

Varför har bussresenären inte på sig bältet?



PM kring bältesanvändningen i busstrafiken utifrån undersökningar i Kollektivtrafikbarometern 2019-2022



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

PM kring bältesanvändningen i busstrafiken

Då och då framkommer i media uppgifter från lokala mätningar av bältesanvändning på bussar. Ibland är de kopplade till intervjuer med enstaka resenär varför de använder/inte använder bältet. Kollektivtrafikbarometerns styrka är att den är landsomfattande och dessutom mäter både attityder och resvanor. Hur hög är egentligen bältesanvändningen och skiljer den sig åt över landet. Det är också intressant att veta vilka anledningar resenärerna anger varför de inte använder säkerhetsbältet.

Lagen är tydlig med att finns det bälten på lediga sittplatser så ska man använda dem. Men det är tillåtet att stå i bussar om fordonet är godkänt för stående passagerare och i reser man inom tätbebyggt område behöver man inte använda lediga sittplatser med bälten även om de är lediga. Det finns också en informationsskyldighet att med utrop eller förinspelade meddelanden samt dekaler upplysa om bältestvånget. På längre linjer över 5 mil ska påminnelse göras efter varje stopp. Skillnaden jämfört med ett mer absolut bältestvång i personbil handlar om både rationalitet och riskavvägningar. Sannolikheten att råka ut för en olycka när man reser i en buss är betydligt lägre än vid resa i tex personbil. 2011–2020 så dog i genomsnitt färre än en person per år och cirka 14 skadas allvarligt varje år i bussolyckor på svenska vägar (Trafikanalys 2023 Vägtrafikskador). Dock är den främsta orsaken till personskador på passagerare i buss vältningsoolyckor. Vid sådana olyckor kan bältesanvändning vara avgörande för hur väl en person klarar sig. Trafikverket uppmärksammade hinder för bältesanvändning i sin av Skyltfonden finansierade rapport "Utvärdering av insatser för att öka bältesanvändningen i buss i fyra regioner" (TRV 2017/94345). Rapporten identifierade också att få upphandlande enheter har systematiskt mätt bältesanvändningen.

Under tre år (2019, 2020, 2022) har vi som branschorganisation tillsammans med våra medlemmar, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, ställt frågor om bältesanvändningen för de som rest på region- och expressbussar i den löpande medborgar- och resenärsundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Vi har inte ställt frågorna till de som reser i stadsbusstrafik eftersom de flesta bussar där är klass I bussar utan bälten. Totalt har vi 5623 svar som ingår i analysen. I de flesta frågor redovisas de tre åren tillsammans eftersom skillnaderna över åren är liten och statistiskt säkra nedbrytningar är av större vikt än att kika på decimalförändringar över tid.

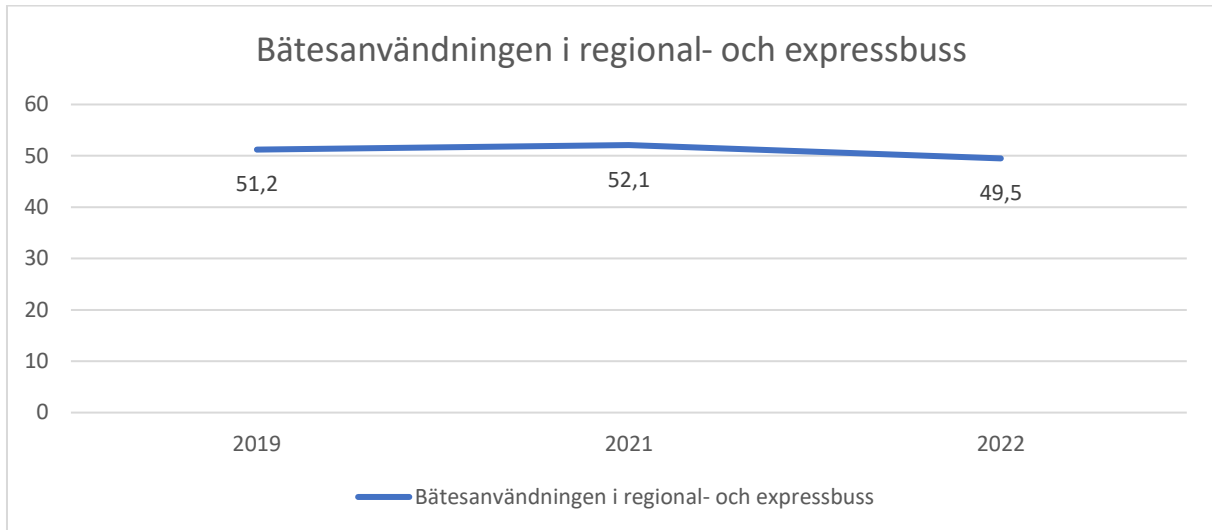
I Kollektivtrafikbarometern ställer vi frågorna till ett slumpmässigt urval ur befolkningen dagen efter man rest. Sannolikt har man inte glömt om man hade bältet på eller inte när man tillfrågas, men det kan finnas tex de som efteråt svarar att de hade bälte fast de inte hade för att de när de påminns av frågan vill verka "bättre" än vad de i själva verket var. Kollektivtrafikbarometern samlas in resultat från hela landet (utom från region Sörmland som valt att inte delta i den nationella samverkan) så resultaten är att se som nationellt generaliserbara, men eftersom vi samlat in under en längre tid har vi även tillräckligt många respondenter för att göra en del försiktiga nedbrytningar även på regional nivå. Ett annat mätfel kan ha att göra med att resenären har svårt att definiera och förstå skillnaden mellan stads-/tätortsbuss och region-/expressbuss. Det finns här en naturlig gråzon där branschen saknar definitioner och det påverkar så klart även resenärernas avgöranden.

I slutet av detta PM finns sammanfattning och slutsatser från undersökningen.

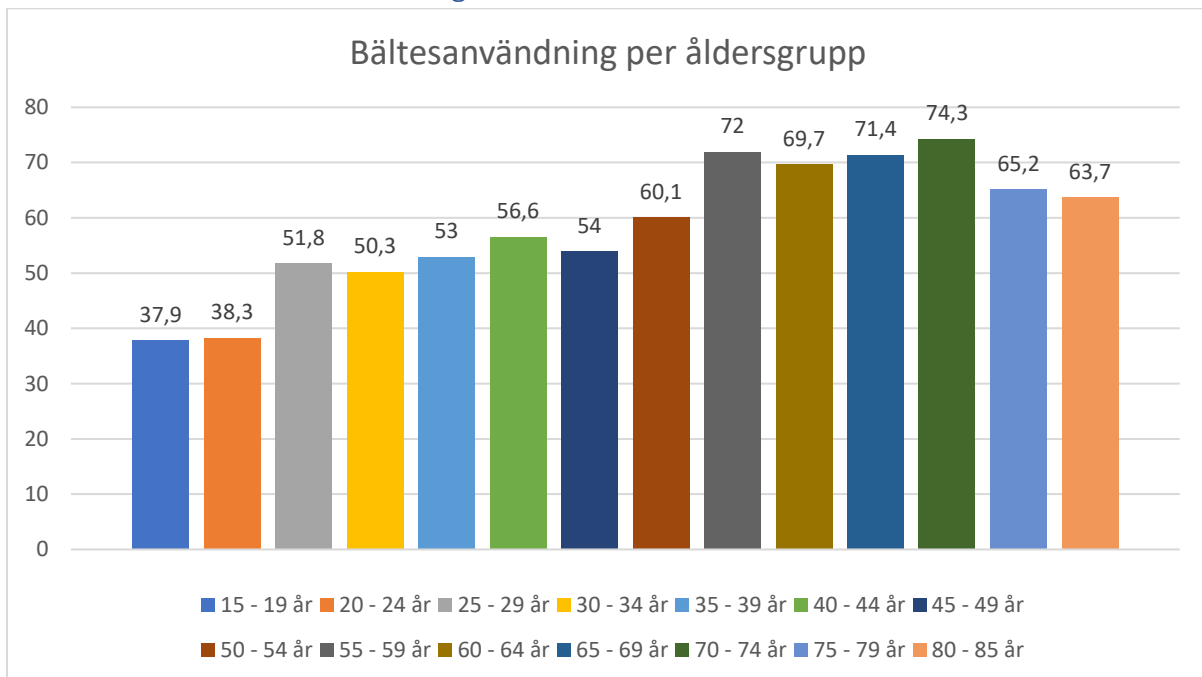
Kontaktperson: Mattias Andersson, ansvarig Kollektivtrafikbarometern,
mattias.andersson@svenskkollektivtrafik.se

Använder bussresenären bälte?

En svag majoritet av resenärerna i regional- och expressbussar använder bältet. Det är ungefär samma användande av bältet de tre mätåren, vilket ger ett snitt på 50,9 % av de som rest i regional- och expressbussar.



Åldersskillnad i bältesanvändning



I diagrammet ovan ser vi genomsnitt för mätningarna 2019-2022. Det finns stora skillnader mellan yngre och äldre. Bältesanvändningen är som lägst i åldersgrupperna 15-24 år för att mer eller mindre kontinuerligt sedan stiga till de som är 75-79 år. Därefter sjunker användandet i de två äldsta grupperna, dock inte under medel.

Skillnader i kön

En något större andel av kvinnorna använder bälte än männen.

Kön	Män	Kvinnor
Använde du bälte på bussresan? (Ja)	49,6	52,4

Resfrekvens

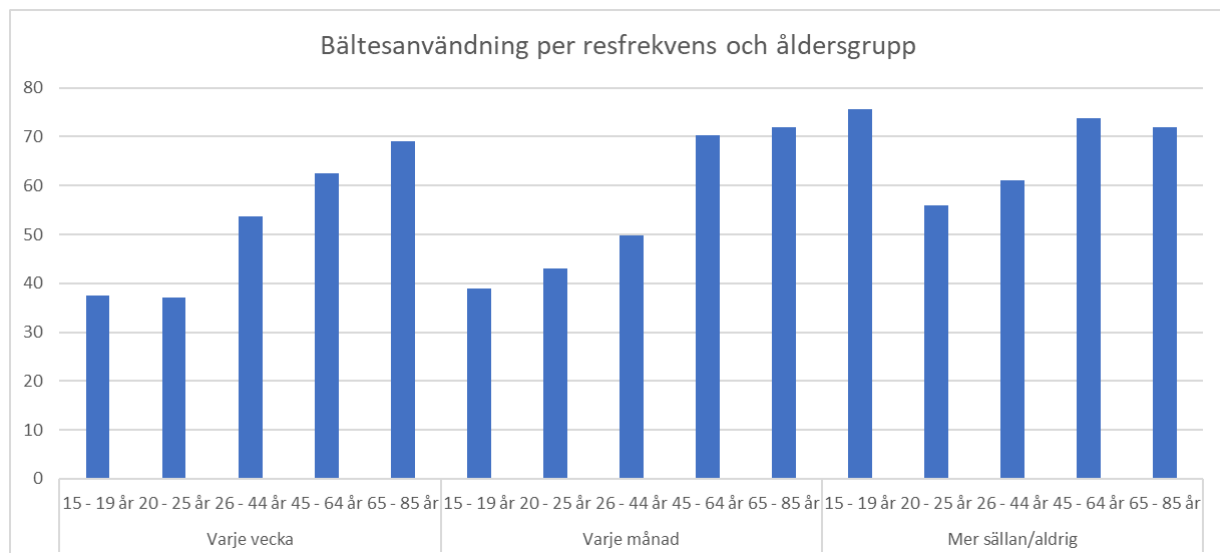
Om man istället bryter ner svaren på resfrekvens ser man att de som reser oftast är de som använder bältet minst.

Resfrekvens med kollektivtrafiken	Varje vecka	Varje månad	Mer sällan/aldrig
Använde du bälte på bussresan? (Ja)	49,5	59,2	68,3

Eftersom frekvensen i resandet i kollektivtrafiken inte är jämnt fördelat över åldrarna, tex reser ungdomar utan körkort mer än äldre som har bil. Därför behöver man därför bryta ned resultaten i resfrekvens per åldersgrupp för att se om resultaten håller i sig.

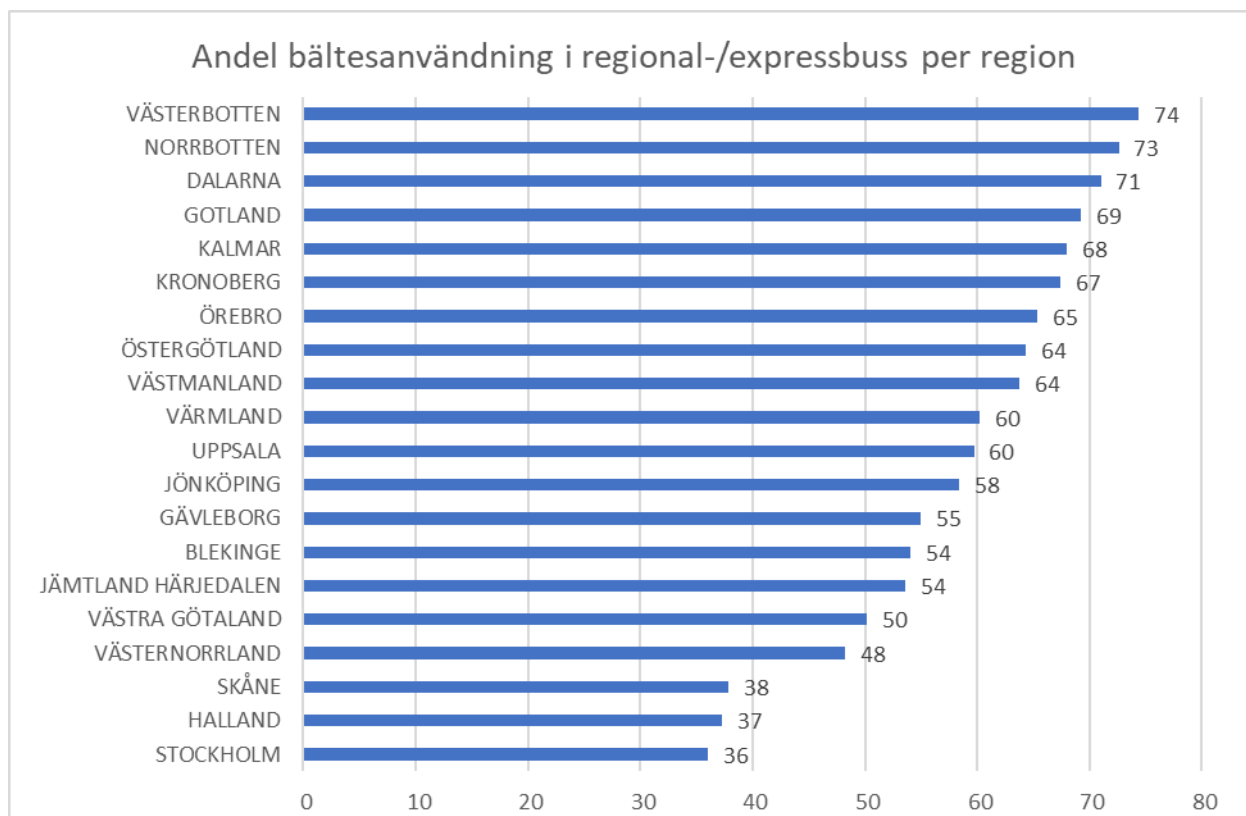
Resfrekvens per åldersgrupp

Oavsett resfrekvens så är det de yngre som drar ner snittet i resfrekvens utom bland de yngsta som reser sällan/aldrig i kollektivtrafiken. Denna grupp av de yngsta som reser sällan i kollektivtrafiken är dock mindre än 2 procent av de yngsta som total. Även gruppen 75+ har lägre bältesanvändning oavsett resfrekvens. Dessa redovisas dock inte separat då 5-års intervall som i diagrammet ovan skulle ge allt för skakiga resultat vid nedbrytningar.



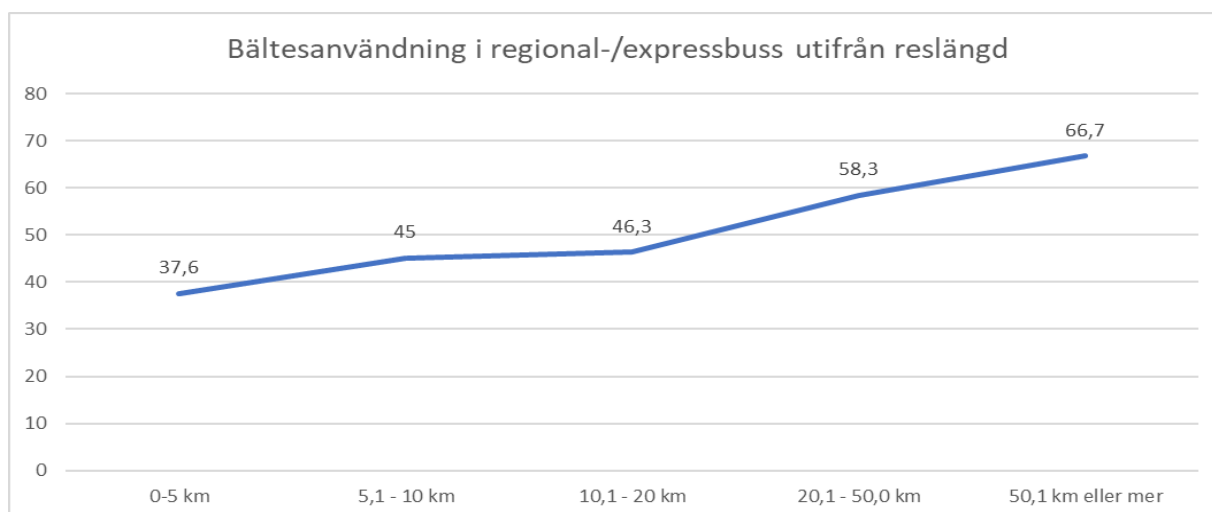
Olika delar av landet

Olika delar av landet har olika bussflottor och olika trafiklösningar. Respondenternas uppfattning om vad som är stadstrafik, förortstrafik, regionaltrafik etc kan växla beroende på tradition, lokala begrepp och trafikupplägg. Trafikföretagen har också olika policies kring när man kör klass I, klass II och klass III bussar, vilket påverkar om det finns tillgång till bälten. Vissa organisationer har arbetat mer intensivt med kampanjer för att använda bältet och med ständig påminnelse vid varje resa om vikten av att använda bältet. Från resultaten kan vi utläsa att de som toppar är län med många långa busslinjer varför det är rimligt att även titta på reslängder som variabel.



Reslängd

Det visar sig att även reslängden har en klar betydelse för bältesanvändningen. På resor under 20 km är användningen under genomsnitt och på längre resor än så är andelen som använder bältet högre än genomsnitt.

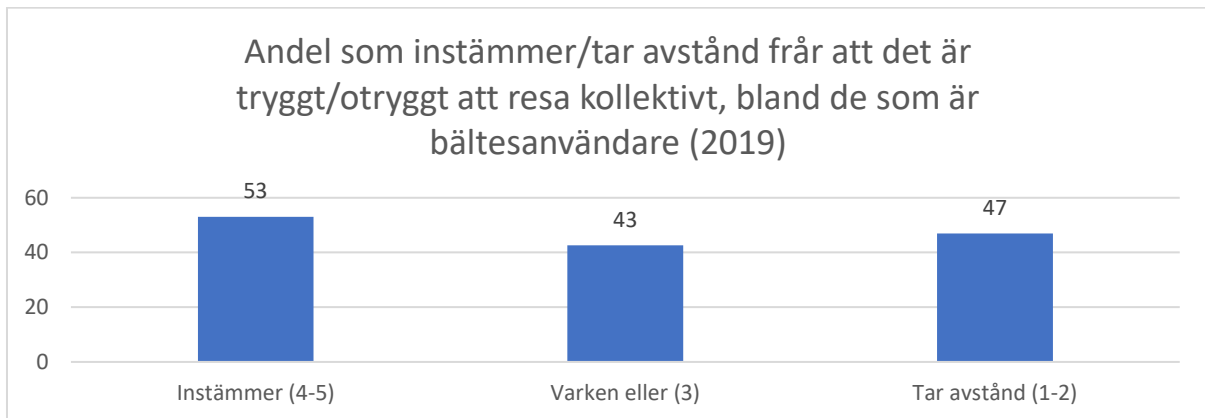


Varför använder man inte bältet?

Beror det på trygghet?

I Kollektivtrafikbarometern ställs en fråga "Det känns tryggt att resa med bolaget". I trygghet finns många aspekter som inte bara har med trafiksäkerhet att göra utan även tex oron för förseningar, hot/våldssituationer och de senaste åren oron att smittas av covid-19. Endast 2019 av de tre mätåren är fri från en pandemi. Det man då kan se är att 53% av de som upplever det som tryggt att åka kollektivt är bältesanvändare, medan bara 47% av de som inte tycker det är tryggt att resa kollektivt

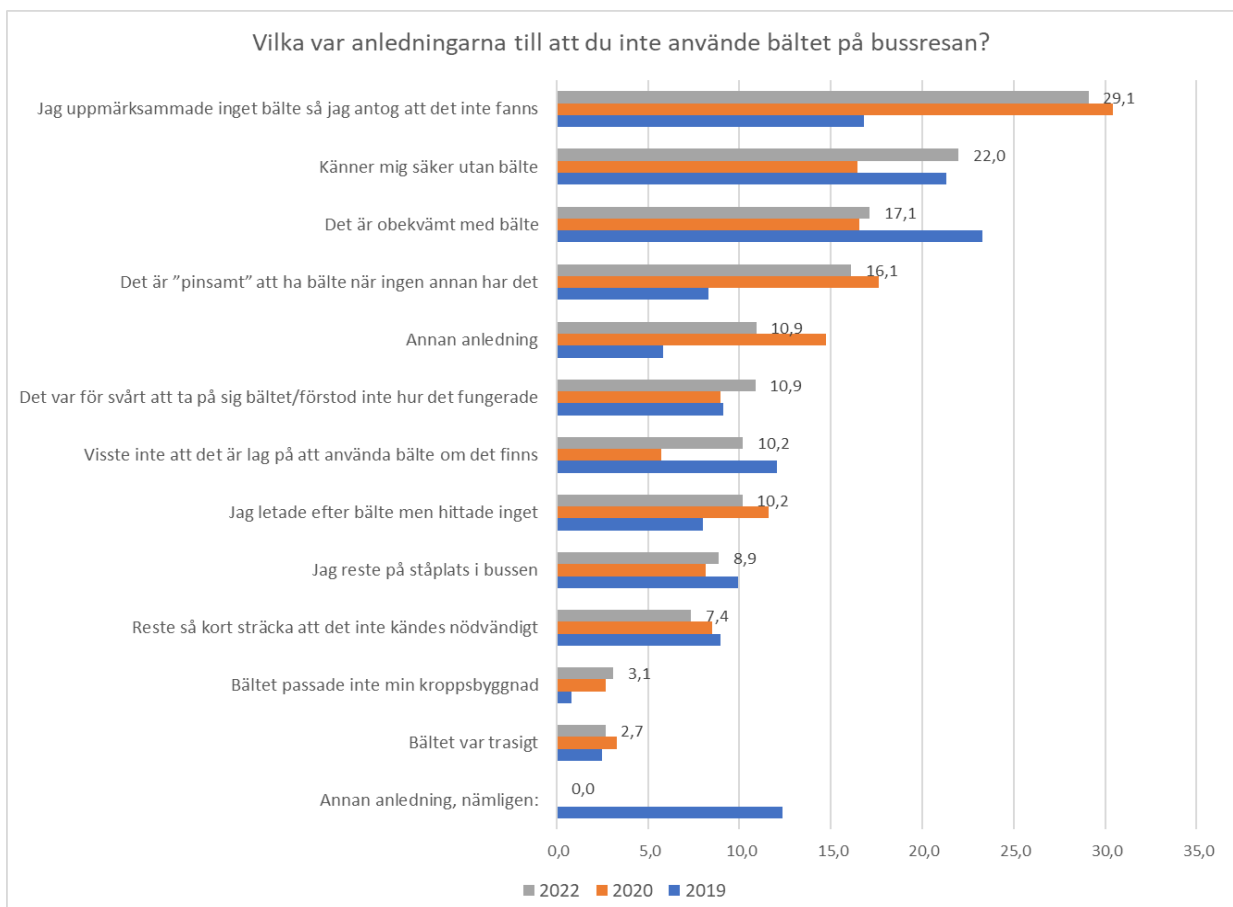
använder bältet. När vi 2023 frågar respondenter vad de menar med otrygghet i kollektivtrafiken, är det bara 25% av de otrygga som lägger in trafiksäkerhetsaspekter i begreppet.



Orsaker att inte använda bältet

Vi har frågat de som anger att de inte använder bältet varför de inte gjorde det. Svartalternativen har varit fördefinierade och spritt över de tre åren 12 % har angett "andra orsaker" än de fördefinierade som anledning. Genom att gå igenom första månadernas svar kring "andra orsaker" kompletterades svartalternativen.

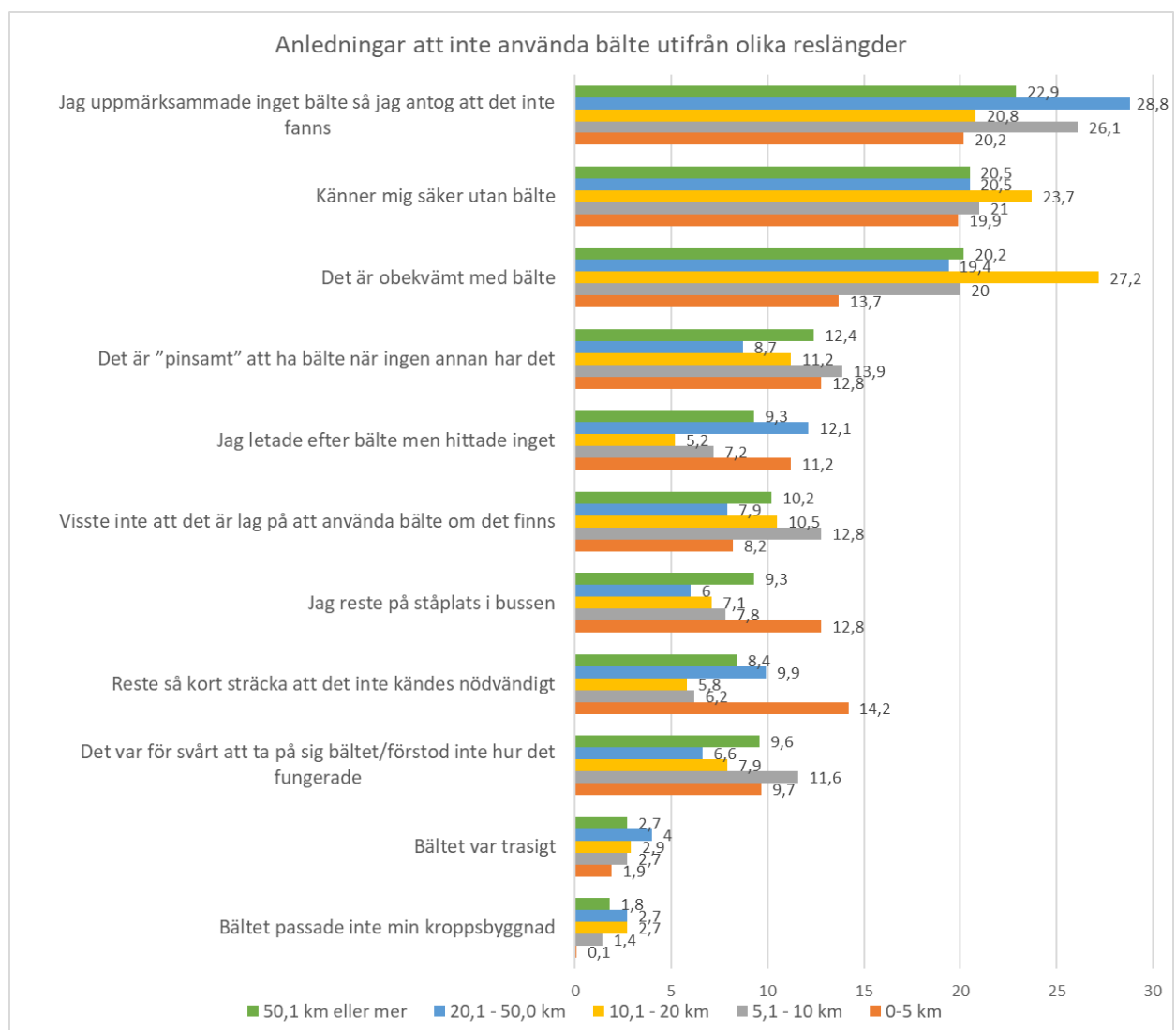
Bland de som inte använder bälten är argumenten för att de inte rest bältade främst att man inte uppmärksammande något bälte, att man känner sig säker att resa utan bälte samt att det är obekvämt med bälte. Notera att det närliggande alternativet att bältet inte passade kroppsbyggnaden är ett av de minst använda argumenten.



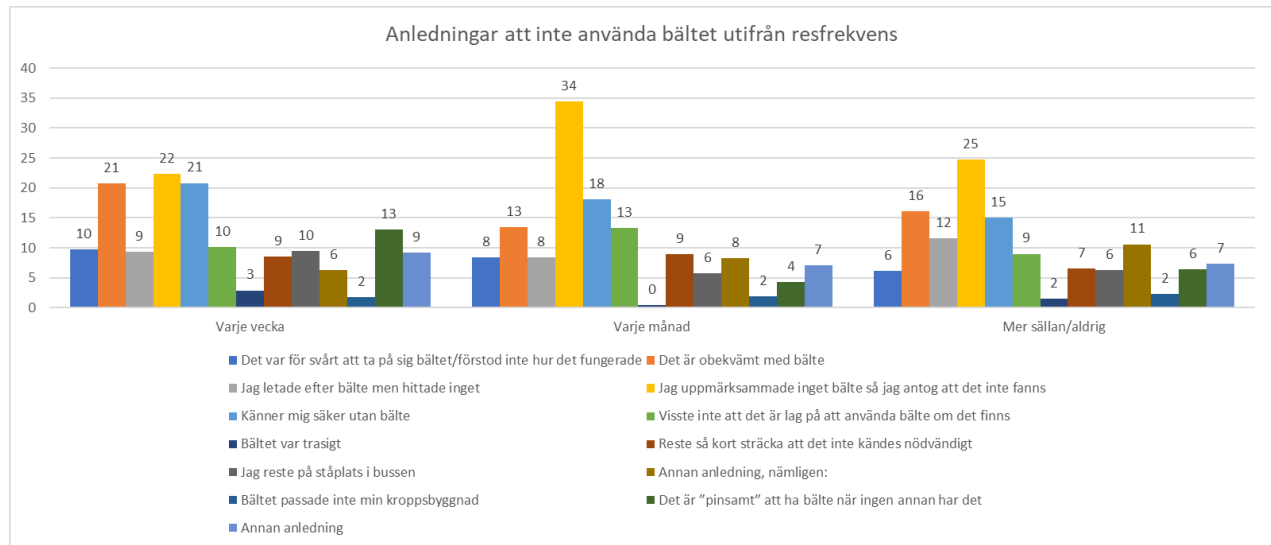
Skiljer anledningar mellan de som reser kort och långt?

Bland de som reser kort sträcka (0-5 km) är de argument som sticker ut att det kändes onödigt med bälte för att de reste så kort sträcka eller att de stod upp i bussen och därför inte använde bälte. Kunskapen om att en lag finns och att det var svårt att ta på sig bältet finns främst bland de som reser en knapp mil, de hör också till de som i mindre utsträckning uppmärksammat att det fanns bälte (5 km-10 km). Att det är obekvämt med bälte och att man känner sig säker med bälte sticker ut bland de som reser mellan 1-2 mil. Bland de som reser ännu längre finns det många som inte uppmärksammat att det fanns bälten. Här återkommer även argumentet att man reser så kort att det inte kändes nödvändigt (2-5 mil). Bland de som reser riktigt lång (5 mil eller mer) finns det fler än genomsnitt som tycker bältet är svårt att ta på sig, att det är pinsamt att använda. I den gruppen finns även en större andel som inte känner till att det är lag på bältesanvändning.

Trasiga bälten och att bältet inte passar kroppsbyggnaden verkar vara något vanligare på längre resor.



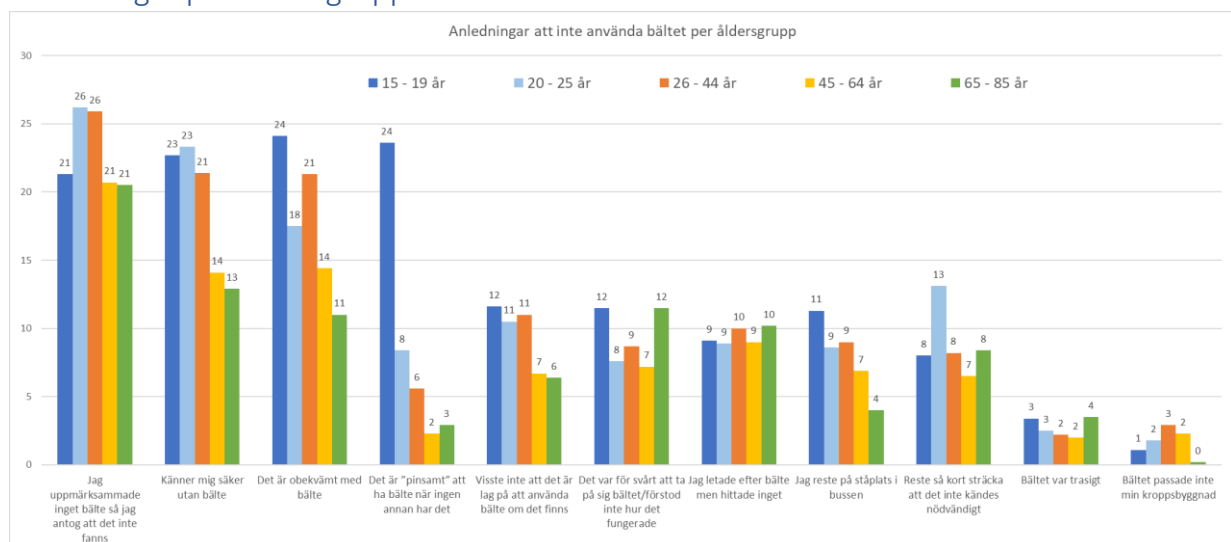
Skiljer anledningarna mellan de som reser sällan och ofta?



Bland de som reser varje vecka är det främst tre argument som används: att det är obekvämt med bälte, att man inte uppmärksammat något bälte samt att man känner sig säker att resa utan bälte. Det är en större andel av vaneresenärerna som tycker det är för svårt att ta på sig bältet respektive att det är pinsamt att ha på sig bältet än bland sällanresenärerna.

Bland de som reser regelbundet men inte varje vecka är det främst att man inte uppmärksammat att det fanns bälte som är huvudorsak, samt att man känner sig säker utan bälte. Bland de som reser sällan eller nästan aldrig är det samma orsaker som för de som reser varje månad, men det finns också de i den gruppen som tycker det är obekvämt eller som letat efter bältet men inte hittat det.

Anledningar per åldersgrupp



Vissa anledningar är mer åldersgruppsspecifika än andra. De i åldern 20-44 år uppmärksammar inte bälten medan 65+ letar något mer och hittar dem inte. Det är de äldsta och de yngsta som hittar de trasiga bältena. Ju yngre desto tryggare reser man utan bälte. Bland 20-25 åringar finns också argumentet att man reste så kort sträcka att det inte kändes nödvändigt. I den yngsta åldersgruppen 15-19 år finns de riktigt höga andelarna som tycker det är pinsamt eller obekvämt att använda bälte. De äldre tycker i betydligt mindre utsträckning att bälte är obekvämt. Kunskapen om att man enligt lag ska ha bälte i bussen är lägre hos 15-44 åringarna än de som är äldre än så. Det är bland de yngsta och äldsta man hittar de som tycker det är för svårt att använda bälte.

Sammanfattning

Resultaten från våra tilläggsfrågor i Kollektivtrafikbarometern ställda under 2019, 2020 och 2022 visar att bältesanvändningen varierar med ålder, reslängd och över landet. En knapp majoritet av resenärerna i regional- och expressbussarna använder bältet. Det är framför allt de yngsta resenärerna som har låg bältesanvändning, men användningen minskar också markant i åldern 75+. Kvinnor har en något bättre bältesanvändning än män. Sällanresenärerna är bättre än vaneresenärerna på att använda bältet, oavsett åldersgrupp. Ju längre resan är desto bättre är bältesanvändningen.

Anledningarna som anges av de som inte använder bälte varierar, men det man kan konstatera är att det inte är trasiga bälten eller att bältet inte funkar för personens kroppsbyggnad som är de vanliga anledningarna. Den orsak som flesta använder är att man inte uppmärksammat bältet, att man känner sig säker utan att resa med bälte och att det är obekvämt att resa med bälte. 1 av 10 vet inte heller att det är lag att ha på sig bälte om det finns och 1 av 10 har letat efter bältet men inte hittat det. Att bältet är trasigt eller inte passar resenärens kroppsbyggnad anges av enstaka procent av de som inte använt bältet.

Av de som reser sällan/aldrig eller regelbundet men inte varje vecka är det framför allt att man inte uppmärksammat bältet som anges som anledning. Bland de som reser varje vecka är det även argumenten att det är obekvämt och att man känner sig säker att resa utan bälte.

Bland de yngre (15-19 år) är det argumentet att det är pinsamt att ha bälte på sig om ingen annan har som är den största orsaken tillsammans med att man tycker det är obekvämt med bälte. Fler yngre än äldre anger också att de reste på ståplats. Det är främst bland de yngre och de äldre (15-19 år och 65-85 år) som man tycker det är svårt att ta på sig bältet eller inte förstår konstruktionen.

Slutsatser

Både användandet av bälten i buss och kunskapen om vad lagen säger om detta är för låg. Det är inte trasiga eller felkonstruerade bälten som är orsaken till det låga användandet. Istället uppmärksammar resenärerna inte bälten och man har en känsla av att det är så säkert att resa buss så bältet inte behövs samt att bältet upplevs obekvämt.

De två resenärgrupper som sticker ut, ungdomar och äldre, behöver riktad information. För ungdomarna behöver man skapa känslan av att det inte är genant att ha bälte samt öka kunskapen om vilka regler som faktiskt gäller. Det är också viktigt att nå ut med kunskap till de äldre som är skörare och där skador och benbrott kan leda till stadigvarande funktionsnedsättningar som hindrar ett självständigt liv och behov av både färdtjänst och hemtjänst.

Eftersom bältesanvändningen är generellt låg behöver sannolikt även "kampanjer" riktas mot resenärskollektivet som helhet, tex ombord samt i kommunikation och marknadsföring. Här krävs genomtänkta budskap som "biter" eftersom bussen fortsatt måste betraktas som det trafiksäkra färdmedlet den är hos resenärerna. Då det är de trogna resenärerna som är sämre än genomsnittet på att använda bältet bör man ändå kunna nå ut med sina budskap kring bältesanvändningen.

Förutom ren kommunikation med resenärerna kan branschen ta fram bältestyper som inte upplevs obekväma eller svåra att använda. Samt på olika sätt bättre synliggöra bältena och kravet på bältesanvändning i fordonet. För att nå framgång behövs utökad samverkan mellan beställare, trafikutförare, fordons- stols- och bältestillverkare, samt skolan, polisen, nationella myndigheter och andra berörda. Det är inte en utan många åtgärder tillsammans som kommer göra att bältesanvändningen höjs och bli lika självklar i bussar med bälten som den är i personbil idag.