

# Trafiksäkerhet

*Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2014*



TRAFIKVERKET



Titel: Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2014  
Foto: Ulrika Lindström, Kerstin Ericsson, Johan Ardefors, Bo Maltanski  
Publikationsnummer: 2014:117  
ISBN: 978-91-7467-643-3  
Utgivningsdatum: Oktober 2014  
Utgivare: Trafikverket  
Författare: Karin Tidlund, Maria Eriksson, Institutet för kvalitetsindikatorer  
Kontaktperson: Carina Teneberg, Trafikverket  
Layout: Matilda Hellman, Institutet för kvalitetsindikatorer  
Tryck: Trafikverket  
Distributör: Trafikverket

# Förord

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

Det är Trafikverket som har det övergripande ansvaret 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.

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.

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 oktober 2014

# Innehåll

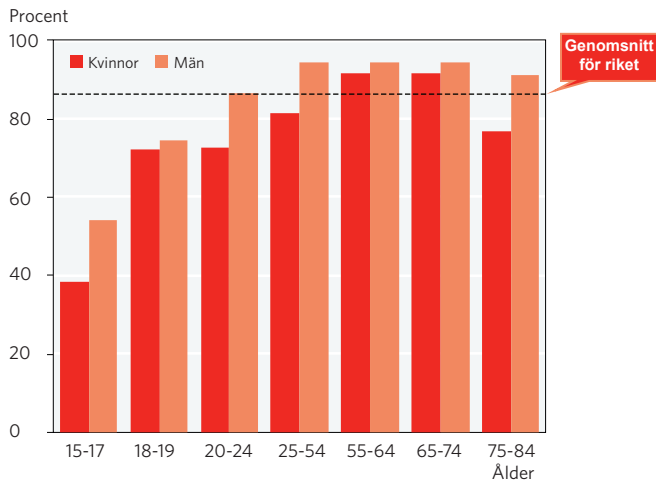
Förord .....	3
Nollvisionen .....	5
Säkrare trafikmiljö .....	9
Trafiknykterhet .....	13
Hastighet .....	17
Bilbälten .....	22
Cykelhjälm .....	25
Synbarhet .....	26
Tabellbilaga .....	27
Viktigt att veta .....	33

# Nollvisionen

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

## 1a "Känner du till Nollvisionen?"

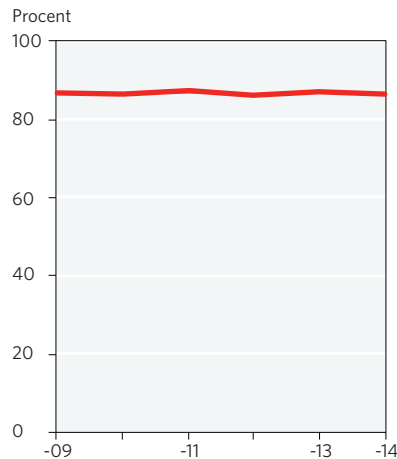
### Andel som svarat "ja" 2014



### Kännedom om Nollvisionen

Nästan nio av tio känner till Nollvisionen. Andelen är högst bland män i åldern 25-64 år och är avsevärt lägre i de yngsta åldersgrupperna i jämförelse med de äldre grupperna.

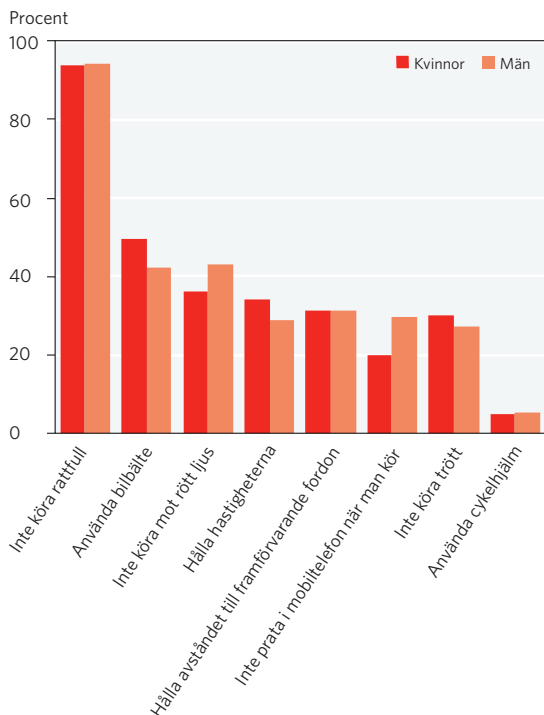
## 1b Andel av samtliga tillfrågade som svarat "ja" 2009-2014, 15-74 år



Kännedomen om Nollvisionen ligger kvar på samma nivå som vid tidigare mätningar.

## 2 "Vilka tre beteenden tror du är viktigast för trafiksäkerheten?"

### Andel som markerat aktuellt svarsalternativ 2014



### Trafikantbeteenden

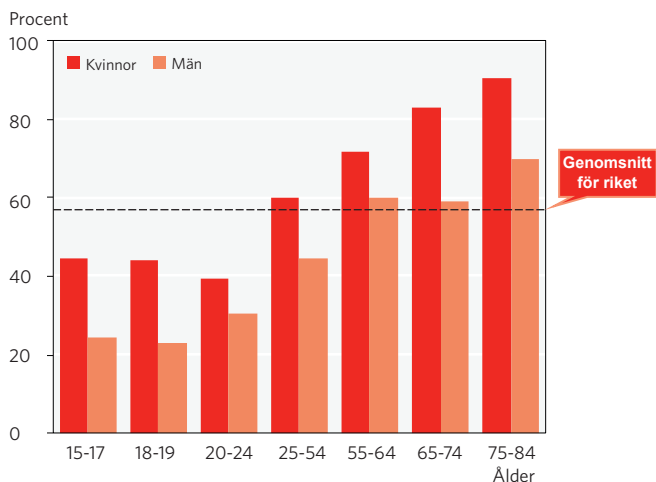
Det allra viktigaste beteendet att undvika för att skapa trafiksäkerhet upplevs vara rattonykterhet. Totalt har 94 procent angett detta som ett av tre valbara alternativ.

Kvinnor anger i högre grad att det är viktigt att använda bilbälte samt att hålla hastigheterna, medan män i högre grad anser att inte köra mot rött samt att inte köra trött är viktigt.

Andelen som upplever att det är viktigt att undvika mobilsamtal under körning är kvar på samma nivå som förra året.



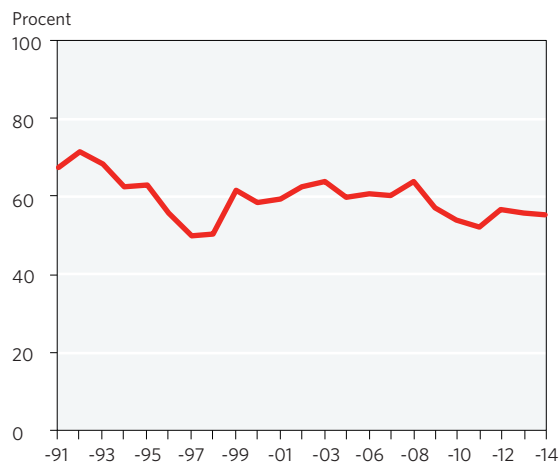
**3a "Jag tycker att trafiken blivit mer riskfylld under senare år"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Trafiken mer riskfylld**

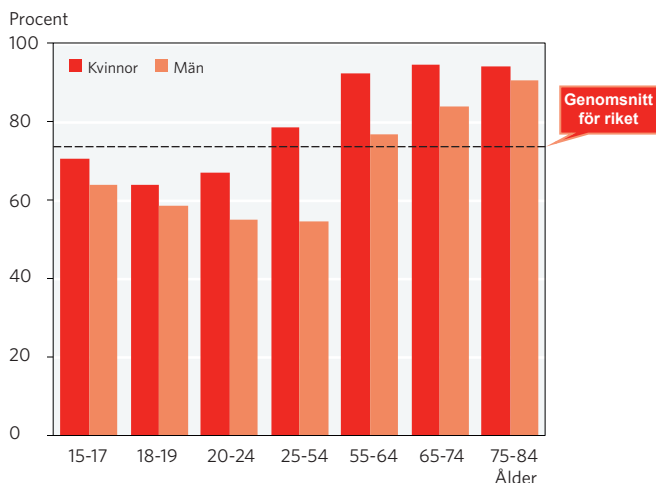
Totalt upplever 57 procent av respondenterna att trafiken har blivit mer riskfylld under senare år. Det är stora skillnader mellan könen och mellan åldersgrupper. Bland kvinnor i åldern 65-74 år upplever 83 procent att trafiken är farligare numera, medan bara 23 procent av männen i åldern 18-19 år tycker detsamma.

**3b Andel som instämmer 1991-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen som upplever att trafiken har blivit mer riskfylld är samma som förra året. Utvecklingen har en cyklisk trend med en generellt något lägre andel som instämmer under 2010-talet.

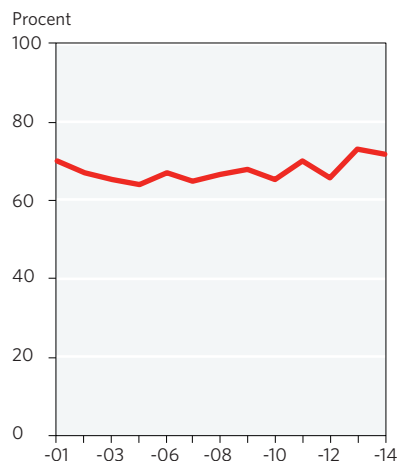
**4a "Det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör bil"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Mobiltelefon och bilkörning**

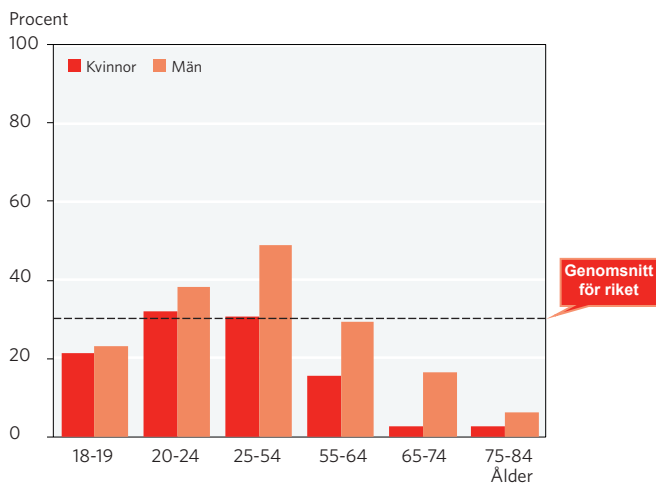
Det är generellt fler kvinnor än män som tycker att det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör bil. Andelen är också högre bland de äldre i jämförelse med de yngre. Män i åldern 20-54 år är de som i lägst utsträckning tycker att det ska vara förbjudet.

**4b Andel som instämmer 2001-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen som är för ett förbud mot att tala i mobiltelefon har varierat omkring 70 procent sedan 2010.

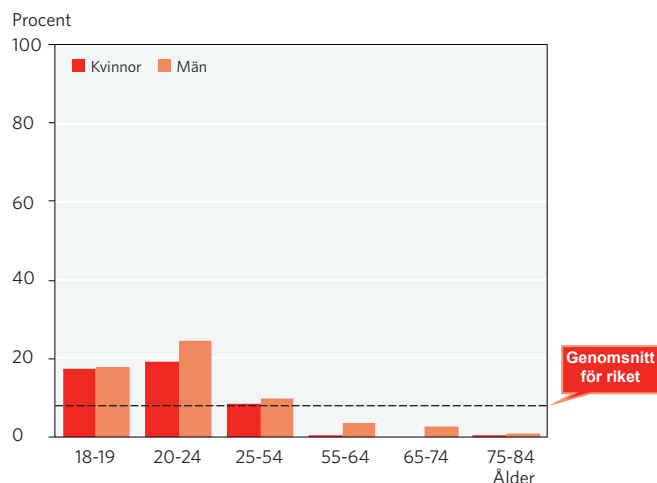
**5 "Hur ofta pratar du i mobiltelefon (handhållen eller handsfree) när du kör bil?"**  
**Andel bilförare som svarat "Vid ungefär hälften av resorna" eller oftare 2014**



**Mobilsamtal i samband med bilkörning**

En tredjedel av bilförarna uppger att de pratar i mobiltelefon vid ungefär hälften av resorna eller oftare. Andelen bland kvinnor över 55 år är betydligt lägre i jämförelse med övriga grupper. Nära hälften av männen i åldern 25-54 år uppger att de pratar i mobilen vid minst hälften av resorna. Totalt anger 4 procent att de alltid eller nästan alltid pratar i mobiltelefon, vilket är dubbelt så många som år 2013. Andelen som pratar i mobiltelefon vid minst hälften av resorna eller oftare är densamma.

**6 "Hur ofta använder du mobiltelefonen till annat än muntlig kommunikation (såsom SMS, Internet eller liknande) när du kör bil?"**  
**Andel bilförare som svarat "Vid ungefär hälften av resorna" eller oftare 2014**



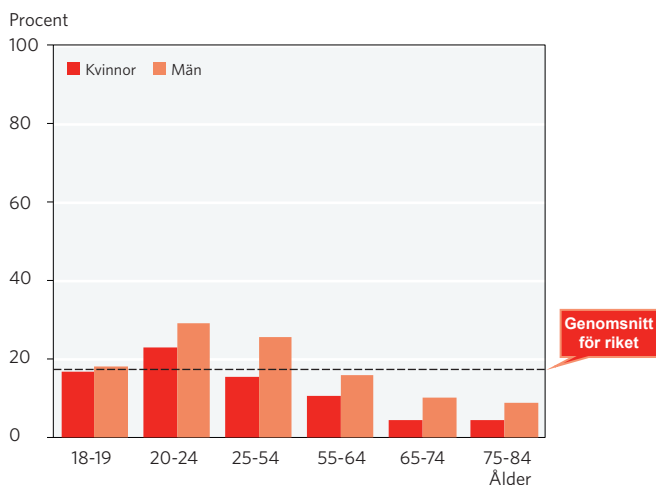
**Användning av mobiltelefon till SMS m.m. i samband med bilkörning**

Att sms:a i samband med bilkörning är straffbart enligt den nya paragrafen i trafik säkerhetsförordningen. Andelen som anger att de använder mobiltelefonen till SMS eller liknande under färd är trots det på samma nivå som år 2012 och 2013, 8 procent. I princip inga förare över 55 år anger att de sms:ar i samband med bilkörning.

1 december 2013 skärptes kravet på användning av mobiltelefon under körning av motordrivna fordon. Man får bara använda mobilen om det inte påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt, exempelvis genom att sms:a eller surfa. Att prata i mobiltelefon är inte förbjudet.

**7a "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du somnat/nästan somnat när du kört bil?"**

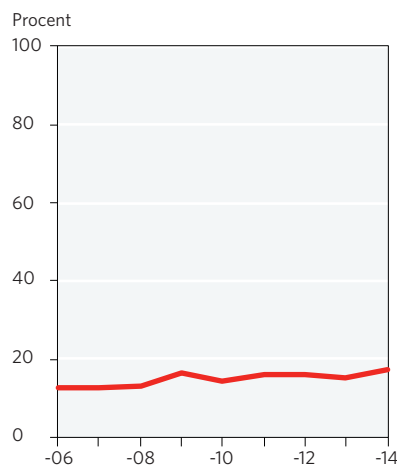
**Andel bilförare som svarat "ja" 2014**



**Somnat/nästan somnat vid ratten**

Det är totalt 17 procent av bilförarna som anger att de har somnat eller nästan somnat vid ratten. Andelen är högst bland förarna i åldern 20-24 år i jämförelse med övriga.

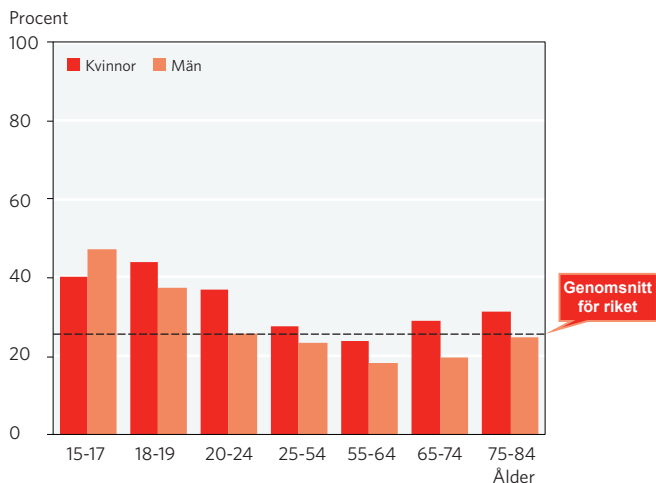
**7b Andel bilförare som svarat "ja" 2006-2014, 18-74 år**



Det är ungefär lika många i årets mätning som uppger att de har somnat vid ratten som de senaste åren.

**8a "Sannolikheten att bli stoppad i en poliskontroll har ökat den senaste tiden"**

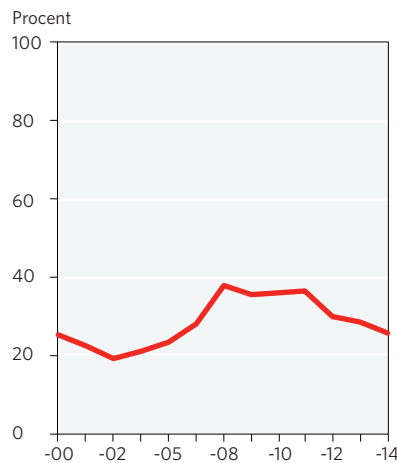
**Andel som instämmer 2014**



**Sannolikhet att bli stoppad i poliskontroll**

Drygt en fjärdedel upplever att sannolikheten att bli stoppad i en poliskontroll har ökat. Det är något fler unga än äldre som upplever att det har blivit vanligare. Bland de allra yngsta är det fler män som instämmer, medan det bland de äldsta är fler kvinnor som instämmer.

**8b Andel som instämmer 2000-2003, 2005-2006, 2008-2014, 15-74 år**



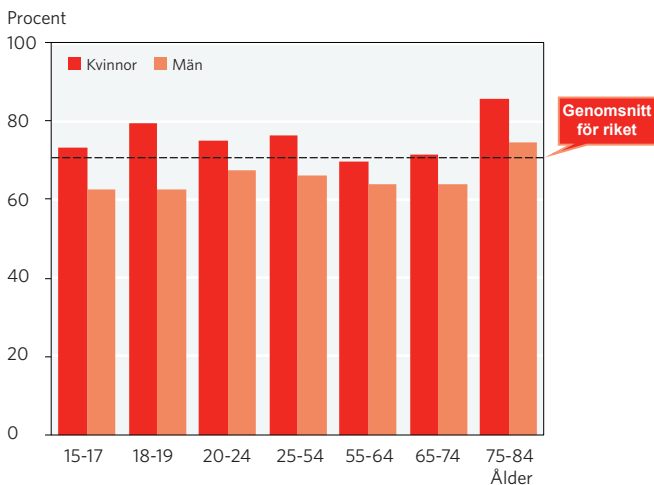
Andelen som instämmer har sjunkit stadigt sedan 2008. I jämförelse med år 2013 är det främst bland unga män som andelen har sjunkit.



# Säkrare trafikmiljö

## 9a "Det är rimligt att sänka hastighetsgränsen till 30 km/tim på gator där det finns många fotgängare och cyklister"

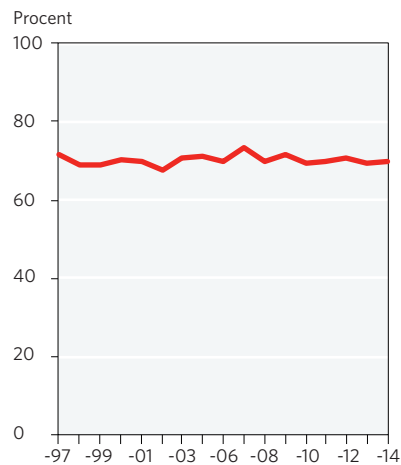
### Andel som instämmer 2014



### Hastighetsgränser i tätort

Det är fler kvinnor än män som tycker att det är rimligt att sänka hastighetsgränsen där det finns många fotgängare och cyklister. Mest positiva är kvinnor i åldern 75-84 år där 86 procent är positiva.

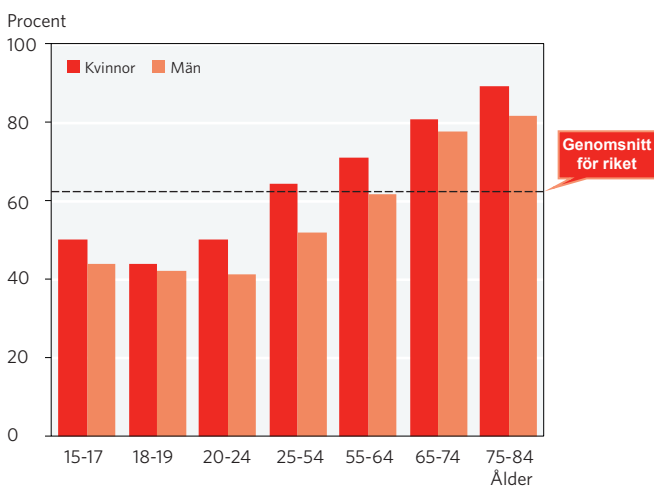
## 9b Andel som instämmer 1997-2003, 2005-2014, 15-74 år



Andelen som instämmer i påståendet har varierat omkring 70 procent sedan frågan började ställas 1997.

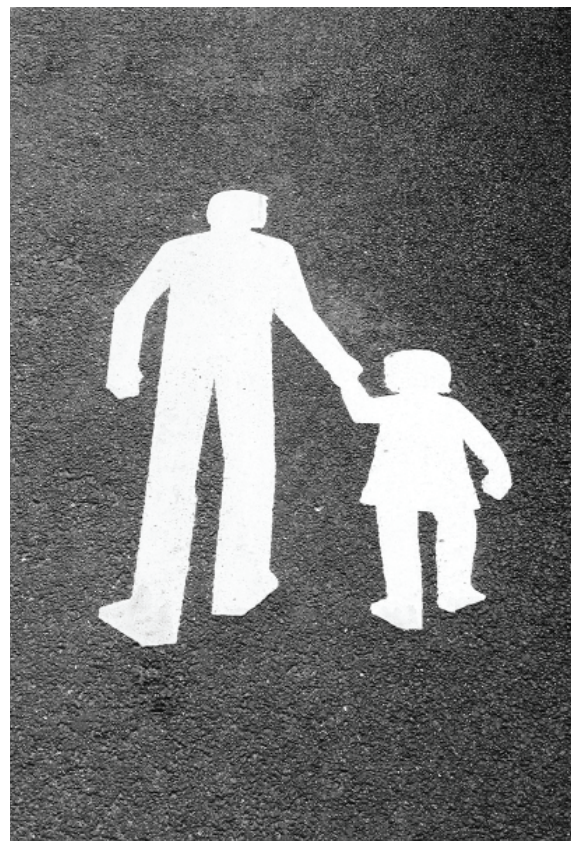
## 10 "Högsta tillåtna hastighet borde vara 30 km/tim vid passerande av buss som stannat för av- och påstigning"

### Andel som instämmer 2014

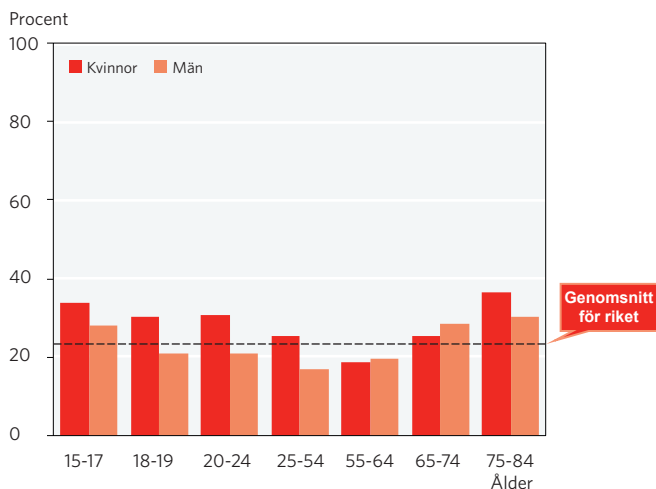


### Hastighetsgräns 30 km/tim vid buss som stannat för av- och påstigning

Andelen som tycker att högsta tillåtna hastighet vid bussar som stannat vid hållplatser borde vara 30km/tim är 62 procent. Det finns ett starkt samband mellan åldersgrupp och andel positiva: ju äldre respondenterna är desto fler är positiva till påståendet.



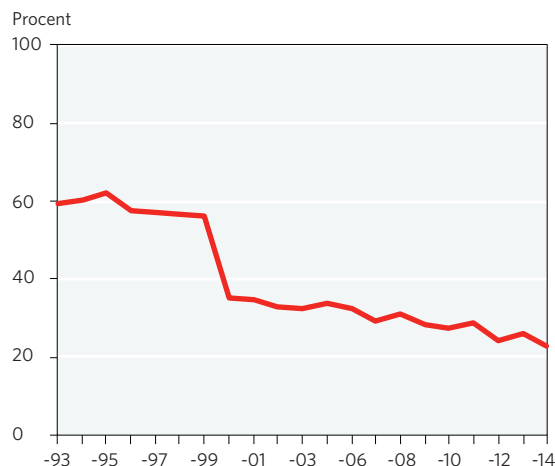
**11a "Bilarna stannar sällan när jag ska gå över gatan på övergångsställe"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Bilarna stannar sällan**

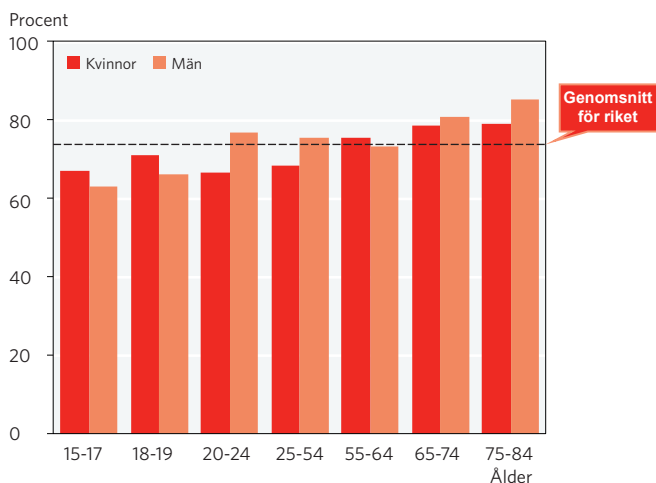
Det är totalt 24 procent som upplever att bilarna sällan stannar när de ska gå över övergångsstäl- len. Andelen är betydligt lägre bland männen i åldern 15-54 år i jämförelse med kvinnor i samma ålder.

**11b Andel som instämmer 1993-2003, 2005-2014, 15-74 år**



I jämförelse med föregående år fortsätter ande- len som upplever att bilarna sällan stannar att minska.

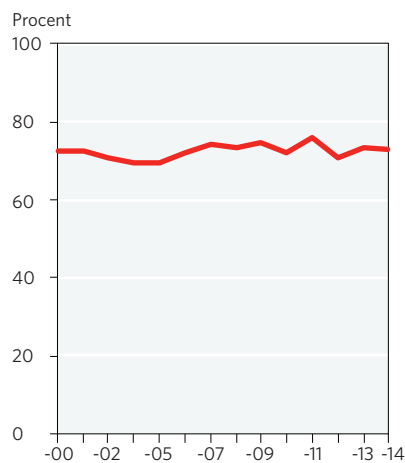
**12a "Fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser (rondeller)"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Cirkulationsplatser**

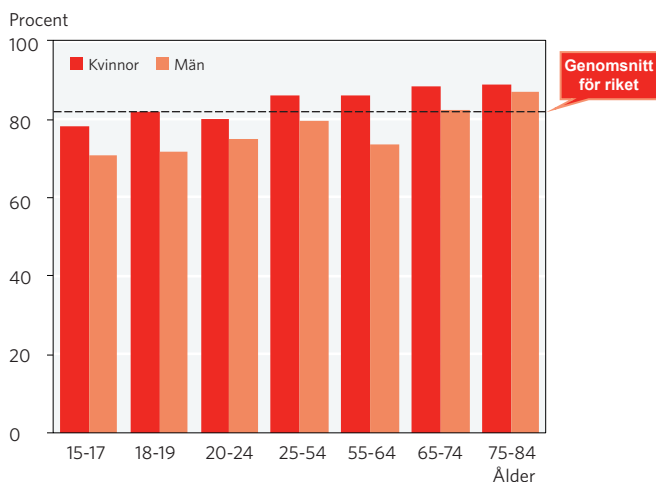
Det är 74 procent som håller med om att fler korsningar bör ersättas med cirkulationsplatser. Andelen positiva är något högre bland män i jämförelse med kvinnor.

**12b Andel som instämmer 2000-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen positiva till fler cirkulationsplatser är i årets mätning ungefär samma som föregående år.

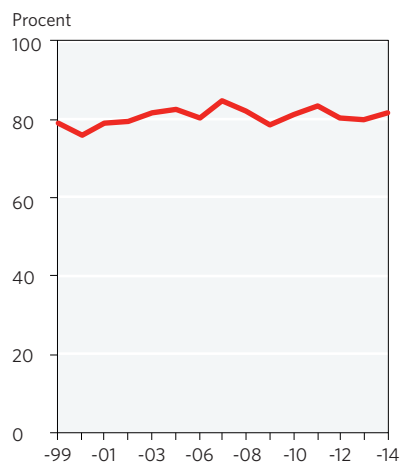
**13a "Alla större vägar borde förses med mitträcken för att förhindra möteskollisioner"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Mitträcken**

Totalt håller 82 procent med om att fler vägar borde förses med mitträcken. Skillnaden sett till ålder är liten. Det är vanligare att kvinnor är positivt inställda i jämförelse med män.

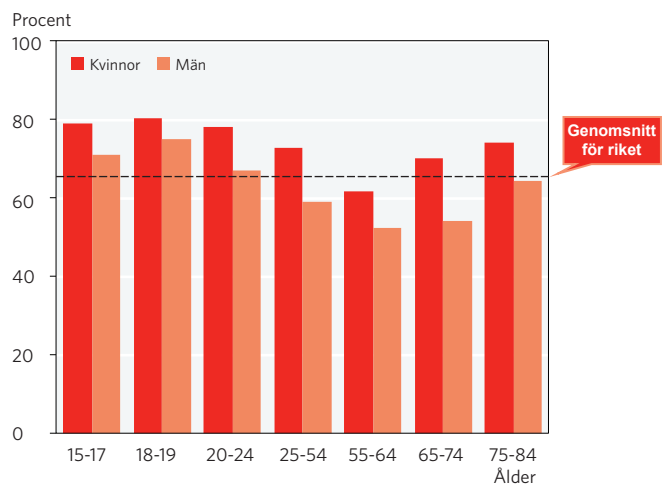
**13b Andel som instämmer 1999-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Det har inte skett några större förändringar avseende andelen som är positiva till mitträcken - den varierar omkring 80 procent.



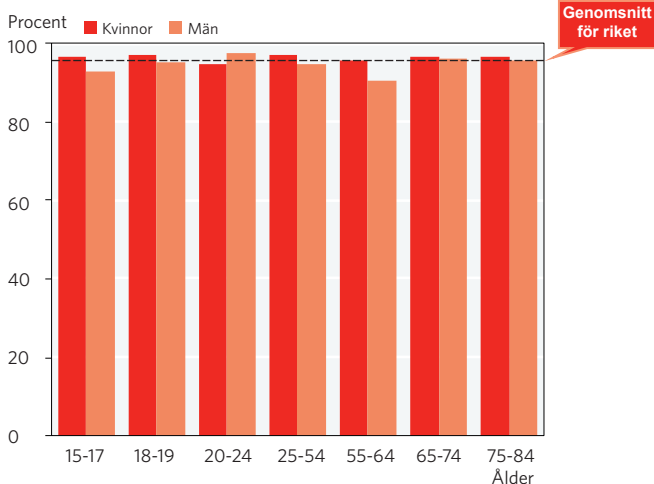
**14 "Alla större vägar borde förses med sidoräcken"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Sidoräcken**

Det är 65 procent som anser att större vägar borde förses med sidoräcken. Andelen varierar mellan könen och mellan åldersgrupperna. Minst positiva är män i åldern 55-74 år.

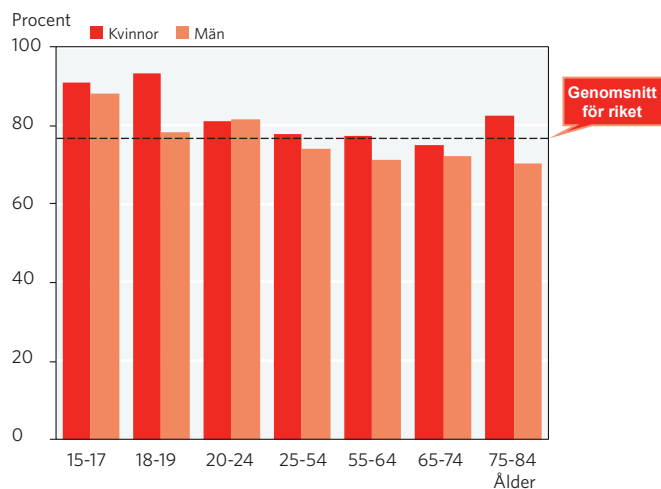
**15 "Räfflor i vägen är ett bra sätt att varna bilförare för att inte riskera avakning från vägrenen"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Räfflor i vägen**

Nära samtliga respondenter (96 procent) är positiva till räfflor i vägen. Det är något fler kvinnor än män som håller med, medan skillnaderna mellan åldersgrupperna är små.

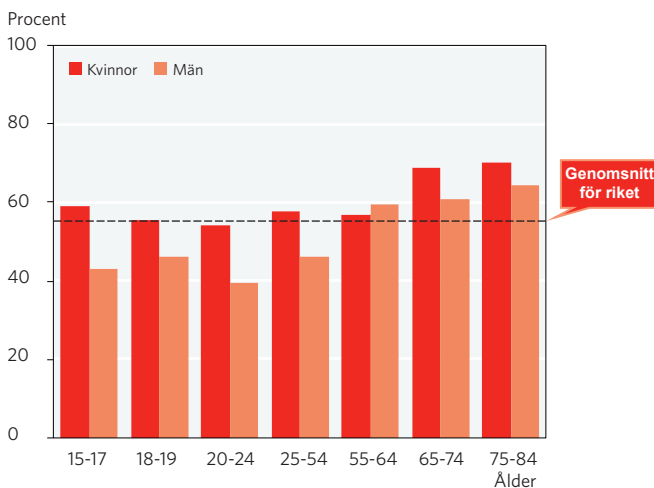
**16 "Dubbdade vinterdäck är viktigt för trafiksäkerheten vintertid"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Dubbdäck viktiga för trafiksäkerheten**

Fler kvinnor än män är positiva till dubbdäck för säkerheten under vintertid. Även yngre är något mer positiva än äldre. Totalt är det 77 procent som håller med om att dubbdäck är viktiga, vilket är något färre i jämförelse med år 2013.

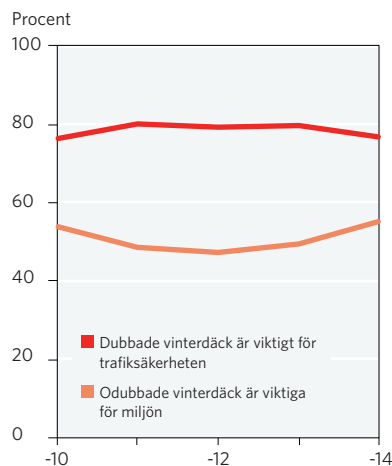
**17 "Odubbdade vinterdäck är viktigt för miljön"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Odubbdade däck viktiga för miljön**

Drygt hälften av de svarande anser att odubbdade däck är viktiga för miljön. Kvinnor är mer positiva än män och äldre är mer positiva än yngre.

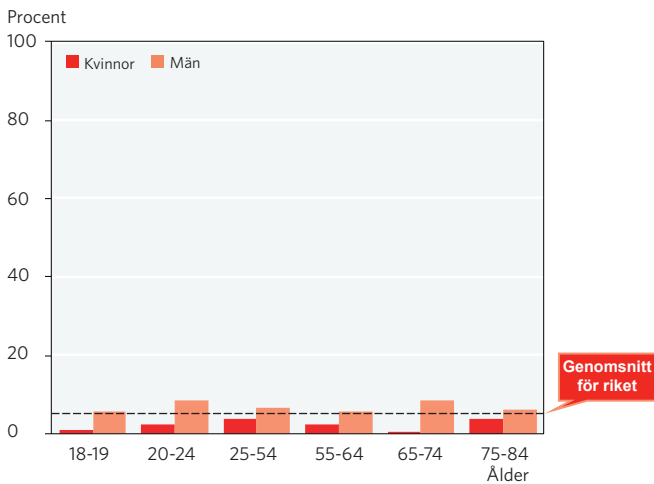
**16- Andel av samtliga tillfrågade som svarat "ja"**  
**17b 2010-2014, 15-74 år**



Åsikterna om dubbat för trafiksäkerheten eller odubbat för miljön, har löpt nästan parallellt under de år som frågorna har ställts. I årets mätning närmar sig andelarna varandra, men fortfarande är det betydligt fler som anser dubbdäcken viktiga för trafiksäkerheten än som anser det viktigt för miljön att undvika dubbdäck.

# Trafiknykterhet

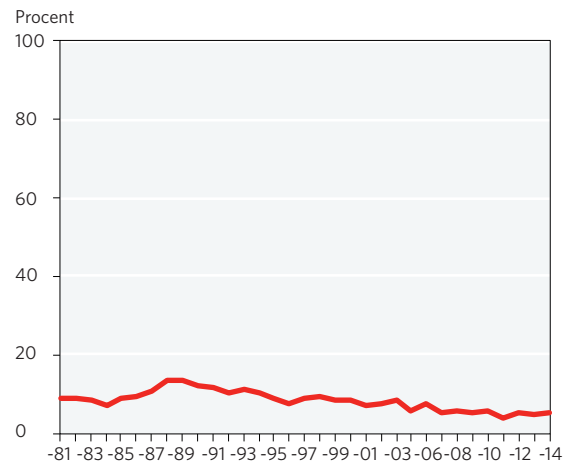
## 18a "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du kört bil i samband med att du druckit alkoholhaltiga drycker starkare än lättöl?" Andel bilförare som svarat "ja" 2014



### Kört bil efter att ha druckit alkohol

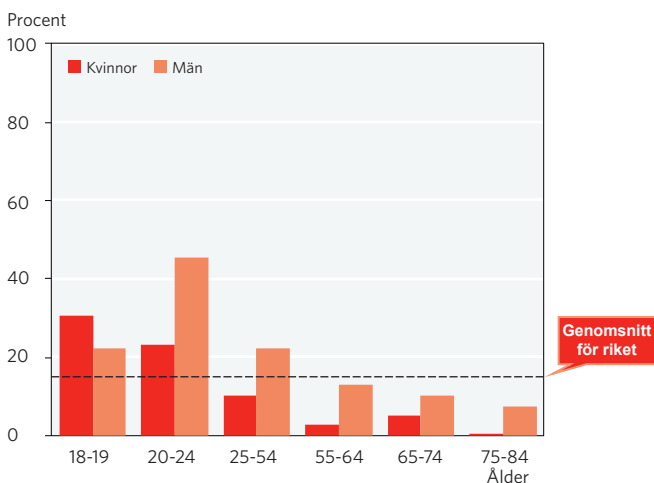
Det är 5 procent av bilförarna som anger att de har kört bil i samband med att ha druckit alkohol under det senaste året. Andelen bland kvinnor är 3 procent och bland män 7 procent.

## 18b Andel av samtliga tillfrågade som svarat "ja" 1981-2003, 2005-2014, 18-74 år



Mellan 90-talets början och 00-talets mitt sjönk andelen som kört bil i samband med alkohol. Därefter har nivån stabiliserats till omkring 5 procent.

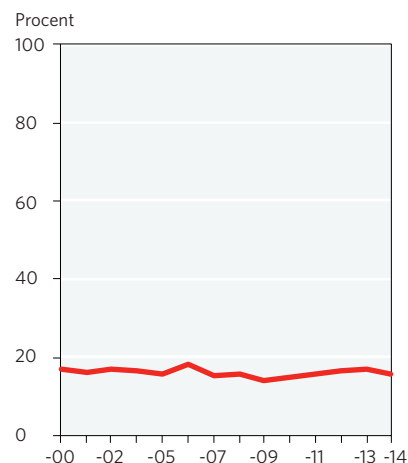
## 19a "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du druckit mycket alkohol en kväll och kört bil förmiddagen därpå?" Andel bilförare som svarat "ja" 2014



### Kört bil förmiddagen efter att ha druckit mycket alkohol

Andelen som kört bil förmiddagen efter att ha druckit mycket alkohol är fler än de som anger att de har druckit alkohol i direkt samband med bilkörning. Totalt uppger 15 procent att de har kört bil dagen efter. Andelen är högst bland män i åldern 20-24 där 45 procent anger att de har gjort det.

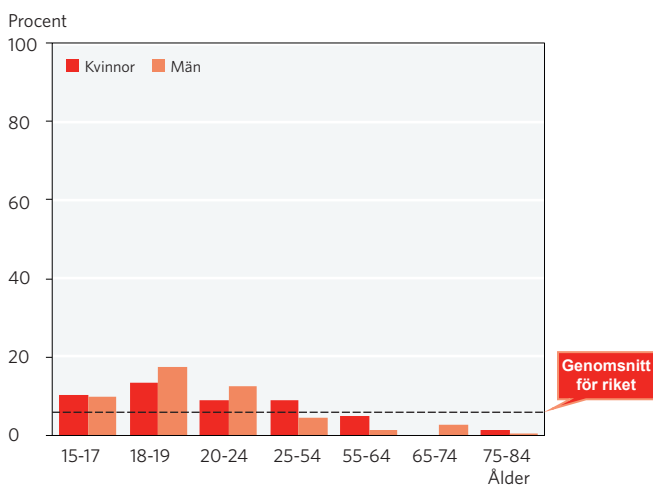
## 19b Andel av samtliga tillfrågade som svarat "ja" 2000-2003, 2005-2014, 18-74 år



Det har varit ungefär lika många som angett att de har kört bil dagen efter att de druckit mycket alkohol varje år sedan frågan började ställas år 2000.

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

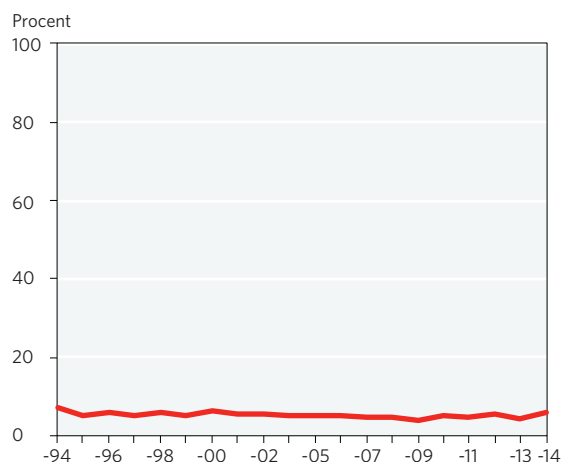
**Andel som svarat "ja" 2014**



**Åkt med förare påverkad av alkohol**

Totalt har sex procent av de svarande åkt med en förare som de misstänkt var påverkad av alkohol under det senaste året. Andelen är mycket låg bland de äldre, medan det i de yngre åldersgrupperna är mellan 10-15 procent.

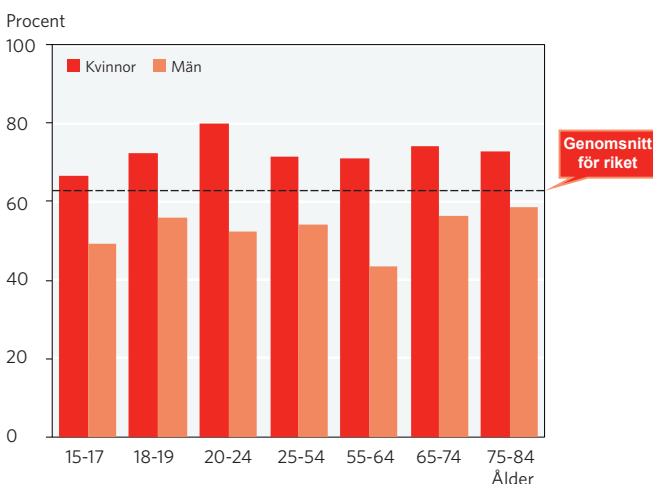
**20b Andel som svarat "ja" 1994-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen som har åkt med en alkoholpåverkad förare har legat omkring 5 procent sedan år 1995 när frågan började ställas.

**21a "Alla bilar borde utrustas med ett alkoholås där ett utandningsprov krävs varje gång bilen skall startas"**

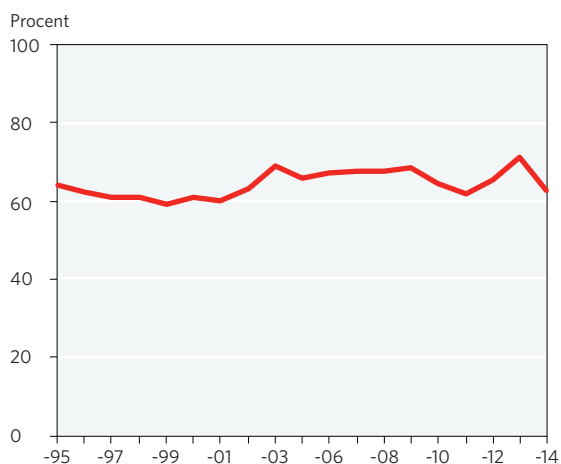
**Andel som instämmer 2014**



**Alkolås i alla bilar**

Totalt anser 63 procent att alla bilar bör utrustas med alkolås. Andelen är högst bland kvinnor i åldern 20-24 år och lägst bland män i åldern 55-64 år.

**21b Andel som instämmer 1995-2003, 2005-2014, 15-74 år**



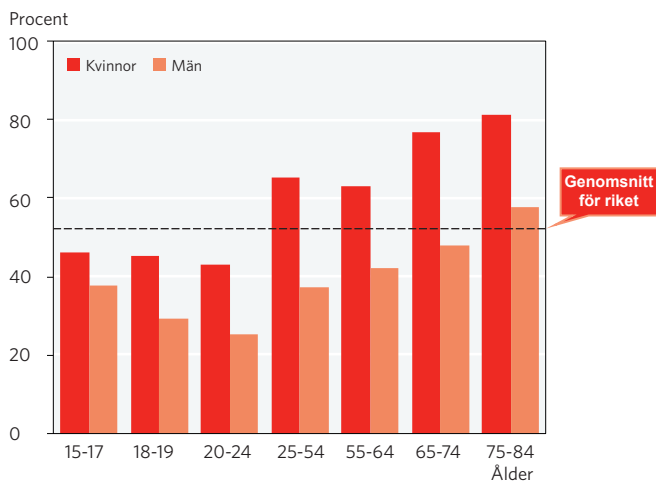
Andelen positiva till alkolås är i årets mätning på samma nivå som i början av 2000-talet.

Om man dömts för **rattfylleri** kan man ansöka om att installera alkolås som alternativ till att få körkortet återkallat.

Försöksverksamheten med alkolås-projektet startade 1999 och permanentades 2012.



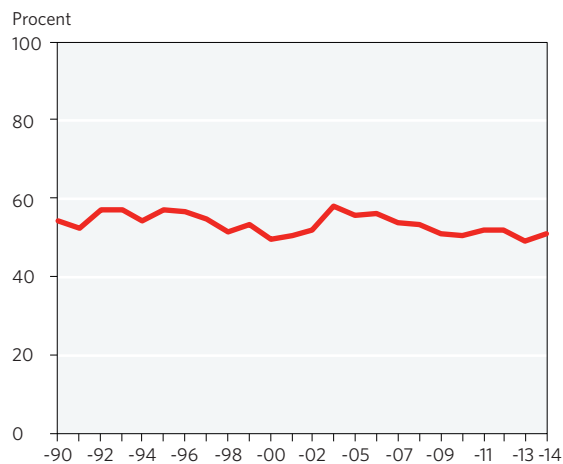
**22a "Gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille och inte som nu vid 0,2"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Gräns för rattfylleri, noll promille**

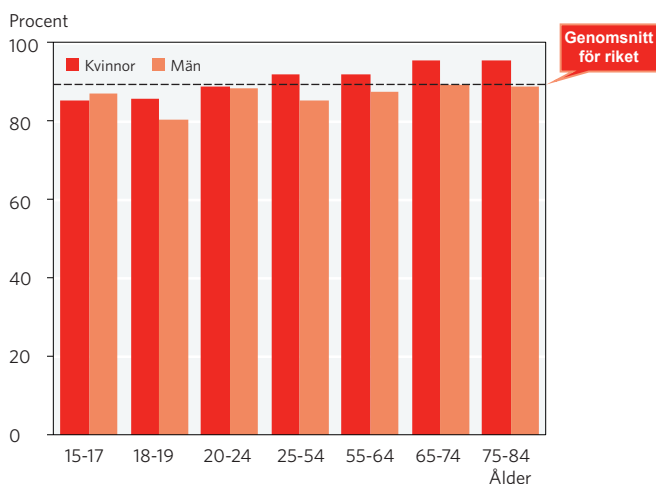
Det är stora skillnader mellan män och kvinnors attityd sett till huruvida gränsen för rattfylleri borde vara 0 promille. 65 procent av kvinnorna håller med om påståendet, men bara 40 procent av männen.

**22b Andel som instämmer 1990-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Under den senaste tioårsperioden har andelen som anser att promillegränsen bör vara 0 promille legat omkring hälften.

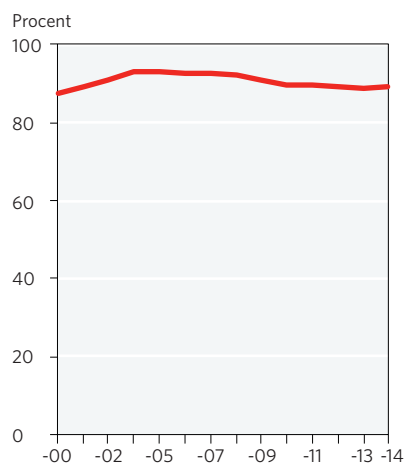
**23a "Straffet för rattfylleri borde vara hårdare"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Hårdare straff för rattfylleri**

Nio av tio svarande tycker att rattfylleri borde straffas hårdare. Andelen är högre bland kvinnor och bland äldre svarande.

**23b Andel som instämmer 2000-2003, 2005-2014, 15-74 år**

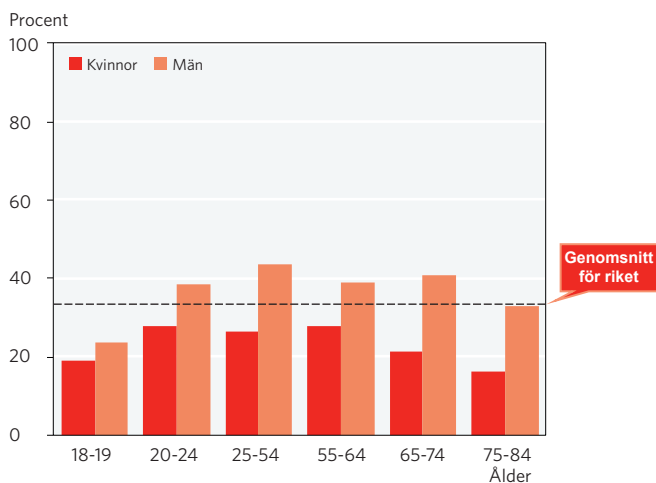


Det är ungefär lika många som tycker att rattfylleri borde straffas hårdare i årets mätning som under den senaste tioårsperioden.

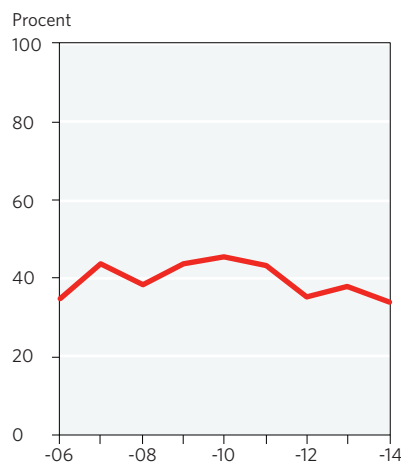
Lagen säger att man inte får köra motordrivna fordon påverkad av alkohol eller andra droger. Straffrättsligt går gränsen för **rattfylleri** vid 0,2 promille alkoholhalt i blodet. För **grovt rattfylleri** är gränsen 1,0 promille. Beträffande narkotikaklassade medel gäller en nollgräns. (**Lag (1951:649)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

**24a "Har det hänt någon gång under de senaste 12 månaderna att du blivit stoppad av polisen i en nykterhetskontroll"**

**Andel bilförare som svarat "ja" 2014, 18-84 år**



**24b Andel bilförare som svarat "ja" 2006-2014, 18-74 år**



**Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll**

Totalt har 34 procent av bilförarna blivit stoppade i en nykterhetskontroll under det senaste året. Andelen män som har blivit stoppade är 40 procent, medan 25 procent av kvinnor anger detsamma.

Sedan 2010 har andelen som anger att de har blivit stoppade sjunkit från omkring 45 procent, till omkring 35 procent.

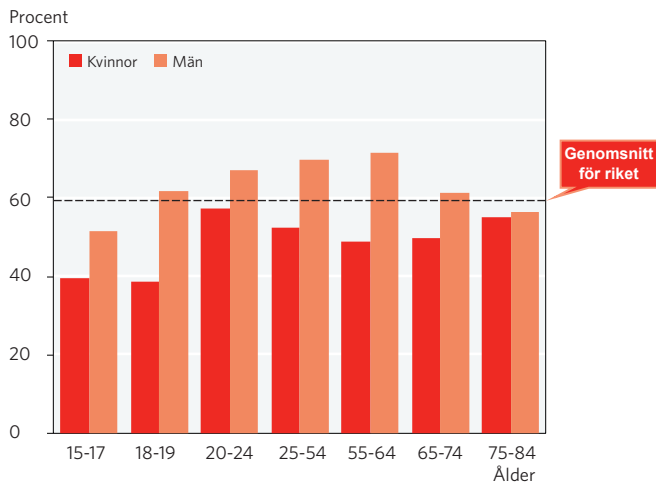
**Nykterhetskontroller**

Frågan om man blivit stoppad i en nykterhetskontroll bekräftas av frågan om man anser att antalet kontroller har ökat (fråga 8). Det är sjunkande andelar som upplever att kontrollerna har ökat och det är även sjunkande andelar som säger sig ha blivit stoppade.



# Hastighet

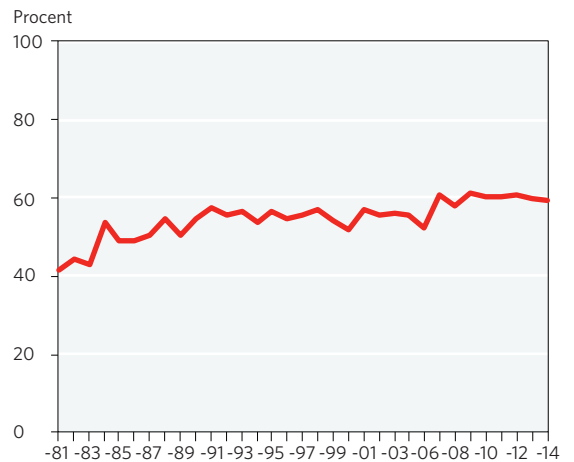
## 25a "Det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna" Andel som instämmer 2014



### Trafikrytm och hastighetsgräns

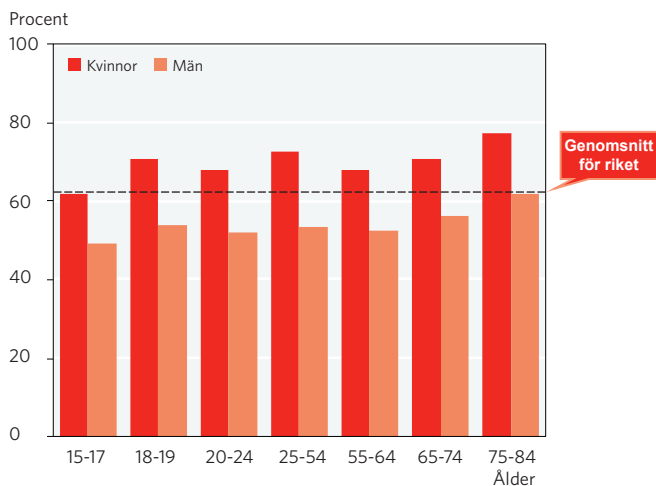
Andelen som håller med om att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränserna är högre i de mittersta åldersgrupperna. Betydligt fler män än kvinnor anser att trafikrytmen är viktigare än hastigheten.

## 25b Andel som instämmer 1981-2003, 2005-2014, 15-74 år



Sedan år 2008 har andelen som håller med om att trafikrytm är viktigare än hastighetsgränserna stabiliserats omkring 60 procent.

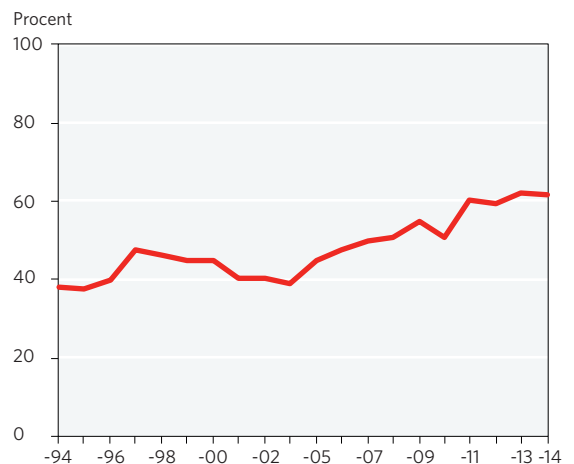
## 26a "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten" Andel som instämmer 2014



### Sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten

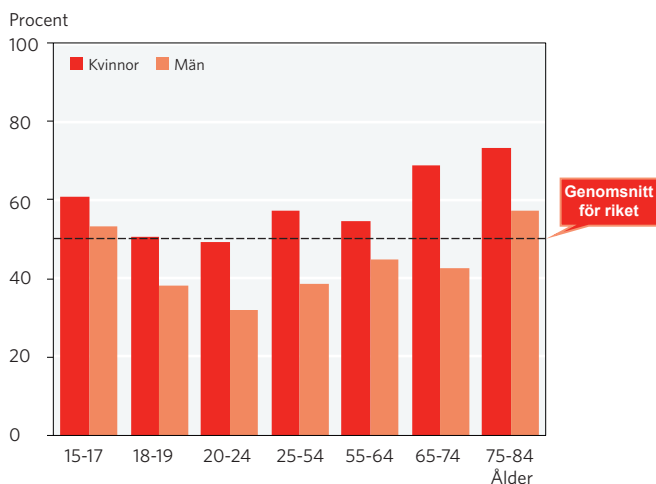
Totalt anser 62 procent att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten. Bland kvinnorna är det 71 procent som är positiva och bland männen 54 procent.

## 26b Andel som instämmer 1994-2003, 2005-2014, 15-74 år



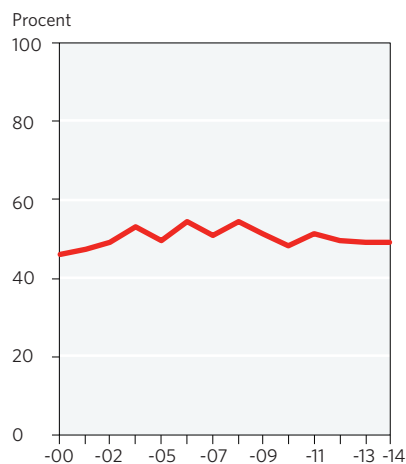
Andelen positiva i årets mätning är ungefär i nivå med år 2013 års mätning. Sedan början av 2000-talet har andelen positiva kontinuerligt ökat.

**27a "Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör alltid vara högst 30 km/tim"**  
**Andel som instämmer 2014**



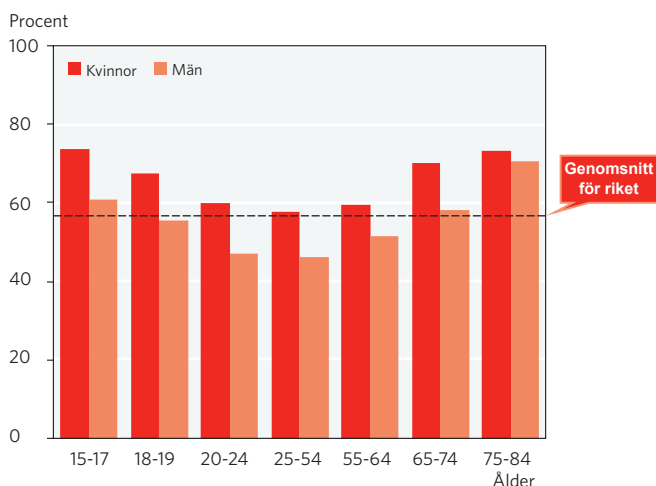
**Hastighetsgräns 30 km/tim vid övergångsställen**  
 Hälften av de svarande tycker att hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara högst 30 km/tim. Kvinnor i åldern 75-84 år är allra mest positiva, medan män i åldern 20-24 år är minst positiva.

**27b Andel som instämmer 2000-2003, 2005-2014, 15-74 år**



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

**28 "Alla bilar borde ha ett tekniskt hjälpmedel så att föraren lättare kan hålla hastighetsgränserna"**  
**Andel som instämmer 2014**

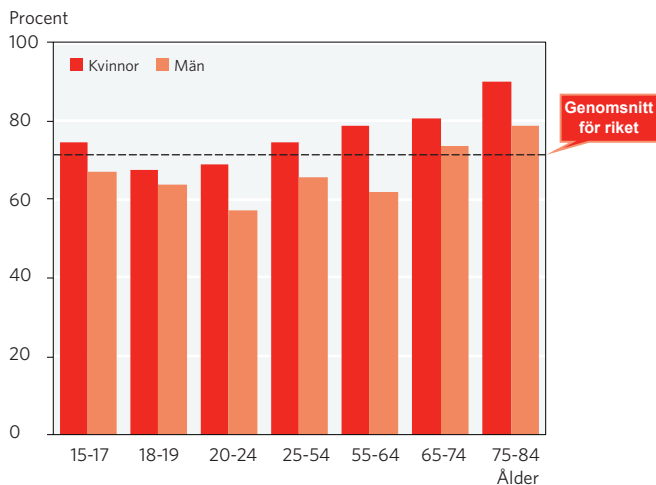


**Tekniskt hjälpmedel att hålla hastighetsgräns**  
 Det är 57 procent som anser att tekniska hjälpmedel för att hålla hastighetsgränserna borde finnas i alla bilar. Kvinnor är mer positiva än män, och yngre svarande i jämförelse med äldre.



**29a "Automatisk hastighetsövervakning (med trafiksäkerhetskamera) är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser"**

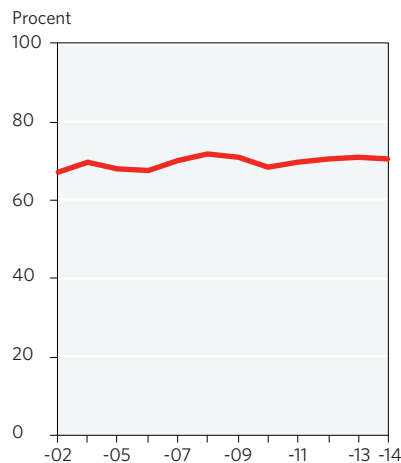
**Andel som instämmer 2014**



**Automatisk hastighetsövervakning**

Det är fler kvinnor än män som är positiva till automatisk hastighetsövervakning. Totalt är det 71 procent som håller med om påståendet att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser.

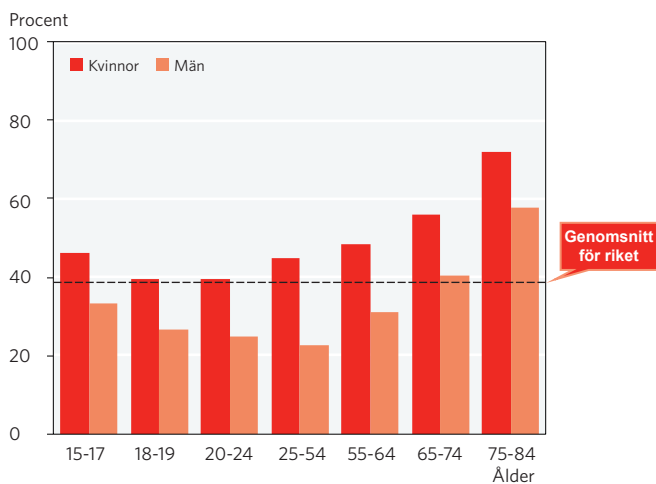
**29b Andel som instämmer 2002-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen positiva till automatisk hastighetsövervakning har varit omkring 70 procent sedan frågan började ställas år 2002.

**30a "Straffet för fortkörning borde vara hårdare"**

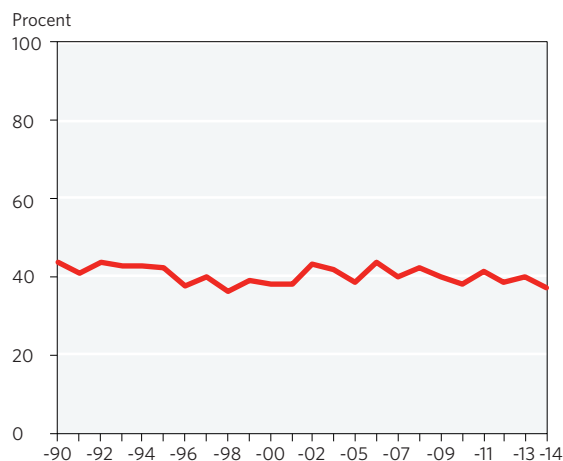
**Andel som instämmer 2014**



**Hårdare straff för fortkörning**

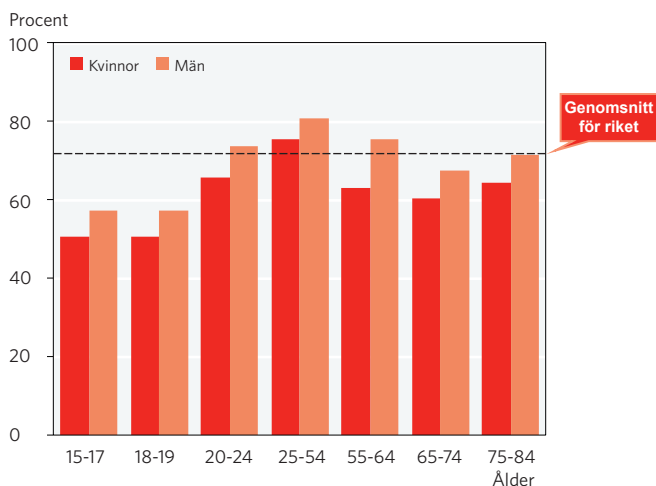
Knappt fyra av tio håller med om att fortkörning borde straffas hårdare. Äldre är mer positiva i jämförelse med yngre. Det är främst äldre kvinnor som är positiva till hårdare straff.

**30b Andel som instämmer 1990-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen som vill ha skärpta straff har varierat omkring 40 procent sedan 1990.

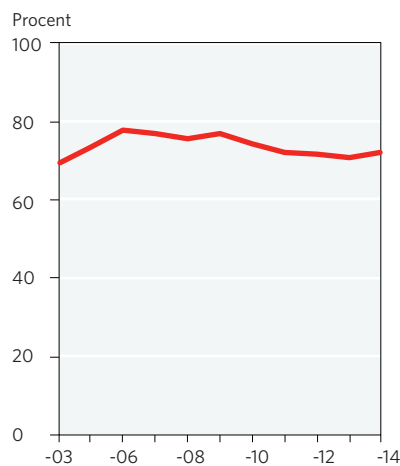
**31a "Hastighetsgränserna borde kunna varieras beroende på trafikmängd och väder"  
Andel som instämmer 2014**



**Variabla hastighetsgränser**

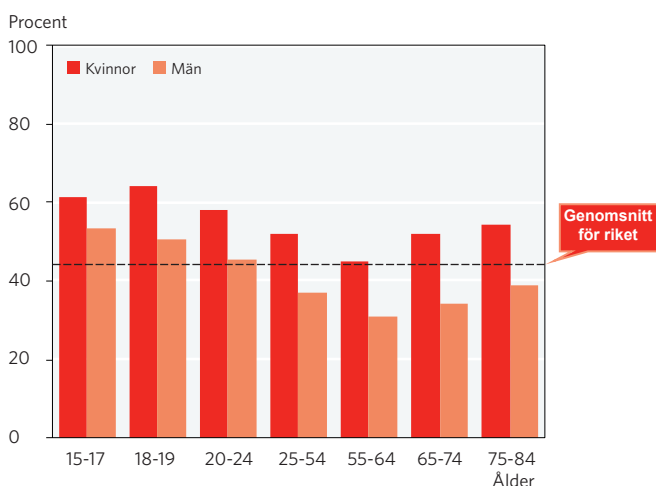
Det är 72 procent som anser att hastigheterna borde kunna varieras. Det är fler män än kvinnor som instämmer och fler i åldern 25-64 år i jämförelse med övriga.

**31b Andel som instämmer 2003, 2005-2014, 15-74 år**



Stödet för variabla hastighetsgränser beroende på trafikmängd och väder har legat på samma nivå de senaste åren, en något lägre nivå än den föregående femårsperioden.

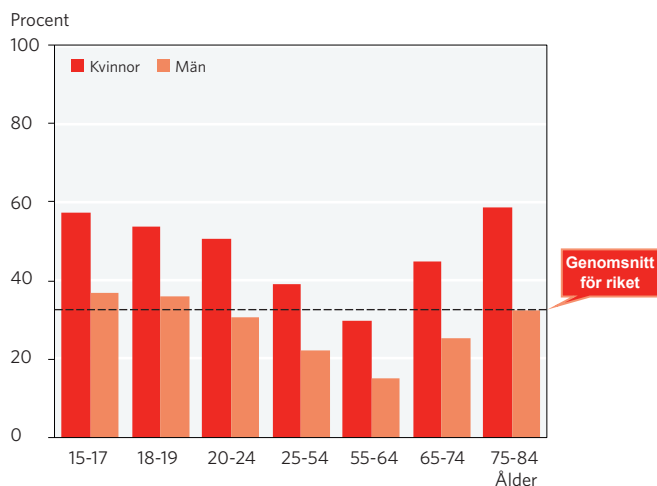
**32 "De nya hastighetsgränserna där det skiljer 10 km/tim mellan varje hastighetsgräns är bättre än de tidigare där det skilde 20 km/tim"  
Andel som instämmer 2014**



**De nya hastighetsgränserna är bättre än tidigare**

Det är fler män än kvinnor som är positiva till de nya hastighetsgränserna. Mest positiva är de yngsta kvinnorna. Totalt är det 44 procent som instämmer i att de nya hastighetsgränserna är bättre än de tidigare.

**33 "80 km/tim är en lämpligare hastighetsgräns än 90 km/tim på landsvägar som saknar mitträcke"  
Andel som instämmer 2014**



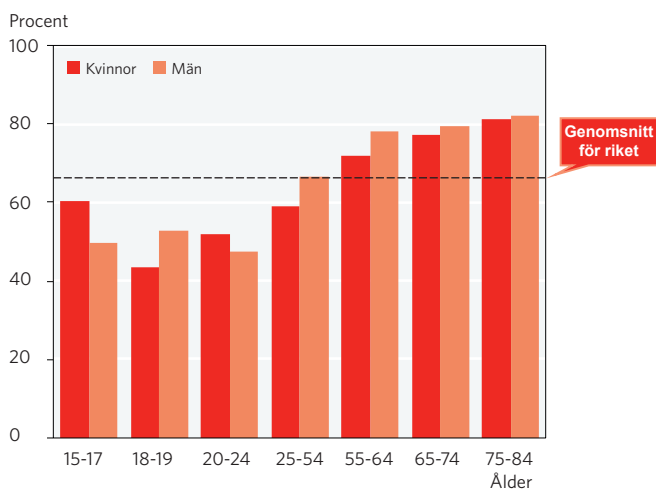
**80 km/tim lämpligast hastighetsgräns där mitträcke saknas**

Det är 33 procent som håller med om att 80km/tim är lämpligaste hastigheten där mitträcke saknas. Men det är stora skillnader mellan grupperna. Fler kvinnor än män håller med om påståendet. Mest positiva är kvinnor i åldern 75-84 år.



**34a "Hastighetsgränserna på vägen skiftar så ofta att det har blivit svårare att hålla reda på vilken som gäller"**

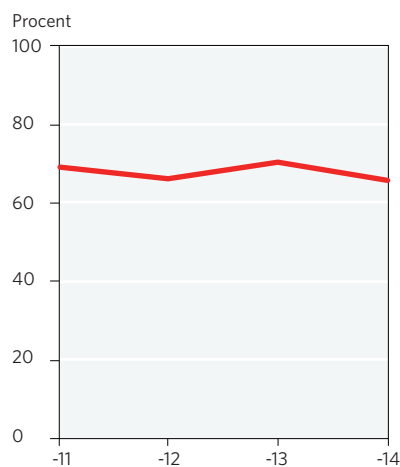
**Andel som instämmer 2014**



**Svårare att hålla reda på vilken hastighetsgräns som gäller**

Totalt upplever 67 procent att det har blivit svårare att hålla reda på vilken hastighetsgräns som gäller. De äldre har svårare för detta än de yngre. I åldersgrupperna 55 år och äldre tycker mer än 75 procent att det har blivit svårare.

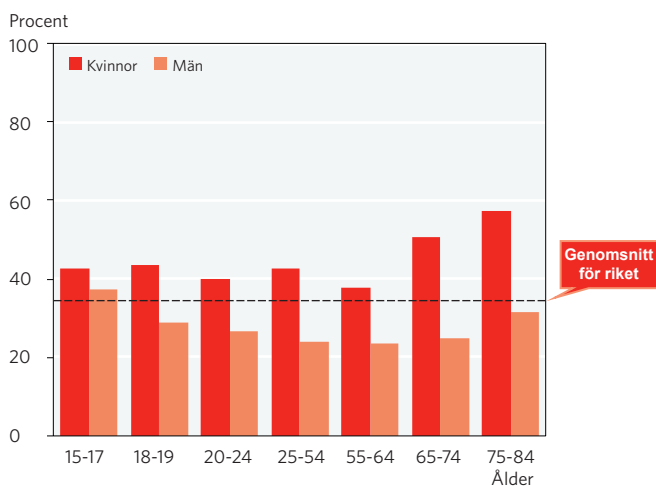
**34b Andel som instämmer 2011-2014, 15-74 år**



Andelen som anser att det blivit svårare att hålla reda på hastighetsgränserna har legat på ungefär samma nivå sedan frågan började ställas.

**35a "Det är rimligt att sänka hastighetsgränserna av miljöskäl"**

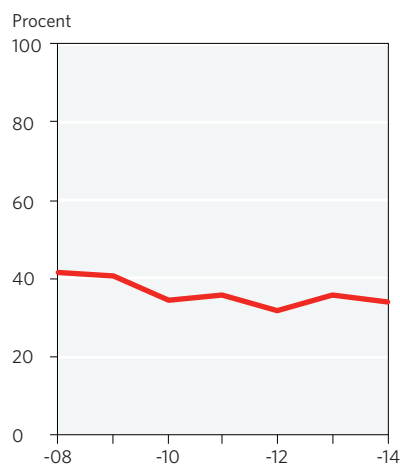
**Andel som instämmer 2014**



**Sänka hastighetsgränserna av miljöskäl**

Det är i huvudsak kvinnor som anser att det är rimligt att sänka hastighetsgränserna av miljöskäl. Totalt är 44 procent av kvinnorna positiva, medan motsvarande andel bland männen är 26 procent.

**35b Andel som instämmer 2008-2014, 15-74 år**

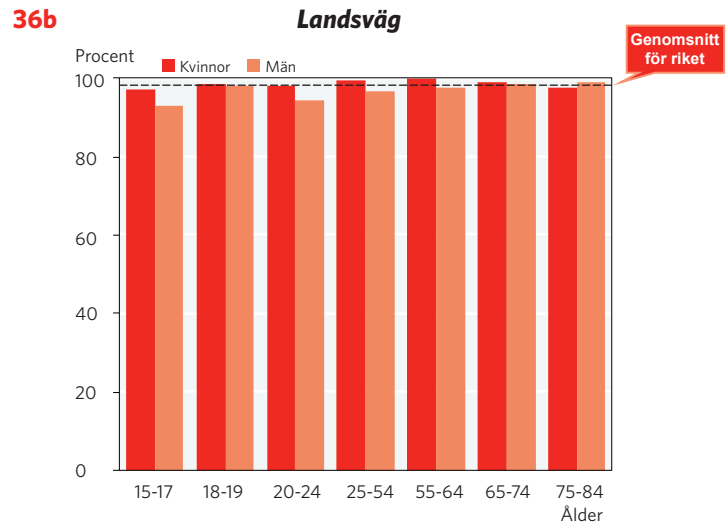
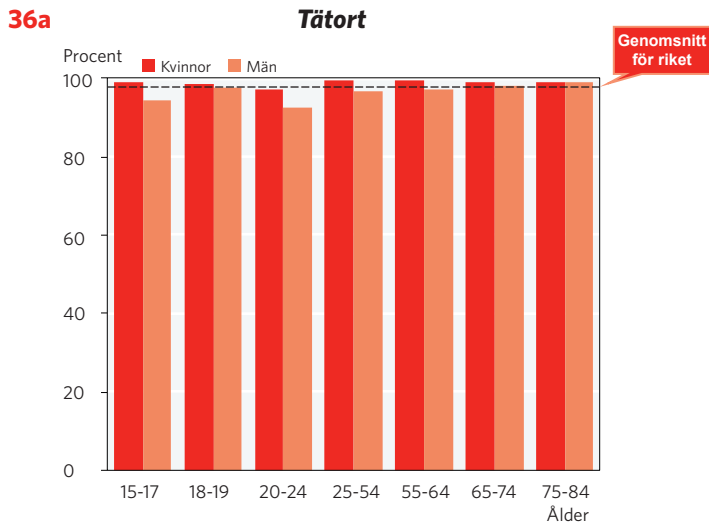


Andelen som är positiva till att sänka hastigheterna av miljöskäl fortsätter att minska i årets mätning.

# Bilbälten

"Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil och sitter i framsätet?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker bil i framsätet 2014



## Bilbälten i framsätet tätort

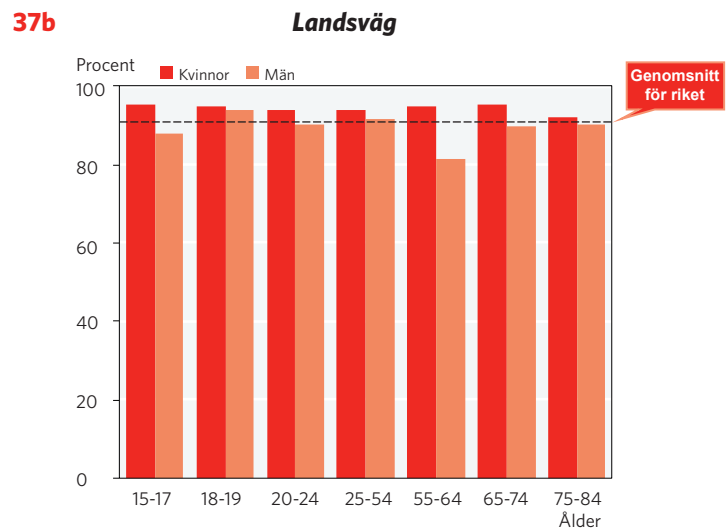
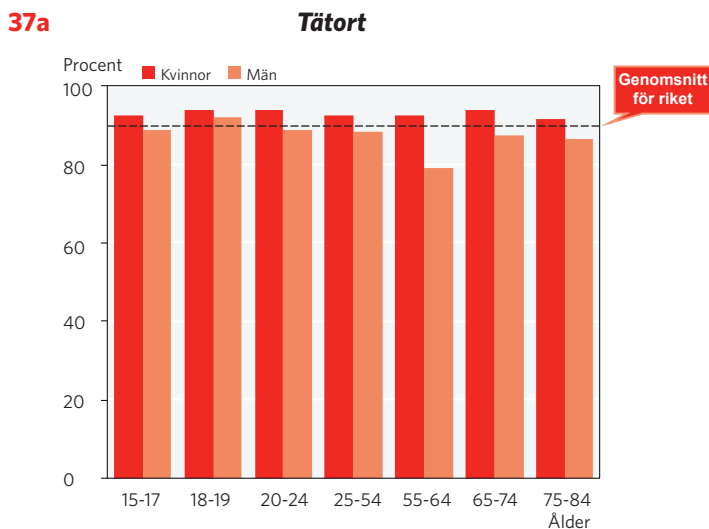
För resor i tätort används bilbälten i framsätet under i princip alla resor. Männen är något sämre på att använda bilbälten i jämförelse med kvinnor. Yngre använder bilbälte i framsätet under resor i tätort i aningen lägre utsträckning i jämförelse med äldre.

## Bilbälten i framsätet landsväg

Användning av bilbälte i framsätet under landsvägskörning är mycket likt det för användandet av bilbälte i tätort. Yngre män är de som i högst utsträckning låter bli att använda bilbälte i framsätet på landsväg.

"Hur ofta använder du bilbälte då du åker personbil och sitter i baksätet?"

Andel som alltid eller nästan alltid använder bilbälte av de som åker bil i baksätet 2014



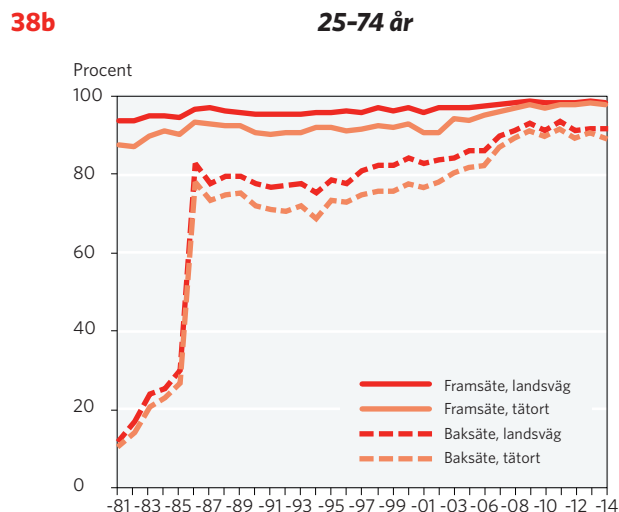
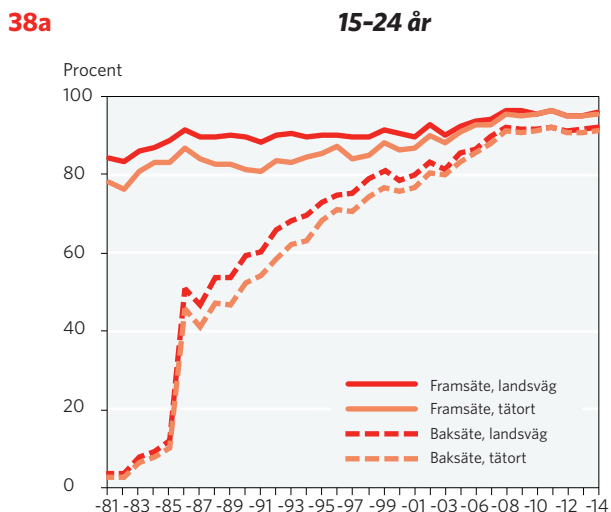
## Bilbälten i baksätet tätort

Andelen som använder bilbälte i baksätet är hög, men lägre i jämförelse med användandet i framsätet. Precis som tidigare är det i huvudsak män som använder bältet i baksätet i lägre grad.

## Bilbälten i baksätet landsväg

Användningen av bilbälte i baksätet på landsväg är något högre i jämförelse med användningen i tätort. Män i åldern 55-65 år utmärker sig med en lite lägre andel som använder bältet.

**Olika åldersgruppers användning av bilbälte 1981-2003, 2005-2014 i framsäte och baksäte, på landsväg och i tätort (uppgifterna avser samtliga i åldersgrupperna, både kvinnor och män).**

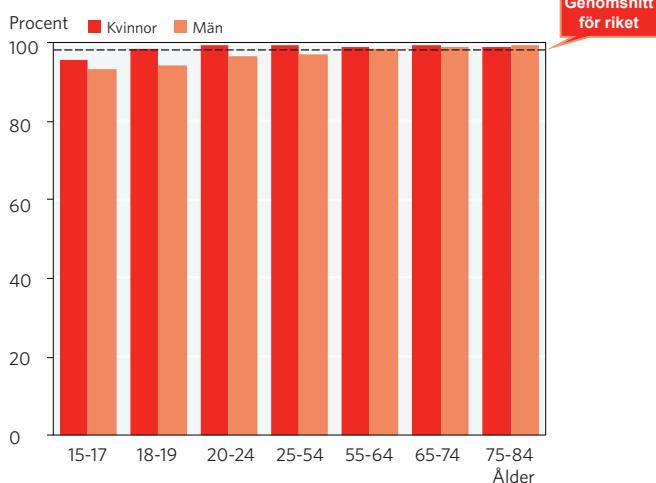


**Användning av bilbälte**

Användningen av bilbälte har under den senaste femårsperioden stabiliserats på en nivå omkring 90-98 procent. De skillnader mellan kön, åldersgrupper och typ av väg som finns har inte förändrats särskilt mycket under den här perioden. Bilbältet används mer i framsätet än i baksätet och något mer under landsvägskörning än i tätorter.

Lagen om obligatorisk användning av bilbälte i **framsätet** för personer 15 år eller äldre kom den 1 januari 1975. Motsvarande lag om användning av bilbälte i **baksätet** för personer 15 år eller äldre kom den 1 juli 1986. För barn under 15 år blev det obligatoriskt att använda bilbälte i både **framsätet** och **baksätet** fr.o.m. den 1 april 1988.

**39 "Att använda bilbälte är lika viktigt i tätortstrafik som i landsvägstrafik"**  
**Andel som instämmer 2014**

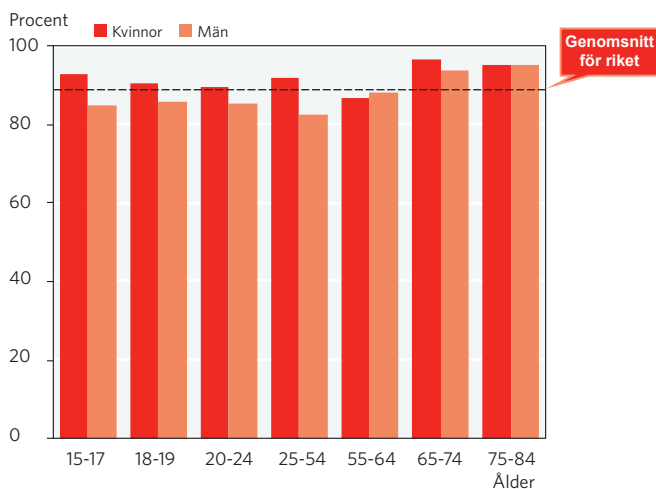


**Viktigt att alltid använda bilbälte**

Det är 98 procent som tycker att användning av bilbälte är lika viktigt i tätorten som på landsväg. Det är fler äldre än yngre som instämmer.



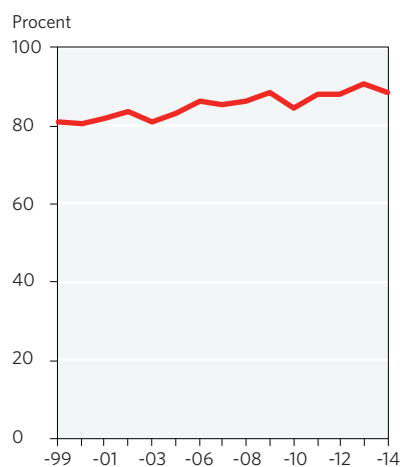
**40a "Alla bilar borde ha ett tekniskt system som påminner bilförare och passagerare att sätta på sig bilbältet (bältespåminnare)"**  
**Andel som instämmer 2014**



**Bältespåminnare**

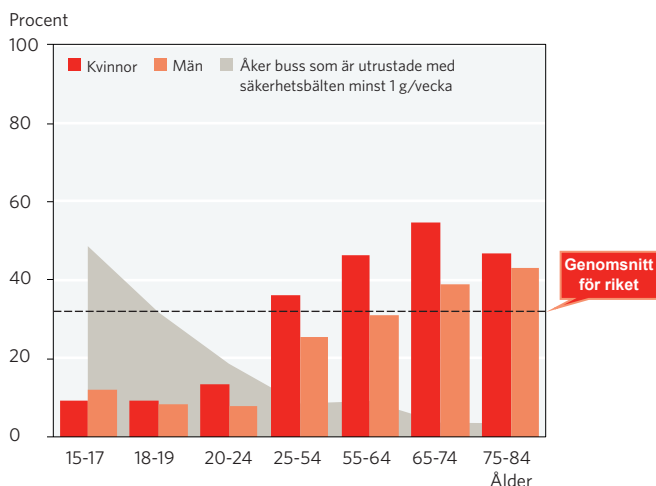
Stödet för bältespåminnare är högt bland både kvinnor och män, totalt är 89 procent positiva. De äldre är något mer positiva i jämförelse med de yngre.

**40b Andel som instämmer 1999-2003, 2005-2014, 15-74 år**



Andelen som är positiva till bältespåminnare har varit ungefär densamma som de senaste åren. Sedan frågan började ställas 1999 har andelen positiva ökat.

**41 "Hur ofta brukar du åka buss som är utrustad med säkerhetsbälte - hur ofta använder du dessa?"**  
**Andel passagerare som använder bälte i buss 2014**

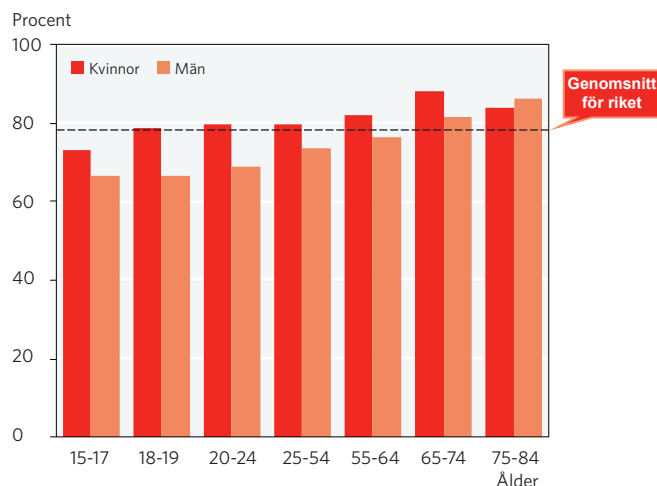


**Användning av bälte i buss**

Det är 32 procent som uppger att de alltid eller nästan alltid använder bälte i bussar som har sådan utrustning. Det är färre i jämförelse med år 2013. Precis som tidigare är det i huvudsak åldersgrupperna över 25 år som anger att de använder bältet.

I gruppen som åker bussar utrustade med säkerhetsbälten oftast, det vill säga i åldersgrupperna 15-19 år är användningen fortfarande låg. En av tio i denna åldersgrupp använder bältet alltid eller nästan alltid.

**42 "Det borde finnas bälte på alla sittplatser i alla typer av bussar"**  
**Andel som instämmer 2014**

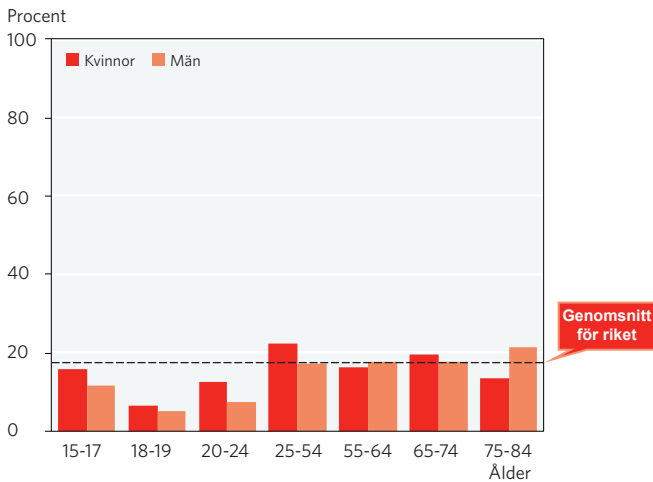


**Bälte på alla platser i buss**

Det är 78 procent som är positivt inställda till att alla platser i bussen ska ha bälten. Vilket är något färre i jämförelse med år 2013. De som inte använder de bälten som finns i bussarna idag, det vill säga de unga, är de som i lägst utsträckning är positiva till bälten på alla platser.

# Cykelhjälm

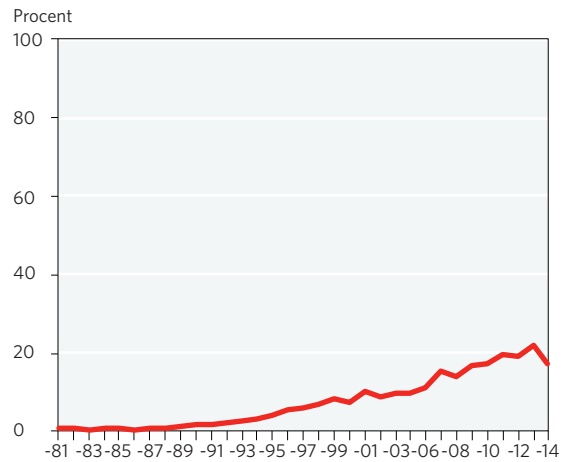
## 43a "Hur ofta använder du hjälm då du cyklar" Andel av de som cyklar som alltid eller nästan alltid använder hjälm 2014



### Användning av cykelhjälm

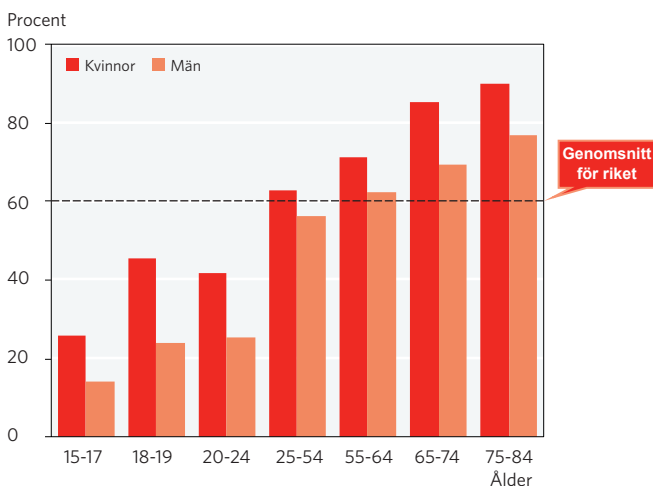
Totalt uppger 18 procent att de alltid använder cykelhjälm när de cyklar. Personer i åldern 18-19 år använder hjälm i lägst utsträckning, medan kvinnor i åldern 25-54 år är de som använder hjälm allra mest. I denna grupp använder 23 procent alltid eller nästan alltid hjälm.

## 43b Andel av de som cyklar som alltid eller nästan alltid använder hjälm 1981-2003, 2005-2014, 15-74 år



Användandet av cykelhjälm har ökat under den senaste tjugoårsperioden. Andelen som använder hjälm alltid eller nästan alltid är något lägre i årets mätning i jämförelse med 2013 års mätning, samtidigt har andelen som uppger att de sällan eller aldrig använder hjälm minskat. Den totala mängden cykelresor med hjälm kan alltså ändå ha fortsatt öka.

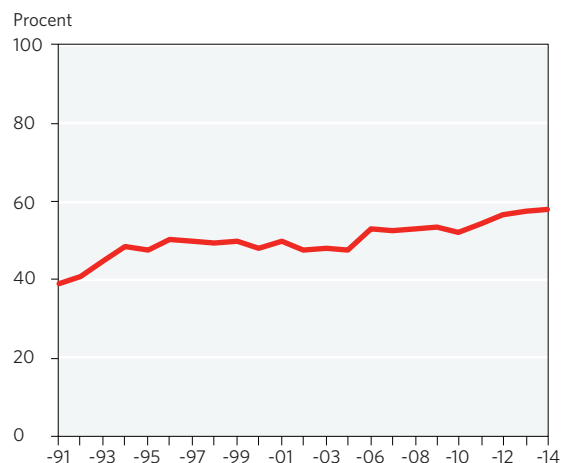
## 44a "Det borde vara obligatoriskt för alla att använda hjälm vid cykling" Andel som instämmer 2014



### Obligatoriskt med hjälm vid cykling

Majoriteten av de som tycker att hjälm borde vara obligatoriskt vid cykling är kvinnor. I ålderskategorierna 18-24 år är skillnaden mellan mäns och kvinnors attityder mycket stor, med betydligt fler positiva kvinnor än män.

## 44b Andel som instämmer 1991-2003, 2005-2014, 15-74 år



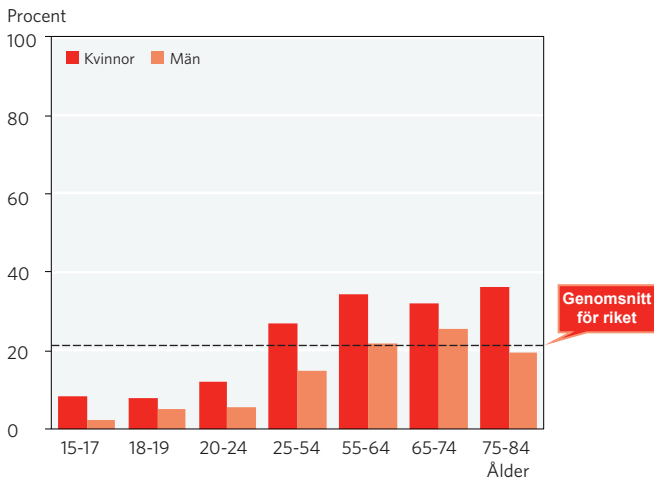
Andelen positiva till hjälmobligatorium är densamma som i 2013 års mätning. Sedan frågan började ställas i början på 90-talet har andelen positiva ökat stadigt.

# Synbarhet

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

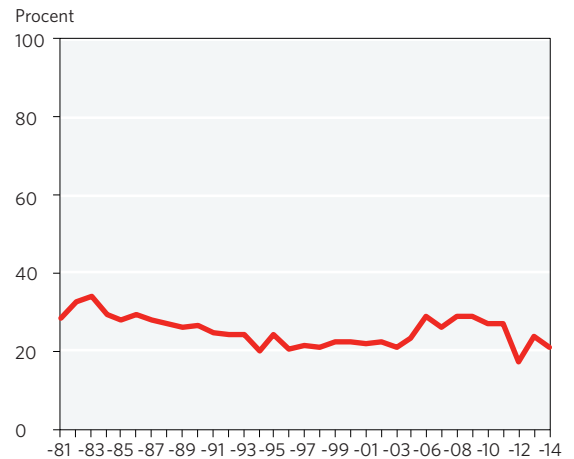
## 45a Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2014

### Belyst gata/väg



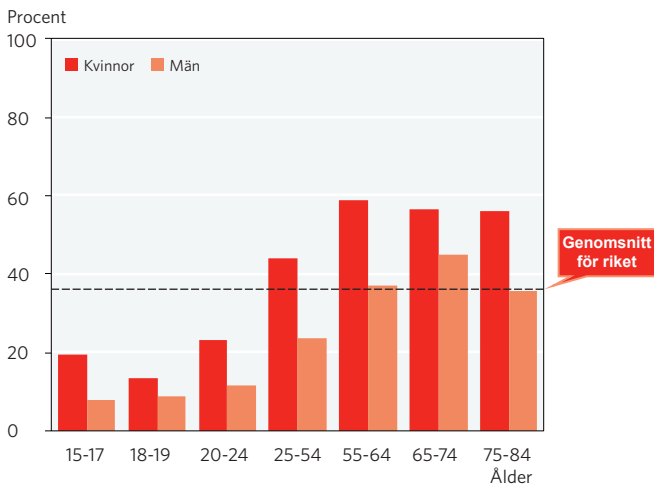
## 45b Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2003, 2005-2014, 15-74 år

### Belyst gata/väg



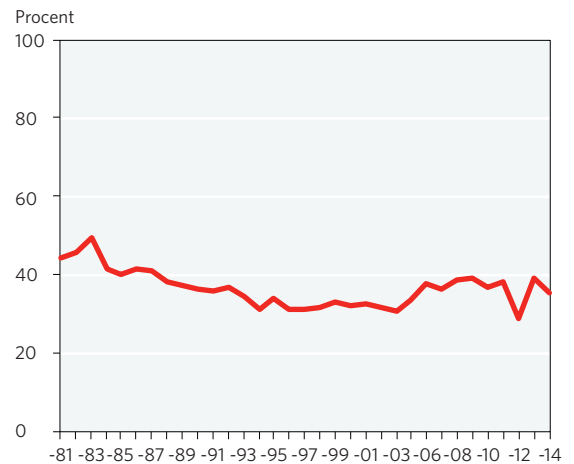
## 46a Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 2014

### Ej belyst gata/väg



## 46b Andel som alltid eller nästan alltid använder reflexer 1981-2003, 2005-2014, 15-74 år

### Ej belyst gata/väg



### Fotgängares användning av reflexer

Totalt använder 21 procent av de svarande reflexer på belysta vägar. Motsvarande siffra för ej belysta vägar är 36 procent.

De unga är betydligt sämre på att använda reflexer och allra bäst är kvinnor i åldern 25 år eller äldre.

Andelen som använder reflexer har de senaste åren varierat omkring drygt 20 procent för belysta vägar och knappt 40 procent på ej belysta vägar.



# 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
15-17	46,4	38,4	54,0
18-19	73,3	72,0	74,6
20-24	79,7	72,7	86,5
25-54	87,9	81,6	94,1
55-64	92,9	91,5	94,3
65-74	92,9	91,8	94,1
75-84	83,1	76,6	91,1
Samtliga	86,2	81,3	91,0

## 1b Kännedom om Nollvisionen, 15-74 år

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

## 2 Trafikantbeteenden

Beteenden	Samtliga	Kvinnor	Män
Inte köra rattfull	94,0	93,9	94,2
Använda bilbälte	46,0	49,7	42,3
Inte köra mot rött ljus	39,5	36,2	42,9
Hålla hastighetsgränserna	31,5	34,2	28,8
Hålla avståndet till framförvarande fordon	31,2	31,3	31,1
Inte köra trött	24,7	19,8	29,5
Inte prata i mobiltelefon när man kör	28,5	29,9	27,0
Använda cykelhjälm	5,1	4,9	5,3

## 3a Trafiken mer riskfylld

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	34,0	44,3	24,3
18-19	33,0	44,2	22,8
20-24	34,6	39,3	30,2
25-54	51,7	59,8	44,2
55-64	65,7	71,5	59,9
65-74	71,0	82,8	59,0
75-84	81,2	90,6	70,0
Samtliga	56,9	65,6	48,6

## 3b Trafiken mer riskfylld, 15-74 år

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

## 4a Mobiltelefon och bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	67,2	70,5	64,1
18-19	61,1	63,8	58,7
20-24	60,8	67,1	54,8
25-54	66,5	78,5	54,7
55-64	84,5	92,1	76,9
65-74	89,3	94,5	84,0
75-84	92,6	94,3	90,6
Samtliga	73,5	82,3	64,8

## 4b Mobiltelefon och bilkörning, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
2001	69,9	2009	67,7
2002	66,8	2010	64,9
2003	65,2	2011	70,3
2005	63,8	2012	65,3
2006	66,9	2013	73,2
2007	64,7	2014	72,1
2008	66,3		

## 5 Mobilsamtal i samband med bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
18-19	22,3	21,5	23,1
20-24	35,5	32,0	38,5
25-54	40,1	30,7	48,8
55-64	22,9	15,7	29,6
65-74	10,2	2,7	16,7
75-84	4,9	2,8	6,5
Samtliga	30,4	23,0	37,0

## 6 Användning av mobiltelefon till SMS m.m. i samband med bilkörning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
18-19	17,7	17,6	17,8
20-24	22,0	19,3	24,3
25-54	9,4	8,6	10,1
55-64	2,1	0,4	3,7
65-74	1,5	0,0	2,8
75-84	0,9	0,7	1,1
Samtliga	8,0	6,9	9,0

## 7a Somnat/nästan somnat vid ratten

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	17,4	16,6	18,0
20-24	26,5	23,2	29,3
25-54	20,7	15,5	25,6
55-64	13,3	10,4	16,0
65-74	7,3	4,4	9,9
75-84	7,0	4,3	9,0
Samtliga	17,3	13,1	20,7

## 7b Somnat/nästan somnat vid ratten, 18-74 år

År	Samtliga bilförare	År	Samtliga bilförare
2006	12,6	2011	16,2
2007	12,6	2012	16,2
2008	13,1	2013	15,3
2009	16,9	2014	17,6
2010	14,3		

## 8a Sannolikheten att bli stoppad i polis-kontroll

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	35,4	42,4	29,6
18-19	46,2	38,5	52,3
20-24	37,9	34,6	41,2
25-54	27,8	32,8	23,6
55-64	24,7	22,4	26,8
65-74	25,8	28,4	23,2
75-84	31,2	34,5	27,8
Samtliga	28,6	31,0	26,4

## 8b Sannolikheten att bli stoppad i polis-kontroll, 15-74 år

År	Samtliga	År	Samtliga
2000	25,3	2008	38,1
2001	22,6	2009	35,9
2002	19,0	2010	36,0
2003	20,9	2011	36,7
2005	23,1	2012	30,1
2006	28,2	2013	28,4
2007	-	2014	25,6

## 9a Hastighetsgränser i tätort

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	67,8	73,1	62,7
18-19	71,0	79,7	62,5
20-24	71,0	74,9	67,4
25-54	71,2	76,2	66,4
55-64	66,8	69,6	64,0
65-74	67,7	71,5	63,8
75-84	80,8	85,8	74,7
Samtliga	70,6	75,2	66,0

## 9b Hastighetsgränser i tätort, 15-74 år

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

## 10 Hastighetsgräns 30 km/tim vid buss som stannat för av- och påstigning

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	46,7	49,9	43,9
18-19	43,0	44,0	42,1
20-24	45,5	50,2	41,2
25-54	58,0	64,4	51,8
55-64	66,3	71,1	61,7
65-74	79,2	80,8	77,6
75-84	85,7	89,1	81,8
Samtliga	62,3	67,4	57,3

**11a Bilarna stannar sällan**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	30,9	34,0	27,9
18-19	25,5	30,2	21,0
20-24	25,9	30,8	21,2
25-54	21,3	25,6	17,0
55-64	19,3	18,8	19,7
65-74	27,0	25,6	28,4
75-84	33,7	36,6	30,3
Samtliga	23,5	26,3	20,7

**11b Bilarna stannar sällan, 15-74 år**

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

**12a Cirkulationsplatser**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	64,9	66,8	63,1
18-19	68,6	71,2	66,2
20-24	72,0	66,7	76,8
25-54	71,9	68,2	75,4
55-64	74,5	75,6	73,4
65-74	79,7	78,6	80,8
75-84	81,9	78,8	85,3
Samtliga	73,7	71,5	75,9

**12b Cirkulationsplatser, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
2000	72,6	2008	73,3
2001	72,3	2009	74,9
2002	70,6	2010	72,2
2003	69,3	2011	76,1
2005	69,3	2012	70,7
2006	72,2	2013	73,5
2007	74,3	2014	73,1

**13a Mitträcken**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	74,3	78,0	70,9
18-19	76,7	81,9	71,9
20-24	77,4	80,2	74,9
25-54	82,8	86,1	79,7
55-64	79,6	85,8	73,4
65-74	85,3	88,3	82,4
75-84	87,8	88,6	86,9
Samtliga	82,0	85,6	78,6

**13b Mitträcken, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
1999	78,8	2008	82,3
2000	75,5	2009	78,5
2001	79,1	2010	81,2
2002	79,4	2011	83,4
2003	81,6	2012	80,1
2005	82,7	2013	80,0
2006	80,3	2014	81,6
2007	84,8		

**14 Sidoräcken**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	74,8	79,0	71,0
18-19	77,6	80,3	75,2
20-24	72,5	78,3	67,1
25-54	65,7	72,7	59,2
55-64	56,9	61,7	52,3
65-74	61,8	69,9	54,0
75-84	69,3	74,1	64,1
Samtliga	65,4	71,7	59,4

**15 Räfflor i vägen**

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

**16 Dubbdäck viktiga för trafiksäkerheten**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	89,3	90,8	88,0
18-19	85,1	93,3	78,2
20-24	81,4	81,0	81,7
25-54	75,8	77,9	73,9
55-64	74,3	77,3	71,4
65-74	73,5	75,1	72,0
75-84	77,0	82,6	70,5
Samtliga	76,6	78,9	74,4

**17 Odubbade däck viktiga för miljön**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	50,4	59,1	43,3
18-19	50,4	55,5	46,3
20-24	46,5	54,1	39,8
25-54	51,6	57,8	46,2
55-64	58,5	57,1	59,7
65-74	64,9	69,0	60,9
75-84	67,2	70,0	64,3
Samtliga	55,2	60,0	51,0

**16-17b Dubbade/Odubbade däck, 15-74 år**

År	Dubbade	Odubbade
2010	53,8	53,8
2011	48,2	48,2
2012	47,2	47,2
2013	49,3	49,3
2014	55,2	55,2

**18a Kört bil efter att ha druckit alkohol**

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

**18b Kört bil efter att ha druckit alkohol, 18-74 år**

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

**19a Kört bil förmiddagen efter att ha druckit mycket alkohol**

Ålder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	26,1	30,6	22,3
20-24	34,9	23,4	45,2
25-54	16,4	10,2	22,2
55-64	8,2	3,2	12,9
65-74	7,7	5,0	10,2
75-84	4,3	0,8	7,5
Samtliga	15,0	9,5	20,2

**19b Kört bil förmiddagen efter att ha druckit mycket alkohol, 18-74 år**

År	Samtliga tillfrågade	År	Samtliga tillfrågade
2000	17,0	2008	15,8
2001	16,2	2009	13,6
2002	17,2	2010	14,7
2003	16,6	2011	15,6
2005	15,7	2012	16,4
2006	18,3	2013	17,1
2007	15,3	2014	15,7

**20a Åkt med förare påverkad av alkohol**

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

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

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

**21a Alkolås i alla bilar**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	57,9	66,6	49,6
18-19	64,0	72,5	55,8
20-24	66,0	80,1	52,6
25-54	62,8	71,6	54,3
55-64	57,1	70,9	43,4
65-74	65,5	74,2	56,7
75-84	66,5	73,1	58,6
Samtliga	62,7	72,5	53,0

**21b Alkolås i alla bilar, 15-74 år**

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

**22a Gräns för rattfylleri, noll promille**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	41,9	46,3	37,9
18-19	37,1	45,2	29,6
20-24	33,9	43,2	25,6
25-54	51,1	65,5	37,5
55-64	52,6	63,0	42,4
65-74	62,4	76,9	48,0
75-84	70,4	81,1	57,6
Samtliga	52,1	64,8	39,7

**22b Gräns för rattfylleri, noll promille, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
1990	54,1	2002	52,0
1991	52,2	2003	58,3
1992	57,2	2005	55,8
1993	57,1	2006	56,1
1994	54,1	2007	54,0
1995	57,0	2008	53,5
1996	56,7	2009	51,1
1997	55,0	2010	50,3
1998	51,2	2011	51,9
1999	53,3	2012	51,8
2000	49,3	2013	49,1
2001	50,5	2014	50,7

**23a Hårdare straff för rattfylleri**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	86,0	85,1	86,8
18-19	83,0	85,7	80,5
20-24	88,6	89,0	88,3
25-54	88,4	91,7	85,4
55-64	89,6	91,7	87,6
65-74	92,3	95,3	89,1
75-84	92,4	95,3	88,7
Samtliga	89,2	91,9	86,6

**23b Hårdare straff för rattfylleri, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
2000	87,3	2008	92,1
2001	88,9	2009	91,0
2002	90,7	2010	89,3
2003	93,0	2011	89,6
2005	93,0	2012	89,1
2006	92,7	2013	88,6
2007	92,6	2014	89,0

**24a Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll**

Alder	Samtliga bilförare	Kvinnor	Män
18-19	21,7	19,2	23,8
20-24	33,4	28,0	38,4
25-54	35,4	26,3	43,6
55-64	33,7	27,9	39,2
65-74	31,7	21,4	40,9
75-84	25,6	16,3	32,8
Samtliga	33,5	25,3	40,8

**24b Stoppad av polisen i en nykterhetskontroll, 18-74 år**

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

**25a Trafikrytm och hastighetsgräns**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	45,6	39,5	51,6
18-19	50,7	38,7	61,6
20-24	62,3	57,1	67,0
25-54	61,2	52,4	69,6
55-64	60,1	48,9	71,3
65-74	55,5	49,6	61,5
75-84	55,8	55,2	56,4
Samtliga	59,1	51,2	66,8

**25b Trafikrytm och hastighetsgräns, 15-74 år**

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

**26a Sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	55,2	61,8	49,1
18-19	62,1	70,7	54,0
20-24	59,9	68,1	52,1
25-54	62,6	72,4	53,1
55-64	60,1	68,0	52,4
65-74	63,4	70,5	56,4
75-84	70,2	77,1	61,9
Samtliga	62,4	71,0	53,8

**26b Sänka hastighetsgränserna för att öka trafiksäkerheten, 15-74 år**

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

**27a Hastighetsgräns 30 km/tim vid övergångsställen**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	57,0	60,7	53,5
18-19	44,2	50,9	38,1
20-24	40,6	49,6	32,1
25-54	47,9	57,4	38,6
55-64	49,7	54,5	45,0
65-74	56,2	69,0	42,9
75-84	66,0	73,4	57,3
Samtliga	50,2	59,1	41,3

**27b Hastighetsgräns 30 km/tim vid övergångsställen, 15-74 år**

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

**28 Tekniskt hjälpmedel att hålla hastighetsgräns**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	67,2	73,9	61,1
18-19	61,3	67,5	55,6
20-24	53,4	60,2	47,0
25-54	52,0	57,7	46,4
55-64	55,5	59,5	51,7
65-74	64,3	70,1	58,4
75-84	72,2	73,3	70,8
Samtliga	56,6	61,9	51,3

**29a Automatisk hastighetsövervakning**

Alder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	70,7	74,6	66,9
18-19	65,7	67,7	63,9
20-24	62,9	69,1	57,1
25-54	70,1	74,7	65,5
55-64	70,3	78,8	62,0
65-74	77,0	80,5	73,5
75-84	84,7	89,9	78,7
Samtliga	71,3	76,5	66,2

**29b Automatisk hastighetsövervakning, 15-74 år**

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

**30a Hårdare straff för fortkörning**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	39,8	46,4	33,4
18-19	32,7	39,5	26,8
20-24	32,0	39,7	24,9
25-54	33,5	44,8	22,8
55-64	39,7	48,5	31,2
65-74	48,4	56,1	40,6
75-84	65,6	71,9	57,8
Samtliga	38,8	48,6	29,3

**30b Hårdare straff för fortkörning, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
1990	43,8	2002	43,4
1991	40,8	2003	41,9
1992	43,7	2005	38,6
1993	42,9	2006	43,7
1994	42,9	2007	40,1
1995	42,2	2008	42,5
1996	37,5	2009	39,8
1997	40,0	2010	38,1
1998	35,9	2011	41,4
1999	39,0	2012	38,6
2000	37,9	2013	40,0
2001	37,8	2014	36,8

**31a Variabla hastighetsgränser**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	54,0	50,5	57,4
18-19	54,1	50,6	57,3
20-24	69,8	65,6	73,7
25-54	78,1	75,5	80,6
55-64	69,4	63,0	75,5
65-74	63,8	60,1	67,4
75-84	68,0	64,5	71,6
Samtliga	71,8	68,2	75,3

**31b Variabla hastighetsgränser, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
2003	69,0	2010	74,2
2005	73,1	2011	71,7
2006	77,9	2012	71,3
2007	76,8	2013	70,6
2008	75,8	2014	72,1
2009	77,1		

**32 De nya hastighetsgränserna är bättre än de tidigare**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	57,1	61,3	53,5
18-19	56,5	64,2	50,3
20-24	51,1	57,9	45,4
25-54	43,6	51,7	36,9
55-64	37,6	44,9	30,7
65-74	42,6	51,9	34,3
75-84	46,5	54,2	38,8
Samtliga	44,1	51,9	37,4

**33 80 km/tim lämpligast hastighetsgräns där mitträcken saknas**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	46,3	57,3	36,7
18-19	44,5	54,0	36,0
20-24	40,4	50,8	30,9
25-54	30,4	39,0	22,6
55-64	22,5	29,7	15,3
65-74	35,2	44,9	25,7
75-84	46,5	58,7	32,4
Samtliga	32,8	41,9	24,2

**34a Svårare att hålla reda på vilken hastighetsgräns som gäller**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	54,7	60,4	49,9
18-19	48,4	43,5	53,1
20-24	49,7	52,0	47,6
25-54	63,1	59,2	66,7
55-64	75,2	72,0	78,3
65-74	78,5	77,3	79,6
75-84	81,8	81,4	82,2
Samtliga	66,6	64,3	68,7

**34b Svårare att hålla reda på vilken hastighetsgräns som gäller**

År	Samtliga	År	Samtliga
2011	69,3	2013	70,8
2012	65,9	2014	65,5

**35a Sänka hastighetsgränserna av miljöskäl**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	40,0	42,5	37,6
18-19	36,2	43,8	29,2
20-24	33,2	40,0	26,7
25-54	33,3	42,5	24,3
55-64	30,5	37,7	23,6
65-74	37,7	50,8	25,1
75-84	45,0	57,5	31,9
Samtliga	34,6	43,8	25,6

**35b Sänka hastighetsgränserna av miljöskäl, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
2008	41,7	2012	31,7
2009	40,7	2013	35,6
2010	34,2	2014	33,8
2011	35,7		

**36a Bilbälten i framsätet tätort 2014**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	96,6	98,9	94,4
18-19	97,9	98,3	97,6
20-24	94,7	97,2	92,3
25-54	98,0	99,4	96,6
55-64	98,3	99,5	97,1
65-74	98,6	99,0	98,2
75-84	98,9	99,0	98,9
Samtliga	97,8	99,1	96,6

**36b Bilbälten i framsätet landsväg 2014**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	95,0	97,1	93,0
18-19	98,3	98,6	98,1
20-24	96,1	97,8	94,5
25-54	98,0	99,4	96,7
55-64	98,8	99,8	97,7
65-74	98,9	99,0	98,7
75-84	98,1	97,5	98,7
Samtliga	98,0	99,0	96,9

**37a Bilbälten i baksätet tätort 2014**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	90,8	92,7	89,0
18-19	92,9	93,8	92,1
20-24	91,2	93,8	88,7
25-54	90,5	92,7	88,4
55-64	85,8	92,5	78,9
65-74	90,7	93,8	87,3
75-84	89,3	91,5	86,4
Samtliga	89,9	92,8	86,9

**37b Bilbälten i baksätet landsväg 2014**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	91,5	95,4	87,8
18-19	94,3	94,7	94,0
20-24	92,0	93,8	90,2
25-54	92,6	93,6	91,6
55-64	88,2	94,7	81,5
65-74	92,5	95,3	89,6
75-84	91,2	92,1	90,1
Samtliga	91,8	94,0	89,6

**38a Användning av bilbälte, 15-24 år**

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

**38b Användning av bilbälte, 25-74 år**

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

**38d Användning av bilbälte, 20-24 år**

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	85,3	83,5	3,6	2,4
1982	82,8	70,6	3,6	2,4
1983	85,5	77,5	6,1	4,8
1984	84,2	78,7	7,2	5,8
1985	87,8	79,2	8,8	6,1
1986	91,7	83,5	50,8	43,0
1987	89,4	80,6	42,4	33,7
1988	89,1	79,1	50,2	42,0
1989	90,1	78,5	46,3	37,6
1990	89,9	77,7	54,3	45,8
1991	87,4	75,7	55,7	46,8
1992	89,4	79,2	59,6	49,1
1993	90,9	79,2	64,2	55,5
1994	90,0	82,7	66,3	58,3
1995	92,6	84,8	71,9	64,5
1996	92,9	87,3	73,3	67,6
1997	90,4	82,9	75,1	68,0
1998	90,2	83,5	79,9	73,1
1999	91,2	87,0	81,2	75,0
2000	91,6	85,4	78,0	73,9
2001	91,9	86,9	80,9	76,5
2002	95,4	91,0	85,3	82,1
2003	90,0	87,3	80,5	77,8
2005	92,9	90,1	84,8	81,8
2006	95,1	92,8	87,4	85,5
2007	94,4	91,5	90,4	87,2
2008	96,5	93,9	91,3	88,4
2009	97,1	94,8	91,3	91,1
2010	95,8	95,5	90,6	89,8
2011	97,2	97,0	92,4	92,2
2012	95,6	94,9	92,3	91,5
2013	95,3	95,3	92,6	91,2
2014	96,1	94,7	92,0	91,2

**38f Användning av bilbälte, 55-74 år**

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	95,0	93,0	22,0	20,0
1982	95,0	93,0	29,0	26,0
1983	96,0	94,0	34,0	32,0
1984	97,0	96,0	36,0	35,0
1985	97,0	96,0	42,0	40,0
1986	98,0	97,0	90,0	89,0
1987	98,0	97,0	90,0	87,0
1988	96,0	94,0	88,0	86,0
1989	97,0	96,0	89,0	87,0
1990	97,0	95,0	88,0	85,0
1991	96,1	94,2	84,8	81,5
1992	97,8	95,3	85,2	82,2
1993	97,9	95,8	85,6	82,1
1994	98,3	96,4	86,1	81,5
1995	97,6	95,5	86,7	83,6
1996	97,2	95,5	85,7	83,1
1997	98,1	96,4	87,5	83,8
1998	97,0	94,9	87,4	83,3
1999	97,2	95,0	86,3	81,4
2000	97,9	95,0	88,1	85,0
2001	97,5	95,1	85,4	81,7
2002	98,0	94,6	87,1	83,2
2003	98,2	97,0	88,6	84,8
2005	98,4	96,3	90,0	86,5
2006	98,3	96,7	89,0	84,9
2007	99,2	98,4	93,3	90,8
2008	98,8	97,7	92,4	89,1
2009	99,2	98,1	94,5	93,0
2010	98,8	98,1	91,9	90,0
2011	99,4	99,2	93,0	90,7
2012	99,2	98,8	91,6	89,3
2013	98,5	98,6	89,7	87,7
2014	98,8	98,4	90,3	88,1

**38c Användning av bilbälte, 15-19 år**

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	82,3	81,3	3,0	2,6
1982	82,6	79,9	3,4	2,7
1983	85,7	82,8	8,8	7,2
1984	89,3	86,5	10,3	9,0
1985	89,2	86,7	14,6	13,0
1986	91,3	89,8	51,1	48,2
1987	89,6	87,1	51,5	48,3
1988	89,8	86,1	57,0	52,0
1989	89,9	86,7	61,0	56,2
1990	88,7	84,9	64,3	59,2
1991	88,4	86,1	65,5	61,8
1992	90,5	88,0	72,3	67,8
1993	89,6	87,1	72,8	69,6
1994	89,2	86,5	73,5	68,8
1995	86,8	86,2	74,3	72,9
1996	86,7	86,5	76,3	74,7
1997	88,5	85,2	76,0	73,7
1998	88,5	86,4	77,9	76,1
1999	91,1	89,5	80,7	78,5
2000	89,0	87,0	80,0	78,0
2001	87,2	86,3	79,0	77,2
2002	90,5	88,5	81,1	78,5
2003	89,1	88,9	82,3	82,2
2005	92,1	91,3	86,1	84,8
2006	92,2	92,4	85,8	85,8
2007	94,3	93,7	89,7	89,1
2008	96,3	97,0	93,3	94,3
2009	95,8	95,4	91,2	91,1
2010	95,4	95,8	92,6	92,5
2011	95,9	96,5	92,5	92,4
2012	94,6	95,2	90,3	90,1
2013	94,7	95,6	90,9	90,9
2014	96,5	97,2	92,7	91,7

**38e Användning av bilbälte, 25-54 år**

År	Framsäte		Baksäte	
	Landsv.	Tätort	Landsv.	Tätort
1981	92,1	83,7	7,7	6,2
1982	92,7	83,3	10,0	7,6
1983	93,5	86,9	18,5	14,7
1984	93,4	87,8	20,0	17,1
1985	92,4	87,2	24,1	19,9
1986	95,9	90,8	78,4	72,0
1987	96,2	90,7	72,0	66,0
1988	95,5	91,1	74,8	69,2
1989	95,2	90,4	75,3	70,2
1990	94,0	87,8	72,6	65,9
1991	94,5	88,2	73,2	66,3
1992	93,7	88,3	73,4	65,8
1993	93,9	87,6	74,3	67,6
1994	94,4	90,0	70,5	63,3
1995	94,6	89,9	73,6	67,6
1996	95,8	89,0	74,2	69,0
1997	94,7	88,8	78,3	71,3
1998	96,8	90,9	80,5	72,5
1999	95,7	90,2	81,0	73,6
2000	96,6	91,5	82,3	74,5
2001	94,7	88,4	82,0	74,4
2002	96,6	88,6	82,5	75,7
2003	96,3	92,6	82,1	78,3
2005	96,0	92,7	84,0	79,2
2006	97,3	94,3	84,6	81,3
2007	97,0	94,7	88,2	85,0
2008	98,4	96,8	90,7	89,5
2009	98,4	97,5	92,2	90,3
2010	98,2	96,7	91,2	90,0
2011	97,7	96,8	93,7	92,7
2012	98,2	97,2	91,1	89,8
2013	98,7	98,6	92,5	92,3
2014	98,0	98,0	92,6	90,5

**39 Viktigt att alltid använda bilbälte**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	94,5	95,8	93,3
18-19	96,2	98,2	94,3
20-24	98,0	99,4	96,5
25-54	98,1	99,4	96,8
55-64	98,6	98,8	98,3
65-74	99,1	99,5	98,7
75-84	99,2	99,0	99,5
Samtliga	98,2	99,1	97,2

**40a Bältespåminnare**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	88,8	93,0	84,8
18-19	88,2	90,6	85,9
20-24	87,3	89,5	85,2
25-54	87,1	91,9	82,5
55-64	87,5	86,9	88,1
65-74	95,1	96,4	93,8
75-84	95,1	95,0	95,3
Samtliga	88,9	91,8	86,1

**40b Bältespåminnare, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
1999	80,7	2008	86,1
2000	80,1	2009	88,5
2001	81,6	2010	84,6
2002	83,5	2011	88,0
2003	80,5	2012	88,2
2005	82,8	2013	90,7
2006	86,2	2014	88,5
2007	85,3		



**41<sup>1</sup> Användning av bälte i buss**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	10,9	9,4	12,2
18-19	8,9	9,2	8,6
20-24	10,6	13,4	7,8
25-54	30,8	36,1	25,6
55-64	38,7	46,4	30,9
65-74	47,1	54,7	39,0
75-84	45,0	46,6	42,9
Samtliga	32,0	37,3	26,7

**41<sup>2</sup> Åker buss med bälte minst 1 g/vecka**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	48,7	48,1	49,4
18-19	31,9	34,5	29,4
20-24	18,7	21,7	15,9
25-54	8,5	9,5	7,6
55-64	9,2	9,6	8,8
65-74	3,7	5,4	1,9
75-84	3,5	2,8	4,4
Samtliga	10,7	11,6	9,9

**42 Bälte på alla platser i buss**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	69,7	72,9	66,5
18-19	72,3	78,6	66,3
20-24	74,3	79,9	68,9
25-54	76,5	79,5	73,5
55-64	79,4	82,2	76,6
65-74	84,9	88,0	81,6
75-84	85,1	84,0	86,4
Samtliga	78,1	81,2	75,0

**43a Användning av cykelhjälm**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	13,6	15,7	11,6
18-19	5,9	6,6	5,3
20-24	10,1	12,5	7,7
25-54	19,9	22,5	17,4
55-64	17,1	16,4	17,8
65-74	18,7	19,7	17,8
75-84	17,0	13,6	21,3
Samtliga	17,6	18,9	16,3

**43b Användning av cykelhjälm, 15-74 år**

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

**44a Obligatoriskt med hjälm vid cykling**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	19,6	25,5	14,1
18-19	34,4	45,3	24,0
20-24	33,4	41,8	25,3
25-54	59,3	62,5	56,3
55-64	66,8	71,3	62,3
65-74	77,2	85,1	69,4
75-84	84,0	89,8	76,8
Samtliga	60,0	65,4	54,8

**44b Obligatoriskt med hjälm vid cykling, 15-74 år**

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

**45a Fotgängares användning av reflexer. På belyst gata/väg/trottoar**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	5,7	8,7	2,7
18-19	6,8	8,2	5,4
20-24	9,0	12,1	5,8
25-54	20,9	27,0	14,8
55-64	28,4	34,5	21,8
65-74	28,9	31,8	25,8
75-84	28,4	36,1	19,8
Samtliga	21,4	26,7	15,9

**45b Fotgängares användning av reflexer. På belyst gata/väg/trottoar, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	28,7	1998	20,8
1982	32,8	1999	22,3
1983	34,3	2000	22,5
1984	29,6	2001	22,1
1985	28,2	2002	22,2
1986	29,3	2003	20,8
1987	28,2	2005	23,5
1988	27,1	2006	28,8
1989	26,4	2007	26,4
1990	26,6	2008	28,9
1991	24,9	2009	28,9
1992	24,5	2010	26,9
1993	24,4	2011	27,2
1994	20,1	2012	17,2
1995	24,5	2013	23,6
1996	20,6	2014	21,0
1997	21,2		

**46a Fotgängares användning av reflexer. På ej belyst gata/väg/trottoar**

Ålder	Samtliga	Kvinnor	Män
15-17	13,6	19,6	7,9
18-19	11,1	13,5	8,8
20-24	17,8	23,5	11,7
25-54	34,1	44,2	23,8
55-64	48,7	58,9	37,1
65-74	50,8	56,4	45,2
75-84	46,2	55,9	35,8
Samtliga	36,0	44,8	26,9

**46b Fotgängares användning av reflexer. På ej belyst gata/väg/trottoar, 15-74 år**

År	Samtliga	År	Samtliga
1981	44,3	1998	31,6
1982	45,9	1999	32,8
1983	49,4	2000	32,1
1984	41,4	2001	32,4
1985	40,0	2002	31,3
1986	41,6	2003	30,6
1987	40,8	2005	33,6
1988	38,3	2006	37,8
1989	37,0	2007	36,4
1990	36,4	2008	38,6
1991	35,8	2009	38,9
1992	36,6	2010	36,5
1993	34,5	2011	38,2
1994	30,9	2012	28,4
1995	34,0	2013	38,9
1996	31,0	2014	35,4
1997	30,8		



# Viktigt att veta

Rapportens avsikt är att genom diagram och kommentarer till dessa ge en översiktlig bild av resultaten från 2014 års undersökning. I slutet av rapporten finns en tabellbilaga med sifferunderlag till respektive diagram.

<b>Genomförande:</b>	Årligen 1981-2003 på hösten samt 2005-2014 på våren.
<b>Urvalsstorlek:</b>	6300 individer i åldrarna 15-84.
<b>Urvalsmetod:</b>	Individerna i populationen delades (stratifierades) efter kön, åldersgrupper och geografiska områden (Trafikverksregioner), totalt blev det $2 * 7 * 6 = 84$ strata. Inom varje stratum gjordes ett slumpmässigt urval från befolkningsregistret.
<b>Datainsamlingsperiod:</b>	22 april – 2 juli 2014.
<b>Datainsamlingsmetod:</b>	Postalt föraviseringsbrev med möjlighet att besvara på webben följt av (maximalt) en pappersenkät och två påminnelser.
<b>Svarsfrekvens:</b>	49,2% (28% av svaren inkom via webben).
<b>Standardvägning:</b>	Uppgifterna 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).
<b>Attitydfrågor:</b>	Fem svarsalternativ: instämmer helt, instämmer i stora drag, ganska tveksam, mycket tveksam, tar helt avstånd.
<b>Vilka frågor redovisas i denna rapport?</b>	De som svarat och tagit ställning utgör totalandelen, 100%. Svar som "Vet ej" och "Kan ej ta ställning" har tagits bort, om inget annat anges.

När det i diagrammen anges hur många som instämmer är det en summering av dem som "Instämmer helt" och "Instämmer i stora drag". I 1985, 1990, 1995 samt 1997-2014 års undersökningar har personer i åldern 15-84 år deltagit, medan åldersintervallet övriga år har varit 15-74 år. Vid jämförelser över dessa år – som illustreras i tidsseriediagrammen – har svaren från åldersgruppen 75-84 år tagits bort för att göra resultaten mellan åren direkt jämförbara. Undersökningen genomfördes inte 2004.

Enkäten har riktats till personer i åldrarna 15-84 år men innehåller även några frågor som avser barn under 15 år. Dessa frågor har besvarats av föräldrarna. Vid resultatbearbetningen som gjordes efter en större enkätgenomgång år 2012 konstaterades det att dessa svar hade alltför stor statistisk osäkerhet (höga konfidensintervall) varpå Trafikverket beslutade att inte publicera resultaten från barnfrågorna.



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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)