

Riskbeteenden i trafiken

- förekomsten aggressivt körbeteende och hur det kan påverka trafikmiljön

En kvantitativ studie av aggressivt körbeteende bland bilförare i trafiken
Folksam, 2026

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Förord	4
Metod	4
Resultat.....	6
Diskussion och analys.....	13
Implikationer för trafiksäkerhet.....	16
Hur kan ett aggressivt körbeteende påverkas?.....	16
Hur kan bilen och tekniken påverka?	16
Påverka normer inom trafiken	17
Hur kan man som förare agera?.....	17
Metodologiska reflektioner	17
Slutsatser	18
Referenslista	19

Sammanfattning

Denna studie kartlägger förekomsten av aggressiva beteenden hos bilförare i trafiken samt faktorer som påverkar dem baserat på en nationellt representativ enkätstudie (n=1020). Resultaten visar att aggressivitet i trafiken är vanligt förekommande, både i upplevelse av omgivande trafik och i det självrapporterade beteendet.

Har du någon gång upplevt dig frustrerad i trafiken och upplevt att andra trafikanter kört aggressivt?

Folksams undersökning visar att 46% upplever aggressivt körbeteende varje vecka. Tre av fyra bilförare påverkas negativt när andra betar sig aggressivt på vägarna. För vissa leder det till stress eller oro, för andra väcker det irritation och ilska.

När bilförarna själv får beskriva sig själva uppger 81 procent att de är lugna förare. Samtidigt berättar tre av fyra att de själva har betett sig aggressivt i trafiken under det senaste året. Hela 98% av bilförarna anser att andra i trafiken uppträtt aggressivt det senaste året. Hälften av alla svenska bilförare uppger att förare som ligger för nära är det mest irriterande beteendet i trafiken. Därefter kommer förare som struntar i blinkers och personer som använder mobiltelefon under körning. Ett tydligt gap mellan självbild och faktisk handling framträder, vilket pekar på svårigheten att nå de som uppträder aggressivt med preventiva åtgärder.

Mer än hälften av svenska bilförare uppger att det är lättare att bli irriterad i bilen än i andra vardagliga situationer. Var tredje man i ålders 18–34 år känner att de tappar humöret varje vecka i trafiken jämfört med genomsnittet på 16%. Var femte förare tycker dessutom att de blir en sämre version av sig själva bakom ratten. Över fyra av tio svenska bilförare uppger att de har känt skam över sitt eget beteende i trafiken. Bland män mellan 35 och 55 år andelen ännu högre – 53 procent. Detta speglar hur mycket trafikmiljön och det faktum att vi sitter i en skyddad tillvaro i bilen, påverkar bilförare negativt.

Körbeteendet har stor påverkan på risken att bli inblandad i en olycka och även krockens svårhetsgrad. Studien visar att aggressivt körbeteende inte framstår som ett fenomen begränsat till en liten grupp individer, utan snarare som ett relativt utbrett inslag i vardagligt trafikbeteende, vilket pekar på svårigheten att nå de som uppträder aggressivt med preventiva åtgärder. Dessutom tolkar förare egna handlingar situationsbaserat och andras handlingar personbaserat vilket kan minska incitament för beteendeförändring.

Det har också visat sig svårt att påverka människors attityder med långvarig effekt. Det är därför effektivare att påverka normer inom trafiken. Yrkestrafiken har en viktig roll, där man har ett tydligt ansvar enligt arbetsmiljölagen att följa lagar och regler. Det är en skyldighet att som arbetsgivare ha kontroll över hur anställda kör i tjänsten, till exempel att de håller hastighetsbegränsningar, inte kör onyktra eller bryter mot andra trafikregler.

Som förare bör du undvika alla små handlingar som kan klassas som aggressiva, i stället håll hastighet och avstånd till dina medtrafikanter, och kom ihåg blinkers som många upplever som en irritation i trafiken.

Förord

Hastighet, alkohol och distraktion är kända riskfaktorer i trafiken. Dessa faktorer har väl dokumenterad påverkan på olycksrisk. Ett aggressiv körbeteende kännetecknas av verbala uttryck (tex svordomar), aggressiv signalering (tutande, blinkande med helljus etcetera) och riskbeteenden (hög hastighet, korta avstånd). Körbeteendet har stor påverkan på risken att bli inblandad i en olycka och påverkar även krockens svårhetsgrad. Aggressivt körbeteende är i sig inte en egen riskkategori, men en bakomliggande orsak till att riskfyllda situationer kan uppstå i trafiken. Framför allt är det just de höga hastigheterna, korta avståenden och hastiga och impulsiva manövrar eller inbromsningar som bidrar till det riskfyllda beteendet. På engelska brukar detta vetenskapligt definierade beteendet benämnas ”aggressive driving”, ett väletablerat vetenskaplig område, som i en eskalerad form kallas ”road rage”. I en svenskt populärvetenskaplig kontext kan man översätta den eskalerande formen av aggressiv körning till ”ratt-ilska”. Det är en betydande skillnad mellan aggressiv körning och den mer eskalerade formen ”ratt-ilska”. Alla kan utföra en aggressiv handling utan att definieras som ratt-ilsk. Fenomenet ”ratt-ilska” är när en person har ett uttalat medvetet aggressivt beteende med underliggande psykologiska faktorer. Denna rapport behandlar endast aggressiv körbeteende som går att se i förarens körstil.

Syftet med denna studie är att kartlägga hur ofta aggressiva körbeteenden förekommer i en svensk kontext, hur det upplevs och vilka faktorer som bidrar till dem.

Kontaktpersoner

Maria Klingegård, Trafikforskare

maria.klingegard@folksam.se

Anders Kullgren, Forskningschef

anders.kullgren@folksam.se

Metod

Undersökningen genomfördes inom ramen för Sifos webbpanel under maj månad 2026. Totalt ingick 1020 svenska bilförare i åldrarna 18–79 år, varav 49% kvinnor, jämnt fördelade i tre åldersgrupper (18–34 år, 35–55 år, och 56–79 år. Webbpanelen är riksrepresentativ rekryterad utifrån slumpmässigt urval (utan självrekrytering). Urvalet är kvoterat på kön, ålder och geografi för att spegla den körkortsinnehavande befolkningen i Sverige.

Undersökningen genomfördes som en webbenkät. Webbenkäten bestod av ett antal frågor som fångade bilförarens bakgrund, körfrekvens, det upplevda emotionella tillståndet vid körning, upplevelsen av andras förare körbeteende, samt attityd och fördomar kring körbeteende i trafiken.

Ett aggressivt körbeteende karakteriseras av (1) internationalitet (beteendet är inget misstag utan en medveten handling), (2) emotionell drivkraft (beteendet drivs av frustration, ilska eller fientlighet), samt (3) riskökning i körbeteende som kan bryta mot normer/regler (inom trafikområdet) (Dula och Geller, 2003). Detta resulterar i observerbara körbeteenden som till exempel: riskbeteenden (hastighet, avstånd), aggressiv signalering (tutande, helljus), och verbala uttryck (till exempel svordomar). Denna undersökning fokuserar på det observerbara beteende som aggressiv körning innebär och det emotionella tillstånd som uppstår hos förarna.

Resultat

Totalt 1020 bilförare som har kört bil minst en gång i månaden svarade i studien. Majoriteten (69%) är frekventa bilförare, kör 3–5 gånger per vecka eller dagligen. De flesta är privata bilister, en minoritet är yrkesförare (6%). I urvalet finns flest volvoförare (22%), följt av Volkswagen (13%), Kia (7%), och Toyota (8%), tabell 1. De flesta (79%) har en bil som är fossildriven (diesel, bensin, etanol, hybrid), övriga bilförare kör laddhybrid (8%) eller en ren elbil (13%). Förarna är jämnt fördelade över ålderskategorierna 18–34 år (30%), 35–55 år (36%), 56–79 år (34%), tabell 1.

Tabell 1. Översikt över bilförarnas bilmärken

Besvarad fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
	antal	1 020	305	371	344	516	504
Vilket märke har bilen du oftast kör?	Volvo	22%	22%	21%	23%	24%	20%
	Volkswagen	13%	12%	15%	12%	13%	14%
	Kia	7%	7%	8%	7%	7%	7%
	Toyota	8%	8%	9%	6%	6%	10%
	BMW	4%	5%	4%	4%	4%	4%
	Audi	4%	5%	4%	3%	4%	3%
	Mercedes	3%	4%	2%	3%	3%	3%
	Skoda	6%	8%	5%	6%	5%	7%
	Renault	3%	4%	1%	4%	3%	3%
	Peugeot	3%	4%	3%	2%	2%	4%
	Nissan	2%	1%	2%	3%	1%	3%
	Seat/Cupra	2%	1%	2%	1%	1%	2%
	Ford	4%	3%	5%	3%	4%	4%
	Hyundai	3%	2%	4%	4%	2%	4%
	Mazda	1%	1%	1%	1%	1%	1%
	Tesla	1%	1%	1%	1%	2%	0%
	Mitsubishi	1%	1%	0%	1%	0%	1%
	Fiat	0%	0%	1%	0%	0%	0%
	Subaru	2%	1%	1%	3%	2%	2%
	Dacia	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Citroën	2%	1%	2%	1%	2%	1%	
Opel	2%	4%	1%	1%	2%	2%	
Saab	2%	2%	1%	2%	3%	1%	
MG	0%	0%	1%	0%	1%	0%	
BYD	0%	1%	0%	0%	0%	0%	
Polestar	1%	0%	2%	1%	1%	1%	
Annan	3%	3%	3%	3%	3%	3%	

Förekomst av aggressivt körbeteende och självbild.

De flesta förare som besvarat enkäten identifierar sig som en lugn förare (tabell 2). I tabell 2 ses att endast 0,5% anser att de själva är aggressiva förare, trots detta medger majoriteten (75%) av förarna att de har utfört en aggressiv handling (tabell 3), och hela 98% upplevt att en annan trafikant uppträtt aggressivt (tabell 4). Det visar på en central skillnad mellan självuppfattning och faktisk handling, vilket indikerar ett tydligt självbildsgap där individer inte identifierar sitt eget beteende som aggressivt.

Aggressivitet upplevs ofta i trafiken, där 46% upplever det minst varje vecka (tabell 4). Vanligaste självrapporterade beteenden som förarna utför är svordomar och att tuta eller markera mot andra trafikanter, tabell 3. Färre upplever att de själva kör för fort eller för nära andra fordon. När det gäller hur de upplever andra bilisters aggressiva körbeteende så ligger de framfällt för nära dem (72%), och att andra bilister inte använder blinkers (85%), eller att de utför vårdslösa bilbyten och omkörningar (62–63%), tabell 4. Yngre förare, särskilt 18–34 år, rapporterar högre frekvens av aggressiva beteenden.

Nästan alla har någon gång stört sig (blivit irriterad) på en annan förare. De mest frekventa irritationsmomenten är kopplade till oförutsägbarhet, tabell 5. Hälften upplever att andra kör för nära, drygt 40% att de inte använder blinkers och drygt 40% att andra använder mobiltelefonen. Gemensamt är att de minskar förarens möjlighet att förutse andra trafikanters beteende. Övriga trafikantgrupper som förare är irriterad på är A-traktorförare, elsparkcyklister, och cyklister (tabell 6). Bilförare som kör BMW hör också till dem som bilförare anser köra mer aggressivt (tabell 6)

Tabell 2. Självrapporterad självuppfattning av sig själv som förare

Besvarad fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Hur skulle du beskriva dig själv som förare	lugn	81 %	73%	77%	92%	83%	79%
	Aggressiv	0,5 %	0,0%	1,1%	0,3%	0,7%	0,3%
	Stressad	6%	12%	5%	1%	3%	9%
	Lättirriterad	13%	16%	17%	6%	13%	12%

Tabell 3. Självrapporterat beteende som bilfören själv utfört vid bilkörning i trafik senaste året.

Besvarad fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Har du under det senaste året själv gjort något av följande i trafiken?	Uttryckt irritation mot andra personer	22%	24%	28%	14%	25%	19%
	Använt svordomar	33%	35%	41%	23%	34%	32%
	Höjt rösten mot någon annan i trafiken	11%	11%	13%	8%	12%	10%
	Tutat av irritation	22%	17%	26%	22%	26%	18%
	Visat fingret mot en annan förare	4%	4%	5%	3%	4%	4%

Kört för fort i irritation	16%	18%	20%	9%	20%	11%
Kört för nära bilen framför	13%	15%	14%	9%	15%	11%
Markerat mot en annan förare (ex. bromsat, blinkat med helljus etc.)	23%	25%	25%	18%	27%	18%
Inget av ovan	25%	25%	20%	32%	22%	29%
Gjort något (netto)	75%	75%	80%	68%	78%	71%
Bas	1020	305	371	344	516	504

Tabell 4. Upplevda aggressiva beteenden hos andra bilister i trafiken senaste året.

Besvarad fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Hur ofta upplever du aggressivt beteende från andra bilister	Upplever aggressivt beteende hos andra bilister minst varje vecka	46%	50%	49%	40%	49%	43%
Vilka typer av beteende har du upplevt i trafiken de senaste 12 månaderna?	Upplevt minst ett aggressivt beteende från andra bilförare	98%	96%	98%	98%	98%	97%
Vilka typer av beteende har du upplevt i trafiken de senaste 12 månaderna?	Tutande eller blinkande med helljus i irritation	28%	41%	30%	15%	31%	25%
	Någon har kört mycket nära bakom	72%	76%	73%	67%	71%	73%
	Aggressiva omkörningar	62%	68%	65%	51%	61%	62%
	Förare som tränger sig ex. vid blixtlås/kugghjulsprincipen	50%	52%	58%	38%	52%	47%
	Vårdslösa filbyten	63%	63%	71%	54%	62%	63%
	Förare som inte använder blinkers	85%	82%	87%	85%	85%	86%
	Gester eller skällsord	9%	12%	10%	4%	10%	7%
	Fått fingret	5%	7%	6%	3%	7%	4%
	Hotfulla situationer (ex. blockering, förföljelse)	4%	7%	3%	2%	4%	4%
	Har inte upplevt aggressivt beteende	3%	1%	2%	5%	2%	3%
	Inget av ovan	1%	3%	1%	0%	1%	2%
	Bas		1020	305	371	344	516

Tabell 5. Upplevda irritationsfaktorer som andra bilförare utför.

Besvarad fråga	Andras förarens beteenden	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Vad irriterar dig mest i trafiken?	Ej blinkers	43%	37%	40%	51%	40%	45%
	Tränger sig	23%	22%	25%	22%	24%	22%
	kör långsamt i omkörningsfil	22%	19%	26%	21%	27%	18%
	kör för nära	49%	49%	48%	51%	43%	56%
	Mobilanvändning	43%	41%	40%	47%	38%	47%
	kör ryckigt	15%	15%	16%	13%	17%	11%
	Aggressiva omkörningar	28%	31%	29%	25%	23%	33%
	Gester/tutande/blinkande med helljusen	10%	14%	11%	6%	8%	12%
	kör för långsamt	19%	21%	24%	13%	22%	16%
	kör för fort	9%	9%	7%	12%	8%	10%
	kör för försiktigt	5%	5%	7%	4%	7%	3%
	Personer som kör sämre än jag själv	3%	8%	2%	1%	5%	1%
	Cyklister	8%	8%	9%	8%	10%	7%
	Fotgängare	0%	0%	1%	0%	1%	0%
	Annat	2%	2%	1%	4%	3%	1%
	Bas		1 018	305	371	342	515

Tabell 6. Trafikantgrupper som bilister irriterar sig på

Besvarad fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Vilken trafikantgrupp tycker du skapar mest irritation i trafiken?	Personbilar	30%	34%	34%	23%	30%	30%
	A-traktorer/mopedbilar	56%	55%	53%	59%	55%	57%
	Motorcyklar	4%	5%	5%	3%	4%	5%
	Taxibilar	15%	20%	16%	10%	17%	13%
	Skåpbilar	7%	7%	8%	6%	9%	5%
	Lastbilar	12%	12%	12%	12%	9%	14%
	Bussar	7%	7%	10%	6%	8%	6%
	Cyklister	31%	31%	30%	32%	33%	28%
	Mopeder	2%	2%	2%	1%	3%	1%
	Fotgängare	5%	3%	3%	7%	5%	4%
	Elsparkcyklar	36%	27%	32%	48%	35%	37%
	Suvar	7%	7%	8%	5%	7%	6%
	Sportbilar	7%	11%	7%	3%	5%	9%
	Annat - skriv in	4%	2%	5%	5%	5%	3%
Bas		1 020	305	371	344	516	504
De som du anser vara aggressiva i trafiken, kör de en viss biltyp, till exempel ett specifikt	Audi	12%	10%	10%	15%	11%	12%
	BMW	22%	18%	19%	29%	23%	22%
	Tesla	3%	2%	4%	4%	3%	3%
	Toyota	0%	0%	0%	0%	0%	0%
	Volvo	2%	2%	4%	0%	3%	2%

bilmärke, ålderskategori eller kön?	Män (netto)	34%	40%	34%	28%	26%	42%
	Åldersgrupp- yngre förare	2%	1%	2%	3%	3%	1%
	Taxi/Taxiförare + Yrkestrafik (netto)	7%	7%	7%	6%	8%	5%
	Suv/Stora bilar	4%	3%	4%	6%	4%	4%
	Kvinnor / Kvinnor kör sämre/mer osäkert	3%	2%	4%	2%	3%	2%
	Sportbilar/finare/dyrare bilar	6%	6%	6%	3%	5%	5%

Trafikmiljöns psykologiska påverkan och konsekvenser av aggressivitet

Hela 76% anser att de påverkas av andras beteende (tabell 7). Var tredje man i ålders 18–34 år känner att de tappar humöret varje vecka i trafiken jämfört med rikssnittet på 16%.

Hälften anser att beteenden varit nära att leda till en olycka. Cirka en tredjedel anser att de blir arga och lika stor andel att de blir stressade.

Mer än hälften av bilförarna anser att de upplevt att de blivit lättare irriterad när de befinner sig i en bil (tabell 8). Var femte förare anser att de blir en sämre version av sig själva. Totalt 42% av förarna har känt skamsen på grund av sitt körbeteende någon gång. Hälften av männen (51%) har någon gång känt sig skamsen över sitt beteende. De flesta tror att irritation påverkar sitt eget körbeteende.

Det finns geografiska skillnader, mycket troligt på grund av efterföljande skillnader i trafikmiljö och trafikdensitet. Det är 52% av bilister i storstadsregioner som har upplevt aggressivt körsätt jämfört med 43% i resten av landet. Det är även 80% av förare till personbil som kör i storstadsregioner som har utfört en aggressiv handling, jämfört med 71% utav förare i resten av landet.

Tabell 7. Upplevelser av aggressivt körbeteende.

Fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Hur påverkas du av andra förare aggressiva beteende i trafiken	Påverkas av andras beteende	76%	82%	75%	71%	69%	82%
Hur påverkas du av andra förare aggressiva beteende i trafiken	Blir arg	38%	41%	42%	31%	41%	35%
Hur påverkas du av andra förare aggressiva beteende i trafiken	Blir stressad	31%	41%	31%	23%	22%	40%
Hur ofta händer det att du tappar humöret i trafiken?	Varje vecka	16%	24% (m=31%)	19% (m:19%=)	7% (m:7%)	19	14%
Har du någon gång i efterhand känt	Känt skam (en eller flera	42%	38%	44%	44%	52%	32%

att du skämts över hur du betett dig i trafiken?	gånger) i efterhand						
Har du någon gång varit nära en trafikolycka som du upplever berodde på ditt eller någon annans aggressiva körbeteende?	Nära olycka kopplad till aggressiv körning vid minst ett tillfälle	51%	50%	56%	47%	55%	48%

Tabell 8. Faktorer som påverkar.

Besvarad fråga	Faktor	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Anser du att det är lättare att irriteras på andra, när du sitter i en bil, jämfört med andra vardagliga situationer?	Lättare att bli irriterad i bil	58%	60%	62%	51%	60%	56%
Varför anser du att det är lättare att irriteras på andra när du sitter i en bil jämfört med andra vardagliga situationer	Exponering för andras misstag	57%	54%	62%	54%	57%	57%
Varför anser du att det är lättare att irriteras på andra när du sitter i en bil jämfört med andra vardagliga situationer	Skyddad miljö (anonymitet)	27%	27%	29%	23%	27%	26%
Vilken betydelse tror du att irritation har för hur man kör?	Mycket/ganska stor betydelse	87%	83%	88%	91%	83%	91%
I vilken grad tycker du att du är en bättre eller sämre version av dig själv bakom ratten	Blir en sämre version av sig själv (sämre/mycket sämre)	21%	30%	23%	11%	23%	19%

Tabell 9. Fördelning per region.

Område	Antal	Hur ofta upplever du aggressivt beteende från andra bilister?	Hur ofta händer det att du tappar humöret i trafiken varje vecka?	Har du under det senaste året själv gjort något aggressivt beteende?	Har du någon gång i efterhand känt att du skämts över hur du betett dig i trafiken?
Rikssnitt		46%	16%	75%	42%
Stockholm		49%	15%	78%	41%
Östra Mellansverige		48%	16%	70%	46%
Småland med öarna		40%	13%	73%	47%
Sydsverige		51%	22%	74%	38%
Västsverige		47%	16%	81%	43%
Norra Mellansverige		44%	20%	70%	35%
Mellersta Norrland		33%	10%	76%	48%

Övre Norrland		32%	15%	66%	40%
Storstadsregioner					
Stockholm		51%	15%	79%	42%
Malmö		54%	24%	79%	35%
Göteborg		52%	17%	83%	39%
Övriga landet		43%	16%	71%	43%
Storstadsregioner (Sth+Gbg+Mlm)		52%	17%	80%	40%

Musik i bilen.

De flesta bilförarna lyssnar på musik i bilen (91%), och då är det mest blandad musik (68%), endast en minoritet lyssnar på lugn musik (12%) eller klassisk musik (6%) (tabell 10).

Tabell 10. Musik i bilen.

Besvarad fråga	Svarsalternativ	Totalt	18-34 år	35-55 år	56-79 år	Män	kvinnor
Lyssnar du på musik när du kör bil?	Ibland eller mer	91%	95%	92%	86%	90%	91%
	<i>Bas</i>	1 020	305	371	344	516	504
Vilken typ av musik lyssnar du på när du kör bil?	Lugn musik	12%	11%	10%	15%	13%	11%
	Blandad musik	68%	64%	68%	72%	63%	73%
	Hiphop	6%	13%	6%	1%	7%	5%
	RNB	5%	8%	5%	2%	4%	6%
	Klassisk	6%	4%	4%	9%	7%	4%
	Hårdrock	15%	13%	21%	11%	24%	6%
	Pop	30%	44%	26%	22%	29%	32%
	Metal	8%	11%	10%	3%	13%	3%
	Indie	7%	13%	6%	2%	7%	6%
	Barnmusik	2%	3%	3%	1%	2%	3%
	Annat	11%	13%	12%	9%	14%	9%
	<i>Bas</i>	999	300	366	333	502	497
Upplever du att musik påverkar ditt humör i trafiken?	Ja (ospecificerad)	14%	19%	16%	7%	12%	16%
	lugnare	35%	38%	34%	33%	36%	33%
	mer fokuserad	13%	19%	12%	8%	14%	12%
	mer stressad	5%	9%	4%	3%	4%	7%
	Nej	41%	33%	40%	50%	42%	40%
	Vet ej	6%	4%	6%	6%	5%	6%
	Ja (netto)	53%	63%	54%	44%	53%	54%
	<i>Bas</i>	1 020	305	371	344	516	504

Diskussion och analys

Syftet med denna studie är att analysera hur ofta aggressiva körbeteenden förekommer i en svensk kontext, hur de upplevs och vilka faktorer som bidrar till dem. Den genomförda studien visade en hel del intressanta resultat som belyses och diskuteras nedan.

En aggressiv trafikmiljö

Internationella studier från USA (tex Sansone och Sansone 2010) visar att upp till en tredjedel av förare uppger att de någon gång har agerat aggressivt i trafiken, och i moderna enkätstudier rapporterar en mycket stor andel förare att de åtminstone ibland ägnar sig åt aggressiva beteenden bakom ratten.

Denna studie, tillsammans med andra svenska studier (tex., Forward, 2015, Teräsvirta. 2011, Vadeby med flera, 2021) bekräftar att ett aggressivt beteende är ett komplext beteende som kan förekomma bland oss alla. Denna studie visar att totalt 46% av bilförarna upplever aggressivitet i trafiken minst varje vecka. Aggressivitet varierar geografiskt och är mer påtagligt i storstadsregionerna. Skillnaderna tyder på att trafikmiljö och vardagliga förutsättningar påverkar körbeteende.

Undersökningen visar att de flesta bilförare som svarat på undersökningen har utfört en aggressivt körbeteende i trafiken (tex., kör för nära, signalering, svurit). Aggressivt beteende är inte begränsat endast till extrema situationer utan består ofta av mindre, återkommande handlingar. De flesta har någon gång svurit eller markerat mot en annan förare. När det gäller hur de upplever andra bilisters aggressiva körbeteende så ligger de framfällt för nära dem eller inte använder blinkers, eller att de utför vårdslösa bilbyten och omkörningar.

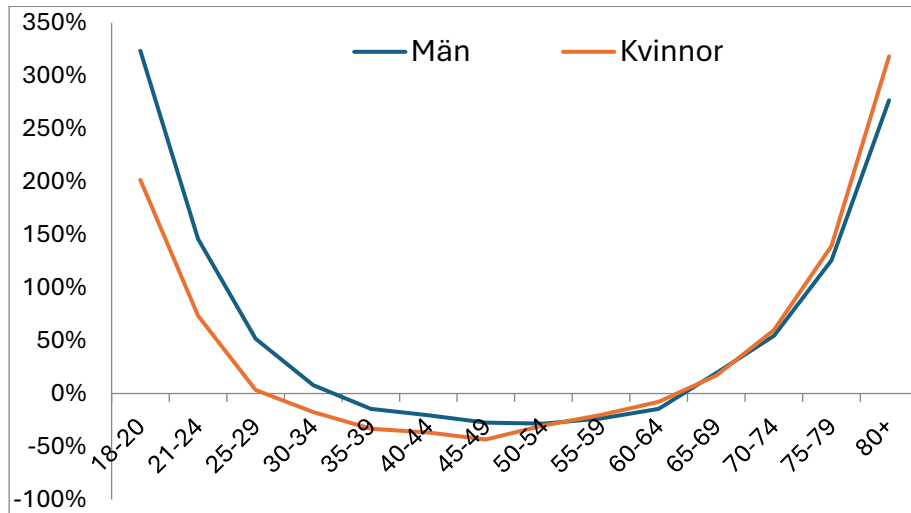
Dock skiljer förekomsten de enskilda handlingarna som kan klassas som aggressivt beteende mellan åldersgrupper, kön, biltyper och bilmärken. Framför allt unga män har utfört en aggressiv handling (80%) jämfört med kvinnor (71%). Dessutom rapporterar var tredje man i ålders 18–34 år känner att de tappar humöret varje vecka i trafiken jämfört med genomsnittet på 16%. I undersökningen framgår det även att det skiljer sig åt vilka typer av bilmärken som bilförare stör sig på. Ett bilmärke som sticker ut är BMW. Folksam har i tidigare olycksstudie (Folksam 2014) visat på skillnader hos olika grupper av bilförare avseende ålder, kön, biltyper och bilmärken vid inblandning i singelolyckor. Där framkom bland annat att män generellt hade 60% högre risk än kvinnor. Och att unga (18–30 år), i synnerhet män, hade betydligt högre risk än genomsnittet, figur 2. Dessutom framkom

Vanligaste aggressiva beteenden hos förare

- 33% har svurit
- 23% har markerat mot en annan förare – bromsat, blinkat med helljus, visat missnöje.
- 22% har uttryckt irritation direkt mot andra.
- 22% har tutat av irritation.
- 16% har kört för fort i irritation.
- 13% har kört för nära bilen framför.
- 4% har visat fingret mot en annan förare

Figur 1. Översikt aggressivt körbeteende senaste året hos svarande bilförare.

också att vissa bilmärken hade klart högre andel singelolyckor än andra. Förare till BMW hade dubbelt så stor risk för singelolyckor jämfört med genomsnittet och hela 10 gånger högre risk jämfört med bilmärket med lägst risk (Toyota) – vilket helt eller till största del beror på förarens beteende och inte på bilens egenskaper. Vi kunde konstatera att de krockar som BMW var involverad i så var krockvåldet (hastigheten) ca 25% högre än genomsnittet. Det pekar på att körbeteendet har mycket stor påverkan på risken att bli inblandad i en olycka och även krockarnas svårhetsgrad (krockvåld). När olyckan väl skett är det förutom krockvåldet till största del bilens krocksäkerhet som påverkar risken att skadas.



Figur 2. Skillnad i risk för singelolycka jämfört med genomsnittet för kvinnor och män uppdelat på åldersintervaller.

Ett aggressivt körsätt ökar inte bara skaderisken direkt utan även hur själva trafikmiljön upplevs. Undersökningen visar att tre av fyra bilförare påverkas negativt när andra betar sig aggressivt på vägarna. För vissa leder det till stress eller oro. För andra väcker det irritation och ilska. Kvinnor uppger oftare att de blir stressade eller rädda när andra betar sig aggressivt i trafiken. Män uppger oftare att de själva blir arga. Reaktionerna ser olika ut, men effekten är densamma. Trafiken blir mindre trygg. Aggressivitet sprids därmed mellan trafikanter och kan förstärka risknivån i systemet.

Aggressivt körbeteende som ett beteendemönster

Mer än hälften av svenska bilförare uppger att det är lättare att bli irriterad i bilen än i andra vardagliga situationer. Var femte tycker dessutom att de blir en sämre version av sig själva bakom ratten. Trafiken fungerar som en situation där social kontroll minskar, exponering för irritation ökar, möjlighet till kommunikation saknas.

Nästan alla har någon gång stört sig (blivit irriterad) på en annan förare. Hälften av alla svenska bilförare uppger att förare som ligger för nära är det mest irriterande beteendet i trafiken. Därefter kommer förare som struntar i blinkers och personer som använder mobiltelefon under körning. De mest frekventa irritationsmomenten är kopplade till

oförutsägbarhet, Hälften upplever att andra kör för nära, drygt 40% att de inte använder blinkers och drygt 40% att andra använder mobiltelefonen. Gemensamt är att de minskar förarens möjlighet att förutse andra trafikanters beteende.

Detta speglar hur mycket trafikmiljön och det faktum att vi sitter i en skyddad tillvaro i bilen, påverkar bilförare negativt.

De flesta visar någon form av enskilt aggressivt körbeteende, men det betyder dock inte att de som individer kan helt klassas som aggressiva, eller hamna under kategorin ”road rage” eller ”ratt-ilska”, för den mer extrema handlar inte bara om enstaka handlingar utan om ett komplext psykologiskt tillstånd där starka negativa emotioner – främst ilska och frustration – påverkar förarens beslutsfattande och beteende (Love och Nicolls 2025). Fenomenet betraktas därför både som ett beteendemönster och en emotionell respons i trafiken. Svensk studie från 2011 (Teräsvirta 2011) identifierade att impulsivitet, irritabilitet och positiva attityder till fortkörning var starkt kopplade till aggressiv körning. Personliga faktorer förklarade en stor del av variationen i aggressivt beteende i trafiken.

Självbildsgapet

När bilförare ombeds att beskriva sitt eget körbeteende uppger en majoritet (81 procent) att de betraktar sig som lugna förare, medan endast en mycket liten andel identifierar sig som aggressiv. Samtidigt rapporterar omkring tre fjärdedelar av de tillfrågade att de själva har uppvisat aggressivt beteende i trafiken under det senaste året. Detta kan tolkas i ljuset av det som inom psykologin benämns ett självbildsgap.

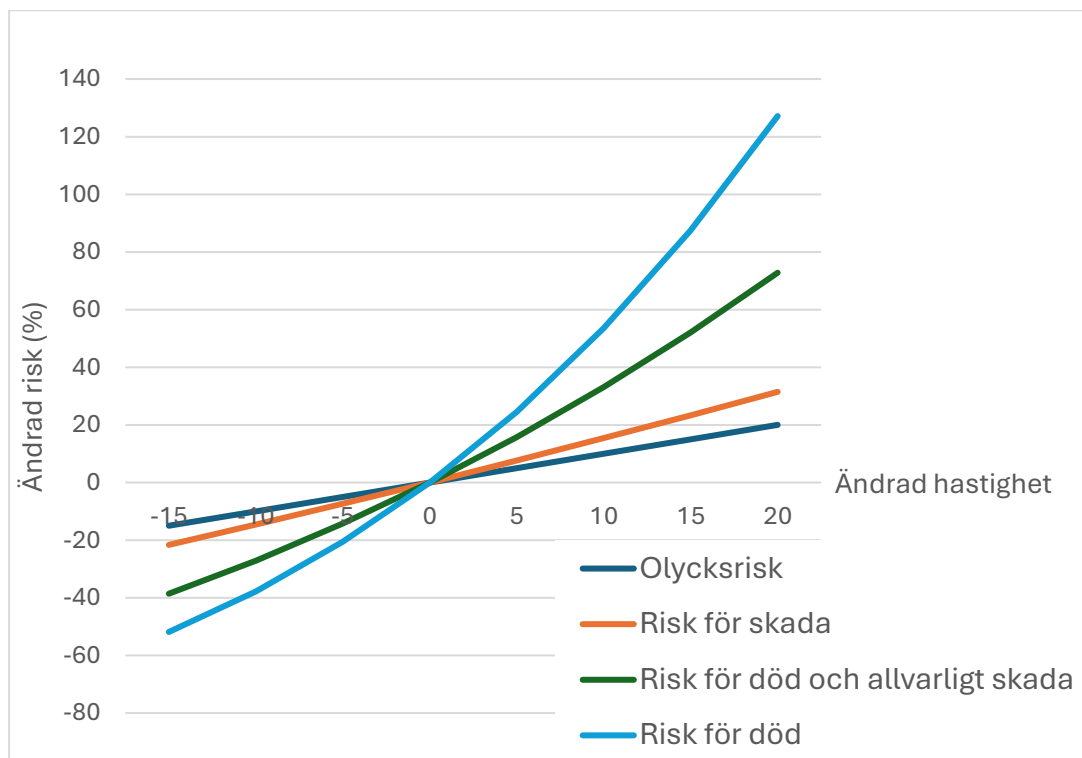
”Ingen är aggressiv, men alla möter aggressiva förare.”

Fenomenet innebär att individer tenderar att förklara sina egna handlingar med hänvisning till situationsbundna faktorer, medan andras beteenden i större utsträckning attribueras till stabila personlighetsdrag. Exempelvis kan en annan förare närgångna körning tolkas som hänsynslöshet, medan motsvarande beteende hos en själv förklaras med tillfälliga omständigheter, såsom tidspress.

Denna asymmetri i attribution bidrar till en paradoxal situation i trafiken: många förare upplever att de omges av aggressiva trafikanter, samtidigt som få erkänner sådant beteende hos sig själva. Aggressivitet i trafiken framstår därmed inte som ett fenomen begränsat till en liten grupp individer, utan snarare som ett relativt utbrett inslag i vardagligt trafikbeteende. Detta bekräftas av att 98 procent av svenska bilförare uppger att de har upplevt aggressivt beteende från andra trafikanter under det senaste året, och att närmare hälften möter sådant beteende på veckobasis. Över fyra av tio svenska bilförare uppger att de har känt skam över sitt eget beteende i trafiken. Bland män mellan 35 och 55 år är andelen ännu högre – 53 procent. Förare tolkar egna handlingar situationsbaserat och andras handlingar personbaserat. Detta minskar incitament för beteendeförändring.

Implikationer för trafiksäkerhet

De beteenden som ökar risken att orsaka trafikolyckor är ofta förknippat med att köra för fort och att ha ett aggressivt körbeteende. Aggressivt körbeteende kännetecknas av en rad beteenden som negativt påverkar olycks- och skaderisken. Det är sedan tidigare visat i olika studier vilken effekt en ökad hastighet har på olycks- och skaderisken. Endast en mindre ökad hastighet på 10% över hastighetsbegränsningen medför en ökad olycksrisk på 10% och en ökad risk för krock med dödande utgång på drygt 50%, Figur 2 Att ligga för nära framförvarande bil ökar risken för olyckor. Många hastiga inbromsningar ökar också risken då det innebär att man ligger för nära och att man vill köra snabbare. Ett aggressivt körbeteende kan också leda till att man kan göra ansvarslösa omkörningar.



Figur 2 Samband mellan ändrad hastighet och påverkan på olycksrisk med olika skadenivåer (VTI notat 76 – 2000, G Nilsson).

Hur kan ett aggressivt körbeteende påverkas?

Det finns olika sätt att föröka påverka eller kompensera för förarens ibland bristfälliga beteende som kan bidra till en ökad olycksrisk och även risk att få en personskada.

Hur kan bilen och tekniken påverka?

Bilen och dess alltmer avancerade stödsystem kan ha stor inverkan på risken att bli involverad i en olycka. Studier har visat att många förarstödssystem reducerar olycksrisken, vissa kan mer än halvera risken.

- Autobromssystem kan upp till halvera risken att köra på andra bilar eller trafikanter (Amin m fl 2025, Cicchino 2022, Rizzi m fl 2015, Isaksson-Hellman och Lindman 2023).
- Körfältvarning och filhållningssystem minskar risken att köra av vägen eller in i ett annat fordon vid filbyte (Sternlund m fl 2017).
- ACC-system kan om de är aktiva påverka att du håller tillräckligt avstånd och hastigheter. Men funktionerna skiljer sig mellan olika bilmodeller.

Vidare finns annan teknik som minskar riskerna. Geofencing kan kompensera för brister i beteende, dämpa hastigheter bland annat. Självkörande bilar skulle ha mycket stor påverkan då aggressiv körning helt försvinner. En mycket effektiv åtgärd för att hålla nere hastighetsöverträdelser är de hastighetskameror (trafiksäkerhetskameror) som funnits länge. Dessutom har flera hastighetsdämpande infrastrukturförändringar stor påverkan, såsom fartgupp (Edvardsson m fl 2022).

Påverka normer inom trafiken

Det är mycket svårt att påverka människors attityder. Hittills har forskning inte påvisat några långsiktiga effekter av att påverka människors attityder eller beteende. Det kräver en långvarig påverkan, det räcker inte med kortvariga kampanjer och punktinsatser. Det är effektivare att påverka normer inom trafiken. Där har yrkestrafiken en viktig roll.

Företag bör ha ett ledningssystem för trafiksäkerhet som en del i sitt arbetsmiljöarbete, vilket omfattas i arbetsmiljölagen. Lagen innebär en skyldighet om ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Det är en skyldighet att ha en styrning över hur deras anställda kör när de kör i tjänsten, till exempel att de håller hastighetsbegränsningar, inte kör onyktra eller bryter mot andra trafikregler. De omfattar också vilka fordon som används i tjänsten och vilken teknik som används för att minska olycks- och skaderisker i trafiken.

Hur kan man som förare agera?

- Undvik aggressiva körbeteenden såsom att köra för fort, för nära andra fordon eller göra riskfyllda manövrar
- Var ute i god tid och planera din körning
- Försök inte lära andra hur man ska köra utan påverka andra genom att själv vara ett föredöme

Metodologiska reflektioner

Denna studie bygger på självrapporterad upplevelse. Studien speglar de attityder och eventuella fördomar som de ingående bilförarna har. Undersökningen begränsas genom att fokusera på de observerbara handlingarna som kan kopplas till aggressiv körbeteende och går inte på de djupare underliggande psykologiska faktorerna som ligger till grund, och är en del av aggressivt körbeteende. De bilförare som ingår i studien är främst förare till märken som inte utpekats som aggressiva (Volvo, Volkswagen, Kia, Toyota), vilket kan ha påverkan på resultatet.

Slutsatser

Forskning från bland annat Folksam visar att faktorer förknippade med aggressivt körbeteende som har stor påverkan på trafiksäkerheten är hastigheten, att ligga på nära andra fordon och att göra farliga manövrar. Denna studie lyfter att aggressivt beteende i trafiken är vanligt och normaliserat. Nära hälften uppgav att de upplevt aggressivt körbeteende under en vecka. Många har även utfört en handling som kan klassas som aggressivt körbeteende. Aggressivitet i trafiken framstår därmed inte som ett fenomen begränsat till en liten grupp individer, utan snarare som ett relativt utbrett inslag i vardagligt trafikbeteende. Det framträder ett tydligt gap mellan självbild och faktisk handling, vilket pekar på svårigheten att nå de som uppträder aggressivt med preventiva åtgärder. Dessutom tolkar förare egna handlingar situationsbaserat och andras handlingar personbaserat vilket kan minska incitament för beteendeförändring. Studien lyfter skillnader mellan kön, ålder, bilmärke, bilty. Skillnader i geografisk plats visar att det till viss är del situationsbetingat, där trafikmiljön och trafikintensitet spelar roll.

Referenslista

- Amin, K., Kullgren, A., & Tingvall, C. (2025). Effects of automatic emergency braking systems to reduce risk of crash and serious injuries among pedestrians and bicyclists. *Traffic Safety Research*, 9, e000085. doi:10.55329/nbqj7880
- Cicchino, J. B. (2022). Effects of automatic emergency braking systems on pedestrian crash risk. *Accident Analysis and Prevention*, 172, 106686. doi:<https://doi.org/10.1016/j.aap.2022.106686>
- Cicchino, C. (2016). *Effectiveness of Forward Collision Warning Systems with and without Autonomous Emergency Braking in Reducing Police-Reported Crash Rates*. Retrieved from https://cdn0.vox-cdn.com/uploads/chorus_asset/file/5970437/FCP_FCW_AEB_effectiveness.0.pdf
- Cox, A. E., Mueller, A. S., & Cicchino, J. B. (2023). Safety potential of crash avoidance features, improved headlights, and V2V-enhanced technologies for older drivers. *Journal of Safety Research*, 85, 200-209. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jsr.2023.02.004>
- Edvardsson Björnberg, K., Hansson, S. O., Belin, M.-Å., & Tingvall, C. (Eds.). (2022) *The Vision Zero handbook: Theory, technology and management for a zero casualty policy*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-76505-7> [research.chalmers.se]
- Folksam (2014) Olycksrisker olika förare, <https://mb.cision.com/Public/1524/9608434/b2818581808300e6.pdf>
- Forward (2015) Driver anger: Experienced and expressed. *Journal of Ergonomics*, 53:017, doi:10.4172/2165-7556.S3-017
- Dula, C., Geller, E. S., (2003) Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research, *Journal of Safety Research*, 34, 5, 559-566, doi: <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2003.03.004>
- Isaksson Hellman, I., & Lindman, M. (2023). Estimating the crash reducing effect of Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) for vulnerable road users. *Traffic Safety Research*, 4, 000036. doi:10.55329/blzz2682
- Rizzi, M., Kullgren, A., & Tingvall, C. (2014). *Injury crash reduction of low-speed Autonomous Emergency Braking (AEB) on passenger cars*. Paper presented at the International Research Council on the Biomechanics of Injury Conference, IRCOBI 2014 Berlin; Germany.
- Sansone RA, Sansone LA. (2010) Road Rage: What's Driving It? *Psychiatry (Edgmont)*. 2010 Jul;7(7):14-8. PMID: 20805914; PMCID: PMC2922361.
- Sternlund, S., Strandroth, J., Rizzi, M., Lie, A., & Tingvall, C. (2017). The effectiveness of lane departure warning systems—A reduction in real-world passenger car injury crashes. *Traffic Injury Prevention*, 18(2), 225-229. doi:10.1080/15389588.2016.1230672
- Steven Love, Michelle Nicolls (2025) What drives road rage? A systematic review on the psychological correlates of aggressive driving behavior, *Journal of Safety Research*, Volume 94: pp 92-109, ISSN 0022-4375, <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2025.06.014>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437525000866>)
- Teräsvirta, J. (2011). *Tendency to Aggressive Driving and Road Rage : Identifying Drivers Prone to Aggressive Driving and Road Rage in Motor Vehicle Traffic in Sweden (Dissertation)*. Retrieved from <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:su:diva-63803>
- Vadeby, Forward, Sörensen (2012) Svenska trafikanters inställning och beteende avseende trafiksäkerhet, VTI rapport 1079, https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/Publikationer/Publikationer_004501_004600/Publikation_004580/Slutgiltig%20VTI-rapport%206%20april%202021.pdf