

Förekomst och användningsfrekvens av säkerhetsbälten i personbilar¹⁾

Av med. lic. *Claes-Göran Bäckström*, Malmö

Introduktion

Sedan år 1958, då normer för säkerhetsbälten i bilar introducerades i Sverige (1), har personbilar i raskt stigande utsträckning utrustats med säkerhetsbälten. Sålunda fann Lindegård (2, 7) vid en stickprovsundersökning i Skåne under våren 1958 säkerhetsbälten i 6,7 % av de 1.000 undersökta bilarna. Vid en liknande undersökning våren 1959 på samma plats påvisades en ökning av bältesförekomsten till 24,3 % och 1960 förekom inmonterade bälten i 50,7 %. Enligt Lindgren (3) skall stickprovsundersökningar under 1960 ha visat att säkerhetsbälten inmonterats i ca hälften av de i trafik varande bilarna.

En jämförelse med andra länder (4, 5, 8) visar att Sverige hittills kan betecknas som det enda land, där säkerhetsbälten nästan helt slagit igenom.

Det är emellertid välkänt, att även om bälten inmonterats i bilarna så användes de icke i full utsträckning. Vid en analys av 124 olyckor, där säkerhetsbälten varit inmonterade, fann Bäckström (6) att bältena ej använts i 35 % av fallen. Lindegård fann i ovannämnda undersökning (2, 7) att bältena ej användes i ca 18 %. Det bör dock påpekas, att till kategorin outnyttjade bälten hänförde Lindegård "endast sådana fordon, där varken förare eller passagerare använde bälten". Om sålunda passageraren använde bälte men icke föraren, hänfördes fordonet till kategorin använda bälten. Eftersom det icke är ovanligt att endast en av 2 åkande i framsätet använder bältet, måste den av Lindegård angivna användningsfrekvensen vara för hög.

Föreliggande undersökning avser dels att belysa förekomst och användningsfrekvens av sä-

kerhetsbälten vid landsvägskörning, dels att söka konstatera huruvida de vanligast förekommande bältena skiljer sig i fråga om användningsfrekvensen.

Material och metod

Undersökningen genomfördes under oktober månad 1961 i samarbete med statspolisen samtidigt med av denna anordnade trafikkontroller. För att erhålla ett genomsnitt av förekomsten och användningen av säkerhetsbälten förlades kontrollerna till olika vägar. 3 kontroller ägde rum på riksväg 4 i Hurva, 3 på riksväg 2 söder om Saxtorp, och en kontroll anordnades på riksväg 1 utanför Hälsingborg.

Hänsyn togs till att förekomst och användning av säkerhetsbälten kan variera i söndags- och vardagstrafik. Sålunda förlades 3 av kontrollerna till söndagar och 4 till vardagar, varvid också uppnåddes att materialet blev jämnt fördelat mellan söndagar och vardagar.

Vid varje kontroll undersöktes så många bilar som möjligt, oberoende av årsmodell. På grund av den tidvis täta trafikintensiteten var det av säkerhetsskäl icke möjligt att undersöka varje passerande bil, vilket icke innebar någon selektiv inverkan på materialet.

Samtidigt med att förekomst och användning av de olika bältestyperna noterades tillfrågades de bilåkare, som ej använde sina bälten, om orsaken härtill.

Resultat

Totalt undersöktes 1.267 personbilar, därav 645 på söndagar och 622 på vardagar. Förekomsten av inmonterade säkerhetsbälten i dessa bilar framgår av tab. 1.

65 % av bilarna var utrustade med säkerhetsbälten. Förekomsten var högre under vardagar än under söndagar, 70,4 % under vardagar mot

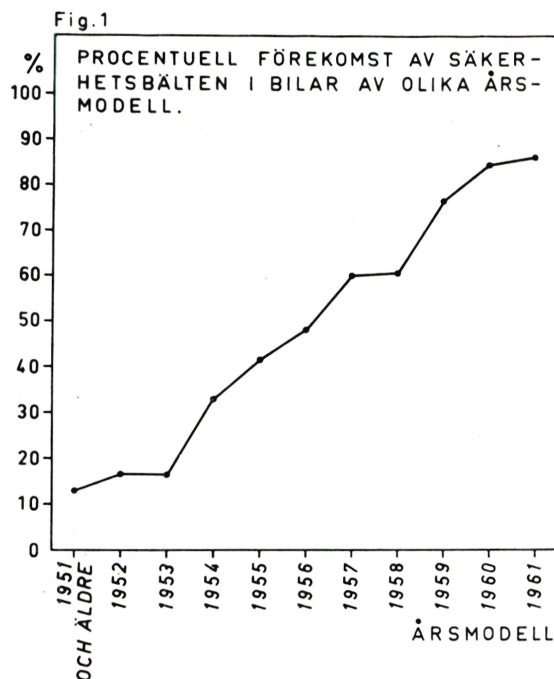
¹⁾ Från Kirurgiska Universitetskliniken, Allmänna Sjukhuset, Malmö. Chef: Professor H. B. Wulff.

TABELL 1.

	Antal bilar	Därav med inmonterade säkerhetsbälten
Söndagar	645	385=59,7 %
Vardagar	622	438=70,4 %
Summa	1.267	823=65,0 %

59,7 % under söndagar. Skillnaden är statistiskt signifikant, ($P < 0,001$).

Personbilar av sena årsmodeller var oftare försedda med säkerhetsbälten än äldre årsmodeller (fig. 1). I 1960 och 1961 års bilar förekom



bälten i 85 % medan motsvarande tal inom årsmodellerna 1955—56 var mindre än 50 %. 10 år gamla och äldre bilar var utrustade med bälten i mindre än 20 %. Totala antalet bilar av olika årsmodell framgår av tab. 2.

TABELL 2.

Antal undersökta personbilar, fördelade efter årsmodell.

	1952 och äldre	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	S:a
Söndagar	39	29	39	42	68	66	92	63	91	105	11	645
Vardagar	26	20	21	25	39	48	66	93	146	133	5	622
Summa	65	49	60	67	107	114	158	156	237	238	16	1267

Bilar av senare årsmodell förekom oftare under vardagar än under söndagar (tab. 2). Detta i förbindelse med att de nyare bilarna i mycket hög utsträckning var utrustade med bälten, kan förklara den i tab. 1 påvisade högre procentuella fördelningen av bälten under vardagar.

Användningsfrekvensen av säkerhetsbälten

Totalt registrerades i de 823 bältesförsedda bilarna 1.286 säkerhetsbälten, vilka antingen användes eller icke användes av de åkande. Som regel förekom bälte både för passagerare fram och förare. Däremot var endast 2 bilar utrustade med bälten för baksätet.

741 bälten utnyttjades av de 1.286, vilket innebär att något mer än hälften, 57,6 %, av bältena utnyttjades (tab. 3).

Av tab. 3 framgår vidare att bältena användes relativt oftare under söndagar än under vardagar ($P < 0,05$).

TABELL 3.

Symtom-Diagn.	1960	1961	S:a	M	Kv
Huvudvärk	269	310	579	193	386
Epilepsi o. likn.	108	102	210	100	110
Smärtor	87	53	140	69	71
Yrsel	85	88	173	76	97
Övriga	262	208	470	228	242
Totalt	811	761	1572	666	906

En jämförelse mellan användningsfrekvensen hos förare och passagerare visade, att förarna mindre ofta än passagerarna använde sina bälten (tab. 4). Skillnaden var signifikant ($P < 0,001$).

TABELL 4.

	Antal bilåkare, som kunnat utnyttja säkerhetsbälte	Därav utnyttjat säkerhetsbälte
Förare	794	429=54,0 %
Passagerare	492	312=63,4 %
Summa	1.286	741=57,6 %

Olika typer av säkerhetsbälten

De i vårt land förekommande bältena kan indelas i 3 typer, 2-punktbältet, 3-punktbältet och sel- eller "ryggsäckstypen". 2-punktbältet utgörs av en med 2 fästpunkter försedd rem, som förlöper diagonalt ned över bröstet. 3-punktbältet kompletterar det diagonala bröstbältet med ett höftbälte, varför vid montering av detta bälte krävs 3 fästpunkter. Ryggsäckstypen är försedd med höftbälte samt 2 axelremmar. Dessa typer är samtliga godkända efter provning i Statens Provningsanstalts regi. En 4:e typ, höftbältet, är också godkänd för användning i baksätet, men ej i framsätet.

Tillgängliga undersökningar av bältenas skyddseffekt vid inträffade olyckor (3, 6) har ej givit svar på frågan, huruvida någon av dessa typer skulle vara väsentligt bättre än de andra. Av intresse är emellertid huruvida de tre typerna skiljer sig åt i fråga om användningsfrekvensen.

Av tab. 5 framgår, att den utan jämförelse vanligaste bältestypen var 2-punktbältet, som förekom i 76 %. 3-punktbältet, som ej har funnits i marknaden lika länge som 2-punktbältet, förekom i 20 % av bilarna. Ryggsäcksbältet var sällan förekommande, 3,2 %.

TABELL 5.

2-punktbälte	985 = 76,6 %
3-punktbälte	257 = 20,0 %
Ryggsäckstyp	41 = 3,2 %
Höftbälte	3 = 0,2 %
Summa	1.286 = 100 %

Tab. 6 illustrerar i vilken utsträckning de olika bältestyperna utnyttjades. 2-punktbältet utnyttjades relativt något oftare än 3-punktbältet, 59,1 % resp. 51,0 % ($P < 0,02$). De fåtaliga ryggsäcksbältena användes procentuellt sett något oftare än övriga typer, men skillnaden var ej signifikant.

De 3 höftbältena var alla monterade i framsätet, 2 av dem användes ej.

TABELL 6.

	Antal bälten	Därav använda
2-punkt	985	582=59,1 %
3-punkt	257	131=51,0 %
Ryggsäckstyp	41	27=66 %
Höftbälte	3	1
Summa	1.286	741=57,6 %

Ett studium av tab. 7 ger vid handen, att skillnaden i användningsfrekvens mellan 2- och 3-punktbältena enbart betingades av "söndagsbilisterna". Under söndagarna användes 2-punktbältet i 62,8 % och 3-punktbältet i 46,3 % ($P < 0,01$). Däremot förelåg ingen skillnad härvidlag bland "vardagsbilisterna".

TABELL 7.

	Antal bälten	Därav använda
2-punkt söndag	549	345=62,8 %
2-punkt vardag	436	237=54,4 %
3-punkt söndag	108	50=46,3 %
3-punkt vardag	149	80=54,4 %
Summa	1.242	713

Diskussion

Föreliggande undersökning redovisar förekomsten av säkerhetsbälten och användningsfrekvensen inom ett begränsat område av Skåne under oktober 1961. Eftersom det sannolikt föreligger regionala variationer av bältesfrekvensen i Sverige, är det ej säkert att de erhållna talen är representativa för hela landet. Inom det un-

dersökta området, västra Skåne, var bilarna i genomsnitt utrustade med säkerhetsbälten i 65 %, vilket innebär en fortsatt ökning sedan 1960 (2, 7). Det förhållandet, att bilar av 1960 och 1961 års modell hade inmonterade bälten i 85 % visar, att den genomsnittliga förekomsten inom den närmaste tiden kommer att ytterligare öka.

Det visade sig emellertid att endast något mer än hälften, 57,6 %, av säkerhetsbältena användes. Även om Lindegårds undersökning (2, 7) ej är helt jämförbar, så innebär detta tal troligen en minskad användningsfrekvens sedan 1960. Vad denna relativt låga användningsfrekvens beror på är svårt att säga, men sannolikt är orsakerna flera. En av anledningarna ligger förmodligen däri, att de vanligaste bilmärkena numera levereras med inmonterade säkerhetsbälten, vare sig bilköparen önskar detta eller ej, medan tidigare bilägaren av eget initiativ skaffade sig säkerhetsbälte. Antalet säkerhetsbälten ökar sålunda snabbt, och därigenom blir också sådana olyckor, där bältet ej kunnat utöva sin skyddseffekt, vanligare. Sådana olyckor anförs ofta som exempel på bältenas "farlighet", ej sällan med betydande publicitet, varigenom allmänhetens förtroende för säkerhetsbältena rubbas.

De bilåkare, som ej använde bältet, angav olika orsaker härtill. De vanligaste uppgivna skälen var följande:

1. tillfällig glömska
2. känner sig bunden med hämmad rörelsefrihet
3. använder ej bälte vid kortare turer
4. anser bältena farliga
5. anser sig köra så försiktigt att bältet ej behöver användas.

Vid bedömandet av dessa svar måste givetvis hänsyn tagas till att de påverkats av den rådande situationen (poliskontroll), eller att de kan ha varit svepskäl, avsedda att dölja andra orsaker till att bältet ej användes.

Den lägre användningsfrekvensen bland bilförarna jämfört med passagerarna torde bl. a. ha sin förklaring däri, att förarna vanligen ansåg sig bäst skyddade genom att hålla sig i ratten.

Undersökningen antyder emellertid även att

bältets konstruktion och utformning kan inverka på graden av utnyttjande. Det bälte som användes mest var 2-punktbältet, dvs. den typ, som består av en enda rem. Skillnaden i användningsfrekvens mellan 2- och 3-punktbältet var icke stor, men troligen signifikant ($P < 0,02$). Intressant var att denna skillnad enbart betingades av "söndagsbilisterna", ($P < 0,01$).

En iakttagelse av intresse var, att bältena i de flesta fallen var alltför löst applicerade, något som gällde för alla bältetyper. Detta innebär säkerligen en försämring av bältenas skyddande förmåga. Ett för löst fastspänt bälte medför dels en ökad risk för undanglidning ur bältet, dels att de åkande vid en frontalkollision hinner komma alltför nära bilens farliga främre inredning innan de fångas upp av bältet. Det måste i detta sammanhang påpekas väsentligheten av att vid analys av personskador, som uppkommit vid bältesolyckor, taga hänsyn till möjligheten av ett för löst fastspänt bälte.

Föreliggande undersökning visar klart, att — om ej andra metoder står till buds — *effektiv* och fortlöpande upplysning och propaganda för användande av säkerhetsbälten är nödvändig.

Sammanfattning

En undersökning av förekomsten och användningsfrekvensen av olika typer av säkerhetsbälten vid landsvägskörning i västra Skåne under oktober 1961 visade

att säkerhetsbälten förekom i 65 % av de 1.267 undersökta personbilarna,

att förekomsten ökade med senare årsmodeller och i 1961 års bilar var 85,7 %,

att endast något mer än hälften, 57,6 %, av bältena användes, vilket i jämförelse med en liknande undersökning 1960 troligen innebar en relativ minskning av användningsfrekvensen,

att användningsfrekvensen var lägre bland förarna än bland passagerarna,

att användningsfrekvensen var något högre under söndagar än under vardagar, men att förekomsten av säkerhetsbälten var lägre under söndagar än under vardagar,