel som uppger att de har åkt med en förare påverkad av narkotika är män i åldern 16–17 år där nio procent anger detta.

38

### ”Har du under de senaste 12 månaderna åkt med någon förare som du misstänkt varit påverkad av narkotika?”

Andel ”ja” 2024.



## Skillnaden i synen på teknik som hindra påverkade förare har ökat mellan kvinnor och män

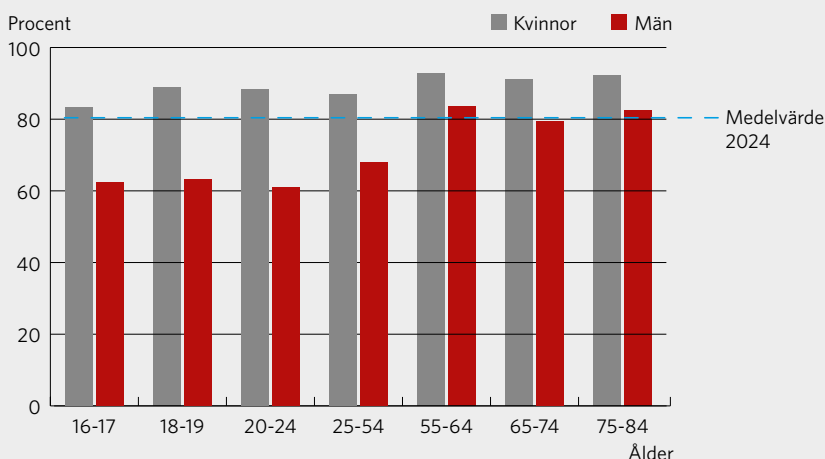
Efter en tydlig ökning 2022 har nu andelen som anser att alla bilar borde vara utrustade med teknik som gör att bilen inte kan startas eller köras under påverkan av alkohol och/eller narkotika minskat. I år uppgår andelen instämmande medborgare i åldern 16–74 år till 80 procent, vilket kan jämföras med 84 procent för två år sedan. Notera dock att frågan har en något annorlunda formulering sedan 2022 jämfört med tidigare mätningar, då den löd ”Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås, där ett utandningsprov krävs”. Detta innebär att resultaten inte blir helt jämförbara mot tidigare år.

De som inte kör bil är mest positiva till att bilar utrustas med sådan teknik, 93 procent instämmer i påståendet.

39

### ”Alla bilar borde vara utrustade med teknik som gör att bilen inte kan startas eller köras under påverkan av alkohol och/eller narkotika”

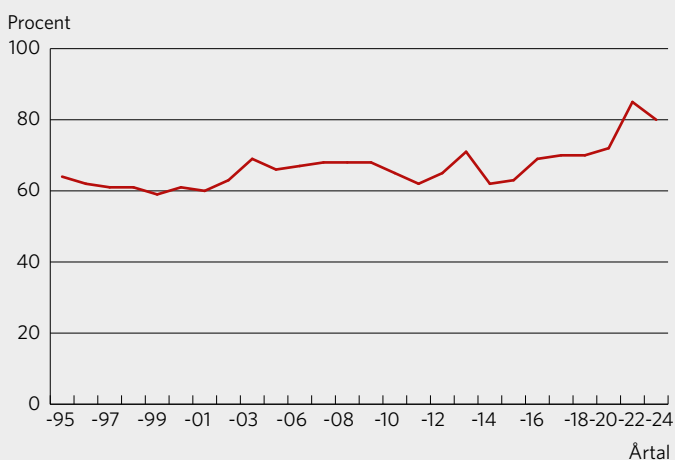
Andel som instämmer 2024.



Kvinnor är klart mer positiva i frågan jämfört med män (89 procent respektive 72 procent). Sedan två år tillbaka har män blivit klart mindre positiva (minskning med åtta procentenheter), medan andelen för kvinnor ligger kvar på en hög nivå.

40

Andel som svarat ”ja” 1995-2024, 16-74 år.





# Cykling i trafiken

## Något färre cyklar frekvent



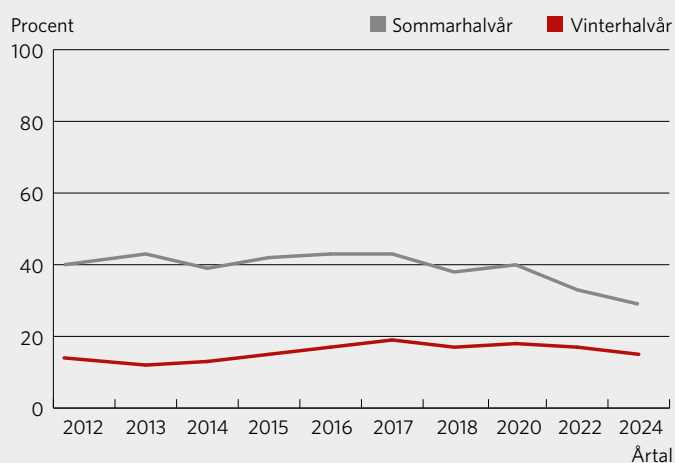
29 procent av medborgarna i åldern 16–74 år cyklar, på vanlig cykel eller elcykel, dagligen eller några gånger i veckan under sommaren. Det är en minskning med fyra procentenheter sedan 2022.

En orsak till att cyklandet gått ner något är troligtvis att många medborgare har fortsatt kunna arbeta och studera helt eller delvis hemifrån även efter pandemin, vilket fått effekt att resandet till och från arbete/skola minskat.

Andelen som cyklar dagligen eller några gånger i veckan under vinterhalvåret har minskat något, från 17 procent 2022 till 15 procent i år.

### 41

Andel som cyklat (inkl. elcykel fr.o.m. 2018) varje dag eller några gånger i veckan 2012–2024, 16–74 år.



## Användning av cykelhjälm fortsätter öka

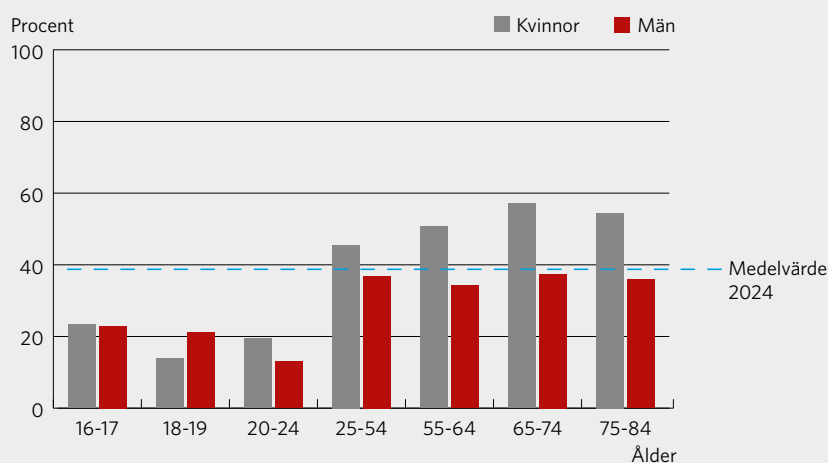
Andelen som uppger att de alltid eller nästan alltid använder hjälm när de cyklar fortsätter att öka och uppgår till 39 procent i år, det är en ökning med tre procentenheter från 2022. Sedan inledningen av 1990-talet har användandet av cykelhjälm ökat stadigt.

Kvinnor använder hjälm i större utsträckning än män, 44 procent jämfört med 34 procent. Högst andel återfinns bland kvinnor i åldern 65–74 år där över hälften använder hjälm alltid eller nästan alltid. Bland yngre personer i åldrarna 16–24 år är det mindre vanligt förekommande att man använder hjälm än bland medelålders och äldre personer. En avsevärt större andel av de med eftergymnasial utbildning använder cykelhjälm jämfört med de som saknar eftergymnasial utbildning (51 respektive 29 procent).

42

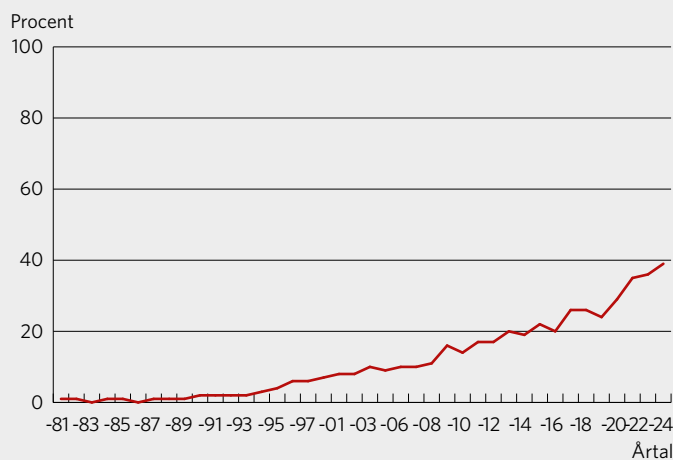
### "Hur ofta har du använt hjälm när du har cyklat?"

Andel av dem som cyklar som alltid eller nästan alltid använder hjälm 2024.



43

Andel som svarat "ja" 1981-2024, 16-74 år.



## Obligatoriskt med cykelhjälm

Trots att allt fler använder hjälm när de cyklar så anser en lägre andel att det borde vara obligatoriskt för alla att använda hjälm vid cykling jämfört med 2022. Bland personer i åldern 16–74 år uppgår i år andelen instämmande till 67 procent medan andelen för två år sedan låg på 70 procent.

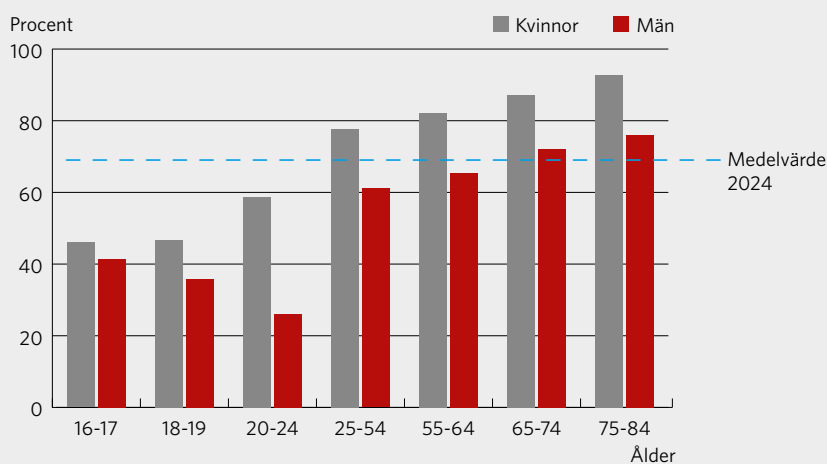
Kvinnor instämmer i klart högre grad i påståendet jämfört med män (78 respektive 61 procent). Det är bland män som resultatet sjunkit sedan två år tillbaka (nedgång med fem procentenheter) medan andelen är oförändrat hög bland kvinnor.

Andelen som tycker det borde vara obligatoriskt ökar med stigande ålder. Bland de med eftergymnasial utbildning är det en högre andel instämmande jämfört med övriga.

44

### "Det borde vara obligatoriskt för alla att använda hjälm vid cykling."

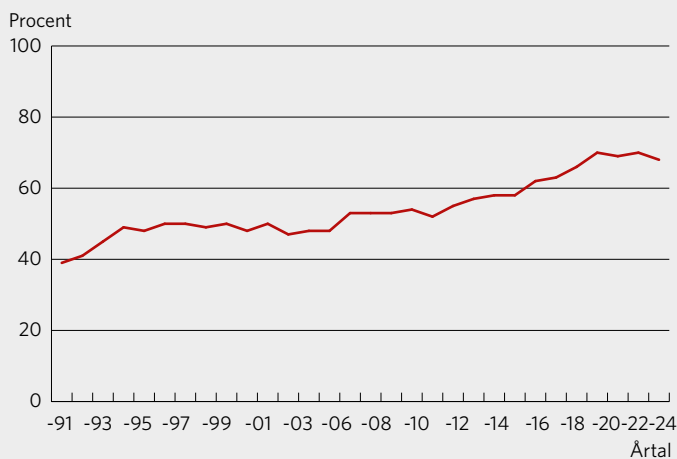
Andel som instämmer 2024.



45

Obligatoriskt med cykelhjälm.

Andel som instämmer 1991-2024, 16-74 år.



Utifrån hur ofta man cyklar så är det inga större attitydskillnader i denna fråga, med undantag för de som uppger att de aldrig cyklar som i högre grad tycker det borde vara obligatoriskt att använda hjälm jämfört med övriga.

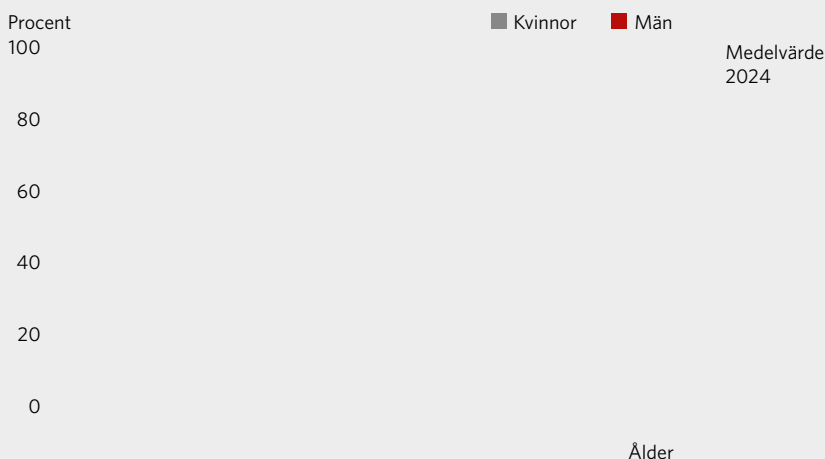
# Bilbältesanvändning

## Fortsatt hög användning av bilbälte fram i tätort

46

### "Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker i framsätet 2024, tätort



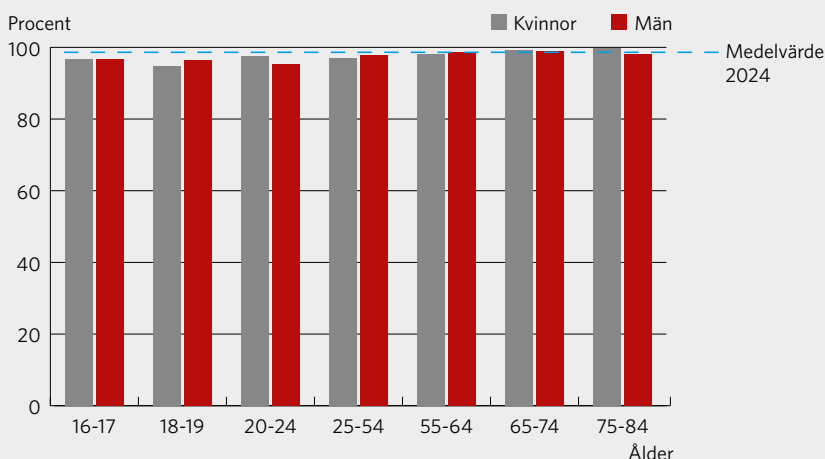
Så gott som samtliga medborgare, 98 procent, svarar att de alltid eller nästan alltid använder bilbälte i framsätet i tätortstrafik. Resultatet ligger på en oförändrad nivå jämfört med för två år sedan. Skillnaden mellan kvinnor och män är överlag liten. Män i åldrarna 16–24 år tenderar att vara något sämre än övriga på att använda bilbälte.

## Så gott som samtliga använder bilbälte i framsätet på landsväg

47

### "Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker i framsätet 2024, landsväg.



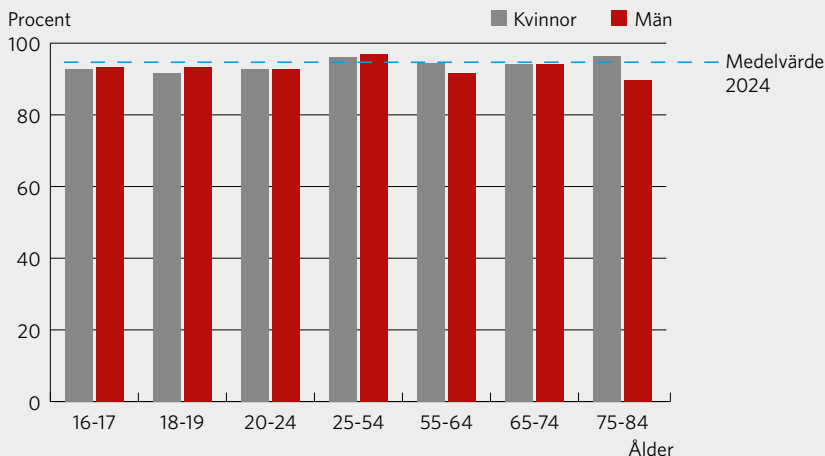
Även på landsväg är bilbältesanvändningen i framsätet mycket hög, 98 procent, vilket är i samma nivå som under 2022 (98 procent). Kvinnor och män använder bilbälte i framsätet på landsväg i ungefär lika stor utsträckning. Män i åldrarna 16–24 utmärker sig återigen med lägre användningsfrekvens men även kvinnor i ålder 18–19 år där endast 95 procent använder bälte.

## Stabil hög nyttjandegrad av bilbälte bak i tätort

48

### "Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker i baksätet 2024, tätort.



Det är en lägre andel som uppger att de använder bilbälte i baksätet än i framsätet i tätort, 95 procent jämfört med 98 procent. Andelen som använder bilbälte i baksätet är en oförändrad sedan 2022.

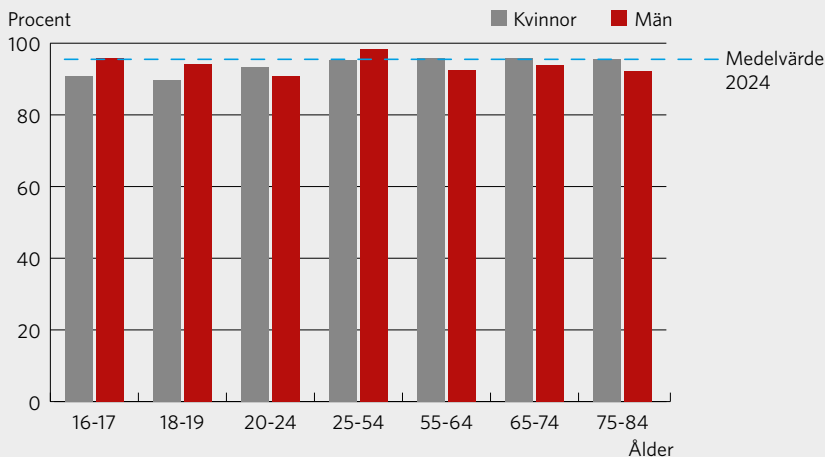
Skillnaden mellan män och kvinnor är generellt liten men märks av tydligast i åldersgruppen 75–84 år där endast 90 procent av männen uppger att de använder bälte. Högst användningsgrad är det bland de som är i åldern 25–54 år.

## Även på landsväg används bilbälte bak i mycket hög grad

49

### "Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil?"

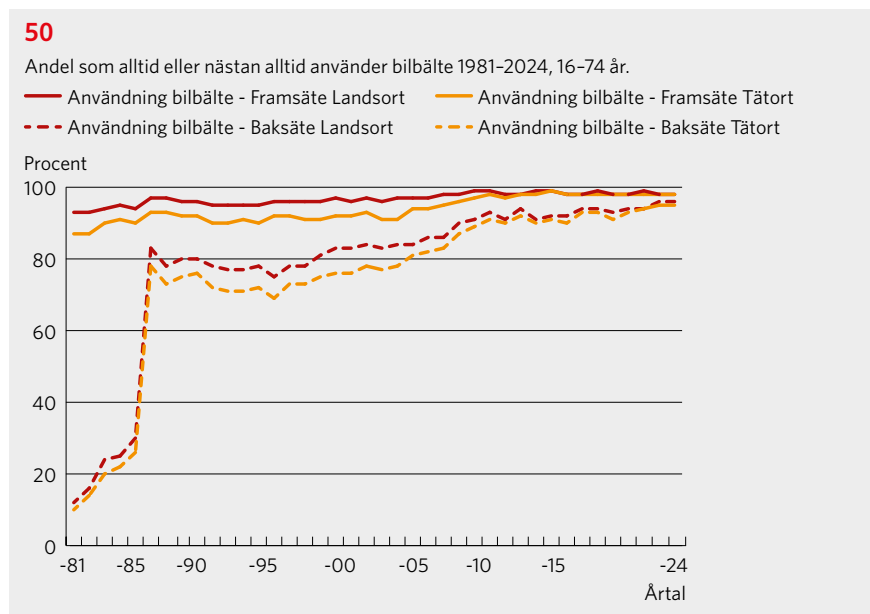
Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker i baksätet 2024, landsväg.



Totalt uppger 95 procent att de använder bilbälte i landsvägstrafik då de sitter i baksätet, en marginell minskning från 2022 då motsvarande andel uppgick till 96 procent. Bland män i åldern 16–19 år tenderar användandet öka något, medan den tenderar ha minskat något bland kvinnor i samma åldersgrupp. Män i åldern 25–54 år är flitigast användare av bilbälte i baksäte på landsväg, 98 procent.

## Användning av bilbälte över tid

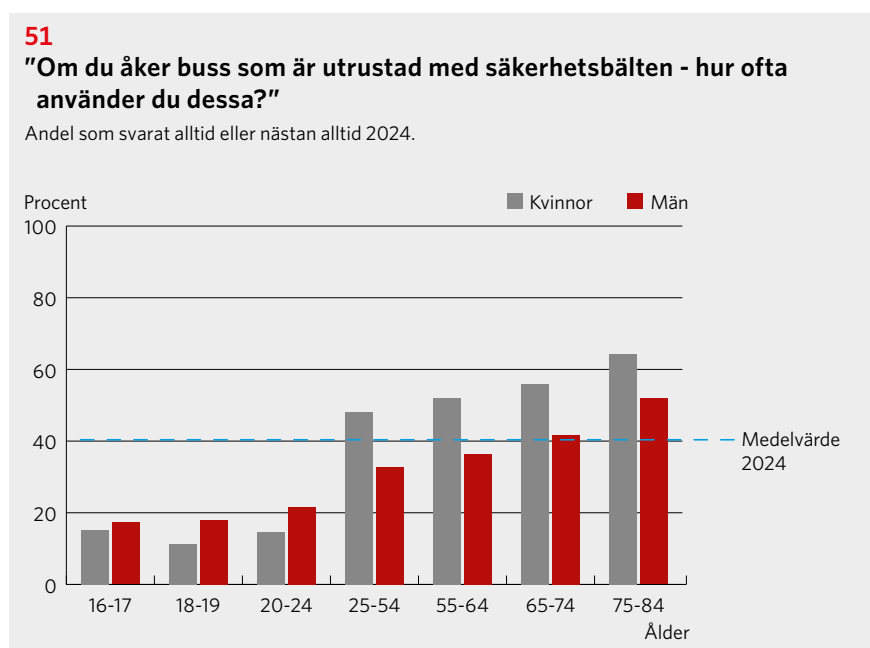
Användningen av bilbälte i framsätet har sedan 2010 legat kring 98–99 procent. Alltjämt används bilbälte oftare i framsätet än i baksätet, men skillnaden har nu minskat. Skillnaden mellan tätortstrafik och landorts- trafik är numera liten.



På grund av att män i åldern 25–64 år numera använder bälte i större utsträckning är det inga direkta skillnader totalt sett i bältesanvändning mellan kvinnor och män.

## Kvinnor använder oftare säkerhetsbälte i buss

39 procent av medborgarna uppger att de alltid eller nästan alltid använder bälte om de åker i bussar som är utrustade med säkerhetsbälten. Andelen har ökat marginellt sedan 2022 (38 procent). Kvinnor använder bälte i buss mer frekvent än män, 46 procent respektive 34 procent. Skillnaderna mellan könen varierar beroende på ålder. Bland personer 16–24 år är det vanligare bland män att använda bälte i buss medan det motsatta gäller för personer 25–84 år.



Det är betydligt vanligare att använda bälte bland personer 25 år och äldre och högst andel användare återfinns i åldersgruppen 75–84 år.

## En klar majoritet tycker att det borde finnas bälte på alla bussar

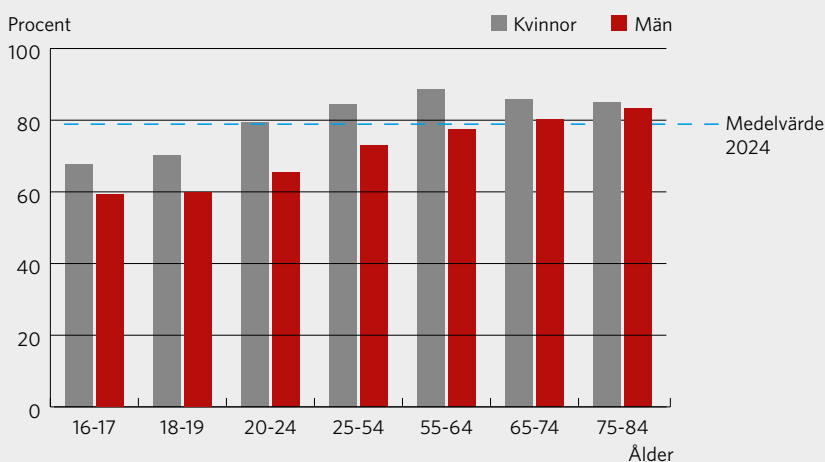
78 procent anser att det borde finnas bälte på alla sittplatser i alla typer av bussar. Resultatet har minskat med två procentenheter sedan 2022.

Skillnaden mellan män och kvinnor har ökat sedan 2022 utifrån att män har blivit mindre positiva i frågan. I år är det 84 procent av kvinnorna som instämmer i påståendet, och 74 procent bland männen.

52

### "Det borde finnas bälte på alla sittplatser i alla typer av bussar"

Andel som instämmer 2024



Personer i åldern 16–24 år anser i lägre grad att det bör finnas bälte på alla sittplatser, jämfört med äldre personer.

# Synbarhet i trafiken

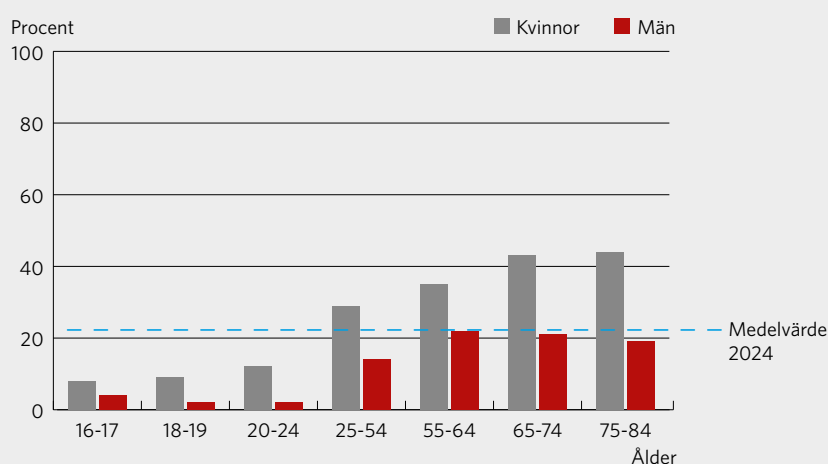
## Nyttjande av reflexer ökar bland kvinnor och minskar bland män

En knapp fjärdedel uppger att de alltid eller nästan alltid använder reflexer när de är ute på belysta vägar. Resultatet ligger på en oförändrad nivå jämfört med för två år sedan. Kvinnor använder reflexer i högre utsträckning än män, 31 procent jämfört med 15 procent. Detta mönster återfinns i alla ålderskategorier. Skillnaden mellan könen har vuxit under de senast två åren – bland kvinnor har användningen av reflexer ökat något medan den minskat något bland män. Äldre personer uppger i högre utsträckning än yngre att de använder reflexer.

53

### "Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer? - Belyst väg/gata/trottoar"

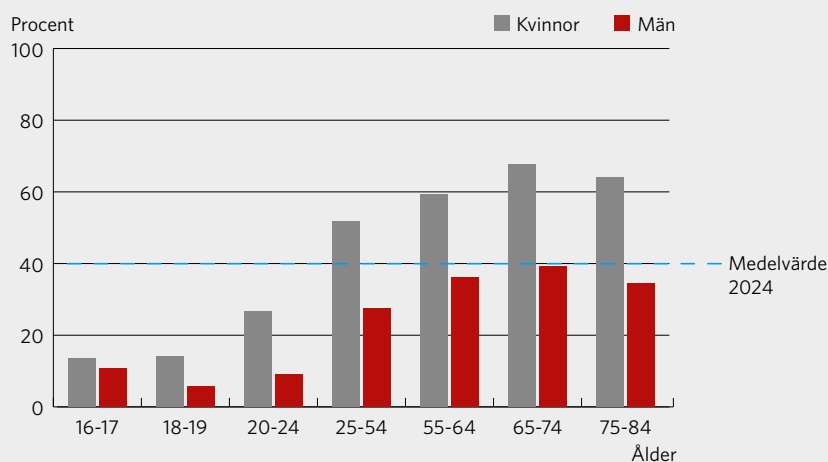
Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2024.



54

### "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 2024.

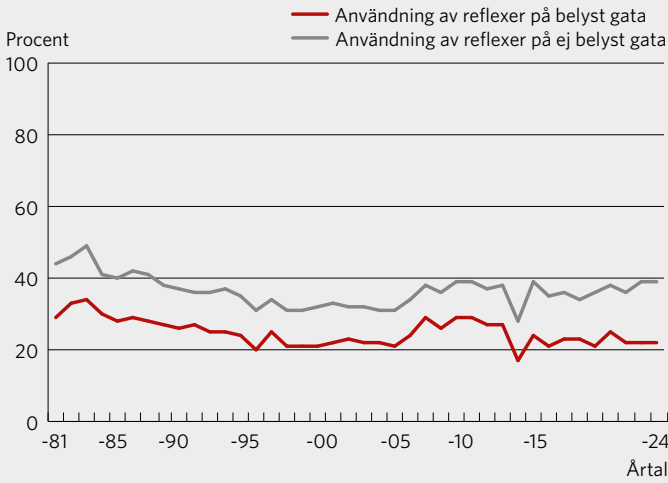


Det är en större andel som använder reflexer på ej belyst väg än på belyst väg, 39 procent jämfört med 22 procent. Ingen förändring i användandet har skett sedan 2022. Andelen kvinnor som använder reflexer är avsevärt högre än motsvarande andel män, 52 procent jämfört med 28 procent. Precis som för belyst väg tenderar skillnaden mellan könen öka, allt fler kvinnor använder reflexer på ej belyst väg medan något färre män nyttjar det, jämfört med för två år sedan.

Även i det här fallet är det klart vanligare att använda reflexer i åldern 25–84 år jämfört med de yngre åldersgrupperna.

### 55

Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981–2024, 16–74 år.



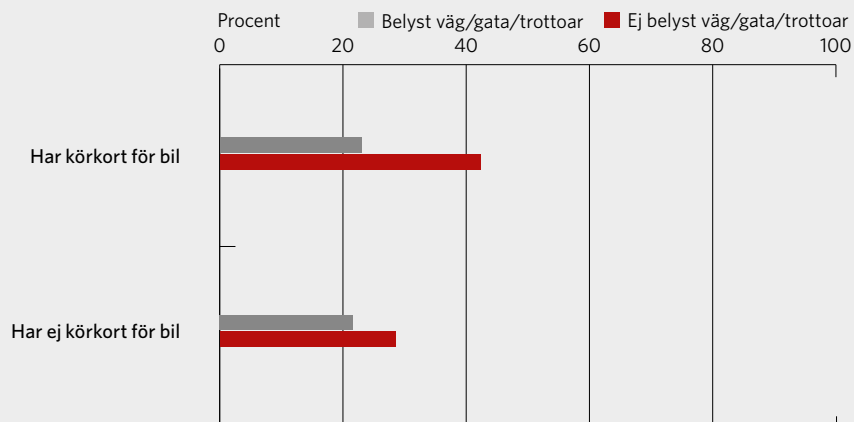
Över tid har användningen av reflexer totalt sett varit relativt oförändrad. Sedan 2016 finns det dock tendenser till att användningen på ej belyst gata ökat något.

Körkortsinnehavare använder oftare reflexer än personer utan körkort och skillnaden är mest påtagligt på icke belysta gator.

### 56

"Hur ofta använder du reflexer/reflexväst när du är ute och går i mörker där biltrafik förekommer?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2024.



# Kurshållningssystem

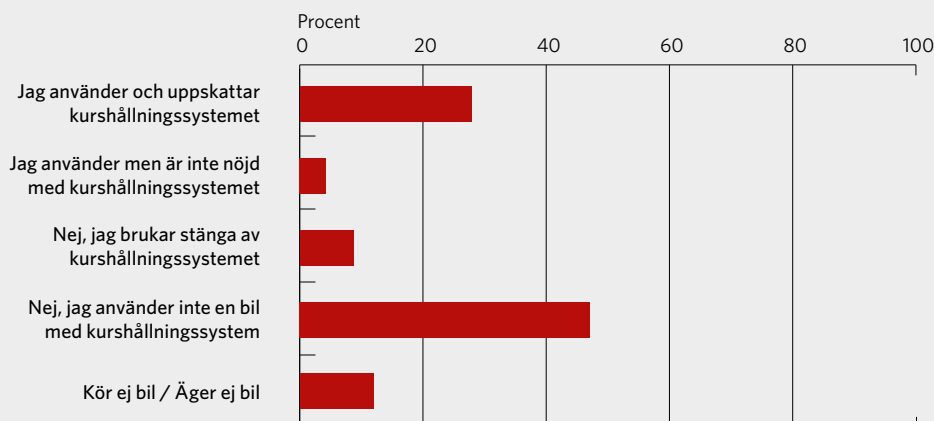
## Nästan tre av tio använder och uppskattar kurshållningssystemet

Kurshållningssystem i bilen varnar föraren eller styr tillbaka till körfältet för att inte riskera avåkning från vägen eller mötesolycka. 32 procent använder kurshållningssystem och bland dessa är det de allra flesta som uppskattar systemet. Nio procent uppger att de brukar stänga av systemet.

57

**"Kurshållningssystem i bilen varnar föraren eller styr tillbaka till körfältet för att inte riskera avåkning från vägen eller mötesolycka. Använder du kurshållningssystem och vad är din uppfattning om förarstödsystemet?"**

18-84 år

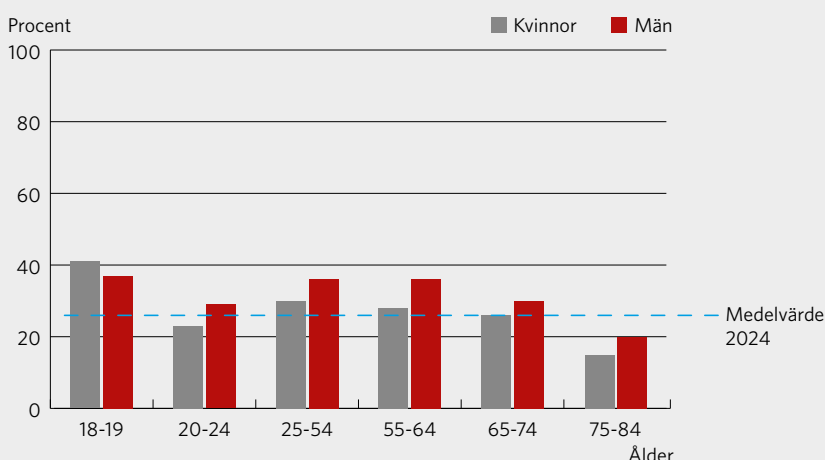


Andelen som använder och uppskattar kurshållningssystemet är högre bland män än kvinnor, 33 procent respektive 27 procent. Sett till åldersgrupper är andelen som högst bland personer i åldern 18-19 år.

58

**"Kurshållningssystem i bilen varnar föraren eller styr tillbaka till körfältet för att inte riskera avåkning från vägen eller mötesolycka. Använder du kurshållningssystem och vad är din uppfattning om förarstödsystemet?"**

Andel som använder och uppskattar 2024, körkortsinnehavare 18-84 år.



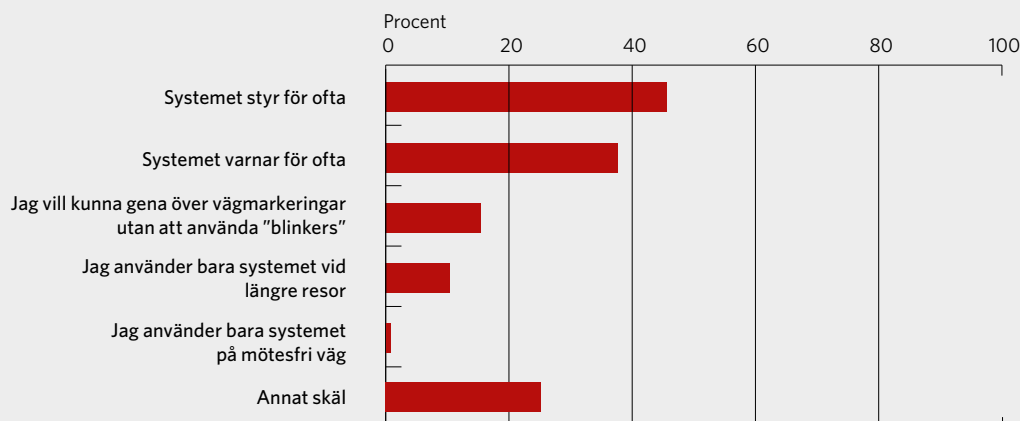
De som uppger att de använder kurshållningssystem men inte är nöjda med det eller stänger av det har fått motivera skälet till det. Det främsta skälet anses vara att systemet styr för ofta, 46 procent uppger det.

38 procent anser att systemet varnar för ofta och 16 procent vill kunna gena över vägmarkeringar utan att använda "blinkers". En av tio motiverar missnöjet med att systemet bara används vid längre resor.

## 59

### "Varför är du inte nöjd med kurshållningssystemet?"

Bas: De som använder men inte är nöjda eller stänger av sitt kurshållningssystem 2024, körkortsinnehavare 18-84 år.



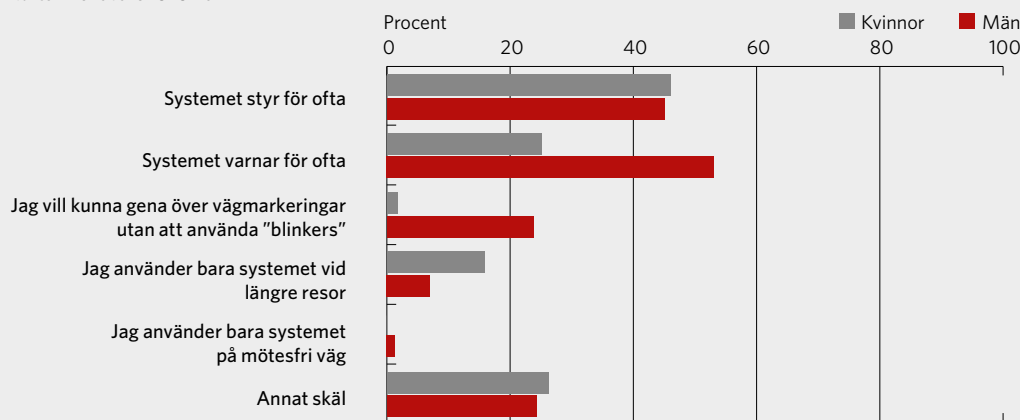
Att systemet varnar för ofta och att man vill kunna gena över vägmarkeringar är klart vanligare skäl bland män än bland kvinnor. En högre andel kvinnor uppger däremot att man bara använder systemet vid längre resor.

Framför allt yngre förare (18-24 år) är missnöjda med att systemet styr för ofta och det är en högre andel bland personer i åldern 25-54 år som upplever att systemet varnar för ofta.

## 60

### "Varför är du inte nöjd med kurshållningssystemet?"

Bas: De som använder men inte är nöjda eller stänger av sitt kurshållningssystem 2024, körkortsinnehavare 18-84 år.



# 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.

### 1 Kännedom om Nollvisionen, 16 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
2018	85,2
2020	86,4
2022	82,8
2024	85,4

### 2 Kännedom om Nollvisionen

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17 år	60,0	49,3	69,8
18-19 år	75,4	72,2	78,5
20-24 år	83,8	82,8	84,6
25-54 år	84,3	82,7	85,9
55-64 år	91,4	91,0	91,7
65-74 år	91,6	89,9	93,3
75-84 år	85,3	79,5	91,7
Samtliga	85,4	83,3	87,4

### 3 Trafikantbeteenden

Vilka tre beteenden anser du är viktigast för trafiksäkerheten?	2020	2022	2024
Inte köra påverkad	88,4	88,6	91,2
Inte mobil när man kör	49,5	51,6	55,1
Använda bilbälte	46,2	39,4	41,7
Hålla hastighetsgränserna	32,0	32,4	32,3
Inte köra mot rött ljus	30,6	27,2	28,9
Hålla avståndet	27,1	26,5	26,8
Inte köra trött	19,8	16,8	16,0
Använda cykelhjälm	7,2	6,6	6,7

### 4 Trafiken mer riskfylld

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	45,9	48,3	43,4
18-19	40,6	48,8	32,7
20-24	46,6	61,2	34,4
25-54	63,9	72,7	55,6
55-64	73,8	81,5	66,4
65-74	77,3	84,8	69,7
75-84	84,2	89,5	78,2
Samtliga	67,3	75,9	59,0

### 5 Trafiken mer riskfylld, 16 74 år

År	Samtliga
1991	67,8
1992	71,7
1993	68,6
1994	62,3
1995	63,2
1996	55,4
1997	49,4
1998	50,2
1999	61,4
2000	58,5
2001	59,5
2002	62,5
2003	63,7
2005	59,9
2006	60,9
2007	60,0
2008	63,9
2009	57,1
2010	53,9
2011	51,7
2012	56,4
2013	55,7
2014	54,9
2015	54,5
2016	61,5
2017	63,8
2018	59,9
2020	55,5
2022	59,8
2024	65,5

### 6 Dubbat för trafiksäkerheten

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	96,5	100,0	93,3
18-19	92,3	93,1	91,6
20-24	86,7	90,2	83,6
25-54	80,5	81,8	79,3
55-64	74,8	76,4	73,3
65-74	76,8	85,4	68,2
75-84	81,2	84,7	77,5
Samtliga	80,5	83,2	78,0

### 7 Dubbfritt för miljön

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	26,8	39,0	19,2
18-19	38,3	39,6	37,1
20-24	36,6	39,4	34,5
25-54	44,9	49,1	41,6
55-64	53,2	56,4	50,4
65-74	50,3	46,1	54,0
75-84	57,3	55,0	59,6
Samtliga	47,2	49,5	45,3

### 8 Dubbat/dubbfritt

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
2018	81,4	47,7
2020	77,3	49,9
2022	77,8	48,6
2024	80,4	46,1

### 9 Mitt- och sidoräcken är bra för trafiksäkerheten

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	86,6	85,8	87,4
18-19	91,0	91,1	90,9
20-24	89,9	91,9	88,2
25-54	91,4	92,2	90,7
55-64	92,4	91,6	93,2
65-74	91,2	91,4	91,0
75-84	93,2	94,4	91,9
Samtliga	91,5	92,0	91,0

### 10 Bilarna stannar sällan

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	22,4	21,2	23,4
18-19	16,6	21,2	12,2
20-24	18,7	22,5	15,3
25-54	21,9	26,8	17,4
55-64	23,0	23,6	22,3
65-74	24,5	28,5	20,7
75-84	31,3	29,6	33,2
Samtliga	22,8	26,1	19,7

### 11 Bilarna stannar sällan, 16 74 år

År	Samtliga
1993	59,4
1994	60,4
1995	62,4
1996	57,9
1997	57,3
1998	56,8
1999	56,4
2000	35,2
2001	34,7
2002	32,8
2003	32,5
2005	33,9
2006	32,2
2007	29,1
2008	30,9
2009	28,3
2010	27,4
2011	28,6
2012	24,2
2013	25,9
2014	22,8
2015	22,2
2016	24,3
2017	26,6
2018	23,2
2020	23,6
2022	21,3
2024	22,0

### 12 Mobiltelefonanvändning vid olika färdmedel, (\*har körkort för bil 18 84 år)

Färdmedel	Samtliga
Går	51,0
Kör 2-hjulig moped	2,3
Elcykel/vanlig cykel	8,3
Kör elsparkcykel	2,1
Kör bil*	15,8
Kör MC	1,6

### 13 Mobiltelefonanvändning vid bilkörning

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	16,4	15,4	17,3
20-24	22,3	16,0	27,4
25-54	18,0	13,9	21,7
55-64	13,7	7,1	20,2
65-74	11,2	8,4	13,8
75-84	8,0	4,7	11,1
Samtliga	15,8	11,4	19,8

### 14 Halka - broddar och skor med dobbar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	1,1	0,8	1,4
18-19	2,9	2,5	3,3
20-24	4,9	5,9	3,9
25-54	8,1	9,2	7,1
55-64	13,6	19,0	8,4
65-74	24,5	36,4	12,2
75-84	35,2	45,3	23,8
Samtliga	13,1	17,4	8,9

### 15 Satsas på underhåll gång / cykelbanor

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	62,0	61,2	62,6
18-19	69,8	77,3	62,6
20-24	69,4	75,5	63,8
25-54	79,7	82,2	77,2
55-64	82,3	87,0	78,1
65-74	83,4	85,4	81,6
75-84	83,8	87,7	79,5
Samtliga	79,4	82,7	76,2

### 16 Vägarna har blivit säkrare

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	45,5	44,1	46,5
18-19	49,2	48,6	49,7
20-24	44,0	49,7	38,8
25-54	53,8	52,2	55,1
55-64	55,2	52,1	58,1
65-74	59,9	59,3	60,6
75-84	62,3	59,9	64,9
Samtliga	54,8	53,6	55,9

### 17 Sänka hastigheter för ökad trafiksäkerhet

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	48,2	49,0	47,5
18-19	53,9	56,9	51,0
20-24	54,9	70,8	40,1
25-54	56,7	61,0	52,7
55-64	65,9	74,0	58,2
65-74	62,9	70,9	54,9
75-84	74,0	82,6	64,3
Samtliga	60,1	66,7	53,7

### 18 Bilarna stannar sällan, 16 74 år

År	Samtliga
1994	37,8
1995	37,5
1996	39,8
1997	47,3
1998	45,9
1999	44,8
2000	44,8
2001	40,1
2002	40,1
2003	38,8
2005	44,9
2006	47,3
2007	50,0
2008	50,9
2008	30,9
2009	54,7
2010	50,8
2011	60,4
2012	59,6
2013	62,4
2014	61,8
2015	47,8
2016	53,2
2017	51,8
2018	62,0
2020	63,2
2022	59,5
2024	58,6

### 19 Sänka hastighetsgränserna av miljöskäl

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	27,2	32,4	22,8
18-19	27,1	36,2	18,7
20-24	28,8	37,1	21,6
25-54	37,3	44,3	30,9
55-64	35,9	44,7	27,5
65-74	36,4	42,7	30,3
75-84	46,8	56,5	36,2
Samtliga	36,6	44,3	29,5

### 20 Sänkta hastigheter av trafik-säkerhets-/miljöskäl, 16-74 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
2018	62,0	38,0
2020	63,2	41,4
2022	59,5	35,5
2024	60,1	35,6

### 21 Automatisk hastighetsövervakning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	68,5	75,1	62,8
18-19	71,3	77,1	66,1
20-24	63,9	76,9	51,7
25-54	66,0	75,9	56,8
55-64	78,8	89,8	68,3
65-74	81,4	85,9	76,9
75-84	84,7	89,7	79,1
Samtliga	71,7	80,8	63,0

### 22 Automatisk hastighetsövervakning, 16-74 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
2018	75,0
2020	71,8
2022	74,8
2024	70,3

### 23 Använder system som påminner, informerar och/eller kontrollerar fordonets hastighet

	Samtliga
Ja, i personbil	37,6
Ja, i lastbil	1,3
Ja, i MC	0,1
Nej, använder ej sådant system över huvud taget	61,8

### 24 Trafikrytm och hastighetsgräns

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	59,1	55,8	62,2
18-19	54,9	47,7	61,6
20-24	54,0	47,3	60,1
25-54	59,0	48,2	69,1
55-64	60,2	52,2	67,9
65-74	59,0	50,6	67,1
75-84	56,2	47,3	65,6
Samtliga	58,5	49,1	67,3

### 25 Trafikrytm och hastighetsgräns, 16-74 år

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

### 25 Trafikrytm och hastighetsgräns, 16-74 år forts.

2016	56,6
2017	57,0
2018	59,7
2020	55,7
2022	56,4
2024	58,7

### 26 Rimligt att sänka hastigheten

	Samtliga
i Tätort	73,6
På högttrafikerade vägar	44,0

### 27 Hastighetsgränser i tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	73,4	75,3	71,5
18-19	73,5	78,7	68,5
20-24	67,3	73,1	62,0
25-54	74,2	80,5	68,4
55-64	73,5	77,6	69,5
65-74	71,0	75,6	66,5
75-84	78,9	82,7	74,6
Samtliga	73,6	78,9	68,5

### 28 Hastighetsgränser i tätort, 16-74 år

År	Samtliga
1997	71,9
1998	68,8
1999	68,7
2000	70,4
2001	69,9
2002	67,6
2003	70,5
2005	71,2
2006	70,0
2007	73,4
2008	70,0
2009	71,5
2010	69,2
2011	69,7
2012	70,7
2013	69,1
2014	69,8
2015	70,0
2016	72,5
2017	72,0
2018	76,1
2020	78,2
2022	76,8
2024	73,0

29 Hastighetsgränser på högtrafikerade vägar			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	37,1	43,6	31,9
18-19	42,9	50,7	35,5
20-24	34,4	43,0	26,8
25-54	47,7	56,6	39,7
55-64	38,8	46,4	31,6
65-74	39,7	45,7	34,0
75-84	48,5	59,2	37,4
Samtliga	44,0	52,4	36,3

32 Framkomligheten minskar sänker hastighetsgränsen			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	52,3	50,9	53,4
18-19	49,5	37,5	59,4
20-24	46,9	36,5	56,1
25-54	40,1	31,7	47,5
55-64	34,2	24,3	42,8
65-74	41,1	35,8	45,9
75-84	43,2	40,0	46,3
Samtliga	40,6	32,8	47,5

34 Kört bil i samband med alkohol, 18-74 år forts.	
År	Samtliga bilförare
2013	4,9
2014	5,0
2015	5,4
2016	4,6
2017	7,5
2018	4,9
2020	5,7
2022	5,4
2024	6,2

30 Hastighetsgräns 30 km/h vid övergångsställen			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	47,6	62,9	33,9
18-19	51,0	61,3	41,2
20-24	50,8	57,1	45,0
25-54	58,8	66,9	50,9
55-64	58,4	65,7	51,5
65-74	57,0	64,1	50,0
75-84	64,5	73,1	55,1
Samtliga	57,9	66,1	50,1

33 Kört bil i samband med alkohol, 18-74 år			
Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	6,0	3,3	8,3
20-24	6,2	2,0	9,8
25-54	7,0	6,2	7,7
55-64	4,7	3,3	6,1
65-74	4,6	1,9	7,0
75-84	5,1	0,8	9,6
Samtliga	6,1	4,3	7,7

35 Åkt med förare påverkad av alkohol			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	16,1	15,1	17,0
18-19	9,2	10,0	8,5
20-24	10,8	8,9	12,5
25-54	5,5	8,2	2,8
55-64	2,9	2,6	3,1
65-74	1,8	2,1	1,5
75-84	2,5	1,2	4,0
Samtliga	5,2	6,2	4,1

31 Hastighetsgräns 30 km/h vid övergångsställen, 16-74 år	
År	Samtliga
2000	45,7
2001	47,2
2002	49,2
2003	53,0
2005	49,5
2006	54,5
2007	51,1
2008	54,4
2009	51,2
2010	48,0
2011	51,5
2012	49,6
2013	49,0
2014	49,0
2015	52,9
2016	51,5
2017	52,9
2018	55,6
2020	61,4
2022	59,1
2024	57,3

34 Kört bil i samband med alkohol, 18-74 år	
År	Samtliga bilförare
1981	8,8
1982	9,1
1983	8,6
1984	7,1
1985	8,8
1986	9,6
1987	10,8
1988	13,7
1989	13,9
1990	12,4
1991	11,8
1992	10,2
1993	11,6
1994	10,2
1995	9,0
1996	7,4
1997	9,0
1998	9,7
1999	8,7
2000	8,6
2001	7,2
2002	7,4
2003	8,7
2005	5,9
2006	7,5
2007	5,2
2008	5,6
2009	5,1
2010	5,7
2011	3,8
2012	5,0

36 Åkt med förare påverkad av alkohol, 16-74 år	
År	Samtliga bilförare
1994	7,2
1995	5,3
1996	6,1
1997	5,3
1998	5,9
1999	5,3
2000	6,4
2001	5,4
2002	5,6
2003	5,3
2005	4,9
2006	5,3
2007	4,8
2008	4,6
2009	3,8
2010	5,2
2011	4,7
2012	5,7
2013	4,4
2014	6,2
2015	3,2
2016	4,0
2017	4,5
2018	4,2
2020	3,4
2022	4,5
2024	5,4

37 Körte bil i samband med narkotika, 18-74 år			
Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	0,0	0,0	0,0
20-24	1,7	0,0	3,1
25-54	0,3	0,6	0,0
55-64	0,0	0,0	0,0
65-74	0,0	0,0	0,0
75-84	0,0	0,0	0,0
Samtliga	0,3	0,3	0,2

37b Körte bil i samband med narkotika, 18-74 år	
År	Samtliga bilförare
2018	0,1
2020	0,2
2022	0,6
2024	0,3

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

38b Åkt med förare påverkad av narkotika, 16-74 år	
År	Samtliga bilförare
2018	1,6
2020	1,1
2022	1,1
2024	2,0

39 Alkolås i alla bilar			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	72,6	83,2	62,5
18-19	75,7	88,8	63,2
20-24	74,1	88,2	60,9
25-54	77,3	87,0	67,9
55-64	88,1	92,7	83,6
65-74	85,3	91,1	79,4
75-84	87,5	92,2	82,4
Samtliga	80,4	88,9	72,2

40 Alkolås i alla bilar, 16-74 år	
År	Samtliga
1995	63,9
1996	62,0
1997	60,6
1998	60,7
1999	58,7
2000	60,6
2001	59,9
2002	62,8
2003	68,9
2005	65,9
2006	67,3
2007	67,8
2008	67,6
2009	68,4
2010	64,6
2011	61,7
2012	65,3
2013	71,3
2014	62,4
2015	63,1
2016	68,7
2017	70,0
2018	69,5
2020	71,8
2022	84,5
2024	79,7

41 Andel som cyklat (inkl. elcykel fr.o.m. 2018), 16-74 år		
År	Sommarhalvår	Vinterhalvår
2012	42	14
2013	47	13
2014	40	14
2015	44	16
2016	45	17
2017	42,8	18,6
2018	38,2	17,1
2020	40,3	17,5
2022	33,1	16,6
2024	29,3	15,0

42 Användning av cykelhjälm			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	23,1	23,4	22,9
18-19	17,6	13,8	21,2
20-24	16,0	19,4	13,0
25-54	41,1	45,5	36,9
55-64	42,6	50,7	34,3
65-74	46,4	57,1	37,4
75-84	43,6	54,5	35,9
Samtliga	38,8	44,4	33,7

43 Användning av cykelhjälm, 16-74 år	
År	Samtliga
1981	0,5
1982	0,5
1983	0,4
1984	0,5
1985	0,5
1986	0,2
1987	0,7
1988	0,9
1989	1,4
1990	1,6
1991	1,5
1992	2,0
1993	2,4
1994	2,9
1995	3,8
1996	5,7
1997	5,9
1998	7,0
1999	8,2
2000	7,6
2001	10,4
2002	8,7
2003	10,0
2005	9,7
2006	11,4
2007	15,6
2008	14,1
2009	16,9
2010	17,4
2011	19,8
2012	19,4
2013	22,0
2014	20,0
2015	25,7
2016	26,1
2017	24,4
2018	28,7
2020	34,6
2022	36,3
2024	38,5

44 Obligatoriskt med cykelhjälm			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	43,7	46,0	41,5
18-19	41,3	46,7	35,9
20-24	41,8	58,7	26,0
25-54	69,1	77,7	61,1
55-64	73,7	82,2	65,5
65-74	79,7	87,1	72,1
75-84	85,0	92,8	76,0
Samtliga	69,1	78,0	60,6

45 Obligatoriskt med cykelhjälm, 16-74 år	
År	Samtliga
1991	38,8
1992	40,7
1993	45,0
1994	48,5
1995	47,6
1996	50,3
1997	50,1
1998	49,2
1999	49,9
2000	47,9
2001	50,0
2002	47,4
2003	48,0
2005	47,8
2006	52,9
2007	52,8
2008	53,2
2009	53,7
2010	52,3
2011	54,6
2012	56,8
2013	57,6
2014	58,2
2015	61,6
2016	57,8
2017	65,7
2018	70,3
2020	69,2
2022	70,1
2024	67,5

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

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

48 Bilbälten i baksätet tätort			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	93,0	92,7	93,3
18-19	92,5	91,6	93,4
20-24	92,9	92,9	92,9
25-54	96,6	96,2	97,0
55-64	93,1	94,5	91,7
65-74	94,2	94,3	94,1
75-84	93,2	96,4	89,6
Samtliga	94,9	95,2	94,7

49 Bilbälten i baksätet landsväg			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	93,4	90,7	95,9
18-19	92,2	89,8	94,3
20-24	92,0	93,2	90,9
25-54	96,9	95,2	98,5
55-64	94,1	95,8	92,5
65-74	94,9	95,8	94,0
75-84	94,0	95,7	92,2
Samtliga	95,3	95,0	95,7

50 Användning bilbälte, 16-74 år				
År	Framsäte landsväg	Framsäte tätort	Baksäte landsväg	Baksäte 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

50 Användning bilbälte, 16-74 år forts.				
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
2018	98,3	98,4	93,9	93,3
2020	98,6	98,4	94,1	93,8
2022	98,4	98,4	96,1	95,3
2024	97,6	97,9	95,5	95,1

51 Användning av bälte i buss			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	16,2	15,1	17,3
18-19	14,7	11,2	18,1
20-24	18,2	14,6	21,6
25-54	40,5	48,1	32,7
55-64	44,7	52,0	36,3
65-74	49,1	55,9	41,7
75-84	58,7	64,4	51,9
Samtliga	40,3	46,4	33,9

51b Användning av bilbälte i buss, 16-74 år	
År	Samtliga
2017	36,9
2018	41,1
2020	42,8
2022	37,8
2024	38,5

52 Borde finnas bälte på alla bussar			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	63,4	67,7	59,2
18-19	65,0	70,2	59,9
20-24	72,1	79,3	65,4
25-54	78,5	84,5	72,9
55-64	82,9	88,6	77,4
65-74	83,0	85,8	80,3
75-84	84,2	85,1	83,2
Samtliga	79,0	84,1	74,0

53 Fotgängares användning av reflexer på belyst väg/gata/trottoar			
Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	6,1	8,1	4,2
18-19	5,5	8,9	2,1
20-24	7,0	12,4	2,0
25-54	21,8	29,4	13,9
55-64	28,7	35,1	22,3
65-74	31,9	42,9	20,5
75-84	31,6	44,2	19,1
Samtliga	22,9	30,8	14,8

#### 54 Fotgängares användning av reflexer på ej belyst väg/gata/trottoar

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
16-17	12,0	13,4	10,7
18-19	9,9	14,1	5,8
20-24	17,4	26,6	9,0
25-54	39,9	51,8	27,6
55-64	47,5	59,3	36,1
65-74	53,7	67,7	39,1
75-84	49,1	64,0	34,6
Samtliga	40,0	51,7	28,1

#### 55 Fotgängares användning av reflexer, 16-74 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
2018	24,7	38,1
2020	22,4	36,1
2022	22,2	39,1
2024	22,0	39,1

#### 56 Fotgängares användning av reflexer, 16-74 år

Belysning	Samtliga	Körkort	Ej körkort
Belyst gata	22,9	23,1	21,6
Ej belyst gata	40,0	42,2	28,4

#### 57 Syn på kurshållningssystem, 18-84 år

	Samtliga
Jag använder och uppskattar kurshållningssystemet	27,9
Jag använder men är inte nöjd med kurshållningssystemet	4,3
Nej, jag brukar stänga av kurshållningssystemet	8,7
Nej, jag använder inte en bil med kurshållningssystem	47,1
Kör ej bil / Äger ej bil	12,0

#### 58 Syn på kurshållningssystem, använder och uppskattar, 18-84 år

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	39,0	41,3	37,1
20-24	26,4	22,9	29,4
25-54	32,9	29,7	35,8
55-64	31,6	27,6	35,5
65-74	28,0	25,6	30,2
75-84	17,5	15,2	19,8
Samtliga	27,9	27,1	33,2

#### 59 Missnöje med kurshållningssystem, 18-84 år

	Samtliga bilförare
Systemet styr för ofta	45,6
Systemet varnar för ofta	37,6
Jag vill kunna gena över vägmarkeringar utan att använda "blinkers"	1 5,5
Jag använder bara systemet vid längre resor	10,4
Jag använder bara systemet på mötesfri väg	0,8
Annat skäl	25,2

#### 60 Missnöje med kurshållningssystem, har körkort för bil 18-84 år

	Kvinnor	Män
Systemet styr för ofta	46,0	45,0
Systemet varnar för ofta	22,1	46,8
Jag vill kunna gena över vägmarkeringar utan att använda "blinkers"	1,7	23,8
Jag använder bara systemet vid längre resor	15,9	7,0
Jag använder bara systemet på mötesfri väg	0,0	1,3
Annat skäl	26,2	24,3

## Viktigt att veta

Rapportens avsikt är att genom diagram och kommentarer till dessa ge en översiktlig bild av resultaten från 2024 års undersökning. I slutet av rapporten finns en tabellbilaga med sifferunderlaget till respektive diagram.

- Genomförande:** Årligen 1981–2003 och 2022 respektive 2024 på hösten, samt 2005–2020 på våren. Undersökningen genomfördes inte 2004, 2019, 2021 respektive 2023.
- Urvalsstorlek:a** 6 900 individer i åldrarna 16–84 år.
- Urvalsmetod:** Individerna i populationen indelades (stratifierades) efter kön, åldersgrupper och geografiska områden (Trafikverks-regioner). Totalt är det 84 strata. Inom varje stratum drogs ett slumpmässigt urval från befolkningsregistret.
- Datinsamlingsperiod:** 19 augusti – 19 oktober 2024
- Datinsamlingsmetod:** Postalt föraviseringsbrev med möjlighet att besvara på digital enkät följt av en SMS-påminnelse, en påminnelse med pappersenkät, en postal påminnelse och en andra SMS-påminnelse som sedan kompletterades med telefonintervjuer.
- Svarsfrekvens:** 40,6% (71% via webben, 27% postalt och 2% per telefon).
- Standardvägning:** Svarsandelarna har vägts 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 exkluderats, om inget annat anges. När det i diagram och tabeller anges andel som instämmer är det en summering av ”Instämmer helt” och ”Instämmer i stora drag”.
- Definition:** Bilförare definieras som personer som har körkort och som svarat att de har kört bil i någon utsträckning de senaste 12 månaderna.

Tidsserier i rapporten visar allmänheten i ålder 15–74 år förutom för 2016–2018 då åldersintervallet är 16–74 år.

I 1985, 1990, 1995 samt 1997–2014 års undersökningar har personer i åldern 15–84 år deltagit. Sedan 2016 är åldersintervallet 16–84 år, medan åldersintervallet övriga år har varit 15–74 år. Vid jämförelser över tid, som illustreras i tidsseriediagram, har svaren från åldersgruppen 75–84 år exkluderats för att göra resultaten mellan åren direkt jämförbara. I dessa diagram är dock åldersintervallet för 2016–2018 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.

