

Bälte i buss – en fältstudie

Sigrun Malm, Folksam trafiksäkerhetsforskning

Bakgrund

Varje år dör i genomsnitt 4 personer och cirka 35 personer skadas svårt som busspassagerare i Sverige. En litteraturgenomgång av studier av bussolyckor (Albertsson et al 2003) konstaterar att i stort sett samtliga svåra personskador i bussolyckor uppkommer vid vältningar och rullningar. I en analys av en svår vältningsolycka med 34 passagerare konstateras att säkerhetsbälte skulle ha reducerat skadorna för 2/3 av passagerarna med allvarliga eller svåra skador.

Sedan 1999 ska den som färdas i buss använda bilbälte där sådant finns.

Sedan 2004 ska alla nya bussar ha bälten utom bussar för stadstrafik

Sedan 2007 ska det ges information om bälteskravet i bussen. Information kan ges muntligt av förare eller reseledare eller liknande, med audiovisuella hjälpmedel eller med skylt eller bild vid varje plats.

I Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät år 2010 (Ekander, I, 2010) uppger en tredjedel av de tillfrågade att de alltid eller nästan alltid använder bälte i buss.

Syfte

Folksam genomförde en undersökning för att kunna svara på i vilken utsträckning lagen om bältesanvändning i buss efterlevs samt om information i bussen om bältesanvändning har någon effekt.

Metod

Busslinjer från 4 olika bussbolag valdes ut med tyngdpunkt i Stockholmsområdet. En observatör åkte med bussen och genom att gå längs mittgången efter avfärd, räknades antal bältade och totalt antal passagerare. För att kunna se om bältet användes, valdes bussresor i bussar med endast 2-punktsbälte bort, då det är mycket svårare att se om ett 2-punktsbälte är i bruk utan att titta så närgånget att observatören avslöjas. En av bussresorna var med en buss med 2-punktsbälte.

Totalt ingick 26 bussresor med 4 olika bussbolag och med 515 observerade passagerare. Tidsperioden för studien var från oktober 2010 till mars 2011. Samma person var observatör på samtliga bussresor.

Resultat

Det informerades på olika sätt i bussarna om att bälte skulle användas. I några bussar var det dekaler på stolsryggarna på varje eller varannan rad, längst fram i bussen, eller på fönstren. I en del bussar informerade busschauffören i högtalaren om att bälte skulle användas.

Tabell 1 Andel bältade vs information om bälteskrav

Bältesinfo av något slag	Bältade	Obältade	Osäkra	Andel bältade
Ja	110	219	1	33%
Nej	44	140	1	24%
Totalt	154	359	2	30%

Det kunde i detta material inte ses någon signifikant skillnad i bältesanvändning kopplat till olika typer av bältesinformation.

Tabell 2 Andel bältade per bussbolag

Bussbolag	Bältade	Obältade	Osäkra	Andel bältade
Flygbussarna Sto-Skavsta (6 resor)	17	171	0	9%
Flygbussarna Sto-Arl (9 resor)	59	80	0	42%
SWEBUS (7 resor)	28	41	2	41%
UL (2 resor)	10	12	0	45%
Ybuss (2 resor)	40	55	0	42%
Summa	154	359	2	30%

Skillnaden i bältesanvändning per bussbolag är inte så stor utom för flygbusslinjen mellan Stockholm och Skavsta, där andelen bältade var mycket lägre. På denna sträcka var andelen bältade lägre även där information om bälteskrav gavs. Information om varje bussresa finns i bilaga 1.

Diskussion

De senaste åren har antalet dödade och svårt skadade i bil minskat. Från 415 döda och 2770 svårt skadade år 2000 till 330 döda och 2170 svårt skadade år 2009. Detta beror huvudsakligen på säkrare bilar och vägar. Under samma period har antalet dödade och svårt skadade i buss inte minskat utan har i genomsnitt varit 4 döda och 35 svårt skadade. Eftersom bältet är ett enkelt och effektivt skydd mot svåra skador i vältningsolyckor och det främst är vid vältning och rullningsolyckor som busspassagerare dödas och skadas svårt (Albertsson et al 2003), är det inte genom ändringar i bussens konstruktion antalet dödade och skadade kan minskas, utan genom att få upp bältesanvändningen.

Trots att det sedan 1999 har funnits lag på att använda bälte i buss där bälte finns, är bältesanvändningen fortfarande låg. Utvecklingen har inte följt mönstret från bältesanvändningen i baksätet i bil, som ökade kraftigt när det blev lag på bälte i baksätet. Vad anledningen till att bältesanvändningen i buss inte ökade när bälteslagen kom, kan man bara spekulera i. En orsak var nog att det när lagen infördes inte fanns bälten i så många bussar, först från 2004 krävs det att alla nya bussar har bälten. Sannolikt spelar det också in att en buss känns stor och trygg, och då känns det inte så nödvändigt att bälta sig. Att åka buss är det säkraste sättet att färdas på väg per personkilometer. Flyg är dock ännu säkrare; ingen har dött eller skadats allvarligt i linjeflygningar i Sverige senaste decenniet. Trots detta sitter nästan alla passagerare bältade under hela flygresorna, men i långfärdsbuss är det endast 30 % som använder bälte.

Det är svårt att mäta bältesanvändning i buss, så det finns mycket få studier. En tidigare skyltfondsstudie (Nybom et al, 2004) som både bussbranschen och medier hänvisar till,

gjorde bland annat en uppskattning av andelen bältade på långbussresor. Studien pekade på en mycket hög bältesanvändning vid muntlig information (70 %) och något lägre bältesanvändning vid skriftlig information än när ingen information gavs (lägre än 20 %). Underlaget i Nyboms studie var litet, 14 bussresor där bussen var försedd med bälte, siffrorna baserades på uppskattningar och inte observationer, och det redovisas inte hur många passagerare som fanns i bussarna. Det lilla och osäkra antalet gör det svårt att dra långtgående slutsatser.

Mycket talar för att information i bussen om att bälte ska användas ökar bältesanvändningen, men vilken typ av information som är mest effektiv och hur stor ökningen är går det inte att dra några statistiskt säkerställda slutsatser. Det skulle behövas en större observationsstudie för att ta reda på vilken typ av information som ger störst påverkan på bältesanvändningen.

Förmodligen är kunskapen dålig bland allmänheten om att det är påbjudet att använda bälte i buss där det finns bälte. Både information i bussar och allmän information om bälteslagen skulle förmodligen öka bältesanvändningen i bussar och därigenom på ett enkelt och effektivt sätt skydda mot svåra skador.

Sammanfattning

- Sju av 10 busspassagerare använde inte bälte
- I bussar utan bältesinformation använde 24 procent bälte.
- I bussar med bältesinformation använde 33 procent bälte.
- Bältet är ett enkelt och effektivt skydd mot svåra skador i bussolyckor.
- Det dör i genomsnitt 4 och 35 personer skadas svårt varje år.

Referenser

Albertsson et al. Litteraturöversikt. Skadehändelser relaterade till busstrafik. Buss-OLA – En trafiksäker bussfärd – VTI rapport 488 – 2003

Nybom, P et. al. Trafiksäkerheten för regional och interregional busstrafik – Vägverket EK50 A 2004:195852

Ekander, I. Trafiksäkerhet. Resultat från trafiksäkerhetsenkäten 2010. Trafikverket 2010:096