

# Användning av bilbälte 2021



## NTF RAPPORT 2021:6

Resultat från NTF:s mätning av bilbältesanvändning



SÄKER TRAFIK



## Förord

NTF är en fri, självständig och idéburen organisation som arbetar för en säker trafik. NTF arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. En av NTF:s viktigaste verksamheter är nationella projekt, projekt som delar av eller hela NTF-organisationen är delaktig i, ofta tillsammans med någon eller flera medlemsorganisationer.

Ett nationellt projekt som genomförts under år 2021 är projektet "Mätningar 2021" där mätning av bilbältesanvändningen ingått. Även mätning av cykel- och mopedhjälmsanvändning samt hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet har ingått i projektet. I denna rapport, NTF rapport 2021:6, redovisas resultaten för användningen av bilbälte. I NTF rapport 2021:5 redovisas resultaten från mätning av cykel- och mopedhjälmsanvändning. Mätningar av hastighetsefterlevnad på det kommunala vägnätet presenteras i en egen rapport från VTI.

Projektet är finansierat av Trafikverkets projektbidrag till ideella organisationer.

Arbetet i projektet har koordinerats av en nationell projektledare. Samtliga lokala NTF-organisationer har medverkat och ansvarat för genomförandet av mätningarna på fältet samt leverans av resultat till nationell projektledare.

Stort tack till alla som genomfört observationerna ute på fältet!

Solna, november 2021

*Agneta Berlin, Projektledare*

Kontakt

agneta.berlin@ntf.se

katarina.bokstrom@ntf.se

www.ntf.se

# Innehåll

Sammanfattning.....	4
1 Bakgrund .....	4
2 Syfte .....	5
3 Metod .....	5
4 Resultat.....	6
4.1 Bältesanvändning bland förare och passagerare.....	6
4.2 Regionala skillnader i bilbältesanvändning.....	8
4.3 Lägre bältesanvändning i hantverksbilar.....	9
5 Sammanfattande diskussion och slutsatser .....	10
Referenser .....	11
Bilaga 1 – Bilbältesanvändning i Sveriges län.....	12

# Sammanfattning

Resultaten från NTF:s mätningar av bältesanvändningen i personbil år 2021 visar att 95,8 procent av både förarna och passagerarna i framsätet använder bälte. Den totala bältesanvändningen har minskat något, med 0,2 procentenheter, mellan 2020 och 2021. Bältesanvändningen i mindre hantverksbilar har särredovisats och där är den totala bältesanvändningen bland förare och framsätesspassagerare 87,1 procent. När hantverksbilar inte ingår i den totala bältesanvändningen är det 97,0 procent bland förare och vuxna passagerare i framsätet som använder bilbältet. Bältesanvändningen i mindre hantverksbilar är alltså 10 procentenheter lägre.

NTF har genomfört en observationsundersökning av bältesanvändningen i landets samtliga 290 kommuner under veckorna 37-39 år 2021. Totalt har 353 010 förare och framsätesspassagerare i personbil observerats. Förarna utgör 81 procent av observationerna. Förare och passagerare i mindre hantverksbilar omfattar 12 procent av det totala antalet observationer.

Kvinnor använder bälte i något högre utsträckning än män. Det var 97,9 procent av de kvinnliga förarna som använde bälte jämfört med 94,6 procent av de manliga förarna. I mindre hantverksbilar var det 92,5 procent av de kvinnliga förarna som använde bälte jämfört med 86,8 procent av de manliga förarna. Bland passagerarna var det i alla personbilar 97,9 procent av kvinnorna som använde bälte jämfört med 92,6 procent av de manliga passagerarna. Bland passagerare i åldern cirka 4-15 år var det 98,7 procent som använde bälte.

Sedan 2013, då mätningarna startade i alla kommuner, har den totala bältesanvändningen ökat med 2,7 procentenheter, från 93,1 procent.

Resultaten sprids nationellt genom ett pressmeddelande och lokalt genom lokala pressmeddelanden samt direkt till berörda personer inom kommuner och andra organisationer.

## 1 Bakgrund

För att nå etappmålen i vägtrafiken måste aktörerna inom trafiksäkerhetsområdet samverka. Etappmålen om maximalt 220 dödade och 4 100 allvarligt skadade år 2020 uppnåddes (Trafikverket, 2021). Nya etappmål till år 2030 har satts och omfattar maximalt 133 omkomna och 3 100 allvarligt skadade. Målstyrning präglar det nationella samarbetet mellan myndigheter, organisationer och andra aktörer genom att konkreta, verksamhetsnära mål formuleras och följs upp regelbundet. Bland annat finns indikatormål när det gäller användning av bilbälte. Till år 2020 fanns ett mål om att 99 procent av förare och passagerare i framsätet i personbil skulle använda bilbälte. Resultatet blev att 97,9 procent var bältade i framsätet i personbil i de nationella mätningar som Trafikverket ansvarar för (Trafikverket, 2021). Nya indikatormål har föreslagits till år 2030. För bältesanvändning är förslaget 99,5 procent bältade i framsätet i personbil (GNS, 2021).

NTF har en lång och bred erfarenhet av trafiksäkerhetsarbete, bland annat av att genomföra observationsundersökningar. Genom att samla in omfattande datamaterial kan vi visa på utvecklingen inom olika trafiksäkerhetsområden, exempelvis när det gäller användning av skyddsutrustning som bälte och hjälm. Resultaten av mätningarna fungerar som en utgångspunkt för analyser och åtgärder i syfte att nå etappmål och indikatormål, och är en viktig förutsättning när NTF vill skapa opinion för ökad hjälmanvändning och bältesanvändning. NTF:s mätningar, som genomförs i landets samtliga kommuner, är ett bra komplement till de mätningar som Trafikverket upphandlar. NTF har mätt bältesanvändningen i personbil sedan år 2004. Under perioden 2004 - 2012 följdes bältesanvändningen upp i 117 kommuner jämnt fördelade i landet. Från och med år 2013 görs mätningarna i samtliga 290 kommuner med samma metod, vilket gör att utvecklingen kan följas över tid.

## 2 Syfte

Syftet med detta projekt är att genom observationsstudier i alla Sveriges kommuner ta fram lokala, regionala och nationella underlag som ger kommuner och andra intressenter en övergripande bild av bältesanvändningens utveckling. Mätresultaten kan, dels utgöra underlag för planering av kommande verksamhet, dels bli ett underlag för hur det framtida trafiksäkerhetsarbetet ska fokuseras för att ambitionen mot etappmålen år 2030 ska kunna infrias.

## 3 Metod

Observationsundersökningen av bältesanvändning i personbilar, inklusive mindre hantverksbilar, har genomförts i landets alla 290 kommuner under perioden 13 september till och med 1 oktober. Platser och tidpunkter för observationerna var, så långt det är möjligt, samma som i tidigare års mätningar. Det innebär inne i tätort, men inte vid in- respektive utfart eller genomfartsled. I varje kommun observerades förare och framsätesspassagerare i personbil under minst 3 timmar. Det måste dock vara minst 500 observationer, samt att antalet ska överensstämma någorlunda med antalet observationer året innan. Detta kan innebära att man behövt mäta under en längre tid.

Mätfunktionären uppmanas att stå på en plats där hastigheten är så låg att hen har möjlighet att se så många förare och passagerare som möjligt. Med fördel görs mätningarna vid en cirkulationsplats eller korsning. I undantagsfall kan funktionären sitta inne i en bil och göra observationerna. I instruktionerna ingår också att funktionären aldrig ska stå och observera mer än 45–60 minuter i sträck, därefter behövs en paus.

I möjligaste mån ska det vara samma personer som genomför observationerna. Här har dock vissa förändringar skett under 2021 genom att NTF Gävleborg ansvarat för observationerna i Uppsala län och i några Stockholmskommuner (Norrtälje, Vaxholm, Österåker, Ekerö, Nynäshamn och Järfälla). I Stockholmskommunerna var det samma funktionärer som tidigare år och i Uppsala län var det funktionärer som längre tillbaka i tiden utfört samma uppdrag åt NTF. I övriga kommuner inom Stockholms län har NTF Sörmland - Örebro län - Östergötland ansvarat för observationerna och där var det nya mätfunktionärer i år.

Observationerna genomförs av frivilliga funktionärer, som till övervägande del kommer från NTF:s medlemsorganisationer. Tydliga instruktioner för mättillfällena finns, och inför årets mätning har både nytillkomna och tidigare funktionärer erhållit en uppdaterad internutbildning.

På nationell nivå redovisas bältesanvändningen bland förare och passagerare i framsätet var för sig samt en nationell siffra där förare och passagerare slagits samman.

De regionala resultaten, det vill säga resultaten från varje län, redovisas med en sammanvägning av tre år. Undantaget är 2015 som är en sammanvägning av 2014 och 2015. Anledningen till detta är att jämföra ut resultatet då det på regional nivå kan variera mycket mellan åren. Västra Götalands län består i våra mätningar av tre områden: Fyrbodals, Skaraborgs och Väst. Fyrbodals är före detta norra Älvsborgs län och Skaraborg är före detta Skaraborgs län. Väst består av Göteborgsområdet och kommuner från södra Bohuslän och gamla södra Älvsborgs län.

I denna rapport redovisas också resultatet över bältesanvändningen bland förare och passagerare i mindre hantverksbilar på nationell nivå.

Resultaten från observationsundersökningen delges politiker och tjänstemän i kommuner, regioner, Polisen, Räddningstjänsten och övriga intresserade. Allmänheten får del av mätresultaten genom mediala aktiviteter och denna publicerade rapport.

## 4 Resultat

Mätningarna av bältesanvändningen i personbil genomfördes i landets samtliga 290 kommuner. Antal observerade förare och framsätesspassagerare i personbil var 353 010 personer. Av dessa var 81 procent förare.

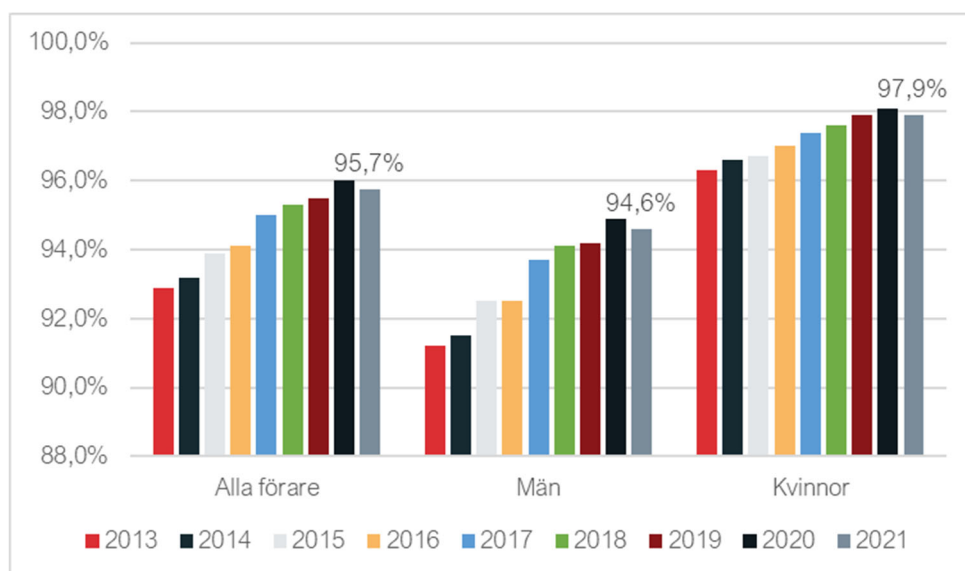
### 4.1 Bältesanvändning bland förare och passagerare

Undersökningen visar att bältesanvändningen år 2021 jämfört med 2020 (i parentes) var:

- 95,8 % (96,0 %) bland förare och passagerare
- 95,7 % (96,0 %) bland alla förare
- 97,9 % (98,1 %) bland kvinnliga förare
- 94,6 % (94,9 %) bland manliga förare
- 95,9 % (96,2 %) bland alla passagerare
- 97,9 % (97,9 %) bland kvinnliga passagerare
- 92,6 % (93,2 %) bland manliga passagerare
- 98,7 % (98,5 %) bland barn cirka 4–15 år

Den totala bältesanvändningen har minskat något, med 0,2 procentenheter mellan 2020 och 2021, och är nu 95,8 procent. Bältesanvändningen har ökat med närmare 3 procentenheter sedan år 2013, då den var 93,1 procent totalt.

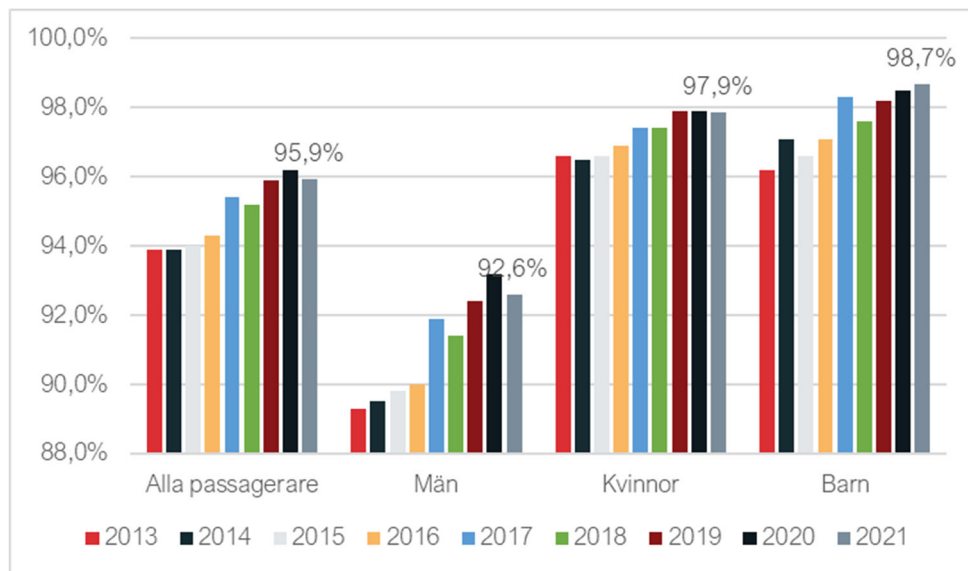
Bland alla förare är bältesanvändningen i år 95,7 procent, se Figur 1. Bältesanvändningen bland kvinnliga förare är drygt 3 procentenheter högre än bland manliga förare, nämligen 97,9 procent jämfört med 94,6 procent. Bland manliga förare har användningen ökat sedan 2013 med 3,4 procentenheter och bland kvinnliga förare med 1,6 procentenhet. Den totala användningen bland kvinnliga och manliga förare har sedan 2013 ökat med 2,8 procentenheter, från 92,9 procent.



Figur 1. Bilbältesanvändning bland förare 2013 - 2021, totalt och bland män och kvinnor. Totalt antal förare år 2021: 284 935, antal män: 185 614, antal kvinnor: 99 321.

Bland alla passagerare i framsätet var bältesanvändningen 95,9 procent, se Figur 2. Det är 0,3 procentenheter lägre än år 2020. Jämfört med år 2013 har bältesanvändningen bland alla passagerarna ökat med 2 procentenheter, den var då 93,9 procent.

Bland kvinnliga framsätesspassagerare är bältesanvändningen densamma som år 2020, nämligen 97,9 procent, och bland manliga framsätesspassagerare är den 0,6 procentenheter lägre än 2020, nämligen 92,6 procent. Barn i passagerarsätet fram har en bältesanvändning på 98,7 procent, en ökning med 0,2 procentenheter sedan 2020.



Figur 2. Bilbältesanvändning bland framsätesspassagerare 2013–2021, totalt och bland män, kvinnor och barn cirka 4–15 år. Totalt antal passagerare år 2021: 68 075, antal män: 26 278, antal kvinnor: 34 836, antal barn: 6 961.

## 4.2 Regionala skillnader i bilbältesanvändning

Det finns relativt stora geografiska skillnader mellan länen när det gäller bältesanvändningen, se Bilaga 1. Högst är den totala bältesanvändningen i Jönköpings län, Skåne län och Stockholms län med 98 procents användning och lägst i Norrbottens län med 90 procents bältesanvändning, se Tabell 1. Observera att andelarna är en sammanvägning av åren 2019 - 2021.

*Tabell 1. Bältesanvändning bland personbilar 2021: alla, förare och framsätesspassagerare, i respektive län. Resultatet är en sammanvägning av åren 2019 - 2021.*

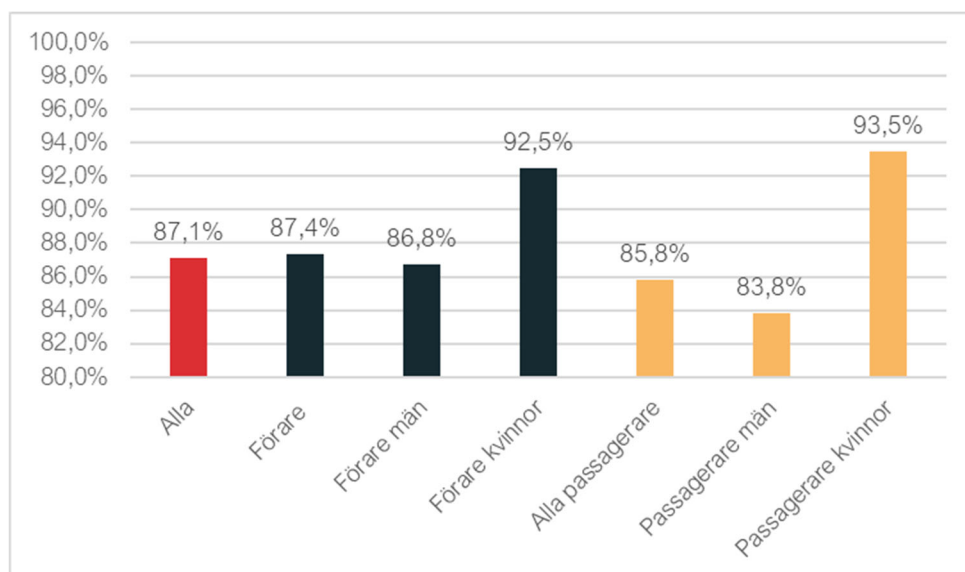
Län	Alla	Förare	Passagerare
Jönköpings län	98%	98%	97%
Hallands län	98%	98%	98%
Skåne län	98%	98%	98%
Stockholms län	98%	98%	98%
Fyrbodalen (del av Västra Götalands län)	97%	97%	98%
Gotlands län	97%	97%	98%
Uppsala län	97%	97%	97%
Väst (del av Västra Götalands län)	96%	96%	97%
Blekinge län	95%	96%	94%
Dalarnas län	95%	95%	96%
Skaraborg (del av Västra Götalands län)	95%	95%	96%
Västerbottens län	95%	95%	96%
Västernorrlands län	95%	95%	94%
Örebro län	95%	94%	96%
Östergötlands län	95%	95%	96%
Kalmar län	94%	96%	86%
Kronobergs län	94%	93%	96%
Södermanlands län	94%	94%	96%
Värmlands län	94%	93%	96%
Gävleborgs län	93%	93%	94%
Jämtlands län	93%	93%	93%
Västmanlands län	93%	93%	94%
Norrbottens län	90%	90%	89%



### 4.3 Lägre bältesanvändning i hantverksbilar

I mätningen av bältesanvändningen 2021 har mindre hantverksbilar särredovisats. Av samtliga 353 010 observerade förare och passagerare har 43 417 personer, 12 procent, färdats i mindre hantverksbilar. Av dessa var 82 procent förare.

Undersökningen visar att bältesanvändningen i mindre hantverksbilar år 2021 var 87,1 procent bland förare och passagerare, se Figur 3. Bältesanvändningen var något högre bland förare (87,4 %) än bland passagerare (85,8 %). Kvinnors bältesanvändning var högre än mennens bältesanvändning, det gäller både förare och passagerare. Kvinnliga förare i mindre hantverksbilar har närmare sex procentenheter högre bältesanvändning än de manliga förarna. Bland passagerare är skillnaden nästan tio procentenheter. Det ska dock observeras att antalet kvinnliga förare och passagerare utgjorde en lägre andel bland förarna och passagerarna i mindre hantverksbilar (11 % respektive 20 %).



Figur 3. Bilbältesanvändning i mindre hantverksbilar 2021. Antal manliga förare: 31 760, kvinnliga förare: 3 897 (totalt 35 657 förare), manliga passagerare: 6 180 och kvinnliga passagerare: 1 580 (totalt 7 760 passagerare).

Bältesanvändningen bland förare och passagerare i framsätet i mindre hantverksbilar är nästan nio procentenheter lägre jämfört med bältesanvändningen där både personbilar och mindre hantverksbilar ingår. Om hantverksbilar inte räknas in i den totala bältesanvändningen blir den 97,0 procent bland förare och vuxna passagerare i framsätet. Bältesanvändningen i mindre hantverksbilar är alltså 10 procentenheter lägre än bland andra personbilsförare och passagerare i framsätet.

## 5 Sammanfattande diskussion och slutsatser

NTF har mätt bältesanvändningen i personbil sedan år 2004. Under perioden 2004–2012 har bältesanvändningen följts upp i 117 kommuner jämnt fördelade i landet. Från och med år 2013 görs mätningarna i samtliga 290 kommuner.

År 2021 har vi valt att presentera det regionala resultatet som ett sammanvägt resultat från tre år för att jämna ut större skillnader mellan åren. Inget län når upp till 99 procents användning, vilket var etappmålet 2020. I tio län, Blekinge, Halland, Gävleborg, Skaraborg, Stockholm, Uppsala, Värmland, Västmanland, Västernorrland och Östergötland har den totala användningen av bilbälte sjunkit i det sammanvägda resultatet från åren 2019 - 2021 jämfört med perioden 2018 - 2020. Störst förändring är det i Värmland där bältesanvändningen har minskat med 0,8 procentenheter. Bland övriga län där användningen minskat är den av storleksordningen 0,1 - 0,6 procentenheter. En trolig anledning till förändringen är att det i Värmland är helt nya funktionärer som har utfört mätningarna. I Stockholms län och Uppsala län är det delvis nya funktionärer som har utfört mätningarna och en del mätplatser är utbytta, bland annat är mätplatser som tidigare varit vid ut- och infarter eller genomfartsleder nu förlagda till platser inne i tätorten. I Värmland har vi också fått indikationer från några av mätfunktionärerna att det har varit svårt att urskilja A-traktorer.

I årets mätning valde NTF att utöver bältesanvändningen i vanlig personbil särredovisa bältesanvändningen i mindre hantverksbilar. NTF har tidigare genomfört ett projekt (se NTF, 2020) där bältesanvändningen i mindre hantverksbilar observerades i 6 kommuner: Härjedalen, Härnösand, Kalix, Ockelbo, Robertsfors och Vansbro. Resultatet visade att användningen var betydligt lägre än bland andra personbilsförare. Efter informationsaktiviteter genomfördes uppföljande mätningar och resultatet blev att bältesanvändningen förbättrades i fyra av de sex kommunerna. I den nu genomförda bältesmätningen konstaterar NTF att den låga bältesanvändningen i hantverksbilar inte är lokalt i norra delarna av Sverige utan problemet finns i hela landet. Bland vuxna förare och passagerare i mindre hantverksbilar är bältesanvändningen tio procentenheter lägre än i observationer av förare och framsätesspassagerare i vanliga personbilar.

I den nationella mätning som Trafikverket redovisar i Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 (Trafikverket, 2021) är andelen bältade personer i personbilars framsäte 97,9 procent, vilket är en minskning med 0,5 procentenheter sedan 2019, och drygt en procentenhet från målnivån om 99 procents bältesanvändning år 2020. Av förarna är det i denna undersökning 97,6 procent som använder bälte, vilket är en minskning från 2019 med drygt en procentenhet. Bland passagerarna i framsätet är bältesanvändningen 97,9 procent. Trafikverkets siffror över bältesanvändning är högre än i de mätningar som NTF genomfört, vilket kan bero på att NTF mäter inne i kommuner och tätorter där användningen är något lägre än vid ut- och infart till tätort där Trafikverkets mätningar genomförs.

För att öka bältesanvändningen till nivån för etappmålet 2020 om 99 procent krävs fler bilar med bältespåminnare. År 2020 uppskattades att 95 procent av trafikarbetet utfördes med bilar som har bältespåminnare (Trafikverket, 2021). Denna andel är en ökning från 93 procent året innan. Därutöver behövs informationskampanjer kring bältesanvändning riktad mot vuxna och barn. Specifikt behöver informationen riktas mot förare och passagerare i mindre hantverksbilar. De som färdas i fyrhjuliga motorfordon behöver fortfarande påminnas om varför bälte är viktigt för deras säkerhet. Det är nämligen så att bland omkomna i bil i trafiken är bilbältesanvändningen endast cirka 70 procent (Trafikverket, 2021).

Politiker och tjänstemän i kommunerna, Polisen och andra intresserade uppskattar att få tillgång till mätresultaten. NTF:s mätningar ger indikationer om att myndigheter, organisationer och andra aktörer måste fortsätta arbeta för en ökad bilbältesanvändning. Det nya indikatormål som har föreslagits till år 2030 är att 99,5 procent ska vara bältade i framsätet i personbil (GNS, 2021). En ökad bilbältesanvändning krävs för att minska antalet som omkommer i bil i trafiken.

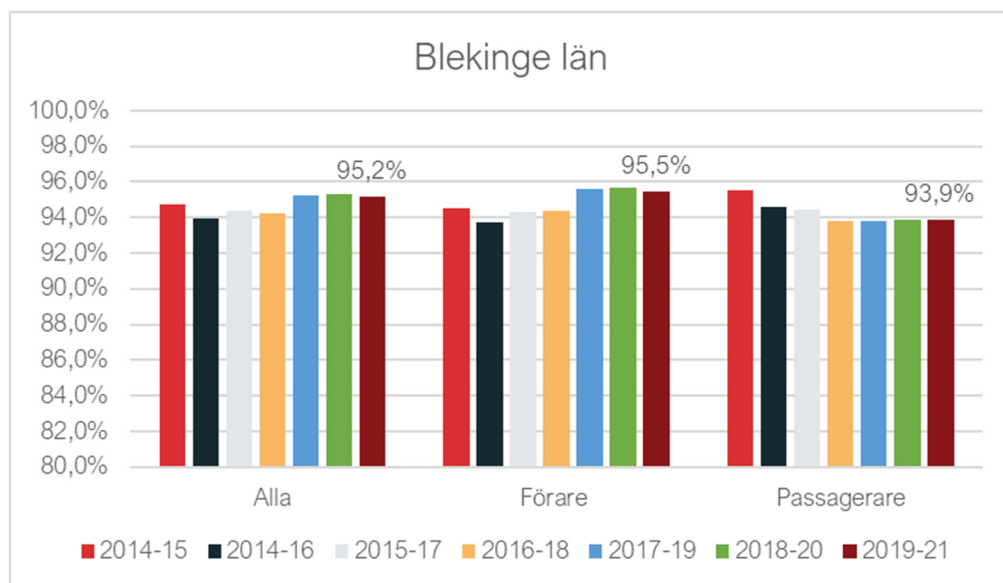
## Referenser

GNS (2021). Presentation om Indikatorer på Gruppen för Nollvisionen i Samverkan – väg, 2021-06-10. [https://www.trafikverket.se/contentassets/0a755ee7a8674252b9ca9cc6e9a4427f/bilaga\\_1\\_indikatorer.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/0a755ee7a8674252b9ca9cc6e9a4427f/bilaga_1_indikatorer.pdf)

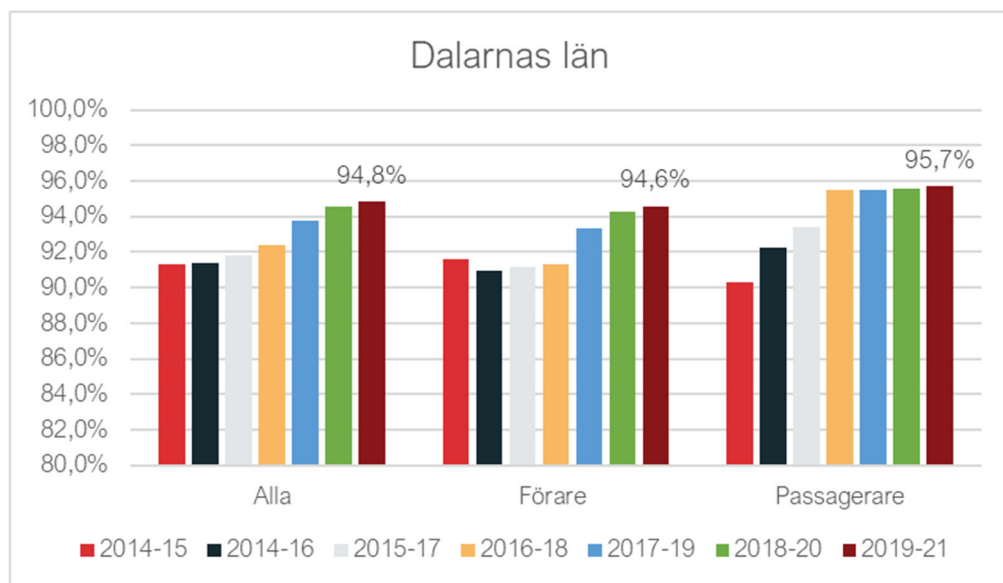
NTF (2020). Varför är det så svårt att använda bilbälte i små hantverksbilar? Projekt från Trafikverket, TRV 2019/111159. <https://ntf.se/nyheter/2020/varfor-ar-det-sa-svart-att-anvanda-bilbalte-i-sma-hantverksbilar/>

Trafikverket (2021). Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020. Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2020. Trafikverket publikation 2021:099. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1555494/FULLTEXT01.pdf>

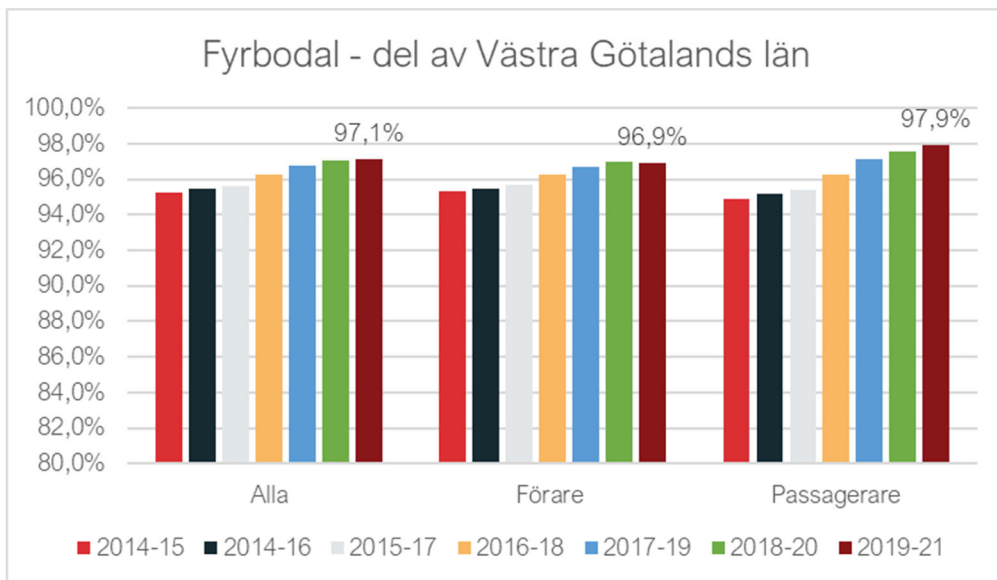
## Bilaga 1 – Bilbältesanvändning i Sveriges län



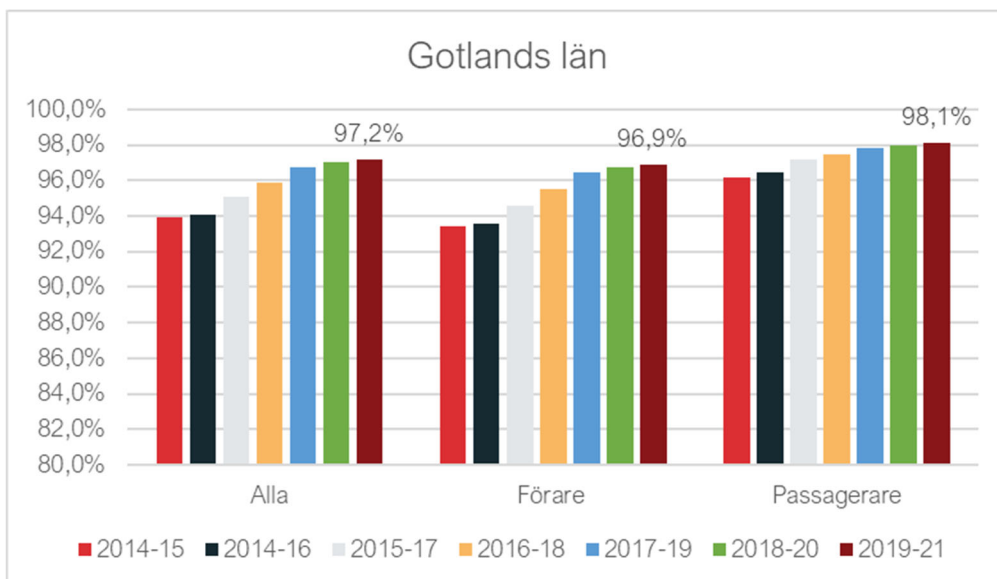
Figur 4. Bilbältesanvändning i **Blekinge län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



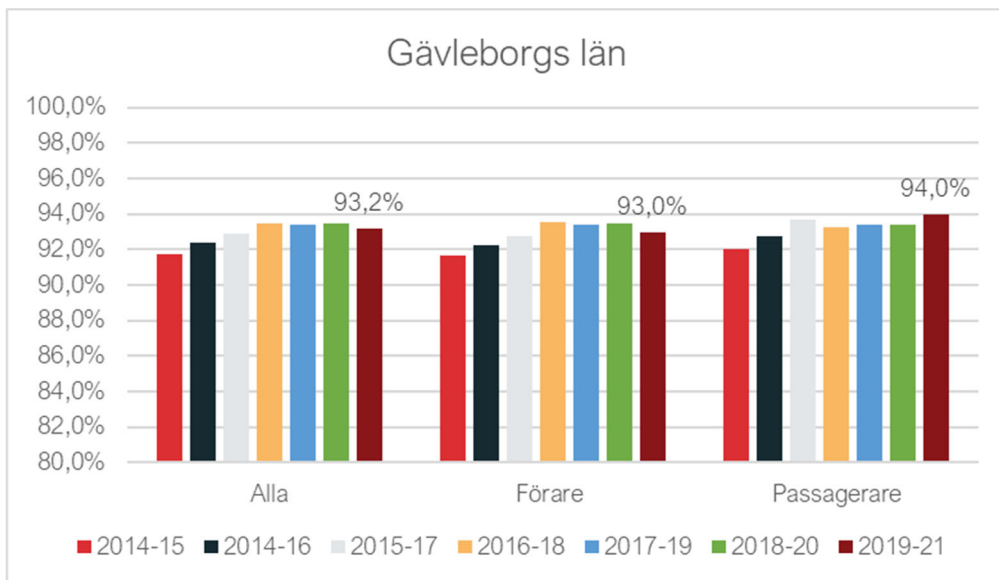
Figur 5. Bilbältesanvändning i **Dalarnas län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



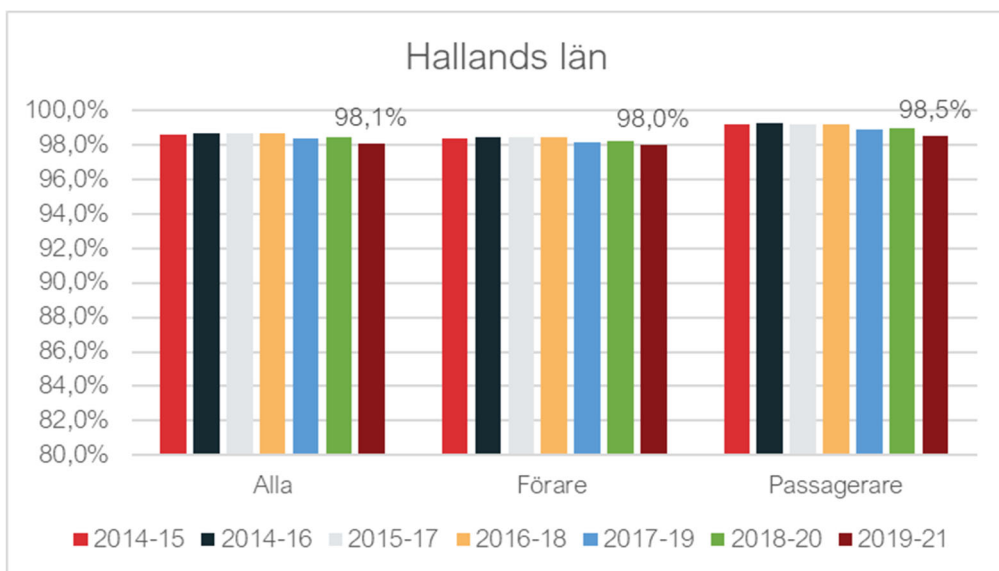
Figur 6. Bilbältesanvändning i **Fyrbodals (del av Västra Götalands län)** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



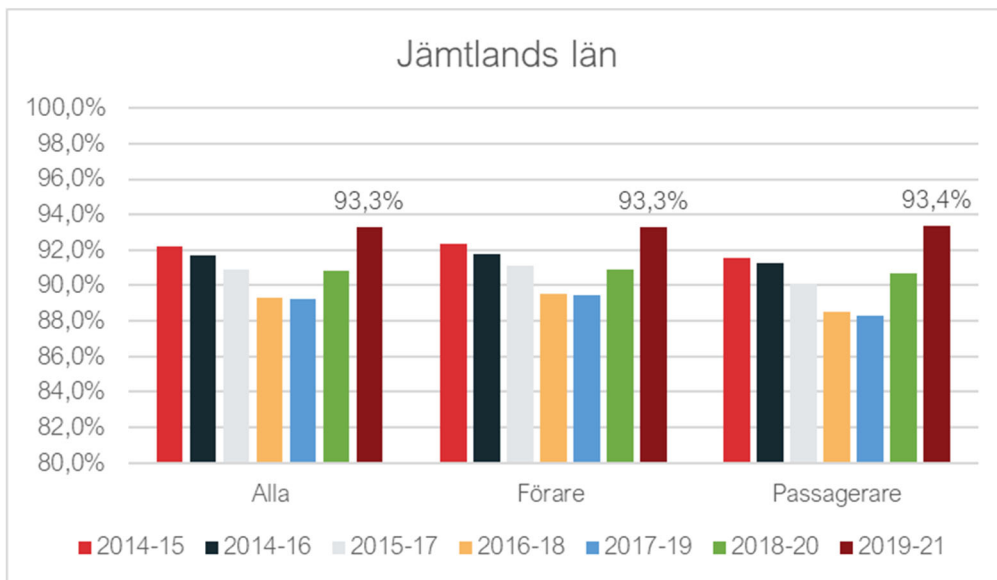
Figur 7. Bilbältesanvändning i **Gotlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



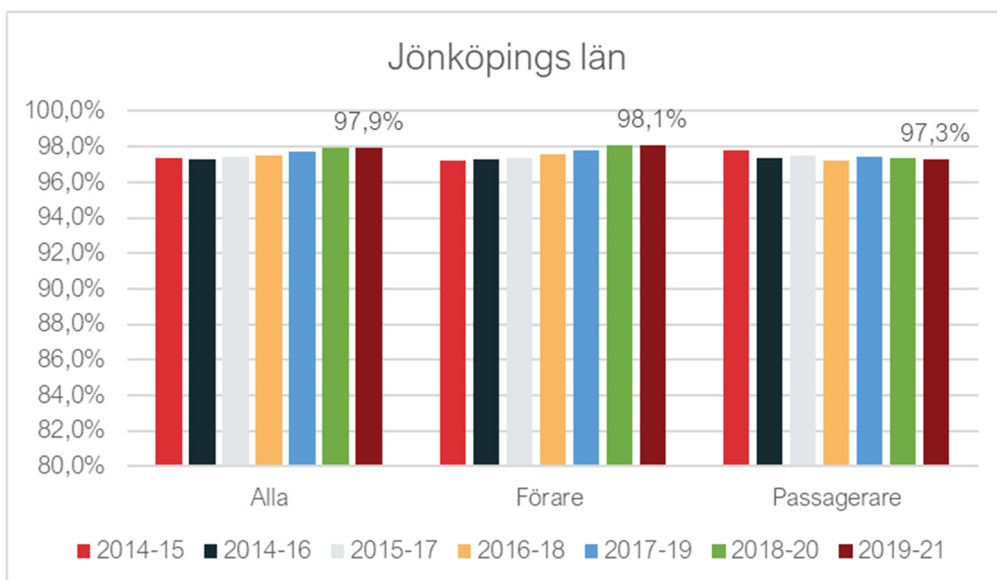
Figur 8. Bilbältesanvändning i **Gävleborgs län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



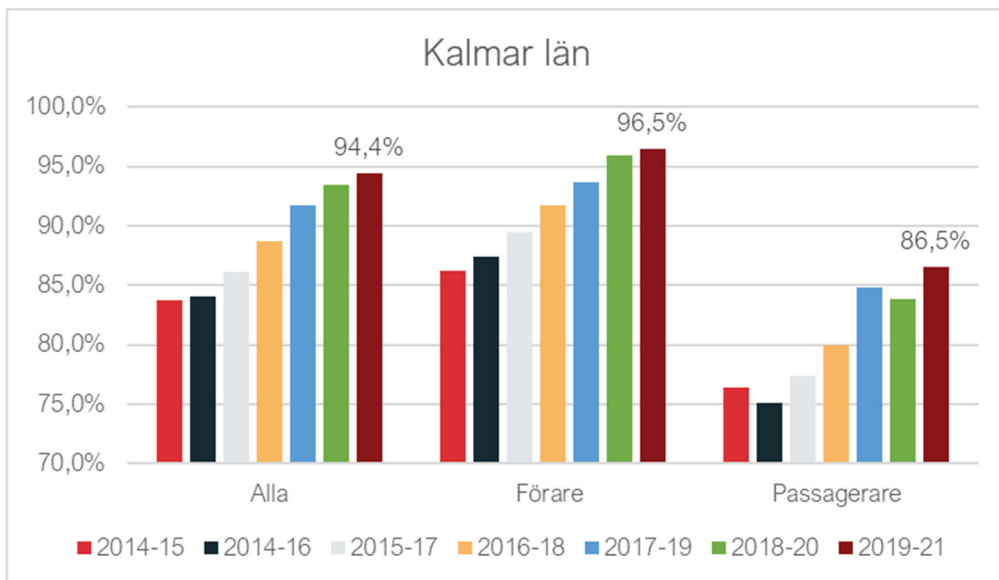
Figur 9. Bilbältesanvändning i **Hallands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



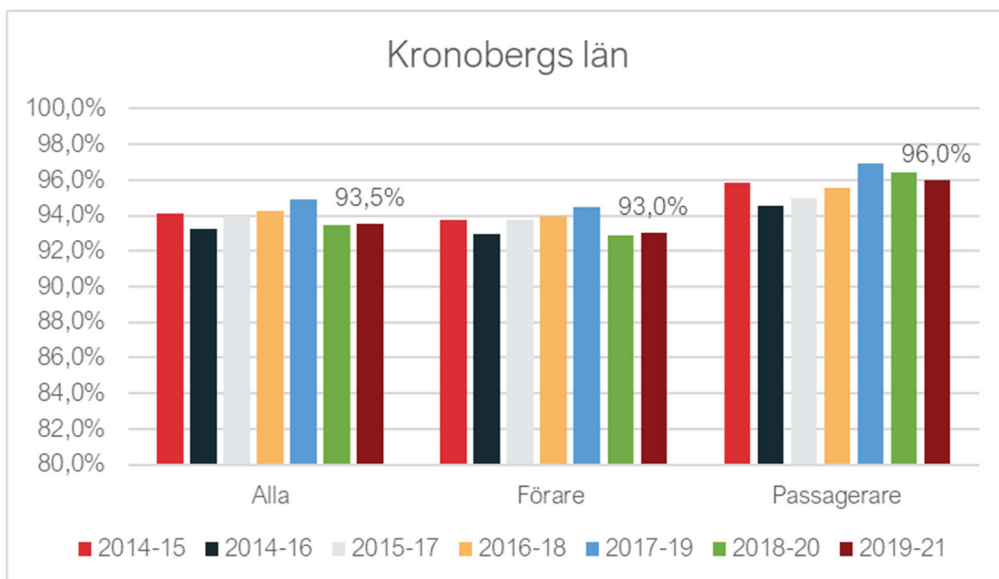
Figur 10. Bilbältesanvändning i **Jämtlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



Figur 11. Bilbältesanvändning i **Jönköpings län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.

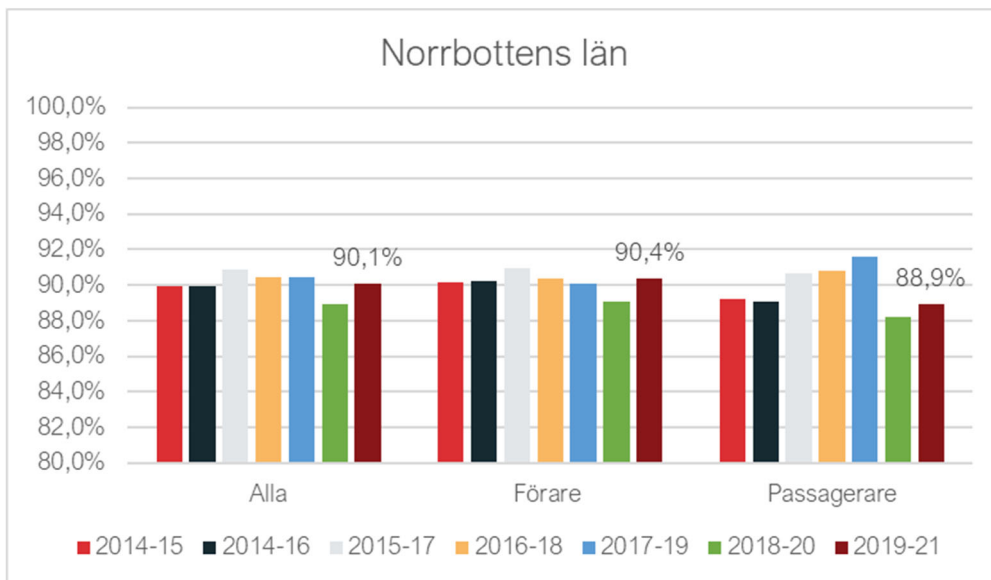


Figur 12. Bilbältesanvändning i **Kalmar län** 2015–2021, rullande årsvärden totalt och bland förare och passagerare. Obs! att y-axelns skala här är från 70%, i övriga län är skalan från 80%.

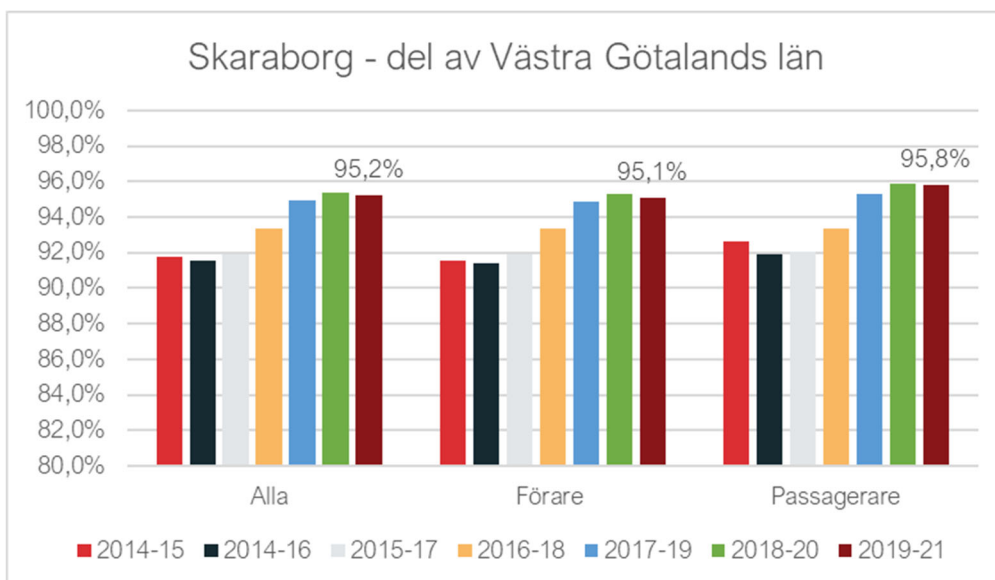


Figur 13. Bilbältesanvändning i **Kronobergs län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.

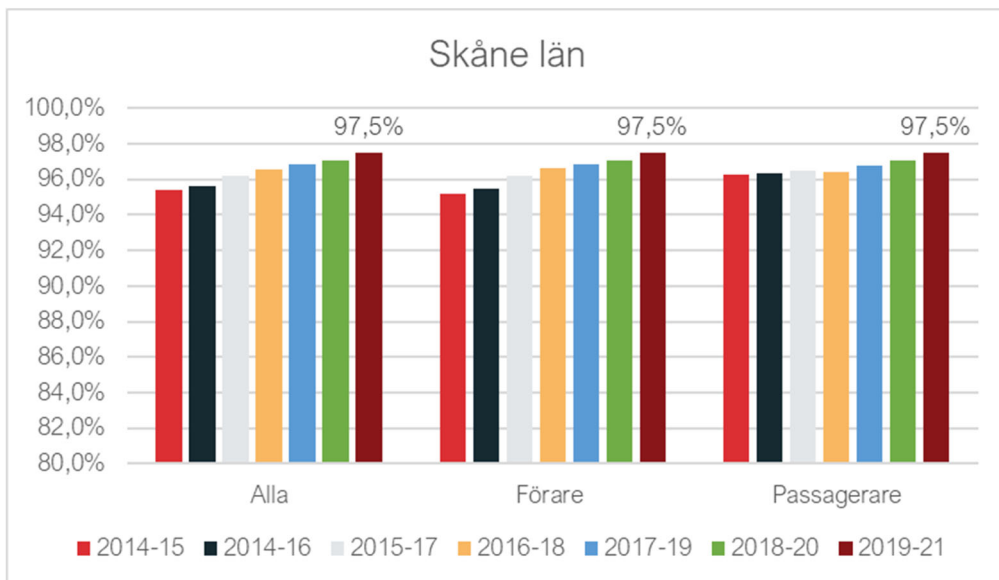




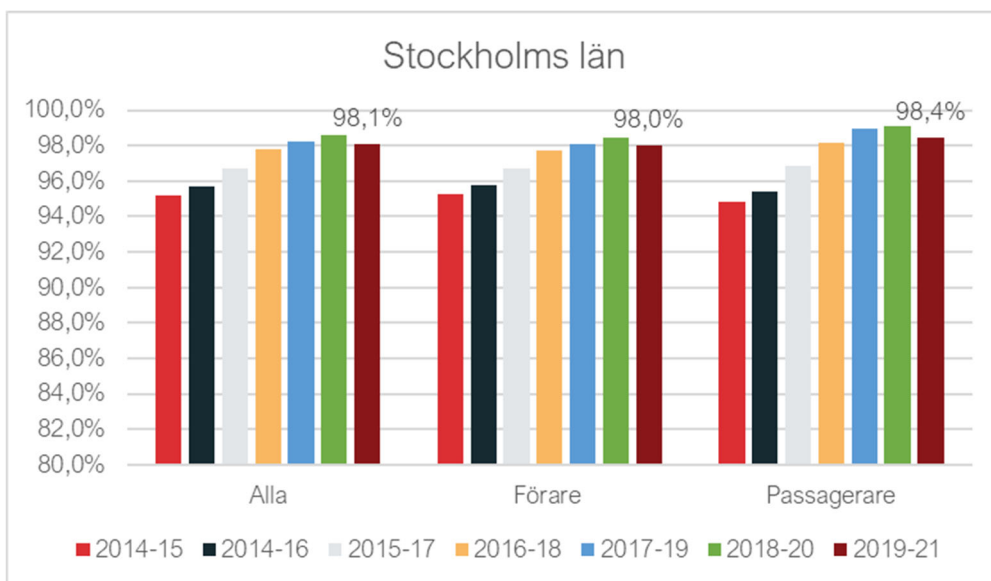
Figur 14. Bilbältesanvändning i **Norrbottens län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



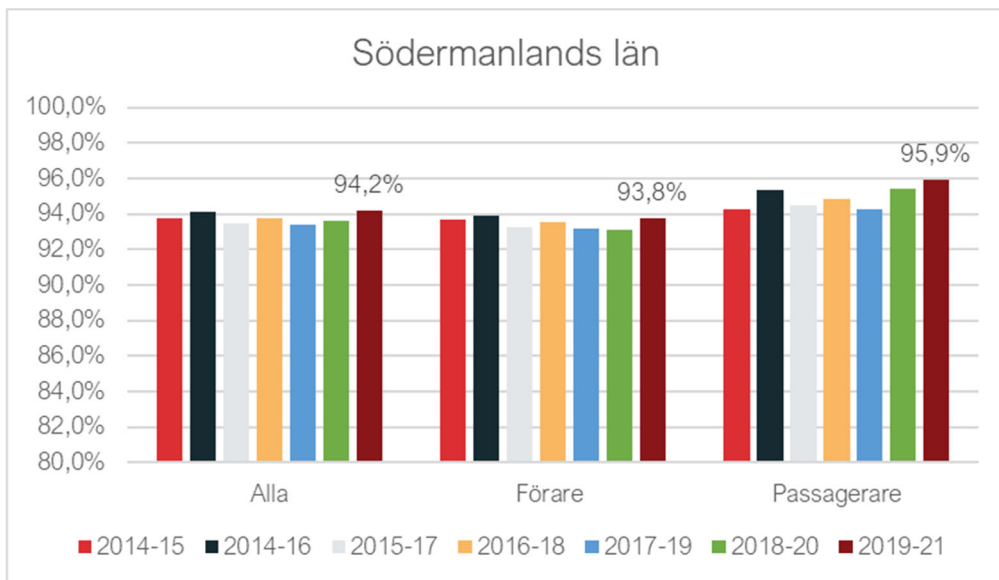
Figur 15. Bilbältesanvändning i **Skaraborg (del av Västra Götalands län)** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



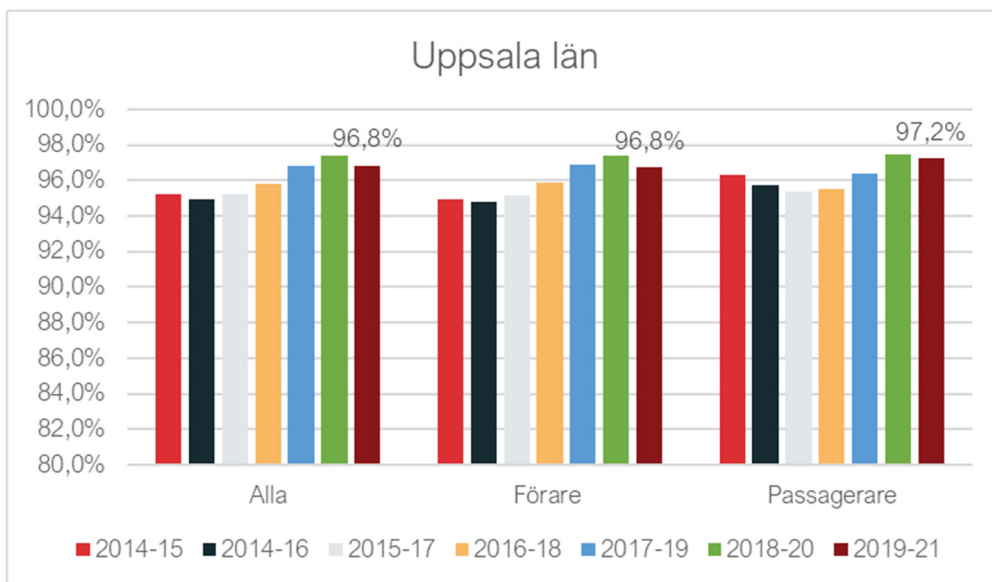
Figur 16. Bilbältesanvändning i **Skåne län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



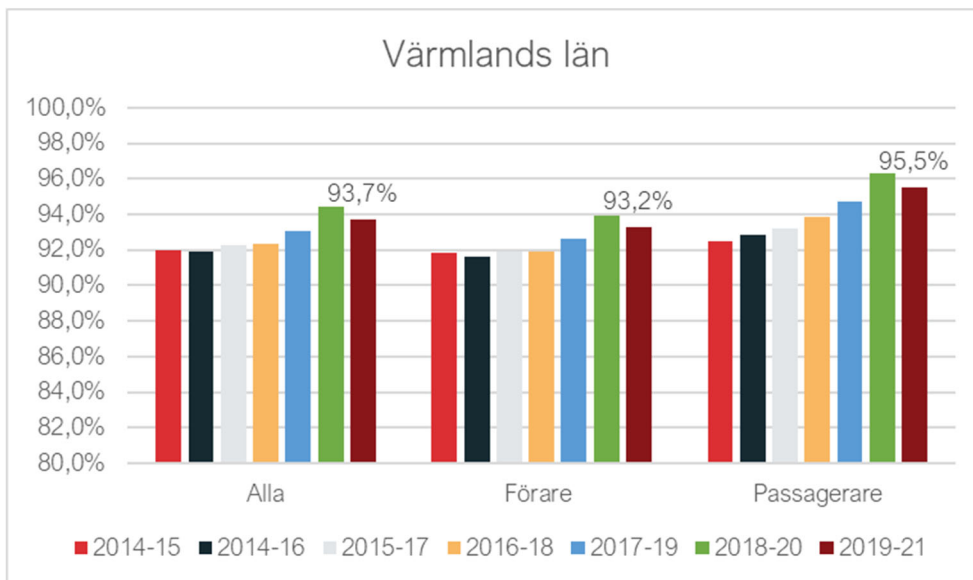
Figur 17. Bilbältesanvändning i **Stockholms län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



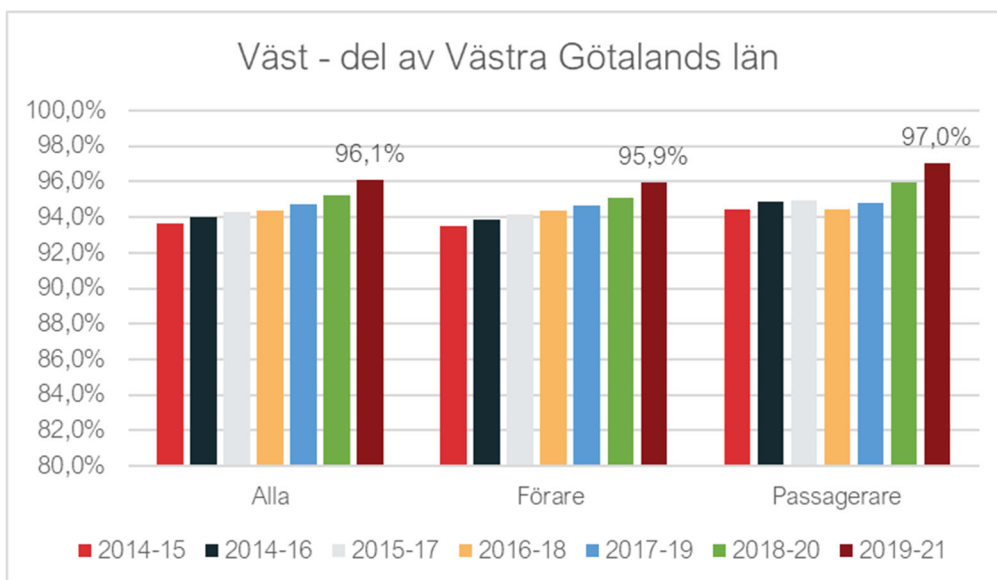
Figur 18. Bilbältesanvändning i **Södermanlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



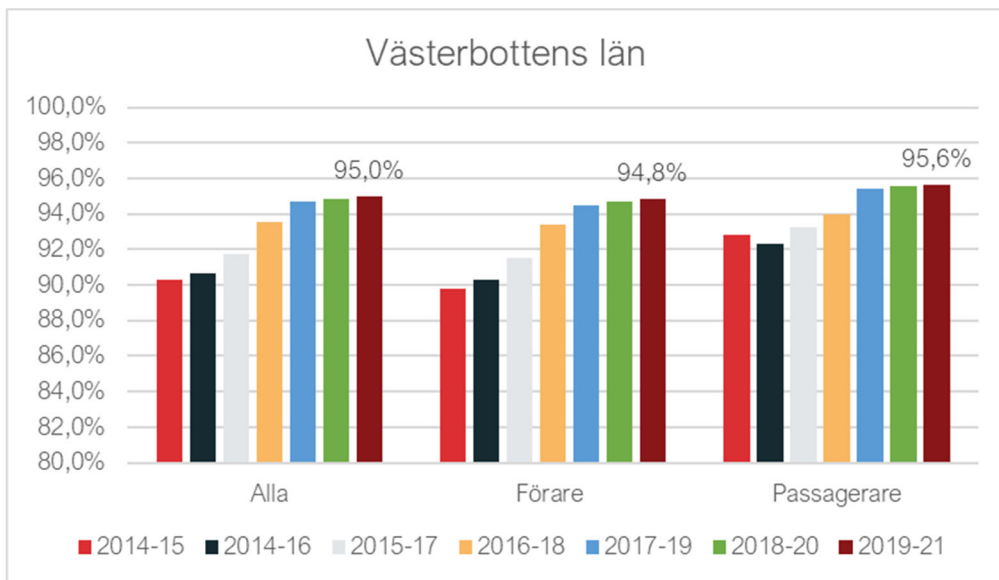
Figur 19. Bilbältesanvändning i **Uppsala län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



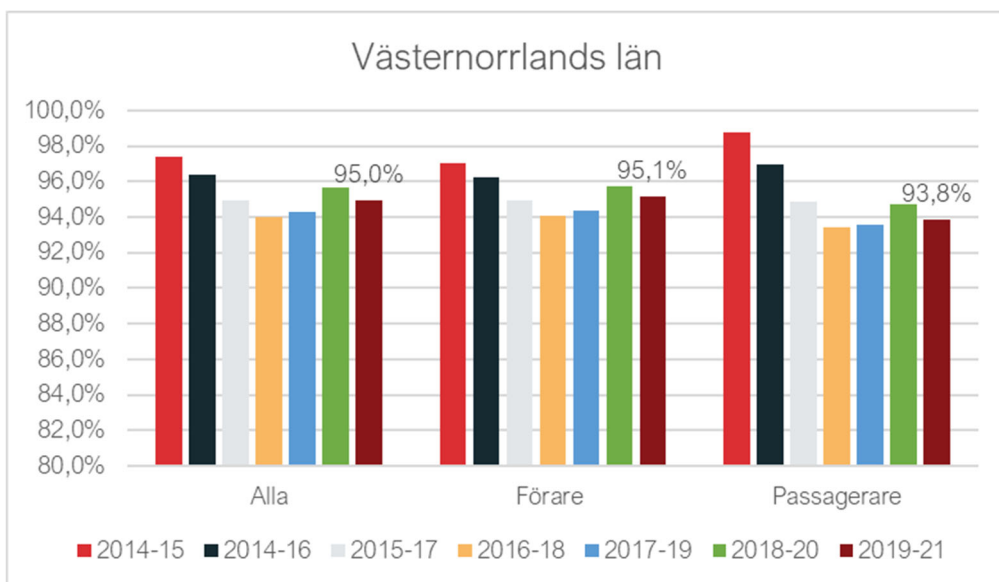
Figur 20. Bilbältesanvändning i **Värmlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



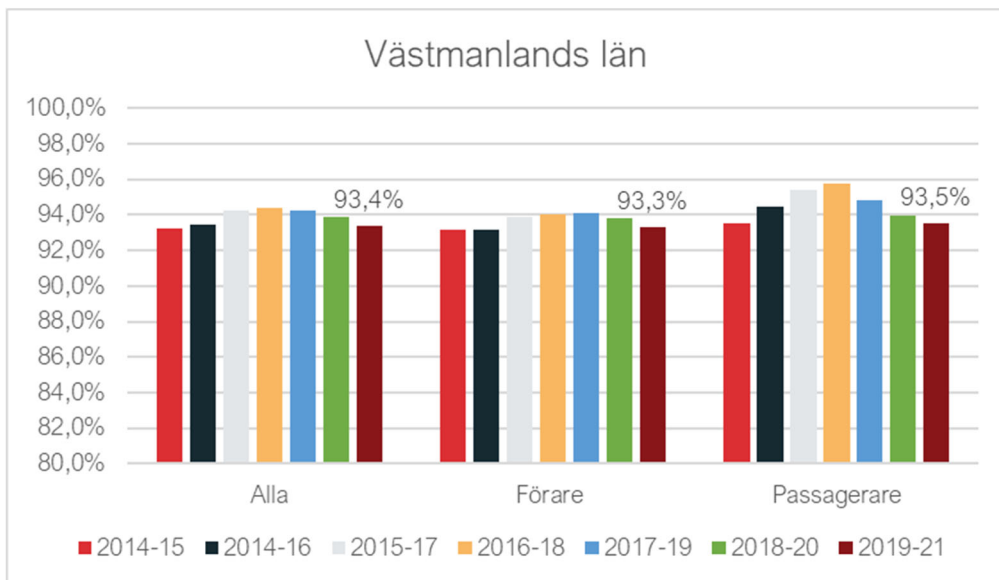
Figur 21. Bilbältesanvändning i **Väst (del av Västra Götalands län)** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



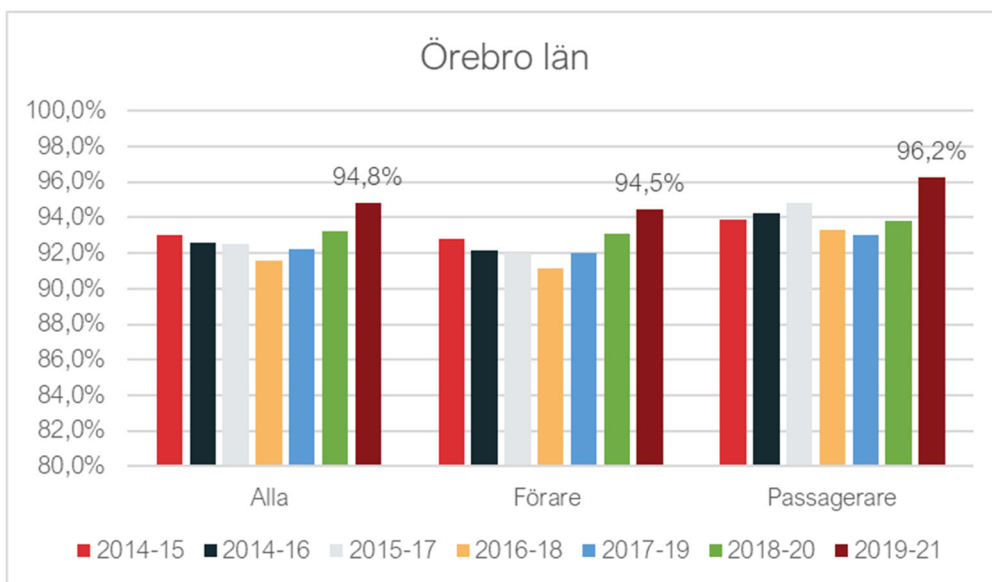
Figur 22. Bilbältesanvändning i **Västerbottens län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



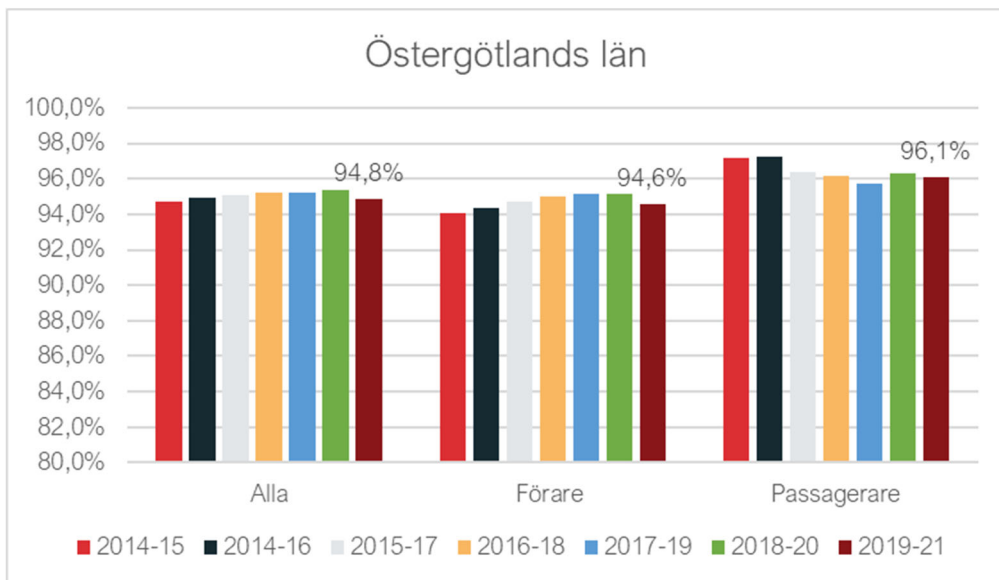
Figur 23. Bilbältesanvändning i **Västernorrlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



Figur 24. Bilbältesanvändning i **Västmanlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



Figur 25. Bilbältesanvändning i **Örebro län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.



Figur 26. Bilbältesanvändning i **Östergötlands län** 2015–2021, rullande årsvärden, totalt och bland förare och passagerare.

## Kontakta oss lokalt

Blekinge: [blekinge.ntf.se](http://blekinge.ntf.se)  
Dalarna: [dalarna.ntf.se](http://dalarna.ntf.se)  
FyrBoDal: [fyrbodol.ntf.se](http://fyrbodol.ntf.se)  
Gotland: [gotland.ntf.se](http://gotland.ntf.se)  
Gävleborg: [gavleborg.ntf.se](http://gavleborg.ntf.se)  
Halland: [halland.ntf.se](http://halland.ntf.se)  
Jämtland: [jamtland.ntf.se](http://jamtland.ntf.se)  
Jönköping: [jonkoping.ntf.se](http://jonkoping.ntf.se)  
Kalmar: [kalmar.ntf.se](http://kalmar.ntf.se)  
Kronoberg: [kronoberg.ntf.se](http://kronoberg.ntf.se)  
Norrbotten: [norrboten.ntf.se](http://norrboten.ntf.se)  
Skaraborg: [skaraborg.ntf.se](http://skaraborg.ntf.se)  
Skåne: [skane.ntf.se](http://skane.ntf.se)  
Stockholm: [stockholm.ntf.se](http://stockholm.ntf.se)  
Sörmland: [sormland.ntf.se](http://sormland.ntf.se)  
Uppsala: [uppsala.ntf.se](http:// uppsala.ntf.se)  
Värmland: [varmland.ntf.se](http://varmland.ntf.se)  
Väst: [vast.ntf.se](http://vast.ntf.se)  
Västerbotten: [vasterbotten.ntf.se](http://vasterbotten.ntf.se)  
Västernorrland: [vasternorrlanl.ntf.se](http://vasternorrlanl.ntf.se)  
Västmanland: [vastmanland.ntf.se](http://vastmanland.ntf.se)  
Örebro: [orebro.ntf.se](http://orebro.ntf.se)  
Östergötland: [ostergotland.ntf.se](http://ostergotland.ntf.se)



SÄKER TRAFIK

