



Nordiska invånares syn på trafiksäkerhet

Resultat från en enkätundersökning genomförd av

Nordiska Trafiksäkerhetsrådet

våren 2010

i Danmark, Finland, Färöarna, Norge och Sverige



Förord

Den här studien har genomförts av Nordiska Trafiksäkerhetsrådet (NTR) som är en paraplyorganisation för sex nordiska trafiksäkerhetsorganisationer. Dessa är Rådet for sikker trafik i Danmark, Trafikskyddet i Finland, Ráðið fyri Ferðslutrygd på Färöarna, Umferðarstofa på Island, Trygg Trafikk i Norge och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i Sverige. Studien är genomförd i alla de nordiska länderna utom Island. Den övergripande administrationen, analysen och rapportsammanställningen har hanterats av NTF i Sverige medan varje land har hanterat utskick och insamling. Rapporten är skriven av Susanne Gustavsson, Thomas Carlsson och Nils Petter Gregersen.

Innehållsförteckning

Sammanfattning

1	Inledning och syfte	8
2	Material och metod.....	9
3	Resultat.....	10
3.1	Respondenterna	10
3.2	Resvanor.....	13
3.3	Dödsolyckor.....	16
3.4	Hastighet	19
3.5	Nykterhet.....	27
3.6	Bilbälte.....	32
3.7	Mobiltelefon.....	35
3.8	Trötthet	38
3.9	Barn i trafiken.....	40
3.10	Cykelhjälm	43
3.11	Reflexer.....	46
3.12	Utbildning.....	48
4	Diskussion.....	51
4.1	Diskussion av metod och representativitet.....	51
4.2	Resultatdiskussion.....	51

Bilaga 1: Enkät

Sammanfattning

En postal enkätundersökning har genomförts av Nordiska trafiksäkerhetsrådet, NTR, under våren 2010 i fem nordiska länder – Danmark, Finland, Färöarna, Norge och Sverige. Urvalspopulationen var personer 18-74 år och frågeformulären besvarades av totalt 5197 personer. Närmare 90 procent av respondenterna hade körkort för personbil.

Färöarna var det land där nästan alla av de svarande hade körkort och där 65 procent körde bil dagligen. Även i Danmark och Norge fanns en stor andel bilförare, 90 procent körde bil minst en gång i veckan. På Färöarna cyklade man aldrig eller mycket sällan. Danskarna var det folk som cyklade mest, 60 procent cyklade 2-3 gånger i månaden eller oftare. Svenskarna reste oftare än de andra med kollektivtrafik, en tredjedel reste minst en gång i veckan. Även i Finland var det en ganska stor andel som reste kollektivt; var fjärde reste med kollektivtrafik minst en gång i veckan.

Kunskapen om antalet dödade i vägtrafiken i respektive land varierade en del. I Danmark och på Färöarna visste tre fjärdedelar hur stort antalet var, medan den kunskapen var klart sämre i Finland, där fyra av tio angav rätt svar. Alkohol och droger i trafiken samt för hög hastighet rangordnades som de viktigaste orsakerna bakom dödsolyckor. Även trötthet och att inte ha använt bilbälte fanns med bland angivna tänkbara orsaker. Dessa fyra orsaker anses även av trafiksäkerhetsexperter ligga bakom de flesta dödsolyckor. Andra orsaker som angavs av många var dåligt väglag (tredje till fjärde plats förutom i Danmark och Norge), ouppmärksamhet (tredje plats i Danmark), brott mot väjningsplikten (fjärde plats i Danmark) samt för kort avstånd mellan fordon (femte plats i Sverige).

Det var ganska stora andelar, uppemot 70 procent, som ansåg att 50 km/tim var en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 50 km/tim. I Danmark var andelen något lägre, under 60 procent och i Finland, där frågan gällde hastighetsgränsen 40 km/tim, ansåg lika stora andelar att 40 km/tim, respektive 45 km/tim var acceptabla hastigheter. Hastighetsefterlevnaden var dock sämre, ca 40-50 procent höll hastighetsbegränsningen och resten körde 5-10 km/tim för fort. Sämst var hastighetsefterlevnaden i Finland som hade normal hastighet 40 km/tim. En något lägre andel av respondenterna ansåg att det var acceptabelt att hålla hastigheten 90 km/tim (Norge och Sverige) respektive 80 km/tim (Danmark, Finland, Färöarna) jämfört med 50 km/tim. Lägst var andelen på Färöarna med ca en tredjedel. En stor del av de svarande ansåg därmed att det var acceptabelt att köra 10 km/tim för fort (35-50 procent). Fler än hälften körde normalt minst 10 km/tim för fort. På Färöarna var andelen drygt 70 procent, medan den i Norge var ca 50 procent.

På alla frågor som speglar attityder till hastighet visade sig kvinnorna ha trafiksäkrare attityder. Bland både män och kvinnor ansåg mellan 30 och 40 procent att det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen. Lägst andel som ansåg detta fanns i Norge och Sverige. På Färöarna och i Sverige ville ca 60 procent att hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara högst 30 km/tim. I Danmark och Finland var det drygt 40 procent som tyckte det. De som i högre utsträckning än andra önskade en teknisk stödfunktion som hjälp för att hålla hastigheten fanns på Färöarna. Ungefär 60 procent av folket på Färöarna och i Danmark ansåg att det bör finnas fler hastighetskameror för att

hastighetsefterlevnaden ska bli bättre. I de andra länderna ansåg ca 45 procent detta. Straffet för fortkörning bör vara hårdare ansåg ca 40 procent i Danmark, Finland och på Färöarna. I Norge och Sverige var det färre än 30 procent som ansåg det.

I Danmark, Finland och på Färöarna har ca 18 procent av männen de senaste 12 månaderna någon gång kört bil när de misstänkt att de druckit för mycket alkohol. I Norge och Sverige var det 7 procent av männen som gjort det. Andelen kvinnor som gjort detta är i alla länderna betydligt lägre, men högst i Danmark och på Färöarna. Andelen som kört förmiddagen efter att de misstänkt att de druckit för mycket alkohol på kvällen är betydligt högre, bland männen 20-25 procent och bland kvinnorna drygt 10 procent. Skillnader finns mellan länderna när det gäller att ha åkt med någon som de misstänkt varit påverkade av alkohol. I Danmark hade 17 procent gjort det, men bara 5 procent i Norge. Det är framför allt i Finland och Sverige som personer blivit stoppade av polisen för en trafiknykterhetskontroll., drygt en tredjedel hade varit med om det. I Danmark och på Färöarna var andelen bara ca 8 procent. Kvinnorna, i högre utsträckning än männen, tyckte att promillegränsen bör sänkas och att straffet för rattfylleri bör bli hårdare. I alla länderna var det en större andel (65-80 procent) som ville ha hårdare straff än som ville att promillegränsen ska sänkas (33-54 procent). I Finland ansåg hälften att det bör finnas alkoholås i bilen jämfört med ca 75 procent i Norge, Sverige och på Färöarna.

Andelen som alltid använde bilbälte var lägst på Färöarna, detta gällde både i framsätet, baksätet och i buss (87, 65 resp. 34 procent). Bältesanvändningen i buss var lika låg i Finland. Bältesanvändningen i de andra länderna låg i framsätet mellan 93 och 95 procent, i baksätet mellan 76 och 81 procent och i buss mellan 37 och 44 procent. Förutom på Färöarna hade kvinnorna en högre bältesanvändning. Det var även en större andel av kvinnorna som ansåg att straffet för att inte använda bilbältet bör vara hårdare och att det bör finnas en teknisk stödfunktion i bilen som gör den omöjlig att köra om inte alla är bältade. Sammantaget bland män och kvinnor, var det ca 40-50 procent som ville ha högre straff och 50-60 procent som ville ha en teknisk stödfunktion.

I Danmark pratade hälften aldrig i mobiltelefon när de körde bil. I Finland var det 14 procent som aldrig pratade och i de andra länderna ca 30 procent. Störst användning av handsfree-utrustning bland dem som talade i mobilen fanns i Danmark (37 procent) och i Norge (25 procent). Omkring 60 procent av de som talade i mobilen när de körde bil, sms-ade aldrig. Majoriteten är för ett totalförbud av all användning av mobiltelefon. Andelen var närmare 70 procent i Danmark och på Färöarna, men bara drygt 50 procent i Finland. Kvinnor är i högre utsträckning för ett totalförbud.

Det var närmare 60 procent i Finland, Norge och Sverige som under de senaste 12 månaderna valt bort att köra bil när de känt sig trötta. I Danmark och på Färöarna var det en lägre andel, ca 35 procent som gjort detta. Nästan var tredje finländsk man hade somnat eller nästan somnat när han kört bil under den senaste 12-månadersperioden. Överlag hade männen somnat eller nästan somnat i högre utsträckning än kvinnorna. Trots detta var kvinnorna i högre grad för en teknisk stödfunktion i bilen som skulle påkalla förarens uppmärksamhet på en ökande risk att somna. Personerna från Finland, som i högre grad somnat eller nästan somnat, var i lägst utsträckning intresserade av en teknisk stödfunktion (ca 50 procent). På Färöarna och i Norge och Sverige var 70 procent intresserade av en sådan stödfunktion.

Av de som skjutsade barn under 10 år i bil, använde 89 procent från Färöarna bilbarnstol eller bälteskudde, men bara 62 procent av dem från Finland. I de tre övriga länderna var det ca 75-80 procent som använde skyddsanordning till barnet. En större andel av kvinnorna, jämfört med männen, använde bilbarnstol eller bälteskudde. Högst andel som ansåg att barnen skulle sitta bakåtvänt tills de fyller fyra år eller ännu äldre, fanns i Sverige. På Färöarna ansåg 70 procent att barnen skulle sitta bakåtvänt tills de fyller 1 år (40 procent) eller 2 år (30 procent). I framför allt Färöarna och Norge tyckte man att det bör finnas reserverade platser med särskild utrustning i bussar där små barn kan åka bakåtvänt (70 procent). I Danmark tyckte drygt 40 procent detta.

I Norge använde 30 procent alltid cykelhjälm och i Finland ca 25 procent. I Danmark och på Färöarna använde 15 procent alltid hjälm och i Sverige 18 procent. Om de som ibland använde hjälm tas med, var hjälmanvändningen högst i Finland och Norge (ca 60 procent). I Danmark och på Färöarna använde färre än 40 procent hjälm och i Sverige drygt 40 procent. En högre andel av kvinnorna än männen önskade en cykelhjälm, både för barn upp till 15 år och för alla. Bland både männen och kvinnorna ville ca 80-85 procent ha en cykelhjälm för barn upp till 15 år och 50-75 procent en lag för alla. Färöarna var mest för lag.

I Danmark använde man i minst utsträckning reflex när man gick i trafikmiljö i mörker. I Norge använde ungefär hälften alltid reflex. En något högre andel kvinnor än män önskade en lag om reflexanvändning för barn upp till 15 år, men även en lag för alla. Bland både kvinnor och män var det ca 75-85 procent som ville ha lag för barn upp till 15 år. En lag om reflexanvändning för alla önskades av något färre, ca 65-80 procent.

På Färöarna hade 44 procent ofta pratat trafiksäkerhet med sina barn under de senaste 12 månaderna. I Sverige hade en tredjedel gjort det, medan nästan 25 procent inte alls pratat trafiksäkerhet med barnen under denna tidsperiod. Det var kvinnorna som i högst utsträckning pratade trafiksäkerhet med sina barn. Barnen hade oftare arbetat med trafiksäkerhet i skolan i Danmark, Finland och Norge än i Sverige och på Färöarna. De allra flesta, ca 90 procent, tyckte att trafikundervisning bör vara obligatorisk i alla årskurser.

Många, ca 75-85 procent, ansåg också att krav på trafiksäkerhetsutbildning bör införas för bilförare som begått allvarliga trafikbrott.

1 Inledning och syfte

Länderna i Norden tillhör de bästa i världen när det gäller trafiksäkerhet, ändå är det alldeles för många som dör eller skadas svårt på de nordiska vägarna. Nordiska Trafiksäkerhetsrådet tror att synen på trafiksäkerhet skiljer sig en del mellan länderna, men önskar få en bättre bild av verkligheten. Därför beslutade NTR att genomföra en större undersökning om beteende och attityder när det gäller olika trafiksäkerhetsaspekter. Undersökningen skulle genomföras som en postal enkätundersökning bland ca 10 000 människor i Norden. Island valde att avstå från undersökningen och därmed blev det ca 9 000 nordiska invånare som nåddes i undersökningen.

Svaren från undersökningen har sammanställts och analyserats och presenteras i föreliggande rapport. Rapporten kommer att bli ett värdefullt underlag i det arbete som de nordiska trafiksäkerhetsorganisationerna bedriver för en tryggare och säkrare trafik.

2 Material och metod

Undersökningen har genomförts via postenkäter. Skriftliga frågeformulär skickades till ett obundet slumpmässigt urval av befolkningens personer mellan 18 och 74 år. Urvalet var i Danmark, Norge och Sverige 2000 personer i respektive land. På Färöarna var urvalet 1000 personer. I Finland gavs ett uppdrag till Gallup Kanava att samla in ca 2000 enkätsvar.

Frågeformuläret utformades i samråd mellan de nordiska länderna. NTF (Sverige) hade huvudansvaret för den slutliga versionen, som därefter översattes till respektive lands språk. Några nationella anpassningar gjordes av frågorna, när det gäller antal dödsolyckor och vanliga hastighetsgränser. Formuläret bestod av 55 frågor, se bilaga 1. Frågorna ville främst fånga beteende och attityder inom viktiga trafiksäkerhetsområden. Det första avsnittet, om dödsolyckor i trafiken, bestod däremot av ett par kunskapsfrågor.

Frågeformulären skickades under första veckan i februari 2010. Efter cirka två veckor skickades en påminnelse i form av ett vykort. Efter ytterligare cirka två veckor, dvs. under första veckan i mars skickades ett nytt frågeformulär till dem som ännu inte besvarat frågorna.

Kodning av alla frågeformulären utom de finska, har skett i Microsofts Excel vid NTF av fyra studenter. De finska frågeformulären kodades av Gallup Kanava och skickades till NTF som en fil i statistikprogrammet SPSS. Alla svar har satts samman i SPSS (PASW Statistics 18) och analyserats vid NTF. Analyserna har främst varit av deskriptiv karaktär. På alla påståenden som rör inställning och attityd har de som svarat att de instämmer helt (1) och de som svarat 2 valts att representera den grupp som *instämmer*.

Rapporten har skrivits vid NTF och därefter har de övriga trafiksäkerhetsorganisationerna bidragit med synpunkter och tillägg innan föreliggande rapport fått sitt slutliga innehåll.

3 Resultat

I de följande avsnitten redovisas de svar som erhållits i frågeformulären, utifrån hur frågorna var indelade i frågeformuläret.

3.1 Respondenterna

Andelen som svarade på frågeformuläret varierade i de olika länderna, mellan 38 procent på Färöarna och 51 procent i Sverige, se mer i Tabell 1. I Danmark och Norge svarade 44 respektive 43 procent av de tillfrågade. Svandsandelen är egentligen något litet högre eftersom vi inte räknat bort postreturer. Finska Trafikskyddet gav Gallup Kanava i uppdrag att samla in cirka 2 000 svar. De utvalda som besvarade enkäten använde egna datorer eller svarade med hjälp av de datorer som Gallup tillhandahöll. Svandsprocenten hushållsvis höll sig genomgående över 80 procent per vecka. Urvalsförfarandet medger inte beräkning av individuell svandsprocent.

Tabell 1 Antal respondenter i respektive land i åldersgruppen 18-74 år. Jämförelse med hur det såg ut i befolkningen 31 dec 2009.

Land	Antal svar	Antal utskickade	Svandsandel	Befolkning 18-74 år 31 dec 2009
Danmark	882	2 000	44 %	3 932 078
Finland	2070	*)	80 %	3 835 892
Färöarna	378	1 000	38 %	32 610
Norge	856	2 000	43 %	3 396 165
Sverige	1011	2 000	51 %	6 621 143
Totalt	5 197	-	-	17 823 298

*) Finland gav Gallup Kanava i uppdrag att samla in ca 2 000 enkätsvar. Totalt inkom 2105 svar, men 35 av dessa var från personer 75 år och äldre, varför de rensades bort och inte finns med i den följande redovisningen.

I Tabell 2 redovisas fördelningen av antal kvinnor och män. I Finland och på Färöarna var könsfördelningen jämn. I Norge och Sverige var det en något större andel kvinnor som svarade (ca 55 procent), medan däremot i Danmark var andelen män hela 65 procent. I tabellen görs en jämförelse med hur det ser ut i befolkningen i respektive land för att få en uppfattning om hur väl de svarande representerar förhållandet i landet.

I frågeformuläret kunde man ange någon av sju olika åldersgrupper mellan 18 och 74 år. I Tabell 2 är några av dessa sammanslagna och redovisningen sker i tre åldersgrupper; 18-24 år, 25-64 år samt 65-74 år. Andelen unga var i de flesta länderna ganska få. Ett undantag var svenska kvinnor som väl speglade andelen unga kvinnor i befolkningen.

Tabell 2 Kön och ålder bland respondenterna i respektive land. Jämförelse med hur det såg ut i befolkningen 31 dec 2009.

Land	Ålder	Antal kvinnor	Antal män	Kvinnor i befolkningen	Män i befolkningen
Danmark	18-24 år	3 (1%)	4 (1%)	226 705 (12%)	236 566 (12%)
	25-64 år	221 (74%)	328 (60%)	1 468 977 (75%)	1 484 121 (75%)
	65-74 år	74 (25%)	212 (39%)	267 400 (14%)	248 309 (13%)
	Totalt	298 (35%)	544 (65%)	1 965 082 (50%)	1 968 996(50%)
Finland	18-24 år	74 (7%)	43 (4%)	224 316 (12%)	234 659 (12%)
	25-64 år	841 (81%)	845 (82%)	1 434 217(75%)	1 459 338 (76%)
	65-74 år	127 (12%)	140 (14%)	259 534 (14%)	223 828 (12%)
	Totalt	1042 (50%)	1028 (50%)	1 918 067 /50%)	1 917 825 (50%)
Färöarna	18-24 år	14 (7%)	8 (4%)	2 129 (14%)	2 583 (15%)
	25-64 år	157 (82%)	143 (78%)	11 270 (74%)	12 841 (74%)
	65-74 år	21 (11%)	32 (17%)	1 818 (12%)	1 969 (11%)
	Totalt	192 (51%)	183 (49%)	15 217 (47%)	17 393 (53)
Norge	18-24 år	23 (5%)	17 (4%)	213 403 (13%)	222 712 (13%)
	25-64 år	353 (77%)	285 (74%)	1 269 784 (76%)	1 320 471 (77%)
	65-74 år	84 (18%)	82 (21%)	191 495 (11%)	178 300 (10%)
	Totalt	460 (55%)	384 (45%)	1 674 682 (49%)	1 721 483 (51%)
Sverige	18-24 år	76 (14%)	35 (8%)	425 528 (13%)	446 807 (13%)
	25-64 år	377 (68%)	309 (70%)	2 394 225 (73%)	2 462 252 (74%)
	65-74 år	102 (18%)	98 (22%)	456 291 (14%)	436 040 (13%)
	Totalt	555 (56%)	442 (44%)	3 276 044 (49%)	3 345 099 (51%)

* 15-24 **65+

De flesta av respondenterna hade körkort för personbil, se Tabell 3. Totalt var det 88 procent, med vissa variationer i de olika länderna; i Danmark och Norge 93 resp. 92 procent, i Finland och Sverige 84 resp. 86 procent och på Färöarna 97 procent.

Det var 387 personer (7 procent) som svarade att de inte har något körkort. Lägst andel som saknade körkort fanns i Danmark och på Färöarna, 3 procent. I Sverige var andelen som saknade körkort 12 procent, vilket kan ha att göra med att andelen unga var högst i Sverige. I Finland och Norge var andelen som saknade körkort 9 procent respektive 6 procent.

Ungefär en fjärdedel av de svarande hade körkort för motorcykel. Andelen var lägst på Färöarna, 11 procent och högst i Sverige, 36 procent. I Danmark var andelen 24 procent, i Finland 29 procent och i Norge 17 procent.

För de övriga körkortsbehörigheterna behövs också körkort för personbil varför ingen särskild redovisning görs av dessa.

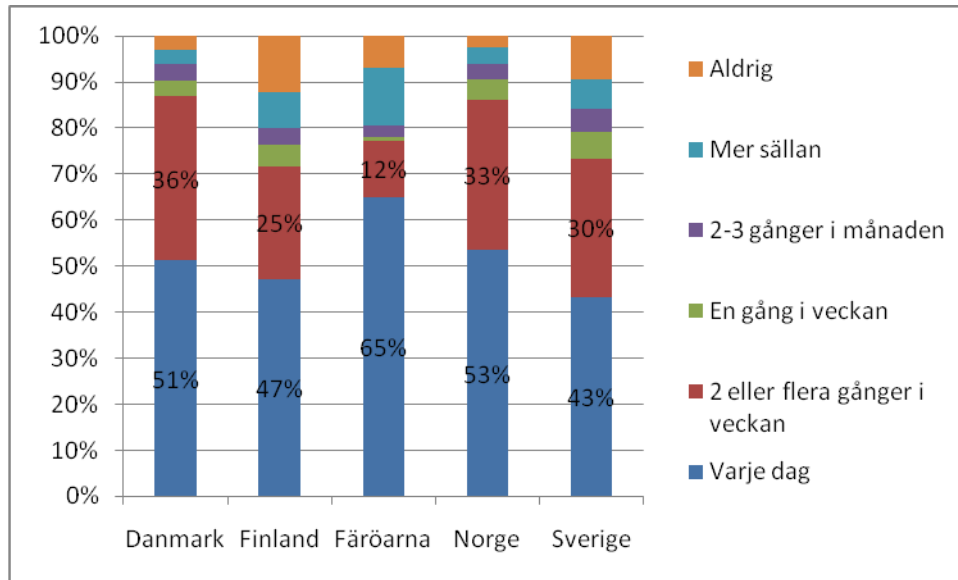
Tabell 3 Antal med körkortsbehörighet bland de svarande i respektive land.

	Saknar körkort	Personbil	Motorcykel	Tung lastbil	Buss	Släp
Danmark	30	824	209	157	92	93
Finland	176	1736	598	446	36	142
Färöarna	10	365	43	66	45	34
Norge	53	787	145	86	62	251
Sverige	118	874	364	121	30	114
	387	4586	1359	876	265	634

3.2 Resvanor

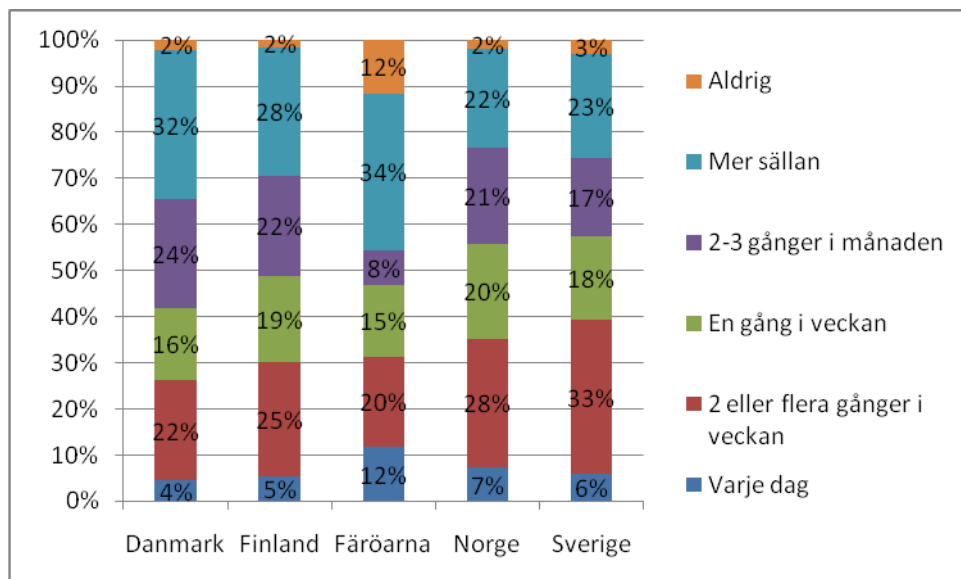
En fråga som ville spegla den svarandes resvanor löd: "Hur ofta använder du följande färdssätt om du inte behöver ta hänsyn till väder eller säsong? ".

På Färöarna angav 65 procent att de körde bil dagligen, se Figur 1. I de övriga länderna varierade det dagliga bilkörandet mellan 43 procent i Sverige och 53 procent i Norge. Störst andel som körde bil minst en gång i veckan fanns i Danmark och Norge, ungefär 90 procent gjorde det.



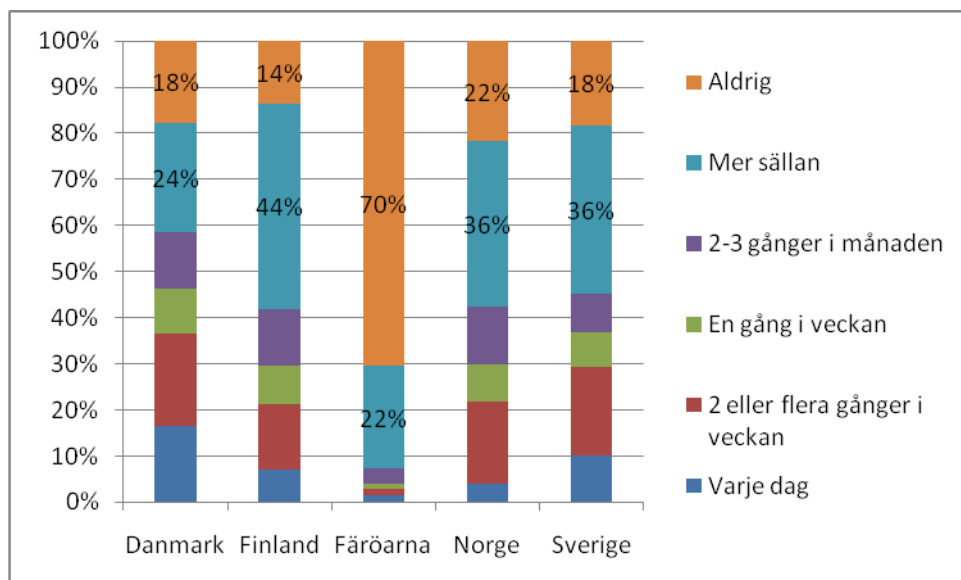
Figur 1 Hur ofta respondenterna körde bil. Antal svarande var 835, 2070, 359, 812 resp. 971.

Hälften svarade att de minst en gång i veckan var passagerare i bil, se Figur 2. Andelen var lägst i Danmark; 42 procent och högst i Norge och Sverige; 55 resp. 57 procent. Andelen som aldrig var passagerare i bil var högst på Färöarna, nämligen 12 procent.



Figur 2 Hur ofta respondenterna var passagerare i bil. Antalet svarande var 717, 2070, 265, 723 resp. 909.

Andelen som cyklade varierade stort mellan de olika länderna, se Figur 3. På Färöarna var det 70 procent som aldrig cyklade. Där var det bara 4 procent som cyklade minst en gång i veckan. Danskarna cyklade i störst utsträckning, närmare 60 procent cyklade 2-3 gånger i månaden eller oftare. Det var 46 procent i Danmark som cyklade minst en gång i veckan, i Sverige var det 37 procent och i Finland och Norge ca 30 procent.



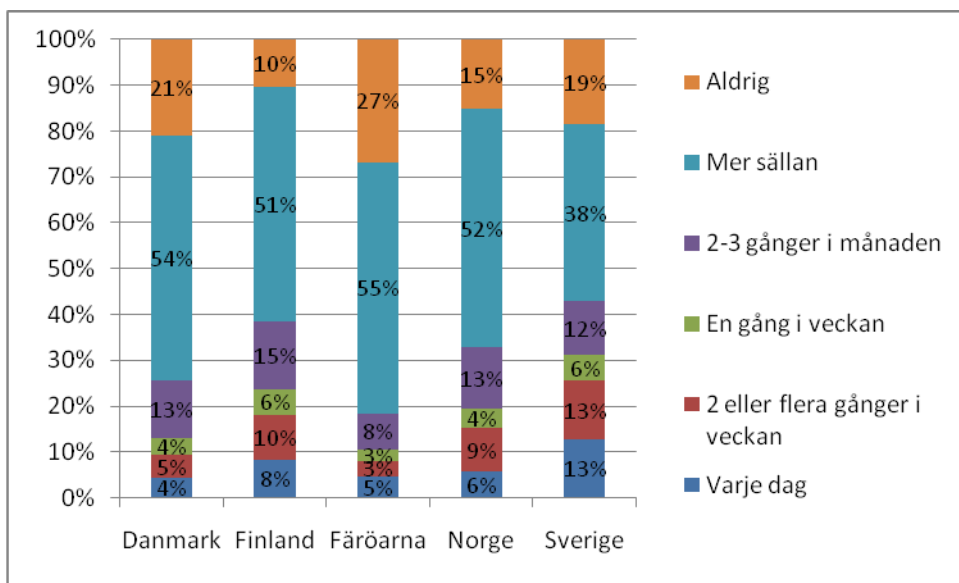
Figur 3 Hur ofta de respondenterna cyklade. Antalet svarande var 758, 2070, 250, 706 resp. 918.

De flesta av de svarande körde aldrig moped eller motorcykel, se Tabell 4.

Tabell 4 Andel av respondenterna som aldrig körde moped eller motorcykel.

	Danmark	Finland	Färöarna	Norge	Sverige
Kör aldrig moped	94 %	88 %	91 %	92 %	92 %
Kör aldrig motorcykel	89 %	90 %	93 %	91 %	90 %

Andelen som sällan eller aldrig reste med kollektivtrafik var högst på Färöarna; 82 procent, se Figur 4. I Sverige reste en tredjedel (32 procent) med kollektivtrafik minst en gång i veckan, i Finland var det en fjärdedel (24 procent), i Norge en femtedel (19 procent) och i Danmark 13 procent. Ytterligare 12-15 procent i dessa fyra länder reste med kollektivtrafik 2-3 gånger i månaden.



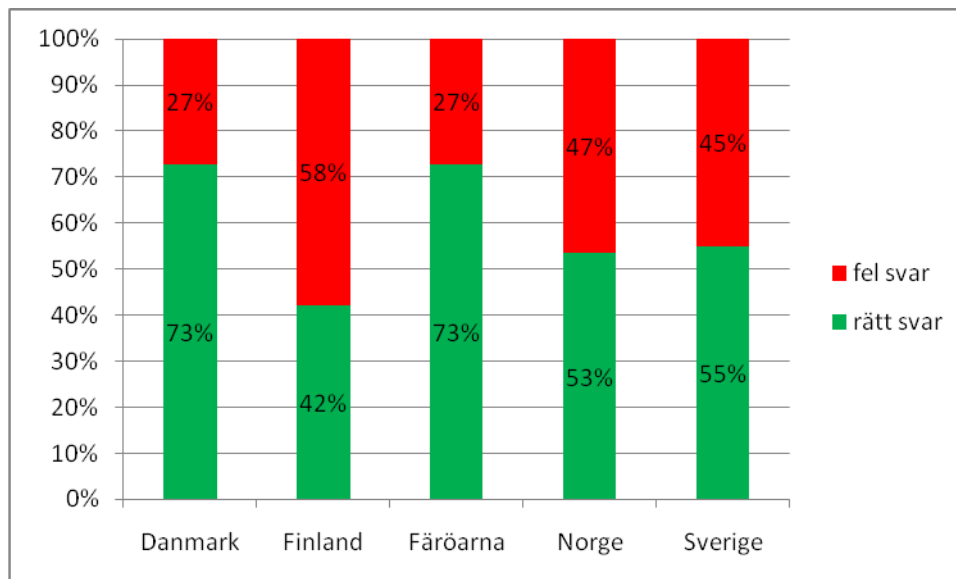
Figur 4 Hur ofta respondenterna reste med kollektivtrafik. Antalet svarande var 757, 2070, 273, 735 resp. 925.

3.3 Dödsolyckor

Den första frågan i frågeformuläret gällde ungefär hur många som dödades i vägtrafiken i det egna landet år 2009. Svartalternativen var olika, se Tabell 5. I Danmark och på Färöarna visste nästan tre fjärdedelar (73 procent) hur många det var om omkom i trafiken, se Figur 5. Lägst andel som visste det ungefärliga antalet trafikdödade fanns i Finland; 42 procent. I Norge och Sverige var det drygt hälften, 53 respektive 55 procent, som visste ungefär hur många som trafikdödade.

Tabell 5 Svartalternativ på frågan om ungefär hur många som dödades år 2009. Det rätta svaret är i fet stil.

Danmark	100	300	800	1500
Finland	300	500	800	1500
Färöarna	3	7	12	17
Norge	150	210	390	620
Sverige	150	350	800	1500



Figur 5 Hur många som dödades i vägtrafiken i det egna landet år 2009 – andel som svarat rätt respektive fel.

Respondenterna fick bland 13 olika alternativ ange de fyra alternativ som de trodde låg bakom de flesta dödsolyckorna. I Tabell 6 redovisas, för respektive land och sammantaget, hur svaren fördelade sig på de olika tänkbara orsakerna. De fyra alternativ som i varje land fick flest kryss är markerade i fet stil. De fyra alternativ som vi anser vara "rätta svar" är, utan inbördes ordning: *Alkohol eller andra droger*, *Trötthet*, *För hög hastighet* och *Ej använt bilbälte*. Dessa fält har gråmarkerats i tabellen. I Tabell 7 har en rangordning skett av svaren, där siffran 1 innebär att alternativet fått flest kryss i det landet.

Alkohol eller andra droger angavs i alla länderna, utom Färöarna, av flest personer. Därefter följde För hög hastighet. På Färöarna hade båda dessa alternativ omvänd ordning och i Norge hade ungefär lika många av de svarande markerat båda dessa alternativ.

I Danmark hade därefter Ouppmärksamhet och Brott mot väjningsplikten markerats. Ej använt bälte och Trötthet kom på femte och sjätte plats. I Finland hamnade Dåligt väglag, t ex halka och Trötthet på tredje och fjärde plats. Ej använt bilbälte kom på femte plats. På Färöarna kom Ej använt bilbälte och Dåligt väglag, t ex halka på tredje och fjärde plats. Trötthet kom på sjätte plats efter Ouppmärksamhet. I Norge kom Trötthet på tredje plats och Ej använt bilbälte på fjärde. I Sverige kom Trötthet på tredje plats. Dåligt väglag, t ex halka och För kort avstånd mellan fordon fick fler kryss än Ej använt bilbälte.

I den sammantagna rangordningen gällande alla länderna kom Alkohol eller andra droger först, därefter För hög hastighet och Trötthet. Dåligt väglag, t ex halka kom före Ej använt bilbälte.

Tabell 6 Antal som kryssat i tänkbara orsaker till dödsolyckor. Fyra alternativ fick kryssas i, men vid kodningen av frågeformuläret har respondenternas kryss tagits med, oavsett om det varit färre eller flera. "Rätta svar" är gråmarkerade. För respektive land har de 4 orsaker som fått flest svar markerats i fet stil.

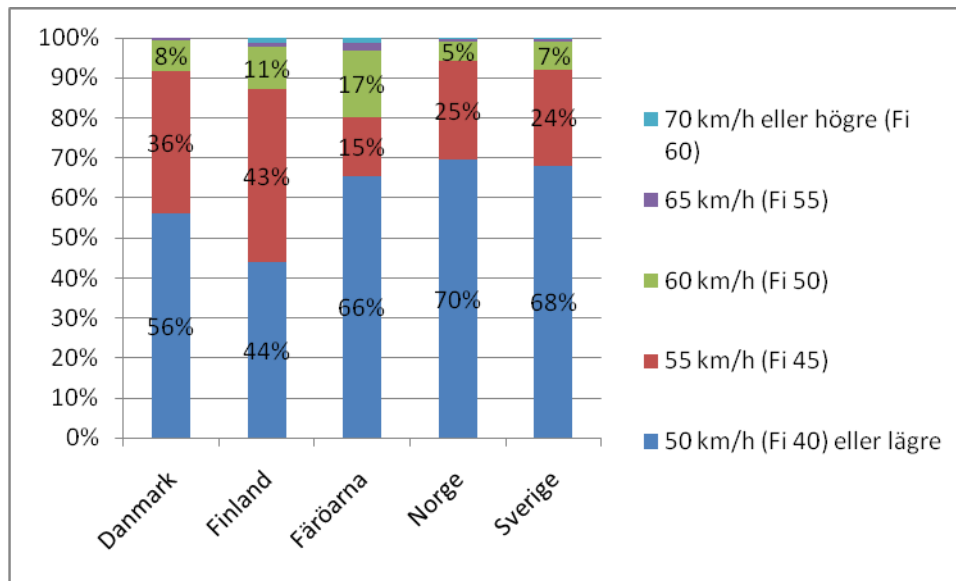
	Danmark	Finland	Färöarna	Norge	Sverige	Totalt
Alkohol eller andra droger	790	1701	336	750	939	4516
Trötthet	240	770	106	470	629	2215
Brott mot väjningsplikten	316	185	42	111	43	697
För kort avstånd mellan fordon	210	586	46	126	254	1222
För hög hastighet	749	1669	346	749	769	4282
Ouppmärksamhet	377	473	119	341	215	1525
Mobiltelefon	186	179	39	102	208	714
Ej använt bilbälte	263	698	185	372	246	1764
Rödljuskörning	101	112	3	12	16	244
Tekniska brister på fordon, t ex dåliga bromsar, slitna däck	42	222	11	103	73	451
Dåligt väglag, t ex halka	119	1006	140	171	447	1883
Dåligt väder, t ex snö, dimma	46	476	44	98	145	809
Ej använt cykelhjälm	89	138	52	16	58	353

Tabell 7 Rangordning av tänkbara orsaker till dödsolyckor. 1 = högst antal svar.

	Danmark	Finland	Färöarna	Norge	Sverige	Totalt
Alkohol eller andra droger	1	1	2	1	1	1
Trötthet	6	4	6	3	3	3
Brott mot väjningsplikten	4	10	10	8	12	10
För kort avstånd mellan fordon	7	6	8	7	5	7
För hög hastighet	2	2	1	2	2	2
Ouppmärksamhet	3	8	5	5	7	6
Mobiltelefon	8	11	11	10	8	9
Ej använt bilbälte	5	5	3	4	6	5
Rödljuskörning	10	13	13	13	13	13
Tekniska brister på fordon, t ex dåliga bromsar, slitna däck	13	9	12	9	10	11
Dåligt väglag, t ex halka	9	3	4	6	4	4
Dåligt väder, t ex snö, dimma	12	7	9	11	9	8
Ej använt cykelhjälm	11	12	7	12	11	12

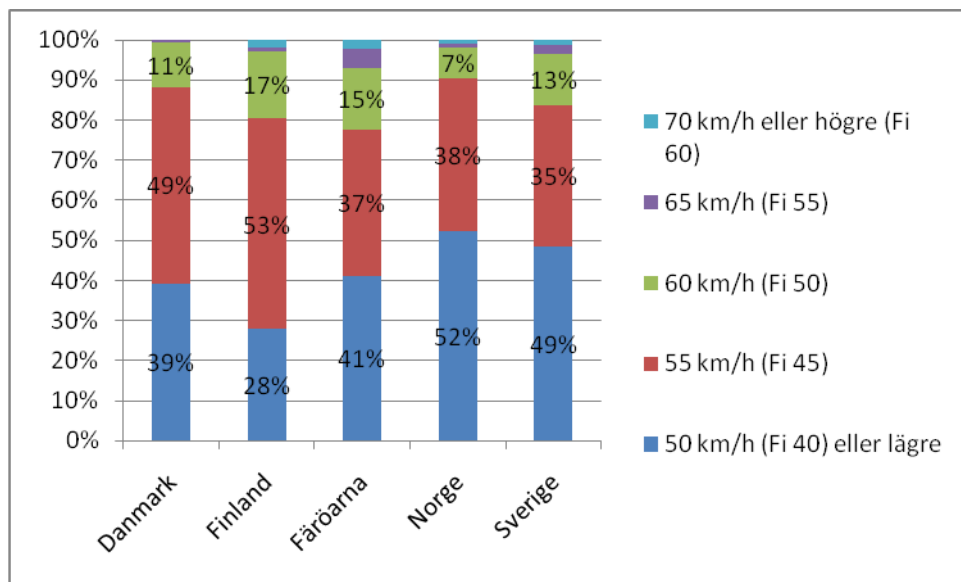
3.4 Hastighet

På Färöarna, i Norge och Sverige ansåg ca två tredjedelar att hastigheten 50 km/tim eller lägre är en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 50 km/tim, se Figur 6. I Finland är "normal" hastighetsgräns i tätort 40 km/tim och 44 procent ansåg att den var acceptabel. Det var en lika stor andel som tyckte att 45 km/tim var acceptabel hastighet. I Danmark ansåg 56 procent att 50 km/tim eller lägre var acceptabel hastighet medan 36 procent tyckte att det var 55 km/tim som var en acceptabel hastighet.



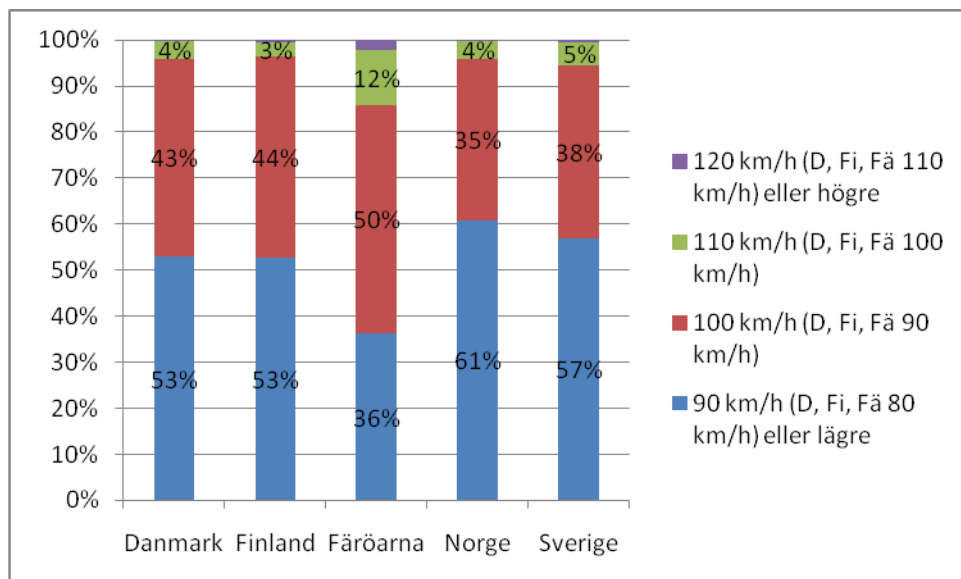
Figur 6 Svar på frågan: Vad anser du är en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 50 km/tim (Finland 40 km/tim)? Antal svarande var 866, 2052, 369, 852 resp. 983.

Respondenterna körde normalt i högre hastighet än vad de ansåg vara en acceptabel hastighet, se Figur 7. Ungefär hälften av de svarande från Norge och Sverige körde normalt 50 km/tim på en väg med hastighetsgränsen 50 km/tim. På Färöarna var det ungefär lika stora andelar som körde 55 km/tim och 50 km/tim eller lägre. I Danmark och Finland körde ca hälften av respondenterna 5 km/tim över skyltad hastighet.



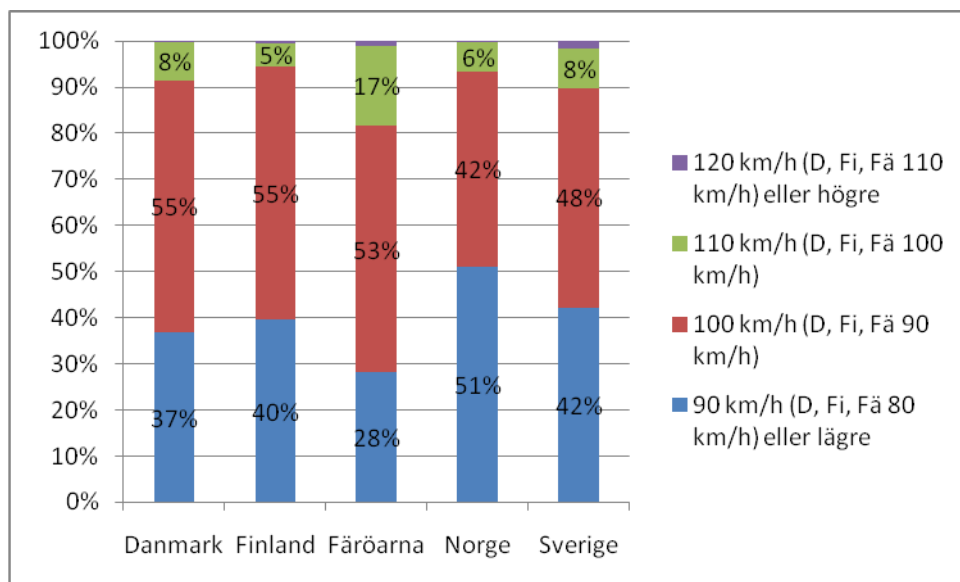
Figur 7 Svar på frågan: Hur fort kör du normalt på en väg med hastighetsgränsen 50 km/tim (Finland 40 km/tim), när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet? Antal svarande var 830, 1804, 363, 815 resp. 909.

På Färöarna ansåg man att en högre hastighet var acceptabel vid hastighetsgränsen 80 km/tim än i de andra länderna, se Figur 8. Det var 64 procent som ansåg att en hastighet på 10 km/tim eller mer över skyltad hastighet var acceptabel. I de andra länderna varierade denna siffra från 39 procent i Norge till 47 procent i Danmark och Finland.



Figur 8 Svar på frågan: Vad anser du är en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 90 km/tim (Danmark, Finland, Färöarna 80 km/tim)? Antal svarande var: 849, 2057, 370, 841 resp. 998.

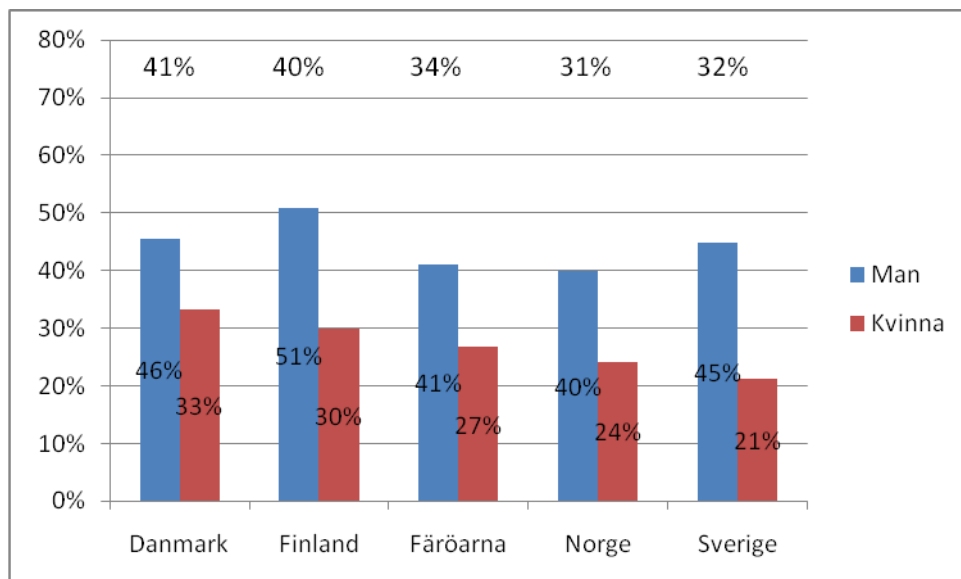
Det var en lägre andel av respondenterna som vid 90 km/tim resp. 80 km/tim höll hastighetsgränsen, jämfört med vad de ansåg vara en acceptabel hastighet, se Figur 9. Lägst andel som normalt höll hastighetsgränsen var de svarande från Färöarna (28 procent) medan ungefär hälften i Norge höll hastighetsgränsen. På Färöarna var det också en dubbelt så stor andel, jämfört med de andra länderna, som vanligtvis körde 20 km/tim för fort. Jämfört med den lägre hastighetsgränsen, se Figur 7, så var det en högre andel i Finland som höll hastigheten på 80-vägen jämfört med 40-vägen. På Färöarna var det tvärtom och även i Sverige var man något bättre på att hålla den lägre hastighetsgränsen.



Figur 9 Svar på frågan: Hur fort kör du normalt på en väg med hastighetsgränsen 90 km/tim (Danmark, Finland, Färöarna 80 km/tim) när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet? Antal svarande var: 822, 1805, 359, 804 resp. 916.

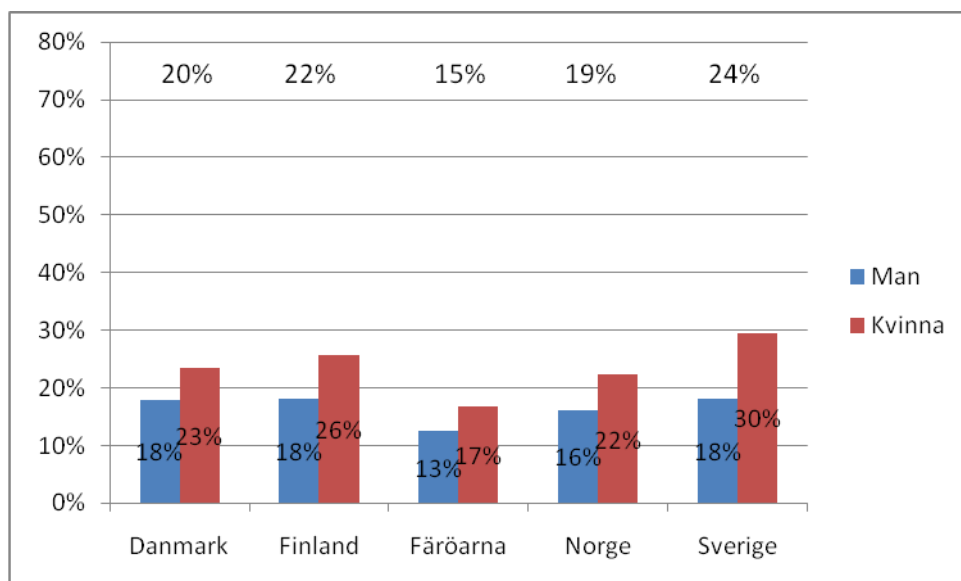
I de åtta följande diagrammen som speglar attityder till hastighet visas den andel som på de olika påståendena svarat 1 (Instämmer helt) och 2. Dessa anses instämma i påståendet. I alla svaren från de olika påståendena finns signifikanta skillnader mellan länderna, men vi har inte närmare analyserat mellan vilka länder.

En högre andel av männen än kvinnorna i alla länderna ansåg att det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen, se Figur 10. Det var mellan 40 och 50 procent av männen som instämde i påståendet, högst andel i Finland och lägst i Norge. I Sverige var andelen bland kvinnorna bara hälften jämfört med männen. Bland kvinnorna i alla länderna var det mellan 21 och 33 procent som ansåg att det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen.



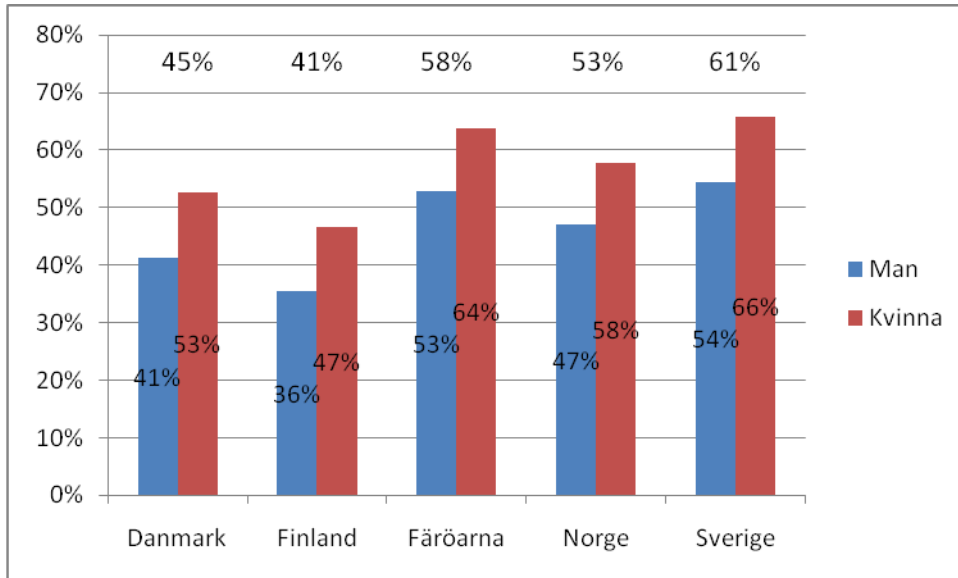
Figur 10 Andel som instämmer i påståendet: Det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Kvinnorna instämde i högst utsträckning i påståendet att hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten, se Figur 11. På Färöarna ansåg både männen och kvinnorna i lägst utsträckning att hastigheten borde sänkas. I Sverige instämde högst andel i detta, ungefär var fjärde person.



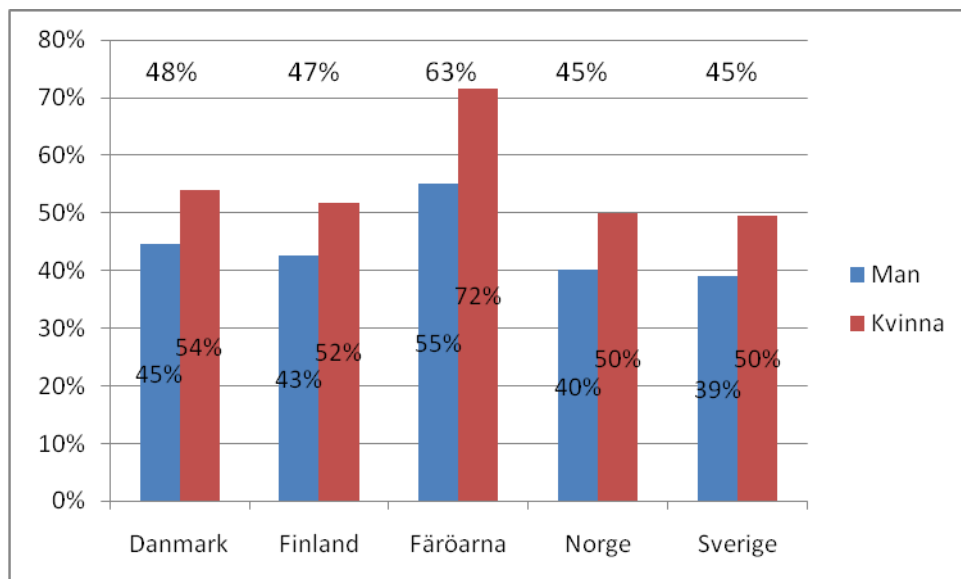
Figur 11 Andel som instämmer i påståendet: Hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

En ganska stor andel av respondenterna instämde i påståendet att hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara högst 30 km/tim, se Figur 12. De högsta andelarna fanns i Sverige och på Färöarna och därefter Norge. Andelen som instämde i påståendet var lägst i Finland. Överlag var det en högre andel av kvinnorna som ansåg att hastighetsgränsen bör vara högst 30 km/tim vid övergångsställen. Skillnaden mellan män och kvinnor var drygt 10 procentenheter.



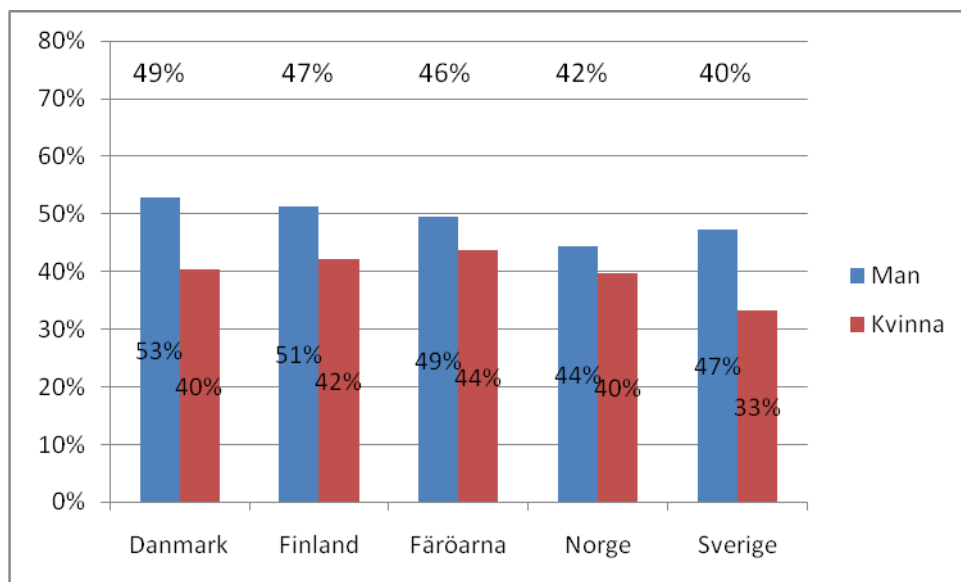
Figur 12 Andel som instämmer i påståendet: Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara högst 30 km/tim. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Det var även en större andel kvinnor än män som önskade en teknisk stödfunktion i bilen som gör det enklare att följa hastighetsgränsen, se Figur 13. Stödet för detta var högst på Färöarna, 63 procent. I de andra länderna var det ganska lika, mellan 45 och 48 procent.



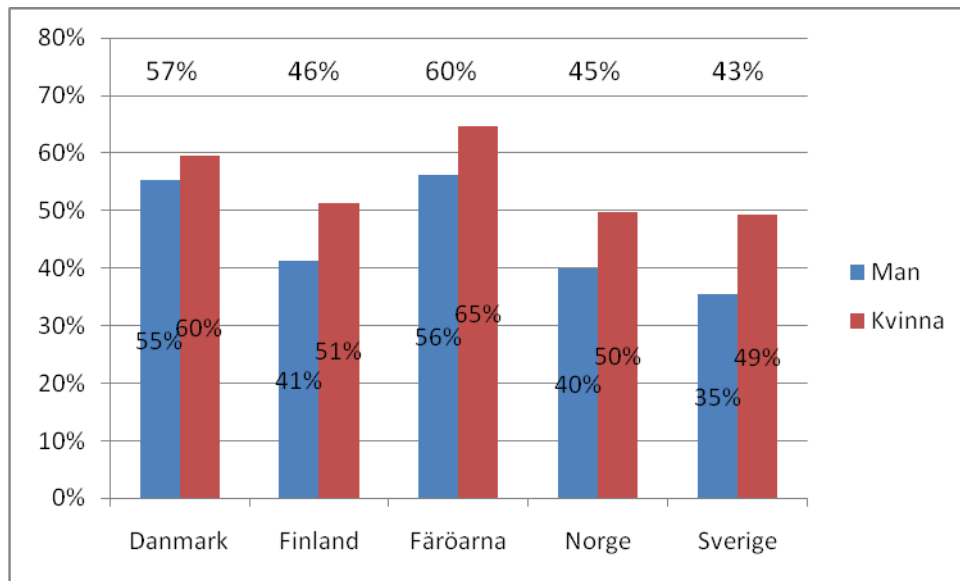
Figur 13 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en teknisk stödfunktion i bilen, som gör det enklare att följa hastighetsgränsen. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Färre än hälften instämde i påståendet att risken att åka fast i polisens hastighetskontroller är liten, se Figur 14. Kvinnorna ansåg detta i lägst utsträckning, särskilt de svenska kvinnorna.



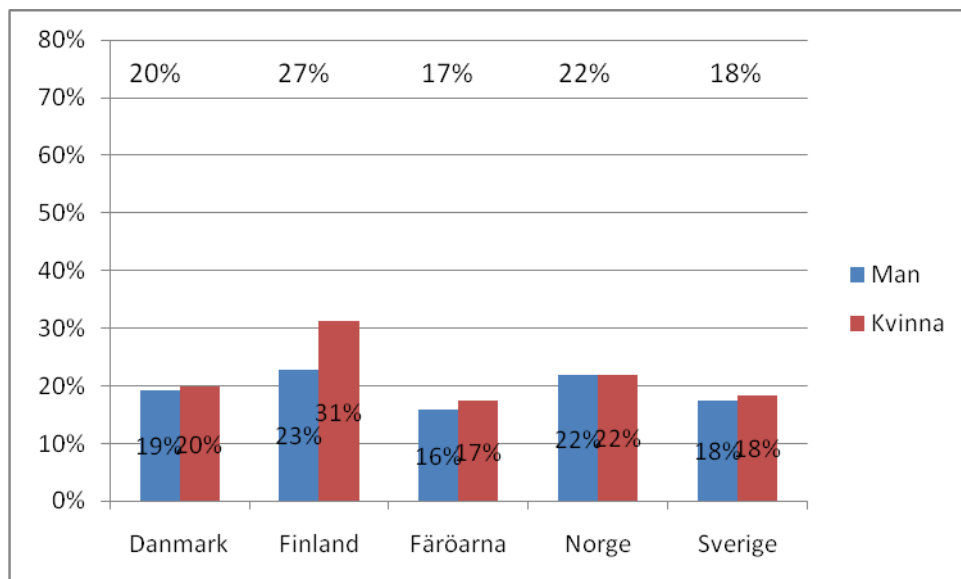
Figur 14 Andel som instämmer i påståendet: Risken att åka fast i polisens hastighetskontroller är liten. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Stödet för fler hastighetskameror var högst i Danmark och på Färöarna där närmare 60 procent önskade fler hastighetskameror som ett led i att förbättra hastighetsefterlevnaden, se Figur 15. Stödet var helt klart lägst bland de svenska männen. Överlag var det kvinnorna som i högre grad instämde i påståendet.



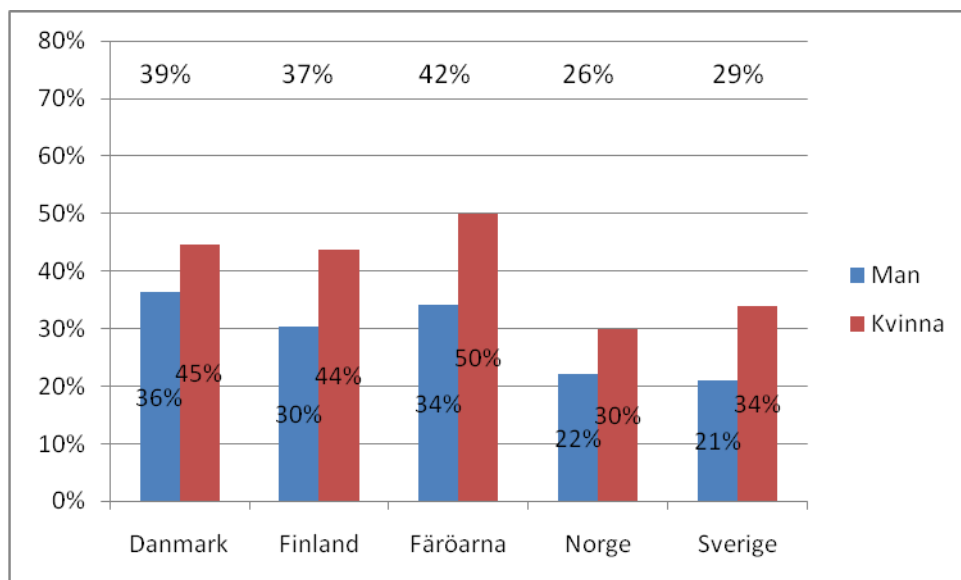
Figur 15 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas fler hastighetskameror för att hastighetsefterlevnaden ska bli bättre. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Det var en ganska låg andel som instämde i påståendet att polisens toleransgräns vid fortkörning bör sänkas, se Figur 16. Polisens toleransgräns varierar en del mellan länderna; i Danmark är den 10 procent av hastighetsgränsen + 3 km/tim, i Finland 11km/tim över hastighetsgränsen (minus ett tekniskt justeringsavdrag på 3 km/tim), på Färöarna 5 km/tim, i Norge 10 procent av hastighetsgränsen och i Sverige 5 km/tim. Högst stöd för en sänkning av toleransgränsen fanns i Finland där nästan en tredjedel av kvinnorna ansåg detta. I de övriga nordiska länderna fanns inga könsskillnader och stödet varierade mellan 17 procent på Färöarna och 22 procent i Norge.



Figur 16 Andel som instämmer i påståendet: Polisens toleransgräns vid fortkörning bör sänkas. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet. Toleransgränsen i Danmark är 10 % av hastighetsgränsen + 3 km/tim, i Finland 11km/tim över hastighetsgränsen (minus ett tekniskt justeringsavdrag på 3 km/tim), på Färöarna 5 km/tim, i Norge 10 % av hastighetsgränsen och i Sverige 5 km/tim.

Andelen som instämde i påståendet att straffet för fortkörning bör vara hårdare var lägst i Norge och Sverige, se Figur 17. Det är 26 respektive 29 procent som ansåg detta. Generellt ansåg kvinnorna i högre utsträckning än männen att straffet för fortkörning borde vara hårdare. På Färöarna ansåg hälften av kvinnorna detta.

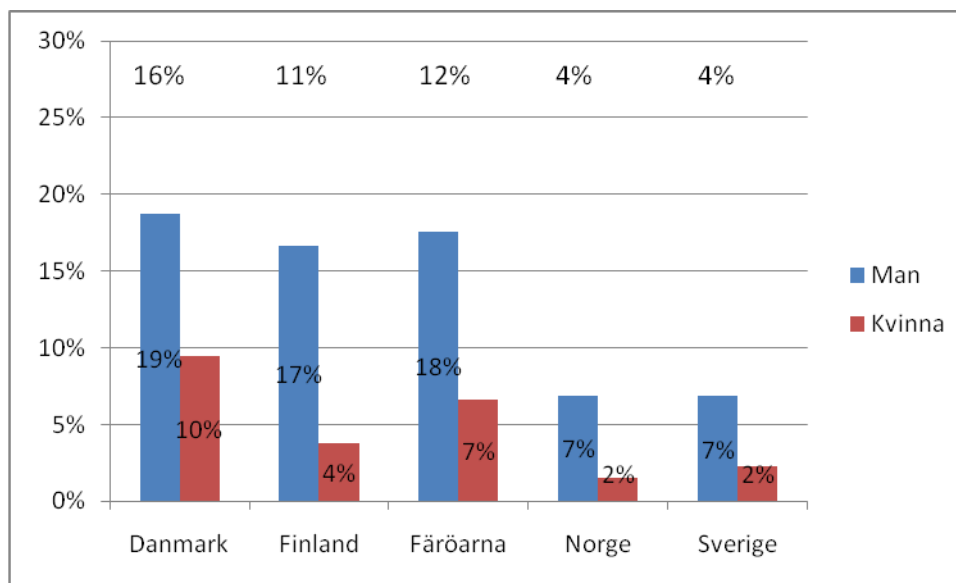


Figur 17 Andel som instämmer i påståendet: Straffet för fortkörning bör vara hårdare. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

3.5 Nykterhet

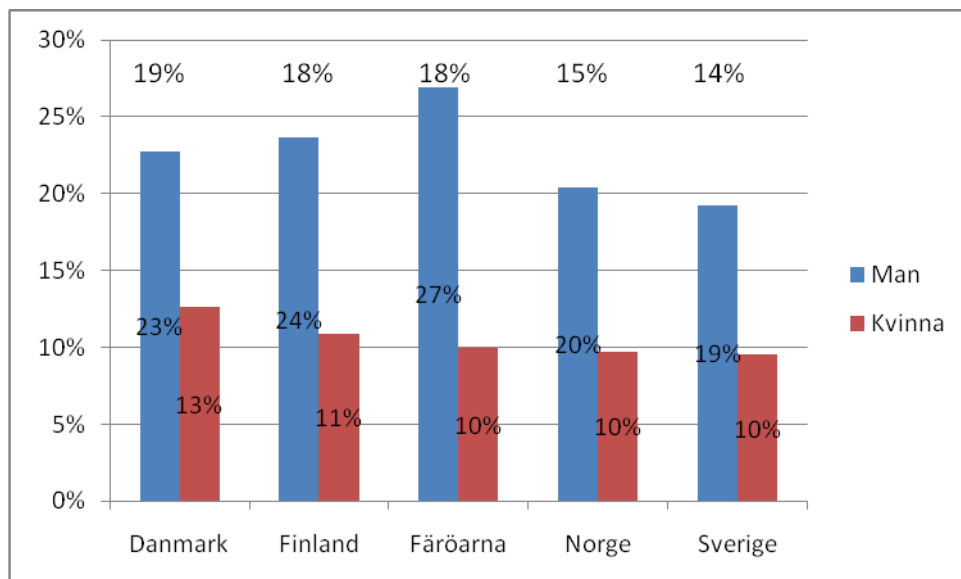
I de fyra följande diagrammen (Figur 18 – Figur 21) som speglar beteende när det gäller trafiknykterhet redovisas den andel som i någon utsträckning svarat "ja", dvs. kryssat i rutorna 1-4. Skalan gick från *Ja ofta* (1) till *Nej aldrig* (5). I alla svaren från de olika påståendena finns signifikanta skillnader mellan länderna, men vi har inte analyserat mellan vilka länder.

Högst andel som kört bil när de misstänkt att de druckit för mycket alkohol fanns i Danmark, Finland och på Färöarna, se Figur 18. I Danmark var andelen 16 procent; bland männen 19 procent och bland kvinnorna 10 procent. Nästan lika stora andelar fanns bland männen i Finland och på Färöarna. Bland respondenterna i Norge och Sverige var det 4 procent som minst någon gång kört bil när de misstänkt att de druckit för mycket alkohol; 7 procent bland männen och 2 procent bland kvinnorna.



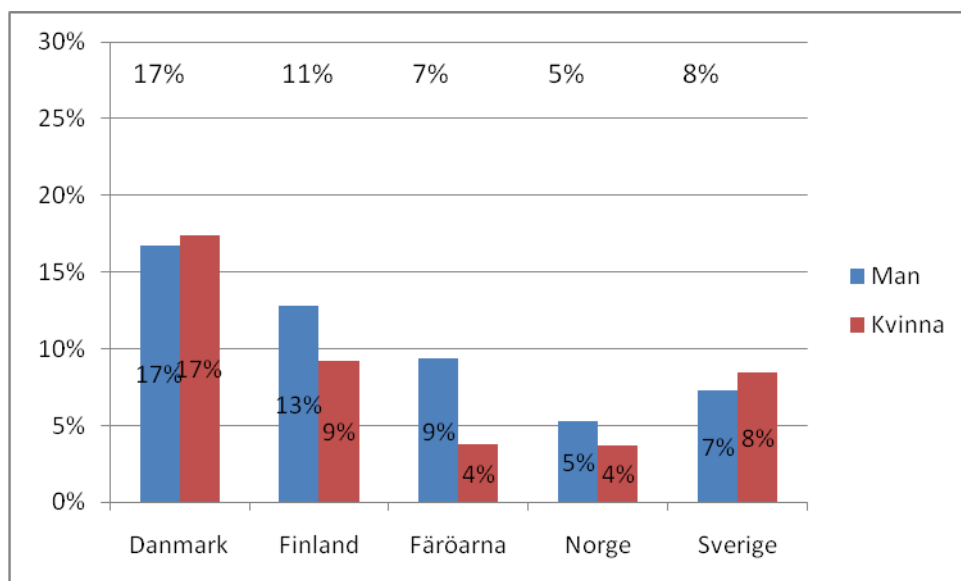
Figur 18 Andel som svarat ja på frågan: Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört bil när du misstänkt att du druckit för mycket alkohol? Den totala andelen som svarat ja visas överst i diagrammet.

Andelen som kört bil på förmiddagen efter att de misstänkt att de druckit för mycket alkohol på kvällen innan var högre bland alla, se Figur 19. De högsta andelarna fanns bland männen och speciellt på Färöarna, i Finland och Danmark. I Norge och Sverige var andelarna ca 10 procent bland kvinnorna och 20 procent bland männen.



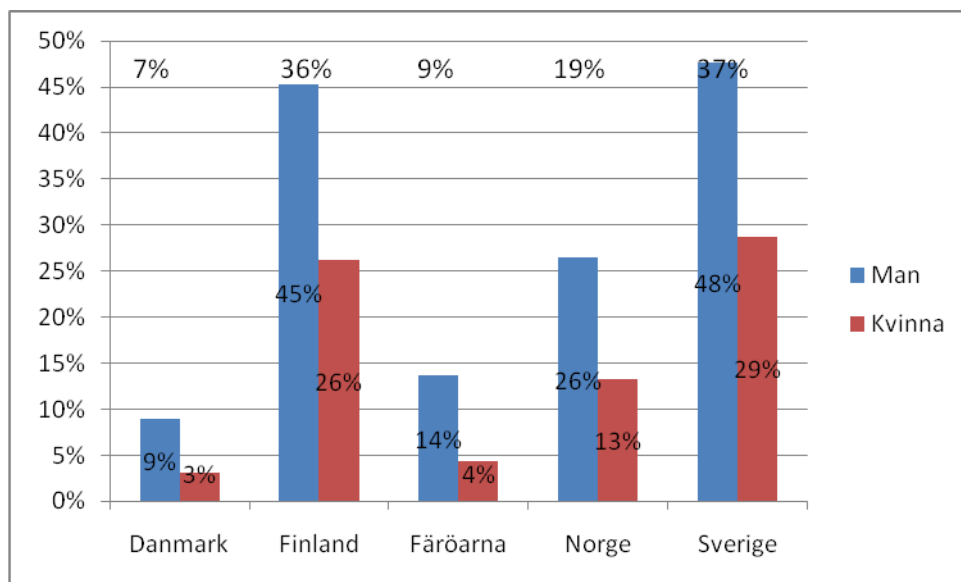
Figur 19 Andel som svarat ja på frågan: Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört bil på förmiddagen när du misstänkt att du druckit för mycket alkohol kvällen innan? Den totala andelen som svarat ja visas överst i diagrammet.

Andelen som åkt med någon som de misstänkt varit påverkade av alkohol var högst i Danmark, där 17 procent av både kvinnorna och männen gjort detta, se Figur 20. I Norge var det 4-5 procent av de svarande som åkt med någon som de misstänkt varit alkoholpåverkade.



Figur 20 Andel som svarat ja på frågan: Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna åkt med någon som du misstänkt varit påverkad av alkohol? Den totala andelen som svarat ja visas överst i diagrammet.

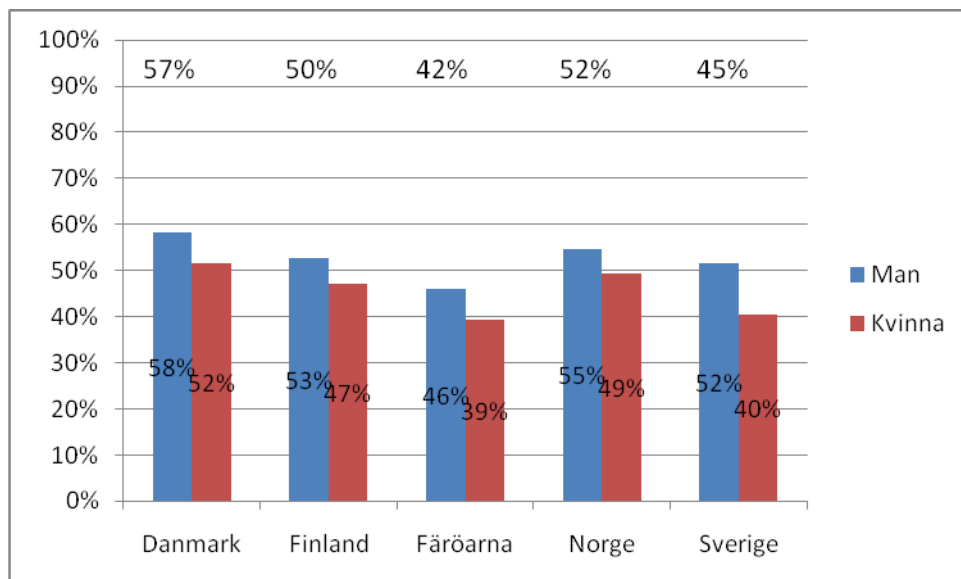
I Finland och Sverige har man i högre utsträckning blivit stoppade av polisen för en trafiknykterhetskontroll, det är mer än en tredjedel av respondenterna i dessa länder som stoppats, se Figur 21. I Danmark och på Färöarna är det under 10 procent som stoppats för en nykterhetskontroll. Andelen män är generellt högre än andelen kvinnor som stoppats. I Norge är det ungefär var femte som stoppats för en trafiknykterhetskontroll.



Figur 21 Andel som svarat ja på frågan: Har det hänt att du någon gång de senaste 12 månaderna blivit stoppad av polisen för en trafiknykterhetskontroll? Den totala andelen som svarat ja visas överst i diagrammet.

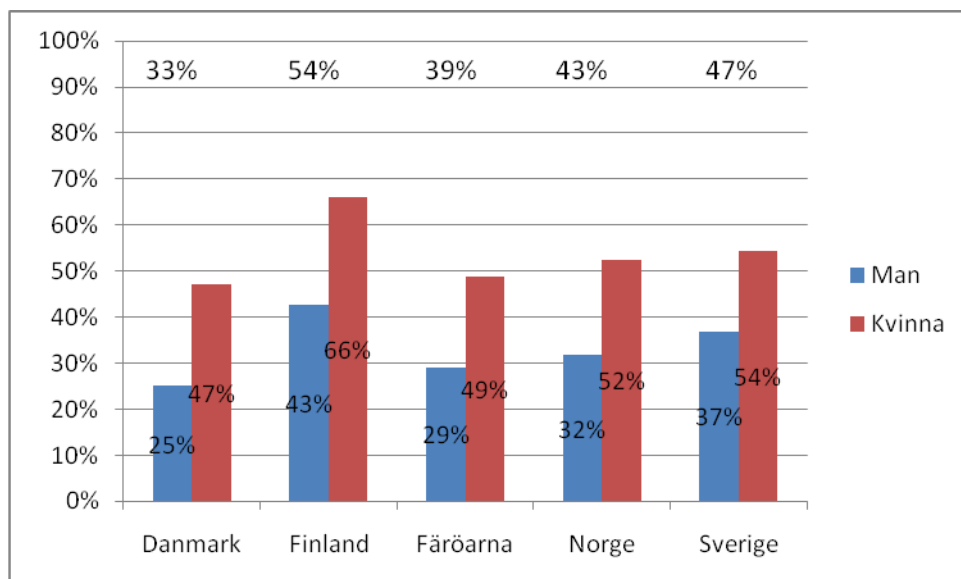
I de fyra följande diagrammen (Figur 22 – Figur 25) som speglar attityder till trafiknykterhet visas den andel som på de olika påståendena svarat 1 (Instämmer helt) och 2. Dessa anses instämma i påståendet. I alla svaren från de olika påståendena finns signifikanta skillnader mellan länderna, men vi har inte analyserat mellan vilka länder.

Risken att åka fast i polisens trafiknykterhetskontroll är liten, ansåg drygt 55 procent i Danmark, men bara drygt 40 procent på Färöarna, se Figur 22. Ungefär hälften av de svarande i Finland och Norge ansåg att risken att åka fast i polisens trafiknykterhetskontroll var liten, samt en något lägre andel i Sverige. I alla länderna var det en något större andel av männen som ansåg att risken att åka fast är liten.



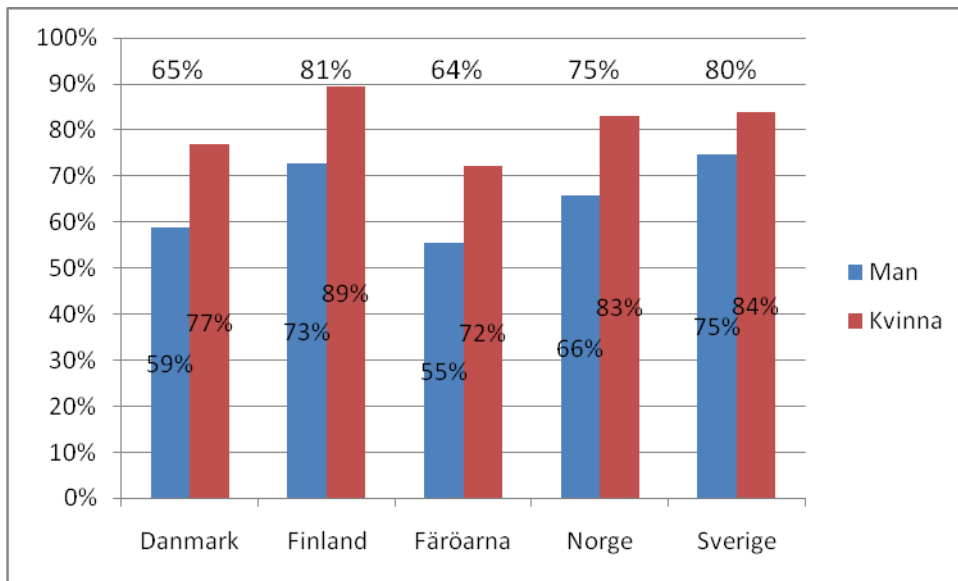
Figur 22 Andel som instämmer i påståendet: Risken att åka fast i polisens trafiknykterhetskontroll är liten. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Promillegränsen är 0,2 i Sverige, Norge och på Färöarna. I Danmark och Finland är den 0,5. I frågeformuläret fick de svarande ange om de tyckte att gränsen borde sänkas till 0,0. Finland valde att istället fråga om sänkning till 0,2. I Finland ansåg mer än hälften av de svarande att promillegränsen bör sänkas till 0,2, se Figur 23. I Danmark ansåg en tredjedel att promillegränsen bör sänkas från 0,5 till 0,0. I de andra länderna som idag har en gräns på 0,2 promille, ansåg ca 40-45 procent att promillegränsen bör sänkas. Det var främst kvinnorna i alla länderna som var för en sänkning.



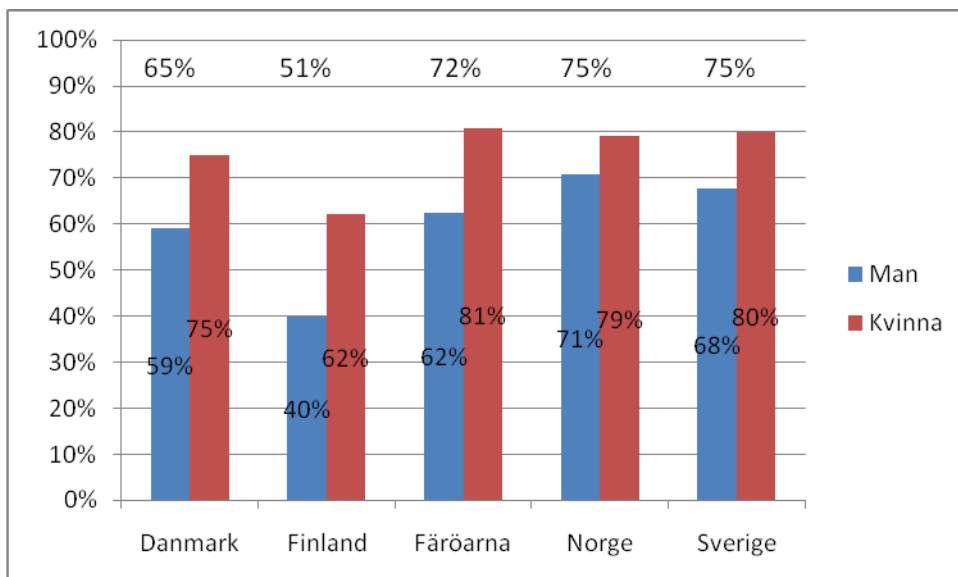
Figur 23 Andel som instämmer i påståendet: Promillegränsen bör sänkas till 0,0 (Finland 0,2). Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

En ganska stor andel av respondenterna, företrädesvis kvinnorna, ansåg att straffet för rattfylleri bör vara hårdare, se Figur 24. Andelen som instämde var lägst i Danmark och på Färöarna, ca 65 procent och högst i Finland och Sverige, ca 80 procent.



Figur 24 Andel som instämmer i påståendet: Straffet för rattfylleri bör vara hårdare. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Kvinnorna var även i större utsträckning än männen för alkoholås i bilen, se Figur 25. I Finland instämde ungefär hälften i påståendet, medan tre fjärdedelar instämde i Norge och Sverige, samt på Färöarna.



Figur 25 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas alkoholås i bilen som gör den omöjlig att köra av någon som är påverkad av alkohol. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

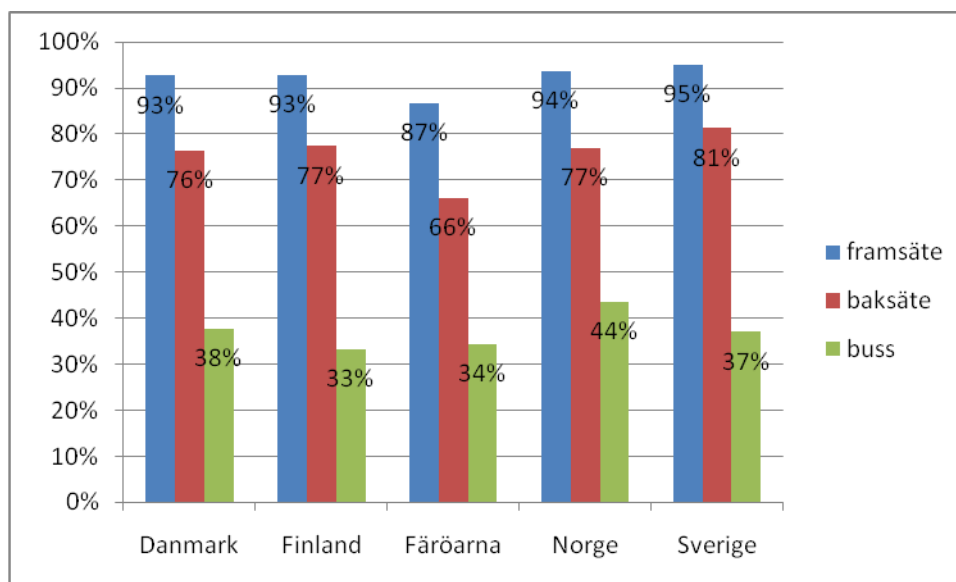
3.6 Bilbälte

Figur 26 och Tabell 8 visar självrapporterat beteende när det gäller användning av bilbälte.

Bältesanvändningen var högst i framsätet, men det varierade en del mellan länderna, se Figur 26. Lägst var användningen på Färöarna, detta gäller i både framsätet (87 procent) och baksätet (66 procent). Den självrapporterade bältesanvändningen var högst i Sverige med 95 procent i framsätet och 81 procent i baksätet. I Danmark, Finland och Norge var bältesanvändningen mycket lika i både fram- och baksätet, ca 93-94 procent, respektive 76-77 procent.

I buss var bältesanvändning mycket lägre än i bil, se Figur 26. I Norge var bältesanvändningen högst med 44 procent. I Finland och på Färöarna var det en tredjedel som rapporterade att de alltid använde bälte när de åkte buss som var utrustad med bälte. I Danmark och Sverige var det 37-38 procent som svarade att de alltid använde bälte i buss.

Andelen som svarade att de aldrig använder bilbälte i framsätet var för respektive land i procent: 0,1; 0,6; 0,0; 0,5 och 0,1. Motsvarande siffror i baksätet var för respektive land i procent: 2,0; 1,5; 4,8; 2,5 och 1,2. Andelen som aldrig använde bälte när de åkte buss som var utrustad med bälte var för respektive land i procent: 24; 14; 38; 19 och 20.



Figur 26 Andel som alltid använder bilbälte när de sitter i framsätet, när de sitter i baksätet och när de åker buss som är utrustad med bälte.

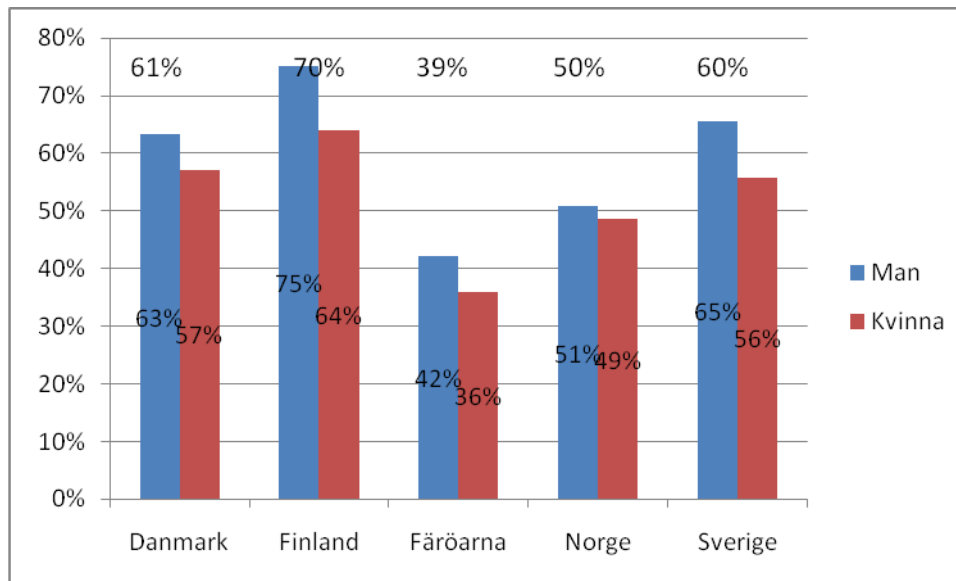
Ur Tabell 8 kan konstateras att kvinnor överlag rapporterar en högre bältesanvändning än vad männen gör. På Färöarna är det emellertid ingen direkt könsskillnad när det gäller bältesanvändning, speciellt inte i buss.

Tabell 8 Andel som svarat att de alltid använder bilbälte när de sitter i framsätet, när de sitter i baksätet och när de åker buss som är utrustad med bälte. Redovisning på land och kön.

	framsäte		baksäte		buss	
	man	kvinn	man	kvinn	man	kvinn
Danmark	90 %	97 %	74 %	80 %	35 %	43 %
Finland	88 %	97 %	70 %	84 %	28 %	38 %
Färöarna	85 %	88 %	65 %	67 %	35 %	34 %
Norge	89 %	98 %	70 %	83 %	37 %	49 %
Sverige	92 %	98 %	75 %	87 %	31 %	42 %

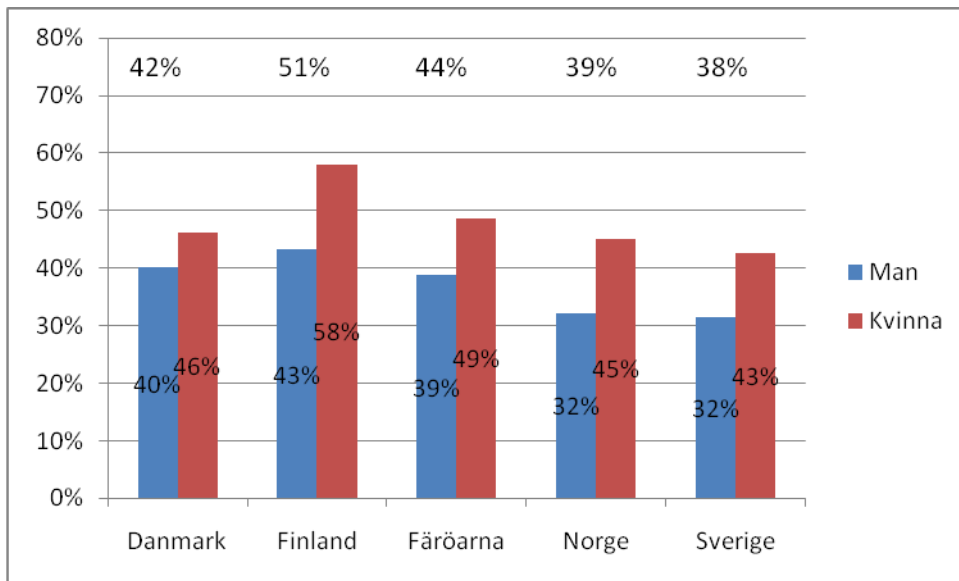
I de tre följande diagrammen (Figur 27-Figur 29) som speglar attityder till bilbältesanvändning visas den andel som på de olika påståendena svarat 1 (Instämmer helt) och 2. I alla svaren från de olika påståendena finns signifikanta skillnader mellan länderna, men vi har inte analyserat mellan vilka länder.

I Finland instämde 70 procent i påståendet att det är liten risk att åka fast i polisens bälteskontroll, se Figur 27. På Färöarna var det bara 40 procent som ansåg att risken var liten. I Norge var det ungefär hälften som ansåg risken som liten och i Danmark och Sverige var det ca 60 procent. I alla de nordiska länderna ansåg männen i högre utsträckning än kvinnorna att risken för att åka fast i polisens bälteskontroll var liten.



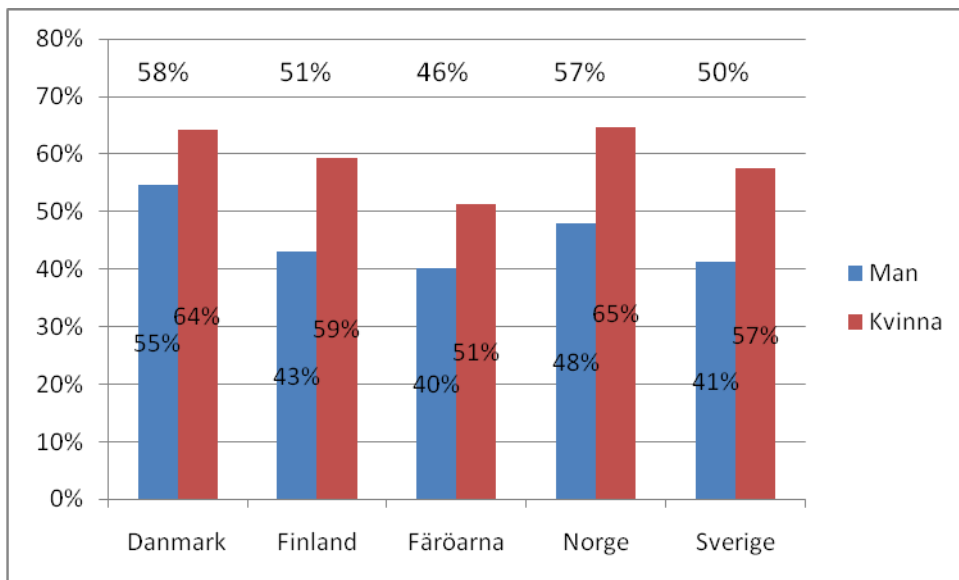
Figur 27 Andel som instämmer i påståendet: Risken att åka fast i polisens bälteskontroll är liten. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Kvinnorna ansåg i högre utsträckning än männen att straffet för att inte använda bälte borde vara hårdare, se Figur 28. I Finland ansåg ungefär hälften att straffet borde vara hårdare. I de andra länderna var det en något lägre andel som ansåg detta, omkring 40-45 procent.



Figur 28 Andel som instämmer i påståendet: Straffet för att inte använda bilbälte bör vara hårdare. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

Kvinnorna ville också i högre utsträckning än männen, ha en teknisk stödfunktion i bilen som gör den omöjlig att köra om inte alla är bältade, se Figur 29. Andelen som stödde påståendet var högst i Danmark och Norge, närmare 60 procent. I Finland och Sverige ville hälften ha en teknisk stödfunktion.

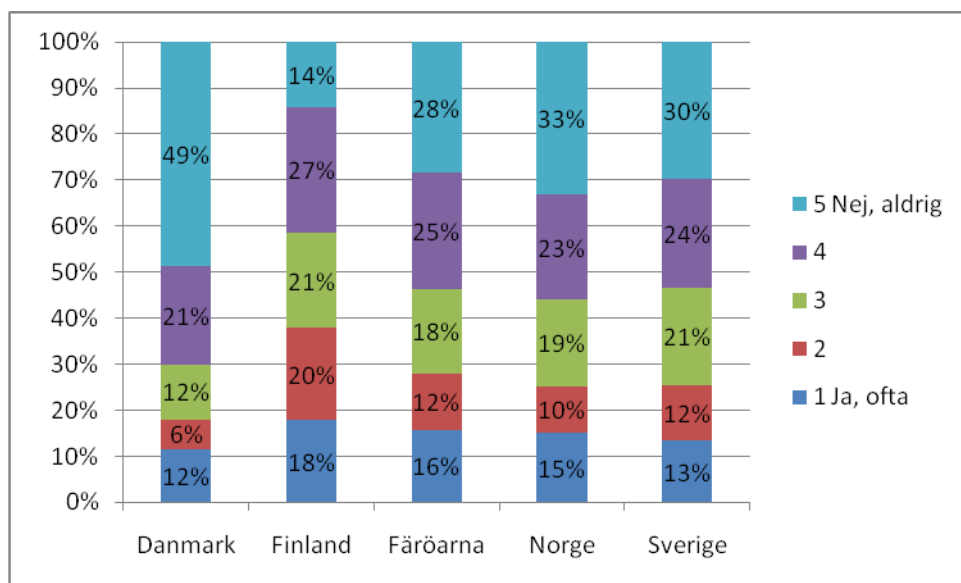


Figur 29 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en teknisk stödfunktion i bilen som gör den omöjlig att köra om inte alla är bältade. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

3.7 Mobiltelefon

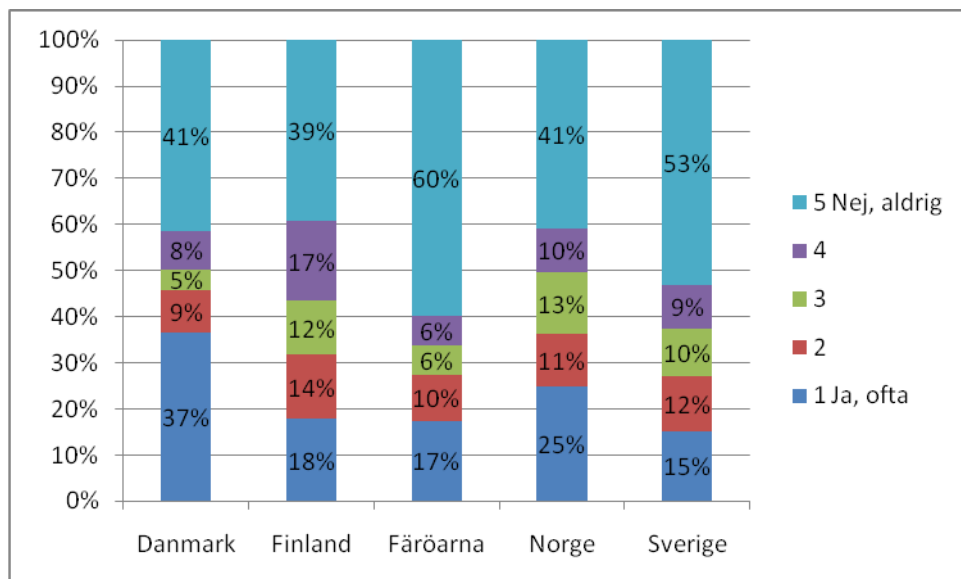
De tre följande diagrammen, Figur 30 – Figur 32, visar beteende när det gäller mobiltelefon och bilkörning.

I Danmark pratade hälften av respondenterna aldrig i mobiltelefon när de körde bil, se Figur 30. I de andra länderna var det ungefär en tredjedel som aldrig pratade i mobiltelefon när de körde bil. I Finland var det bara var sjunde som aldrig pratade i mobilen när de körde.



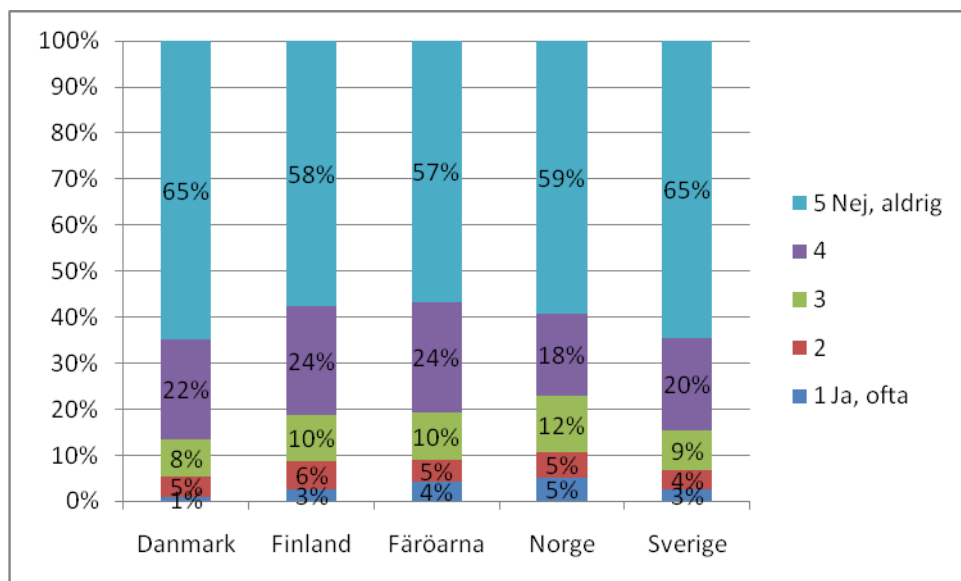
Figur 30 Fördelning av svar på frågan: Pratar du i mobiltelefon när du kör bil? Antal svarande var 859, 1819, 369, 834 resp. 982.

Bland de som angett att de någon gång pratade i mobiltelefon när de körde bil, var det uppemot 60 procent som ofta eller ibland använde handsfree-utrustning, se Figur 31. I Danmark var det 37 procent som ofta använde handsfree, i Norge var det en fjärdedel. I Sverige och på Färöarna var det cirka 40-47 procent som någon gång använde handsfree-utrustning.



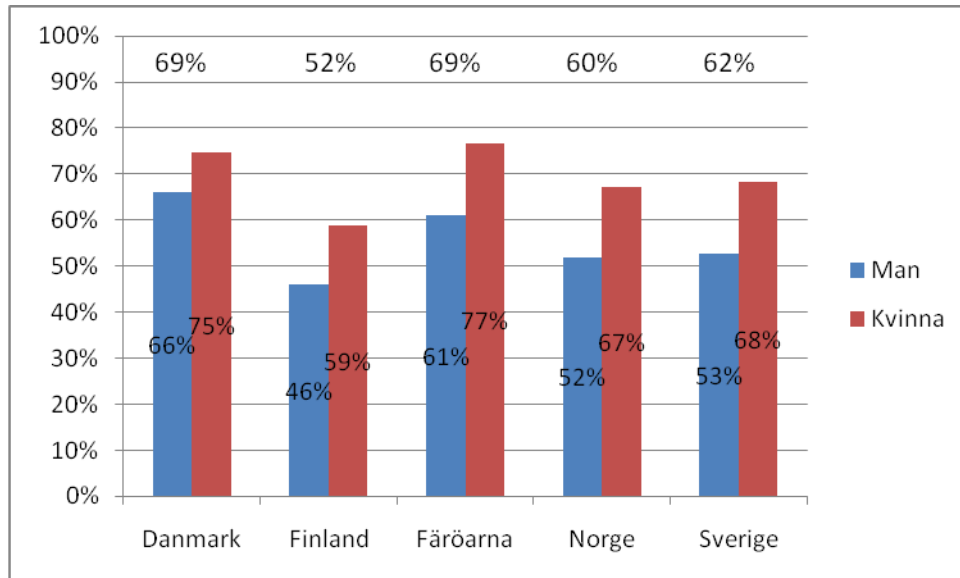
Figur 31 Fördelning av svar på frågan: Använder du handsfree när du pratar i mobiltelefon under bilkörning? Respondenterna är bland de som på den tidigare frågan angett att de pratar i mobiltelefon (dvs. svaret 1-4 i Figur 30). Antal svarande var 439, 1563, 264, 553 resp. 689.

Det var ca 60 procent som aldrig sms-ade när de körde bil, se Figur 32. Andelarna var något högre i Danmark och Sverige, jämfört med de andra länderna.



Figur 32 Fördelning av svar på frågan: SMS:ar du när du kör bil? Respondenterna är bland de som på den tidigare frågan angett att de pratar i mobiltelefon (dvs. svaret 1-4 i Figur 30). Antal svarande var 440, 1563, 264, 556 resp. 689.

I Figur 33 visas att majoriteten av befolkningen var för ett totalförbud mot all användning av mobiltelefon när man kör bil. Det gäller samtal, sms, mm, e-post, surfande på internet m.m. Männen i Finland utgjorde dock ett undantag. Störst stöd för ett förbud fanns i alla länderna bland kvinnorna. Totalt sett var stödet för ett totalförbud för mobiltelefonanvändning störst i Danmark och Färöarna där ca 70 procent instämde (dvs. svarade 1 eller 2 på påståendet). Lägst var stödet i Finland där bara drygt hälften var för ett förbud.

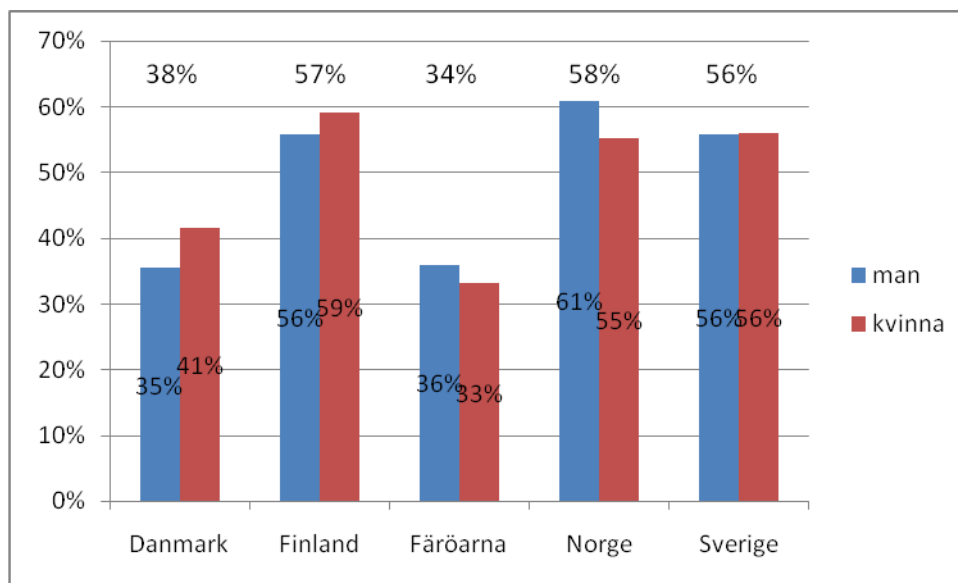


Figur 33 Andel som instämmer i påståendet: Det bör vara totalförbud mot all användning av mobiltelefon när man kör bil, dvs. samtal, SMS, MMS, e-post, surfande på internet osv. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

3.8 Trötthet

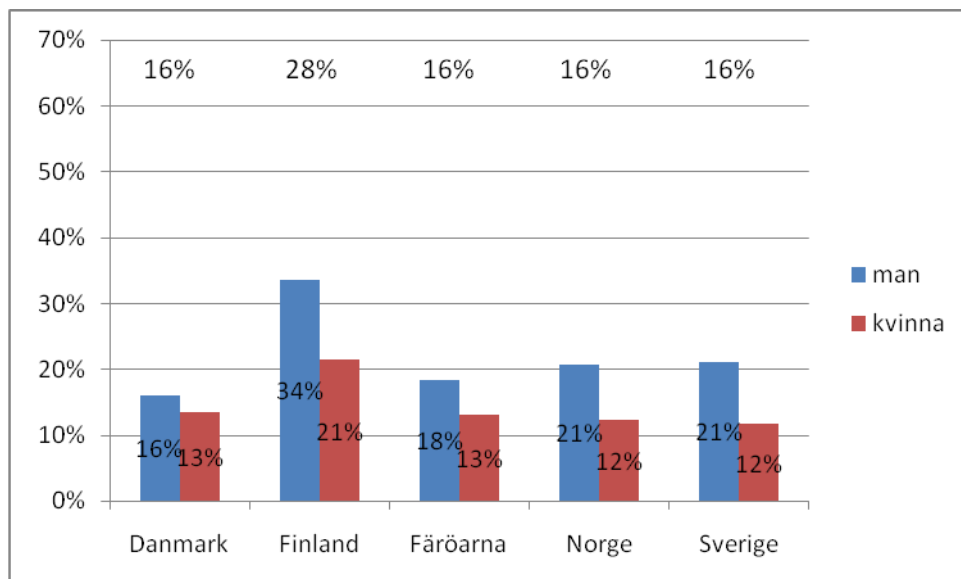
I de två följande diagrammen (Figur 34-Figur 35) som speglar beteende när det gäller trötthet redovisas den andel som i någon utsträckning svarat "ja", dvs. kryssat i rutorna 1-4. Det sista diagrammet (Figur 36) visar den andel som instämmer (svaret 1 eller 2) på ett påstående om trötthet vid bilkörning. I svaren på frågorna och påståendet finns signifikanta skillnader mellan länderna, men vi har inte analyserat mellan vilka länder.

I Finland, Norge och Sverige var det ca 55-60 procent som under de senaste 12 månaderna valt bort att köra bil när de känt sig trötta, se Figur 34. I Danmark och på Färöarna däremot var det ca 35-40 procent som avstått från att köra bil när de känt sig trötta. Det fanns inga tydliga och samstämmiga skillnader mellan könen.



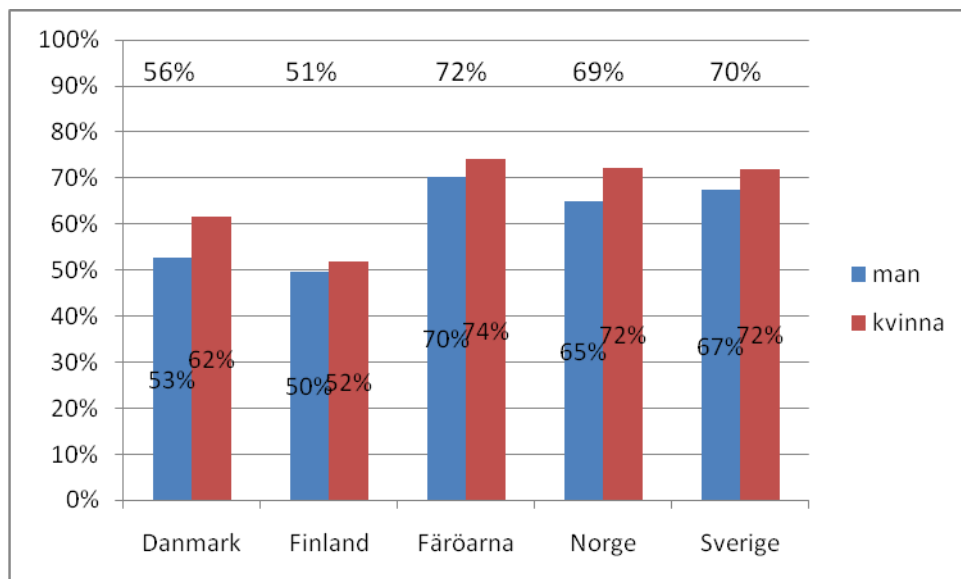
Figur 34 Andel som svarat ja på frågan: Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna valt bort att köra bil när du känt dig trött? Den totala andelen som svarat ja visas överst i diagrammet.

Respondenterna från Finland var tröttast, speciellt männen. Det var hela 28 procent som somnat eller nästan somnat när de kört bil de senaste 12 månaderna, se Figur 35. I alla länderna var det männen som i större utsträckning än kvinnorna, somnat eller nästan somnat. Det var 16 procent av de svarande i de övriga nordiska länderna som angav att det hänt att de somnat eller nästan somnat när de kört bil.



Figur 35 Andel som svarat ja på frågan: Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna somnat eller nästan somnat när du kört bil? Den totala andelen som svarat ja visas överst i diagrammet.

Lägst andel som ville ha en teknisk stödfunktion i bilen för att påkalla förarens uppmärksamhet på risken att somna, fanns i Finland, se Figur 36. Det var hälften som ville ha en sådan, jämfört med ca 70 procent på Färöarna och i Norge och Sverige. I Danmark var det 56 procent som önskade en teknisk stödfunktion när det gäller risken att somna. Överlag var det en högre andel kvinnor som instämde i påståendet.

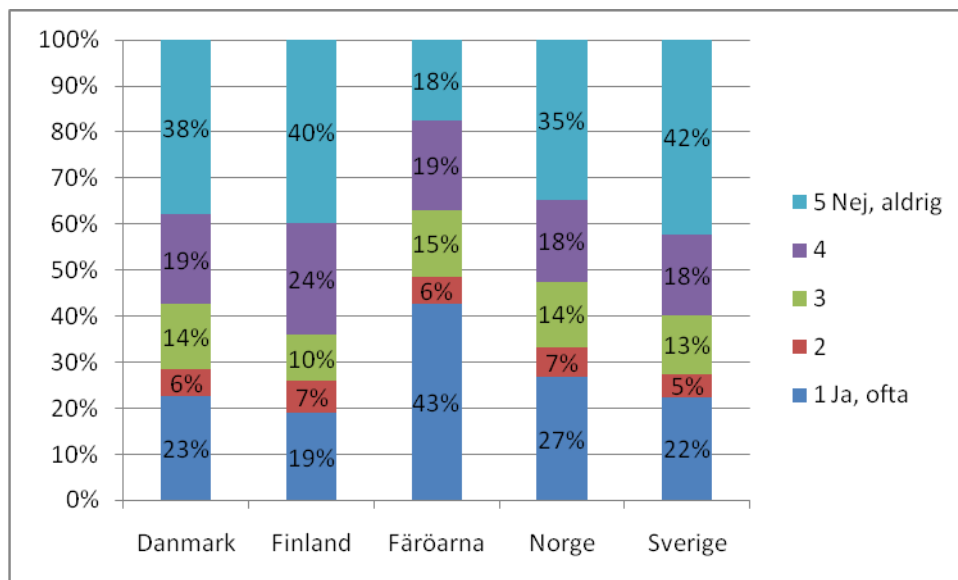


Figur 36 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en teknisk stödfunktion i bilen som påkallar förarens uppmärksamhet på en ökande risk att somna. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

3.9 Barn i trafiken

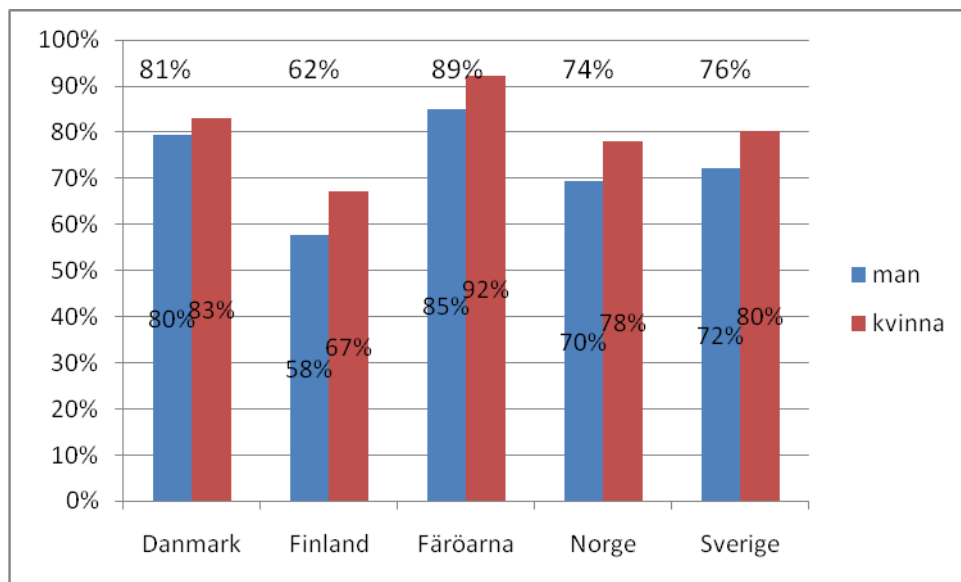
Några frågor handlade om beteende när det gäller att skjutsa barn i bil, samt inställning till bakåtvänt åkande och hur man kan skjutsa barn i buss.

I Figur 37 visas hur ofta respondenterna eventuellt skjutsade barn under 10 år. På Färöarna skjutsade de svarande barn i störst utsträckning. Där var det bara 18 procent som aldrig skjutsade barn. I de andra länderna var det 35 – drygt 40 procent som aldrig skjutsade barn. På Färöarna och i Norge fanns inga könsskillnader bland dem som aldrig skjutsade barn. I de andra länderna fanns skillnader på ca 5-9 procentenheter, största skillnaden var i Finland. I dessa länder var det männen som i någon större utsträckning skjutsade barn.



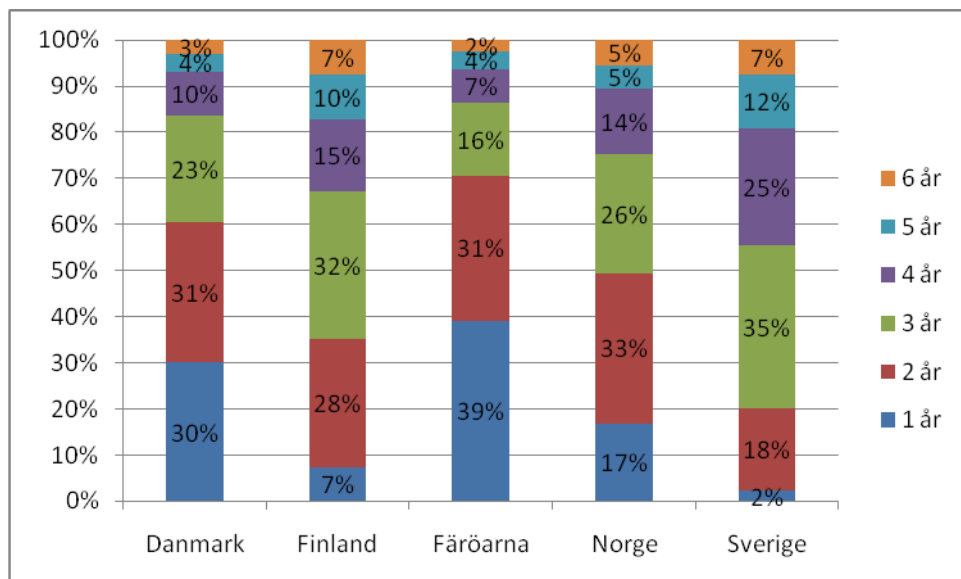
Figur 37 Fördelning av svar på frågan: Skjutsar du barn under tio år i bil? Antal svarande var 854, 2070, 369, 829 resp. 980.

Bland de som någon gång skjutsade barn (dvs. svarat 1-4 på frågan ovan) visas i Figur 38 den andel som alltid använde bilbarnstol eller bälteskudde. Det var en liten större andel av kvinnorna som alltid använde skyddsanordning för barnen. Lägst andel som använde skyddsanordning till barnen de skjutsade fanns i Finland. Det var bara drygt 60 procent som gjorde det. I de andra länderna använde minst 75 procent bilbarnstol eller bälteskudde och på Färöarna upp emot 90 procent.



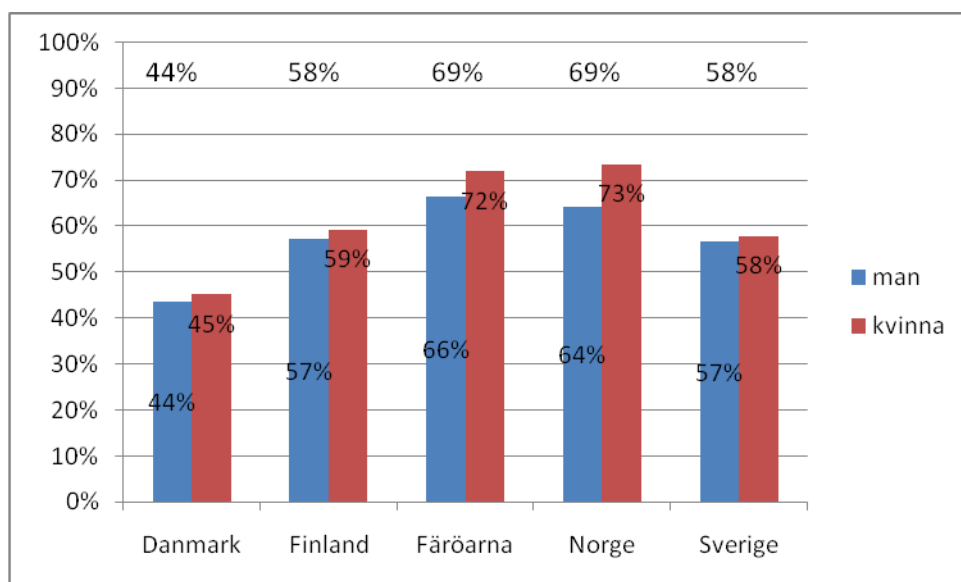
Figur 38 Andel som svarat ja, alltid på frågan: Om du skjutsar barn under 10 år, använder du då bilbarnstol eller bälteskudde till barnet? Antal svarande var 517, 1245, 303, 531 resp. 561.

I Figur 39 redovisas hur länge respondenterna tyckte att barn bör sitta bakåtvänt i bilen i en särskild skyddsanordning. Jämförelsevis hade Danmark och Färöarna störst andelar som svarade "tills de fyller 1 år". Omkring 30 procent i alla länderna utom Sverige tyckte att barnen skulle åka bakåtvänt tills de fyller 2 år. I Sverige var denna andel 18 procent. Störst andelar som tyckte att barnen skulle sitta bakåtvänt tills de fyller 3 år fanns i Finland och Sverige, ca en tredjedel tyckte detta. En fjärdedel av de svarande i Sverige ansåg att barnen skulle sitta bakåtvänt tills de fyller 4 år. I de andra länderna var det max 15 procent som tyckte detta (Finland och Norge). I Danmark och på Färöarna var det 10 procent eller färre som ansåg att barnen skulle åka bakåtvänt tills de fyller 4 år. I Finland och Sverige fanns de största andelarna som ansåg att barnen skulle sitta bakåtvänt tills de var 5 eller 6 år, 17 resp. 19 procent.



Figur 39 Fördelning av svar på frågan: Hur länge tycker du att barn bör sitta bakåtvänt i bilen i en särskild bilbarnstol? Svartalternativen var: Tills de fyller X år.

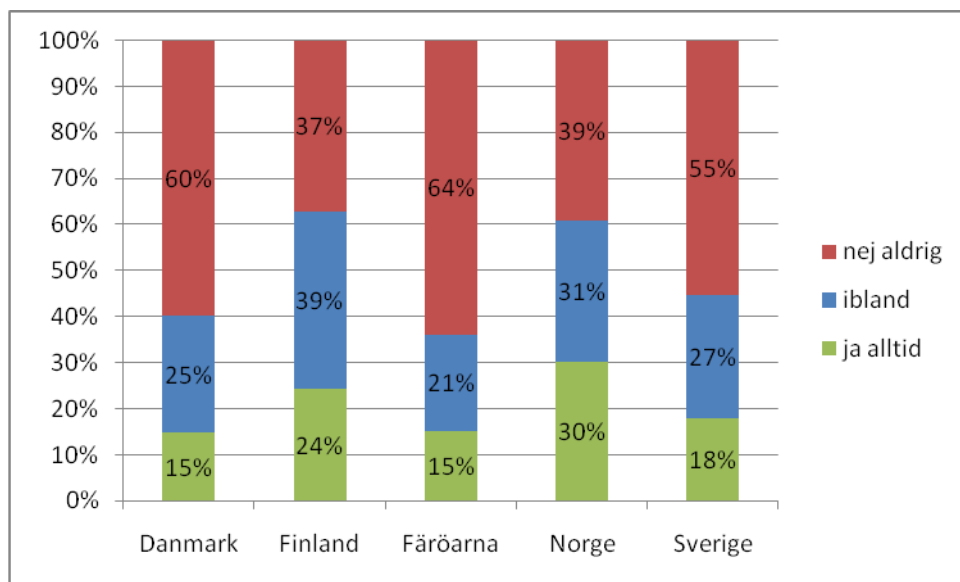
Närmare 70 procent av respondenterna på Färöarna och i Norge, instämde i påståendet att det bör finnas särskild utrustning i bussar där små barn kan åka bakåtvänt, se Figur 40. I Finland och Sverige var det knappt 60 procent som instämde i påståendet och i Danmark ca 45 procent. Det var mycket små könsskillnader i inställningen till platser utrustade med särskild skyddsanordning för små barn vid färd i buss.



Figur 40 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas reserverade platser med särskild utrustning i bussar där små barn kan åka bakåtvänt. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

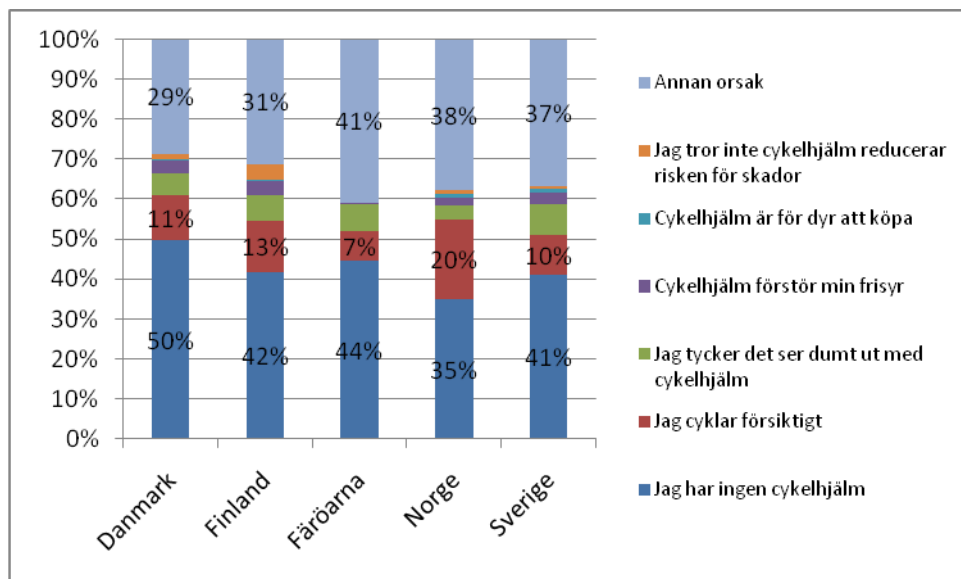
3.10 Cykelhjälm

Andelen som alltid använder cykelhjälm varierade mellan de olika länderna, se Figur 41. Användningen var högst i Finland och Norge. I Finland är det lag på att alla ska använda hjälm när de cyklar. I Sverige är det lag för barn upp till 15 år, medan övriga länder inte har någon cykelhjälm lag. I Danmark, Norge och på Färöarna fanns inga skillnader mellan män och kvinnor när det gäller cykelhjälm användning. I Finland använde 22 procent av männen alltid cykelhjälm mot 27 procent av kvinnorna. I Sverige var motsvarande förhållande 13 respektive 23 procent.



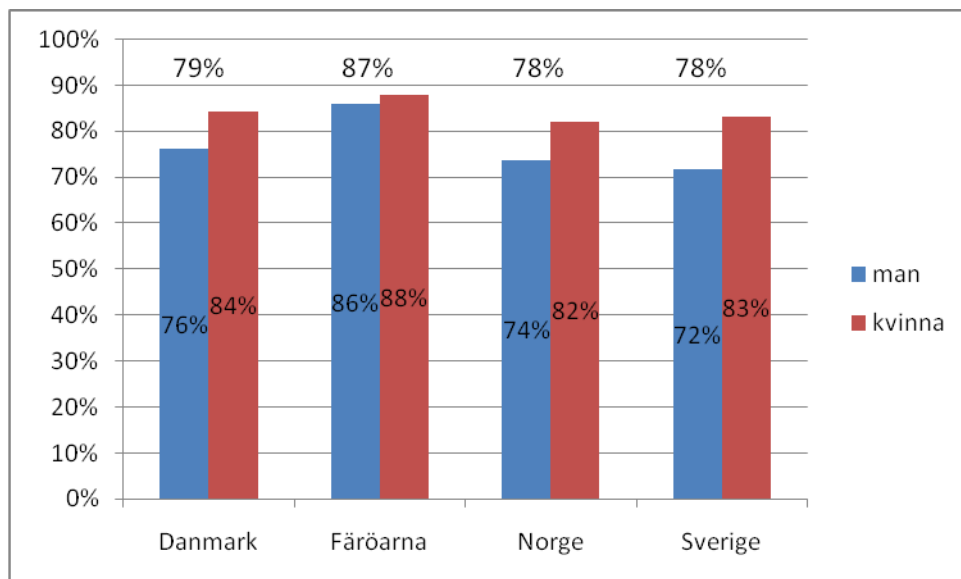
Figur 41 Användning av cykelhjälm. Ibland består av de som på frågan svarat 2-4.

Huvudanledningen till att inte alltid använda cykelhjälm var att man inte hade någon hjälm eller också fanns en annan orsak. Andelen som inte hade någon cykelhjälm var högst i Danmark och lägst i Norge, se Figur 42. I Norge hade var femte också angett att de cyklar försiktigt. Några få andelar i varje land tyckte att det ser dumt ut med cykelhjälm, medan de allra flesta inte angett "Jag tror inte cykelhjälm reducerar risken för skador". Finland utgjorde ett undantag på det sistnämnda alternativet.



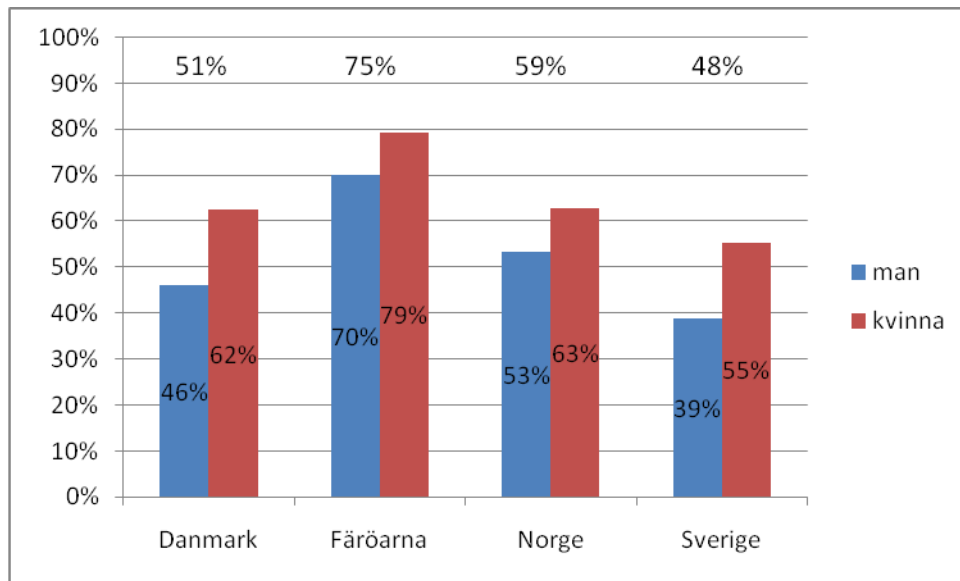
Figur 42 Orsaker till att inte använda cykelhjälm. Resultatet är beräknat bland dem som inte alltid använder cykelhjälm, dvs. kryssat i 2-5 på föregående fråga.

Runt 80 procent instämde (svarade 1-2) i att det bör finnas en lag om cykelhjälm för barn upp till 15 år, se Figur 43. Finland hade inte med frågan i formuläret eftersom de har en cykelhjälm lag för alla. Högst andel som ansåg att det bör finnas en cykelhjälm lag för barn upp till 15 år fanns på Färöarna, 87 procent. Andelen kvinnor var i alla länderna något högre än andelen män.



Figur 43 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en lag om cykelhjälm för barn upp till 15 år. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

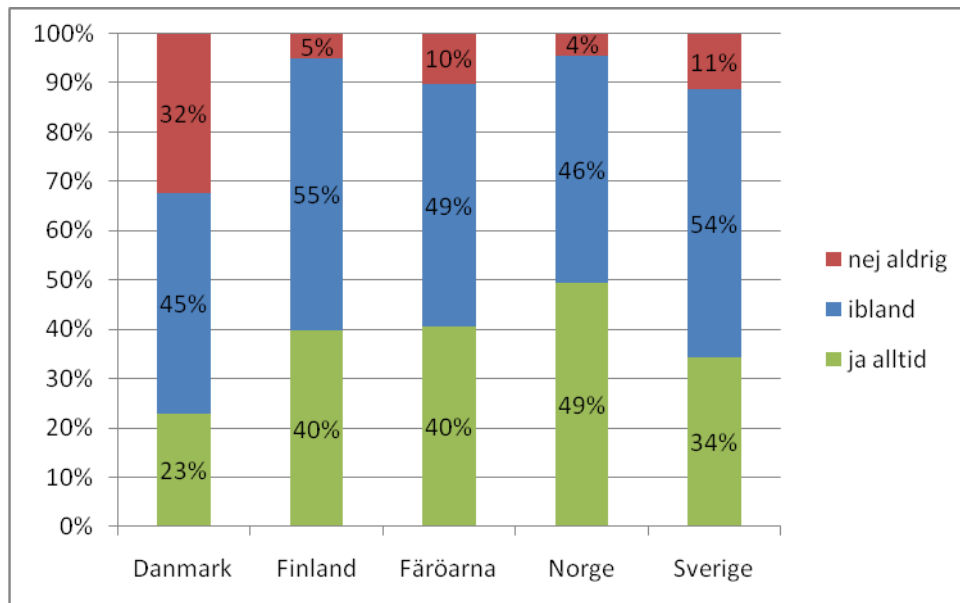
Andelen som ville ha en cykelhjälmslag för alla var lägre. I Danmark och Sverige var det ungefär hälften som önskade en lag, i Norge ca 60 procent och på Färöarna 75 procent, se Figur 44. Andelen kvinnor som önskade en cykelhjälmslag för alla, var 10-15 procentenheter högre än andelen män som önskade en lag.



Figur 44 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en lag om cykelhjälm för alla. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

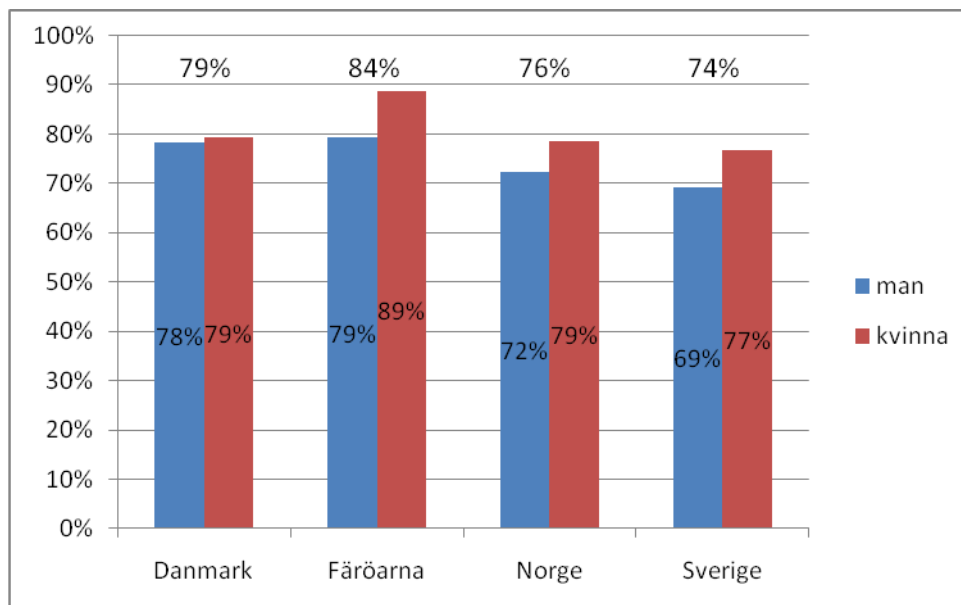
3.11 Reflexer

Det varierade en del mellan länderna i vilken utsträckning man använde reflexer när man gick i trafikmiljö i mörker, se Figur 45. I Norge använde nästan hälften alltid reflexer, medan användningen i Finland och på Färöarna var ca 40 procent. Användningen av reflexer i mörker var lägst i Danmark och i Sverige var det ca en tredjedel som alltid använde. Könsskillnaderna var ganska stora förutom i Danmark. Reflexanvändningen var alltid högst bland kvinnorna. Andelarna bland dem som alltid använde reflex var bland finska män 29 procent och bland finska kvinnor 51 procent. Motsvarande andelar var på Färöarna 32 respektive 49 procent, i Norge 43 respektive 55 procent och i Sverige 24 respektive 42 procent.



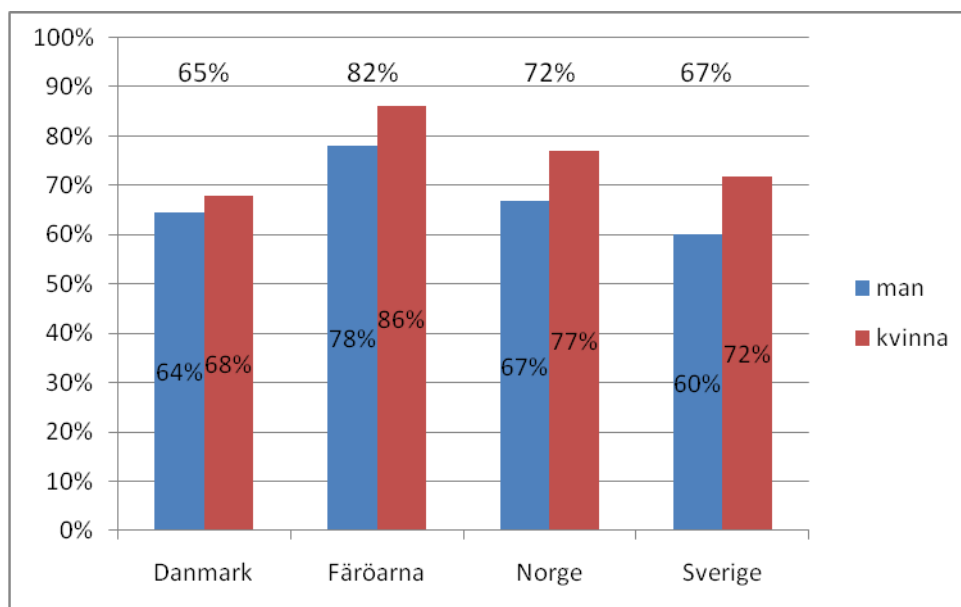
Figur 45 Användning av reflexer när man går i trafikmiljö i mörker. Ibland består av de som på frågan svarat 2-4.

I Finland, som har en reflexlag, fanns inte frågan med om att det bör finnas en lag om att använda reflexer. I de andra länderna svarade minst tre fjärdedelar att det bör finnas en lag om att använda reflexer för barn upp till 15 år som går i trafikmiljö i mörker, se Figur 46. På Färöarna ansåg 84 procent att en sådan lag bör finnas. Förutom i Danmark fanns könsskillnader, där kvinnorna i högre utsträckning ansåg att det bör finnas en lag om reflexanvändning för barn upp till 15 år.



Figur 46 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en lag om att använda reflexer för barn upp till 15 år som går i trafikmiljö i mörker. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

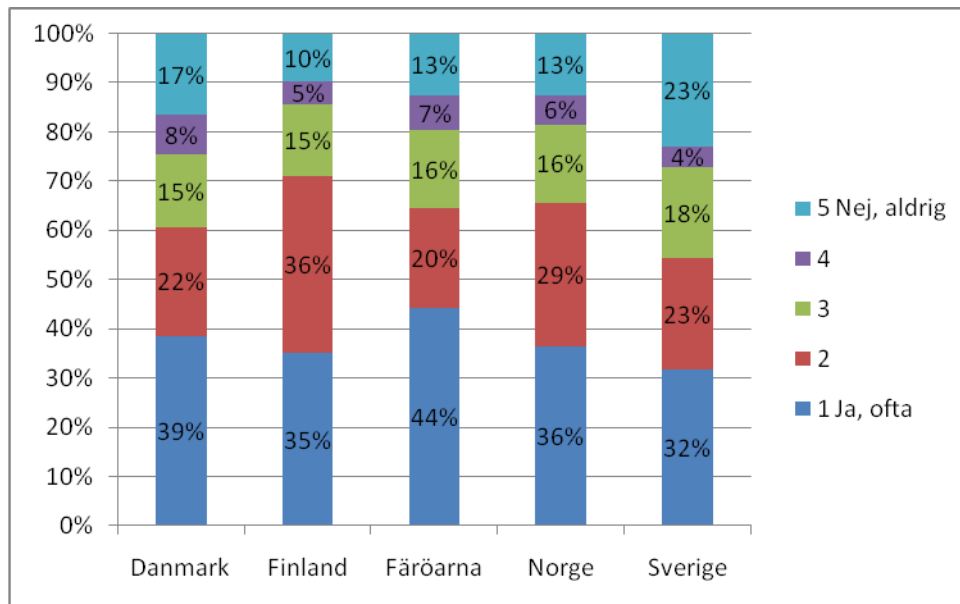
På frågan om en reflexlag för alla, instämde kvinnorna i något större utsträckning, se Figur 47. Andelarna, totalt sett, var något lägre än på frågan om reflexlag för barn. I Danmark var det 65 procent som instämde i att det bör finnas en lag om att använda reflexer för alla som går i trafikmiljö i mörker. Motsvarande andelar var i Sverige 67 procent, i Norge 72 procent och på Färöarna 82 procent.



Figur 47 Andel som instämmer i påståendet: Det bör finnas en lag om att använda reflexer för alla som går i trafikmiljö i mörker. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

3.12 Utbildning

Mer än en tredjedel av de svarande hade under den senaste 12-månadersperioden ofta pratat trafiksäkerhet med sina barn under 16 år, se Figur 48. Högsta andelen, 44 procent, fanns på Färöarna och lägsta andelen i Sverige. Sverige var också det land där störst andel aldrig pratat trafiksäkerhet med barnen. Det var överlag så att kvinnorna i högre utsträckning ofta pratat trafiksäkerhet med sina barn, se Tabell 9.

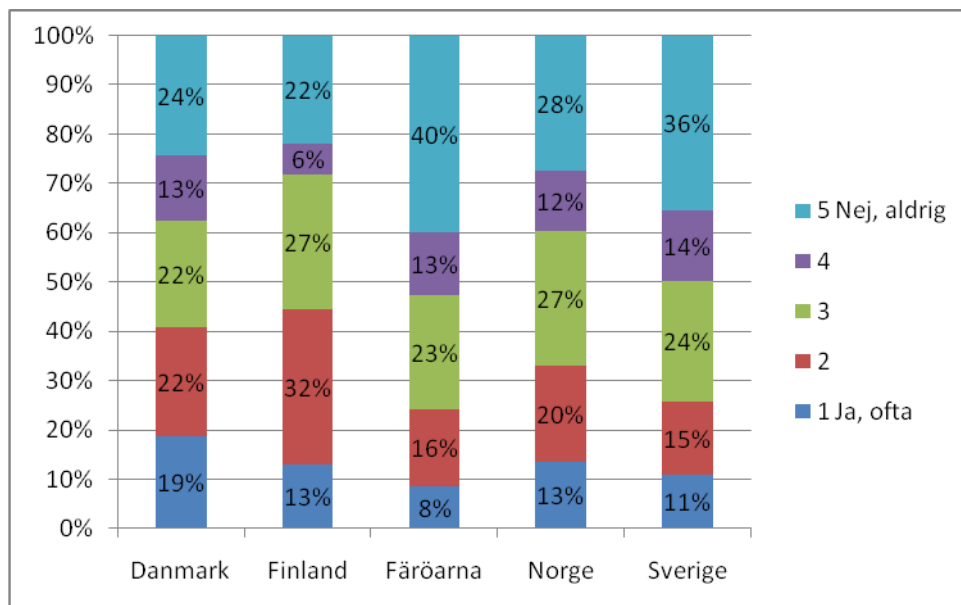


Figur 48 Fördelning av svar på frågan: Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna pratat om trafiksäkerhet med ditt/dina barn?

Tabell 9 Andel män respektive kvinnor som ofta under de senaste 12 månaderna pratat trafiksäkerhet med sina barn.

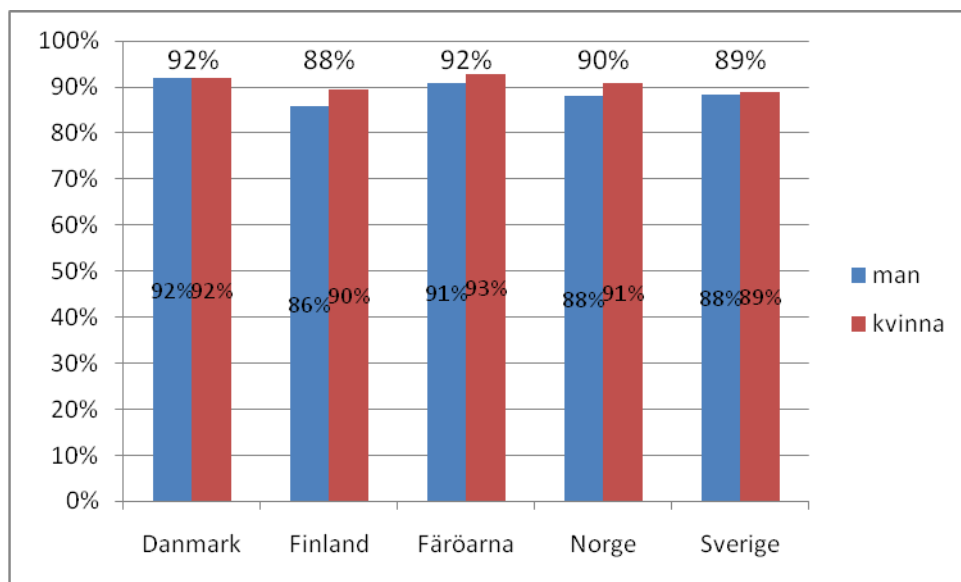
	man	kvinnor
Danmark	37 %	42 %
Finland	29 %	42 %
Färöarna	37 %	52 %
Norge	28 %	44 %
Sverige	27 %	35 %

Barnen på Färöarna hade i lägst utsträckning arbetat med trafiksäkerhet i skolan, se Figur 49. Även i Sverige hade nästan 40 procent aldrig arbetat med trafiksäkerhet i skolan de senaste 12 månaderna. I Finland, Danmark och Norge hade ungefär tre fjärdedelar av barnen arbetat med trafiksäkerhet i skolan.



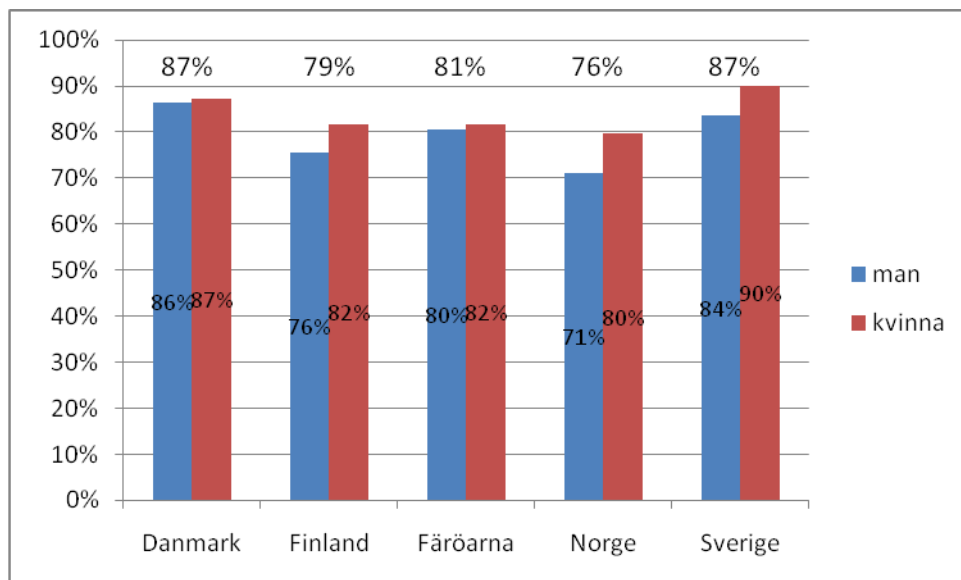
Figur 49 Fördelning av svar på frågan: Har det hänt att ditt/dina barn under de senaste 12 månaderna arbetat med trafiksäkerhet i skolan?

Nästan alla, ca 90 procent, instämde i påståendet att trafikundervisning i skolan bör vara obligatorisk i alla årskurser, se Figur 50. Män och kvinnor tyckte i stort sett lika i frågan.



Figur 50 Andel som instämmer i påståendet: Trafikundervisning i skolan bör vara obligatorisk i alla årskurser. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

En något lägre, men ändå mycket hög, andel ansåg att krav på trafiksäkerhetsutbildning bör införas för bilförare som begått allvarliga trafikbrott, se Figur 51. Kvinnor ansåg detta i lite större utsträckning än männen. En något större andel av respondenterna från Danmark och Sverige, jämfört med övriga, tyckte att det borde ställa krav på sådan utbildning.



Figur 51 Andel som instämmer i påståendet: Krav på trafiksäkerhetsutbildning bör införas för bilförare som begått allvarliga trafikbrott. Den totala andelen som instämmer visas överst i diagrammet.

4 Diskussion

4.1 *Diskussion av metod och representativitet*

I undersökningen har postala enkäter använts som undersökningsmetod. Urvalet har varit slumpmässigt bland befolkningen i åldrarna 18-74 år. Trots två påminnelser blev svarsfrekvensen inte högre än 51 procent i Sverige. På Färöarna var den lägst, 38 procent. I Finland användes ett annorlunda förfarande som innebar att svarsprocenten blev 80%. I Danmark blev könsfördelningen mycket snedvriden med en övervikt av 65 procent män. Någon bortfallsanalys har inte genomförts, men vi har jämfört män och kvinnor i tre olika åldersgrupper med hur det ser ut i befolkningen för att på så sätt få en uppfattning om hur väl våra respondenter representerar befolkningen. Resultatet av detta visar att de yngsta är underrepresenterade i alla länder med undantag för svenska flickor. De äldsta är däremot kraftigt överrepresenterade i Danmark och något överrepresenterade i Norge och Sverige. Dessutom har Danmark en tydlig överrepresentation av män i sina svar. I Norge och Sverige finns en viss överrepresentation av kvinnor jämfört med fördelningen i befolkningen. Störst problem med representativiteten finns därmed i de danska svaren. En möjlig konsekvens av en låg svarsprocent är att svaren blir mer extrema, både åt det positiva och negativa hållet, än vid en hög svarsprocent eftersom det finns en risk att de som verkligen vill ge uttryck för sina åsikter också är mer villiga att svara.

En stor del av de svarande, nästan 90 procent, hade körkort för personbil. Det är mycket troligt att bland dem som avstått från att besvara frågeformuläret är det en stor del som inte har körkort eller kör bil. Dessa personer har möjligtvis inte ansett att frågorna varit relevanta för dem att svara på, eftersom ganska många frågor rör just bilkörandet.

4.2 *Resultatdiskussion*

Att resvanorna varierade så mellan länderna har antagligen delvis att göra med klimat och geografi, men också med utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik samt med traditioner.

Kunskapen om förklaringar till dödsolyckor får anses god i alla länderna. En stor del av dessa svarsalternativ bör även anses som riskfyllda beteenden och vår förhoppning är därmed att respondenterna är medvetna om dessa risker i beteende och trafik.

De vanligaste hastighetsgränserna var inte samma i alla länderna. Finland hade 40 km/tim istället för 50 km/tim. Det var i Finland en lägre andel, jämfört med de andra länderna, som ansåg 40 km/tim vara en acceptabel hastighet vid den hastighetsgränsen. I Finland valde även majoriteten att normalt köra 5 km/tim över hastighetsgränsen. I Danmark, Finland och på Färöarna var den högre hastighetsgränsen 80 km/tim istället för 90 km/tim. Jämfört med Norge och Sverige var det en lägre andel som ansåg 80 km/tim vara en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 80 km/tim. Speciellt på Färöarna tyckte man att 90 km/tim var en mer acceptabel hastighet. Majoriteten i alla länderna utom Norge, valde att normalt köra minst 10 km/tim över skyltad hastighet.

Trafikverket i Sverige gör årligen en enkätundersökning om trafiksäkerhet¹. Där svarar drygt 60 procent att det är viktigare att följa trafikrytmen än hastighetsgränsen. Vårt påstående gällde om det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen, alltså inte exakt lika som Trafikverkets påstående. Det var en lägre andel än i Trafikverkets påstående som instämde i detta, nämligen 30-40 procent. Närmare 60 procent i Trafikverkets enkät ansåg att det var rimligt att sänka hastighetsgränsen för att öka trafiksäkerheten. I vår enkät ansåg 25 procent av respondenterna från Sverige detta. I de andra länderna var det runt 20 procent som instämde i påståendet, förutom på Färöarna där bara 15 procent ansåg att hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten. Att hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara högst 30 km/tim ansåg mellan 40 och 60 procent av respondenterna, högst andel i Sverige, lägst i Finland. I Trafikverkets enkät ansåg drygt 50 procent detta.

Drygt 45 procent av respondenterna ansåg att det borde finnas en teknisk stödfunktion i bilen som gör det enklare att följa hastighetsgränsen. På Färöarna ansåg drygt 60 procent detta. I Trafikverkets enkät ansåg knappt 60 procent att det bör finnas ett tekniskt hjälpmedel för att hålla hastighetsgränsen. Ungefär 60 procent av respondenterna i Danmark och på Färöarna önskade fler hastighetskameror. I de andra länderna var det ca 45 procent. I Trafikverkets enkät var det ca 70 procent som ansåg att automatisk hastighetsövervakning är ett bra sätt att övervaka hastighetsöverträdelser. Frågeställningarna var alltså inte riktigt likadana. En större andel i Trafikverkets enkät, jämfört med föreliggande enkätredovisning tyckte att polisens toleransgräns vid fortkörning bör sänkas. Även på påståendet om att straffet för fortkörning borde vara hårdare, instämde en lägre andel bland våra respondenter jämfört med i Trafikverkets undersökning. Det var framför allt personer från Norge och Sverige som i lägre grad instämde i påståendet.

Att resultaten på de olika påståendena skiljer sig åt, kan exempelvis bero på olika åldersfördelning i de båda enkätundersökningarna. De äldre visade sig i Trafikverkets enkät ha mycket trafiksäkrare attityder. Vi har i föreliggande undersökning inte gjort sådana uppdelningar i analyserna, eftersom vi även beaktat respondenternas landstillhörighet. Kvinnorna har i båda enkäterna trafiksäkrare attityder på alla påståenden.

I Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät svarade sex procent av bilförarna att de kört bil efter att ha druckit alkohol utöver lättöl. Vår fråga löd om respondenterna kört bil när de mistänkt att de druckit för mycket alkohol, alltså en något "strängare" formulering. I Sverige och Norge svarade fyra procent ja på denna fråga. I Finland och på Färöarna var det drygt tio procent och i Danmark 16 procent. Lagarna skiljer sig åt mellan länderna, i Norge och Sverige är rattfyllerigränsen 0,2 promille, i de andra länderna 0,5 promille². Det kan alltså diskuteras om det är så att man i Norge och Sverige, p.g.a. den lägre rattfyllerigränsen, i större utsträckning helt avstår från att dricka eftersom det är mer osäkert hur mycket man kan dricka innan man når 0,2 promille. Med en högre rattfyllerigräns kanske man inte avstår från att dricka alkohol ens när man ska köra bil och så har man helt plötsligt druckit för mycket.

¹ Trafikverket. Publikation 2009:110

² Åtgärder för bekämpning av rattonykterhet i de nordiska länderna, publikation utgiven av Nordiska Trafiksäkerhetsrådet, NTR 2006.

Resultaten när det gäller att köra bil förmiddagen efter att man druckit mycket alkohol stämmer väl överens mellan föreliggande undersökning för Norge och Sverige och Trafikverkets undersökning. I de andra tre länderna (med en högre rattfyllerigräns) ligger andelarna lite högre. Även resultaten när det gäller att åka med någon som man misstänkt varit påverkad av alkohol ligger lite högre i föreliggande undersökning än i Trafikverkets undersökning (där svarade 4 procent ja). Hela 17 procent av danskarna hade åkt med någon de misstänkt varit alkoholpåverkade.

Polisens övervakning av trafiknykterhet verkar skilja sig åt mellan länderna. Mycket större andelar i Finland och Sverige har stoppats av polisen för en trafiknykterhetskontroll, över en tredjedel stoppades under de senaste 12 månaderna. Risker för att hamna i en trafiknykterhetskontroll beror bl.a. på polisens möjligheter att testa förare utan misstanke om att de är påverkade, instrument som används och de arbetsmetoder polisen har när det gäller riktade insatser eller s.k. slumpvisa kontroller.

I Finland frågade man om promillegränsen borde sänkas till 0,2 promille, i de andra länderna till 0,0. Det är antagligen därför som störst andel som instämmer i påståendet om sänkning finns i Finland. Bland de andra länderna är danskarna i lägre utsträckning än personer från Färöarna för en sänkning från 0,5 till 0,0 promille. Svenskarna är i något större grad än personer från Norge för en sänkning från 0,2 till 0,0 promille. I Trafikverkets undersökning svarade drygt 60 procent att gränsen för rattfylleri borde gå vid 0 promille. En högre andel i Trafikverkets undersökning än i föreliggande ansåg att straffet för rattfylleri borde vara hårdare. När det gäller alkohol var resultaten från båda undersökningarna i samma storlek. Varför finländarna i mycket lägre utsträckning än de övriga nationaliteterna önskade alkohol är oklart. En möjlig förklaring är att Finland har en högre promillegräns än Norge och Sverige. Detta är en tydlig signal om att rattfylleri inte accepteras. I Finland har beslutsfattarna inte gett denna signal. Detta kan påverka folks inställning.

Om man åker med en buss som har bälten är man skyldig att använda bältet, det är innebörden i lagstiftningen i alla länderna. Trots detta är bältesanvändningen i buss mycket lägre än i bil – det gäller i alla länderna. Likaså är bältesanvändningen i baksätet minst 15 procentenheter lägre än i framsätet, skillnaden är minst i Sverige. Jämfört med Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät är användningen i föreliggande studie något lägre när det gäller bil, men på ungefär samma nivå när det gäller buss. När det gäller bältesanvändning i baksäte och buss finns således stort behov i alla länderna av att höja användningsgraden.

I Trafikverkets enkät tyckte närmare 90 procent att alla bilar borde ha bältespåminnare. Föreliggande undersökning var något strängare i formuleringen; en teknisk stödfunktion som gör det omöjligt att köra om inte alla är bältade. Det är mycket tänkbart att det är en av anledningarna till att andelarna som instämde i påståendet var lägre, 46 – 58 procent.

I alla de nordiska länderna, utom i Sverige, är det förbjudet att prata i handhållen mobiltelefon när man kör bil men tillåtet med handsfree-utrustning. I Danmark fanns den bästa efterlevnaden av lagen. Nästan hälften pratade aldrig i telefonen och bland de som talade använde närmare 50 procent ofta handsfree-utrustning. Finländarna pratade i störst utsträckning i mobiltelefon när de körde bil, det var bara 14 procent som aldrig gjorde det. En tredjedel använde ofta handsfree-utrustning. I Trafikverkets svenska

enkät tyckte 70 procent att det borde vara förbjudet att prata i mobiltelefon när man kör bil. I föreliggande undersökning var det lite lägre andel som tyckte det, speciellt i Finland där bara drygt hälften var för ett totalförbud.

När det gäller trötthet utmärker sig Finland som den sömnigaste nationen. Finländarna har i störst utsträckning valt bort att köra bil när de känt sig trötta samtidigt som de i störst grad somnat eller nästan somnat när de kört bil. Som kontrast till detta är de i lägst utsträckning positiva till en teknisk stödfunktion som påkallar förarens uppmärksamhet på en ökande risk att somna. Liksom i föreliggande undersökning är det i Trafikverkets undersökning männen som i störst utsträckning somnat eller nästan somnat när de kört bil, 19 procent jämfört med nio procent av kvinnorna.

Användningen av särskild skyddsanordning för barn i bil, t.ex. bilbarnstol eller bälteskudde, var oroväckande låg. Högst var den på Färöarna, nästan 90 procent, men i Finland bara 62 procent. Lagen säger att barn som är kortare än 135 centimeter ska, förutom bilbälte, använda en särskild skyddsanordning: babyskydd, bilbarnstol eller bältesstol/kudde. I alla länderna finns dessutom rekommendationer om att barnen ska sitta bakåtvänt till ca 3 eller 4 års ålder eller så länge det är möjligt. Sverige och Norge rekommenderar 4 år, Danmark 3-4 år, Finland och Färöarna 3 år. När det gäller bakåtvänt åkande ansåg svenskarna i undersökningen att barnen ska sitta bakåtvänt längre upp i åldrarna än vad man ansåg i de andra länderna. På Färöarna ansåg man inte att barnen skulle sitta bakåtvänt längre än tills de fyller 1 eller 2 år. Det finns således stort utrymme för att de svenska och norska rekommendationerna om bakåtvänt åkande antas och används även i övriga nordiska länder.

Störst andel av respondenterna i Norge och Färöarna framhöll att det bör finnas reserverade platser med särskild utrustning i bussar där små barn kan åka säkert. I Norge finns numera krav på att nya bussar ska utrustas med två platser med särskild skyddsanordning för barn. Övriga länder har inga sådana krav.

Lag om att använda cykelhjälm finns i Finland och den omfattar alla, samt i Sverige och den gäller barn upp till 15 år. Övriga länder har ingen cykelhjälm. I undersökningen var respondenterna från Finland de som, tillsammans med Norge oftast använde cykelhjälm. Dock använde hela 37 procent av de svarande från Finland, trots hjämlagen, aldrig cykelhjälm. Användningen var lägst i Danmark och på Färöarna. I Danmark cyklade man mest av alla, använde inte cykelhjälm och hälften ville inte ha någon lag om cykelhjälm användning för alla. En lag för barn upp till 15 år, efterfrågades dock. På Färöarna cyklade man minst av alla, använde hjälm i något lägre utsträckning än i Danmark, men var den nation som gärna såg en lag om cykelhjälm användning, för både barn och alla. I Norge och Sverige önskade nästan 80 procent en lag för barn upp till 15 år – och i Sverige finns redan denna lag. En lag som omfattar alla ville dock färre än hälften i Sverige ha och knappt 60 procent i Norge. I svenska Trafikverkets undersökning ansåg 56 procent att det borde vara obligatoriskt att använda hjälm vid cykling.

I Finland ska fotgängare enligt vägtrafiklagen i allmänhet alltid använda ändamålsenliga reflexer ute på vägen under den mörka tiden på dygnet. I de andra länderna finns inte motsvarande lagkrav. I Norge måste man ha en reflexväst lättillgänglig i bilen för att kunna använda när man går ut ur bilen och i vägbanan. Trots lagen i Finland var respondenterna i Norge bättre på att alltid använda reflexer. I

Danmark var reflexanvändningen lägst. En lag om att använda reflexer om man går i trafikmiljö i mörker hade gott stöd i alla länderna, speciellt för barn upp till 15 år, men även en lag för alla.

Det verkar enligt enkätsvaren i första hand vara en kvinnlig uppgift att prata trafiksäkerhet med sina barn under 16 år. Bland män och kvinnor sammanslagna var det i Sverige nästan 25 procent som under de senaste 12 månaderna aldrig pratat trafiksäkerhet med sina barn. Eftersom respondenterna från Sverige även upplevde att barnen i ganska låg utsträckning arbetade med trafiksäkerhet i skolan, är det oroväckande för den unga generationens trafiksäkerhet. Även på Färöarna var det en stor andel, 40 procent, som angav att deras barn aldrig arbetat med trafiksäkerhet i skolan. De allra flesta, ca 90 procent i alla länderna, ansåg att trafikundervisningen i skolan bör vara obligatorisk. Det kan därmed konstateras att det finns ett behov av mer trafikundervisning i skolan och att föräldrarna stödjer detta. Det var även en stor andel av respondenterna som ansåg att det bör ställa krav på bilförare som begått allvarliga trafikbrott att genomgå trafiksäkerhetsutbildning.

Vår förhoppning är att denna undersökning i de fem nordiska länderna; Danmark, Finland, Färöarna, Norge och Sverige har visat på likheter och skillnader mellan länderna när det gäller attityder och beteende i trafiken och att resultatet ska kunna användas som ett värdefullt underlag i det fortsatta arbetet för en tryggare och säkrare trafik i Norden.



Nordiska invånares syn på trafiksäkerhet

Hej,

Det här är ett frågeformulär från Nordiska Trafiksäkerhetsrådet, en paraplyorganisation för nordiska trafiksäkerhetsorganisationer. Svensk medlem är NTF.

Länderna i Norden tillhör de bästa i världen när det gäller trafiksäkerhet, ändå är det alldeles för många som dör eller skadas svårt på de nordiska vägarna.

Vi tror att synen på trafiksäkerhet skiljer sig en del mellan länderna, men för att få en bättre bild av verkligheten ber vi om några minuter av din tid för att fylla i det här frågeformuläret. Det når cirka 10 000 människor i Norden under de närmaste veckorna.

Vi har fått ditt namn och adress från Statens personadressregister (Spar) som gjort ett slumpmässigt urval. Alla uppgifter som lämnas i frågeformuläret sammanställs utan anknytning till namn eller adress. Detta innebär att det inte blir möjligt att skilja ut någon individs svar i den analys som görs. Frågeformulären är numrerade så att vi undviker att skicka påminnelser i onödan.

Svaren från alla frågeformulär sammanfattas och redovisas i en rapport, som sedan blir ett värdefullt underlag i vårt fortsatta arbete för en tryggare och säkrare trafik.

Vi ber dig fylla i frågeformuläret och därefter lägga det i bifogat portofria svarskuvert och posta senast den 14 februari. Observera att frågeformuläret är dubbelsidigt.

Vid frågor, kontakta Susanne Gustafsson susanne.gustafsson@ntf.se telefon 08-705 59 05

Vi tackar på förhand för din medverkan!

Med vänlig hälsning

Jan Sandberg
vd, NTF

Nordiska Trafiksäkerhetsrådet är en paraplyorganisation för Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Sverige, Trafikskyddet, Finland, Rådet for sikker trafik, Danmark, Trygg Trafikk, Norge, Umferðarstofa på Island och Ráðið fyrri Ferðslutrygd på Färöarna.



Dödsolyckor i trafiken

1. Vägtrafiken kräver årligen många dödsoffer – ungefär hur många dödades i Sverige 2009? Sätt ett kryss i den ruta du tror motsvarar rätt siffra.

- cirka 150
 cirka 350
 cirka 800
 cirka 1500

2. Det finns många förklaringar till varför människor förolyckas i trafiken. Här följer tretton exempel på tänkbara orsaker. Sätt kryss för de fyra alternativ som du tror ligger bakom de flesta dödsolyckorna.

a. Alkohol eller andra droger	<input type="checkbox"/>
b. Trötthet	<input type="checkbox"/>
c. Brott mot väjningsplikten	<input type="checkbox"/>
d. För kort avstånd mellan fordon	<input type="checkbox"/>
e. För hög hastighet	<input type="checkbox"/>
f. Ouppmärksamhet	<input type="checkbox"/>
g. Mobiltelefon	<input type="checkbox"/>
h. Ej använt bilbälte	<input type="checkbox"/>
i. Rödljuskörning	<input type="checkbox"/>
j. Tekniska brister på fordon, t ex dåliga bromsar, slitna däck	<input type="checkbox"/>
k. Dåligt väglag, t ex halka	<input type="checkbox"/>
l. Dåligt väder, t ex snö, dimma	<input type="checkbox"/>
m. Ej använt cykelhjälm	<input type="checkbox"/>

Hastighet

Här följer ett antal frågor om hastighet. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

3. Vad anser du är en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 50 km/tim?

- 50 km/tim eller lägre
 55 km/tim
 60 km/tim
 65 km/tim
 70 km/tim eller högre

4. Hur fort kör du normalt på en väg med hastighetsgränsen 50 km/tim, när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet?

- 50 km/tim eller lägre
 55 km/tim
 60 km/tim
 65 km/tim
 70 km/tim eller högre
 Kör inte själv

5. Vad anser du är en acceptabel hastighet vid hastighetsgränsen 90 km/tim?

- 90 km/tim eller lägre
 100 km/tim
 110 km/tim
 120 km/tim eller högre

6. Hur fort kör du normalt på en väg med hastighetsgränsen 90 km/tim när det är lite trafik och du själv kan välja hastighet?

- 90 km/tim eller lägre
 100 km/tim
 110 km/tim
 120 km/tim eller högre
 Kör inte själv

Här följer ett antal påståenden om hastighet. Sätt ett kryss för det svarsalternativ på den femgradiga skalan som passar dig bäst.

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
7. Det är acceptabelt att köra för fort om trafikrytmen ligger över hastighetsgränsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Hastighetsgränserna bör sänkas för att öka trafiksäkerheten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Hastighetsgränsen vid övergångsställen bör vara högst 30 km/tim.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Det bör finnas en teknisk stödfunktion* i bilen, som gör det enklare att följa hastighetsgränsen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Risken att åka fast i polisens hastighetskontroller är liten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12. Det bör finnas fler hastighetskameror för att hastighetsefterlevnaden ska bli bättre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Polisens toleransgräns** vid fortkörning bör sänkas.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

14. Straffet för fortkörning bör vara hårdare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

* Med stödfunktion menas en teknik (ofta med hjälp av GPS) som med ljudsignaler eller andra signaler påkallar förarens uppmärksamhet om att hastighetsgränsen överskrids.

** Den gräns där polisen som regel avstår från att rapportera, i Sverige 5 km/tim över skyltad hastighet.

Nykterhet

Här följer några frågor och påståenden om nykterhet. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, ofta 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
15. Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört bil när du misstänkt att du druckit för mycket alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16. Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna kört bil på förmiddagen när du misstänkt att du druckit för mycket alkohol kvällen innan?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17. Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna åkt med någon som du misstänkt varit påverkad av alkohol?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18. Har det hänt att du någon gång de senaste 12 månaderna blivit stoppad av polisen för en trafiknykterhetskontroll?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
19. Risken att åka fast i polisens trafiknykterhetskontroll är liten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
20. Promillegränsen bör sänkas till 0,0*.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
21. Straffet för rattfylleri bör vara hårdare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
22. Det bör finnas alkolås i bilen som gör den omöjlig att köra av någon som är påverkad av alkohol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Promillegränsen är 0,2 i Sverige, Norge och Färöarna, 0,5 i Danmark, Finland och Island.

Bilbälte

Här följer några frågor och påståenden om bälte. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, alltid 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
23. Använder du bilbälte när du sitter i framsätet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24. Använder du bilbälte när du sitter i baksätet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
25. Använder du bälte när du åker buss som är utrustad med bälte?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
26. Risken att åka fast i polisens bälteskontroll är liten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27. Straffet för att inte använda bilbälte bör vara hårdare.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
28. Det bör finnas en teknisk stödfunktion* i bilen som gör den omöjlig att köra om inte alla är bältade.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Med stödfunktion menas bältespåminnare eller annan form av teknik som gör att bilen inte kan startas om inte samtliga i bilen använder bilbältet.

Mobiltelefon

Här följer några frågor och ett påstående om mobiltelefon. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, ofta 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
29. Pratar du i mobiltelefon när du kör bil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
30. Använder du handsfree när du pratar i mobiltelefon under bilkörning?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
31. SMS:ar du när du kör bil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
32. Det bör vara totalförbud mot all användning av mobiltelefon när man kör bil, dvs. samtal, SMS, MMS, e-post, surfande på internet osv.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Trötthet

Här följer några frågor och ett påstående om trötthet. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, ofta 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
33. Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna valt bort att köra bil när du känt dig trött?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
34. Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna somnat eller nästan somnat när du kört bil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
35. Det bör finnas en teknisk stödfunktion* i bilen som påkallar förarens uppmärksamhet på en ökande risk att somna.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Med stödfunktion avses kamera eller annan teknisk utrustning som ger föraren någon form av signal när han eller hon håller på att somna.

Barn i trafiken

Här följer några frågor och ett påstående om barn i trafiken. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, ofta 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
36. Skjutsar du barn under tio år i bil?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	Ja, alltid 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
37. Om du skjutsar barn under 10 år, använder du då bilbarnstol eller bälteskudde till barnet?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

38. Hur länge tycker du att barn bör sitta bakåtvänt i bilen i en särskild bilbarnstol?

Tills de fyller:

- 1 år
- 2 år
- 3 år
- 4 år
- 5 år
- 6 år

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
39. Det bör finnas reserverade platser med särskild utrustning* i bussar där små barn kan åka bakåtvänt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* Med särskild utrustning menas babyskydd eller bakåtvänd bilbarnstol som kan spännas fast på ett tillfredsställande sätt.

Cykelhjälm

Här följer några frågor och påståenden om cykelhjälm. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, alltid 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
40. Använder du hjälm när du cyklar?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

41. Om du inte alltid använder hjälm när du cyklar (dvs. kryssat 1-4), sätt ett kryss för den viktigaste orsaken till varför du inte använder cykelhjälm.

- Jag har ingen cykelhjälm
- Jag cyklar försiktigt
- Jag tycker det ser dumt ut med cykelhjälm
- Cykelhjälm förstör min frisyr
- Cykelhjälm är för dyr att köpa
- Jag tror inte cykelhjälm reducerar risken för skador
- Annan orsak

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
42. Det bör finnas en lag om cykelhjälm för barn upp till 15 år.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
43. Det bör finnas en lag om cykelhjälm för alla.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Reflexer

Här följer en fråga och några påståenden om reflexer. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

	Ja, alltid 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
44. Använder du reflexer när du går i trafikmiljö* i mörker?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Med trafikmiljö menas gator, vägar, trottoarer, gågator, gång- och cykelbanor

	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
45. Det bör finnas en lag om att använda reflexer för barn upp till 15 år som går i trafikmiljö* i mörker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
46. Det bör finnas en lag om att använda reflexer för alla som går i trafikmiljö* i mörker.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

*Med trafikmiljö menas gator, vägar, trottoarer, gågator, gång- och cykelbanor

Utbildning

Här följer några frågor och påståenden om utbildning och trafiksäkerhet. Sätt ett kryss för det svarsalternativ som passar dig bäst.

Till dig som har barn under 16 år:	Ja, ofta 1	2	3	4	Nej, aldrig 5
47. Har det hänt att du under de senaste 12 månaderna pratat om trafiksäkerhet med ditt/dina barn?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48. Har det hänt att ditt/dina barn under de senaste 12 månaderna arbetat med trafiksäkerhet i skolan?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Besvaras av alla:	Instämmer helt 1	2	3	4	Instämmer inte alls 5
49. Trafikundervisning i skolan bör vara obligatorisk i alla årskurser.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
50. Krav på trafiksäkerhetsutbildning bör införas för bilförare som begått allvarliga trafikbrott.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Resvanor

51. Hur ofta använder du följande färdssätt om du inte behöver ta hänsyn till väder eller säsong?

	Varje dag	2 eller flera gånger i veckan	En gång i veckan	2-3 gånger i månaden	Mer sällan	Aldrig
a. Kör bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. Är passagerare i bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. Cyklar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Kör moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

e. Kör motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. Reser med kollektivtrafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Vem du är

Till sist några frågor om vem du är, var du bor och om du har körkort.

52. Kön

- Man
 Kvinna

53. Ålder

- 18-19 år
 20-24 år
 25-34 år
 35-44 år
 45-54 år
 55-64 år
 65-74 år

54. Bostadsort

- Landsbygd
 Tätort med mindre än 25 000 invånare
 Tätort med 25 000 – 50 000 invånare
 Tätort med 50 000 – 100 000 invånare
 Tätort med 100 000 – 150 000 invånare
 Tätort med mer än 150 000 invånare

55. Körkortsbehörighet (*flera kryss får sättas*)

- Motorcykel Personbil
 Tung lastbil Buss
 Släp Saknar körkort

Tack för att du besvarat alla frågorna!