

SINTEF A11940 – Åpen

RAPPORT



Hvem bruker ikke bilbelte - og hva er årsaken?

Dagfinn Moe, Marianne E Nordtømme, Liv Øvstedal,
Isabelle Roche-Cerasi og Kristian Sakshaug

SINTEF Teknologi og samfunn
Transportforskning

Juni 2009



SINTEF Teknologi og samfunn
Transportforskning

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S P Andersens veg 5
7031 Trondheim
Telefon: 73 59 03 00
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

SINTEF RAPPORT

TITTEL

Hvem bruker ikke bilbelte, og hva er årsaken?

FORFATTER(E)

Dagfinn Moe, Marianne E Nordtømme, Liv Øvstedal, Isabelle Roche-Cerasi og Kristian Sakshaug

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen Region sør

RAPPORTNR. SINTEF A12094	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Torstein Nilsen	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 978-82-14-04829-2	PROSJEKTNR. 50346700	ANTALL SIDER OG BILAG 39
ELEKTRONISK ARKIVKODE F11940_SINTEF RAPPORT DMO master slutt.doc		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Dagfinn Moe <i>Dagfinn Moe</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Eirin Ryeng <i>Eirin Ryeng</i>
ARKIVKODE 503467	DATO 2009-06-17	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Roar Norvik, fung. forskningssjef <i>Roar Norvik</i>	

SAMMENDRAG

Studien omhandler hvorfor førere og passasjerer som har vært involvert i trafikkulykker med drepte og hardt skadde ikke brukte bilbelte. Det er gjennomført et litteraturstudie samt en spørreundersøkelse blant eldre som har deltatt på kurs Bilfører 65+. Videre er det gjennomført analyser av ulykker med drepte og skadde personer basert på rapporter fra ulykkesanalysegruppene i Statens vegvesen og STRAKS-ulykkesregisteret. Dette er fulgt opp med dybdeintervju blant et utvalg av de involverte i ulykkene.

Hovedmålet med prosjektet er å bidra til økt kunnskap om den prosentandelen med førere og passasjerer som ikke bruker bilbelte og hvordan de kan påvirkes til økt beltebruk. Vi har fokusert på førere og passasjerer som ofte ikke bruker bilbelte, og som samtidig har høy ulykkesrisiko. Det vil si den (de) gruppen(e) som vi finner igjen i ulykkestatistikken som drept eller hardt skadd uten å ha brukt bilbelte (ingen beskyttelse).

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Transport	Transport
GRUPPE 2	Trafikksikkerhet	Traffic Safety
EGENVALGTE	Bruk av bilbelte	Seat Belt Use
	Trafikkulykker	Traffic accidents
	Tiltak	Measures

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	5
SAMMENDRAG	7
SUMMARY	8
1 INNLEDNING	9
1.1 Prosjektets bakgrunn	9
1.2 Prosjektets hovedmål og delmål	10
1.3 Hovedaktiviteter i prosjektet	11
2 Kort beskrivelse av delprosjektene	12
2.1 Litteraturstudiet	12
2.1.1 Bruken av bilbelte	12
2.1.2 Hvorfor man ikke bruker belte	14
2.1.3 Tiltak som kan øke beltebruken	16
2.2 Studie av ulykkesrapporter fra UAG i Region sør	18
2.3 Beltebruk blant drepte og hardt skadde førere og passasjerer i perioden 2000-2007 ...	20
2.4 Antall bilbeltegebyr utstedt av Statens innkrevingsentral 2005-2007	23
2.5 Beltebruk blant deltagere på kurs Bilfører 65+	24
2.6 Dybdeintervjuer	25
2.6.1 Utvelgelse av ulykker og intervjupersoner	25
2.6.2 Gjennomføring av intervju	26
2.6.3 Resultater fra dybdeintervjuer	27
3 Konklusjoner og tiltak	33
3.1 Konklusjoner	33
3.2 Forslag til tiltak som kan høyne bruksprosenten blant de som ikke bruker belte	35
LITTERATUR	38

FORORD

SINTEF Teknologi og samfunn avdeling Transportforskning har på oppdrag fra Statens vegvesen Region sør gjennomført en undersøkelse vedrørende manglende bruk av bilbelte blant personer involvert i trafikkulykker.

Vi takker for et meget interessant oppdrag som omhandler et sentralt sikkerhetstiltak for å redusere andelen med drepte og skadde personer i trafikken. Vi takker også de politidistriktene som sendte oss ulykkesrapporter og bidro til kontakt med personer som ble intervjuet.

Kontaktperson i Region sør har vært Torstein Nilsen og prosjektleder på SINTEF Dagfinn Moe. Marianne Elvsaa Nordtømme, Liv Øvstedal og Isabelle Rochel-Cerasi har vært medarbeidere på prosjektet.

Trondheim, juni 2009-06-17



Roar Norvik
Fung. Forsknings sjef

SAMMENDRAG

Hovedmålet med prosjektet er å bidra til økt kunnskap om den prosentandelen på ca 10 % med førere og passasjerer som ikke bruker bilbelte, og hvordan de kan påvirkes til økt beltebruk. Siden lovpåbudet kom i 1975 og innføringen av gebyr i 1979, har bruken av bilbelte økt kraftig fram til dagens nivå som ligger på rundt 90 % i for- og baksetet både i og utenfor tettsteder. Analyser av trafikkulykker i perioden 2000 – 2007 viser at andelen drepte og hardt skadde som ikke har brukt bilbelte varierer fra 30 til 37 % for hele landet..

De primære målgruppene i prosjektet er de som vi finner igjen i ulykkestatistikken som drept eller hardt skadd uten å ha brukt bilbelte. De gruppene dette gjelder utgjør til sammen 60 % av alle drepte og hardt skadde i bil uten belte. De mest utsatte gruppene er:

- Jenter i alderen 15-17 år
- Kvinner og menn i alderen 18-21 år
- Menn i alderen 22-35 år

Prosjektet består av flere delprosjekter som omfatter en *litteraturstudie*, *statistisk beskrivelse av ulykker* med drepte og hardt skadde, *statistikk over ilagte bilbeltegebyr*, *detaljstudium av dødsulykker* i Region sør, *spørreundersøkelse* blant deltakere på kurset Bilfører 65+ om bilbeltebruk og *dybdeintervju av skadde førere og passasjerer* som ikke brukte bilbelte.

For å tegne et helhetsbilde av beltebruken i Norge har vi delt inn førere og passasjerer i tre hovedgrupper:

De som "alltid" bruker bilbelte: Man må ikke glemme dette store flertallet og deres betydning som gode eksempler og "beltevarslere". Tiltak som opprettholder "den gode vane" er viktig, og påbud og gebyrer er nødvendig for å opprettholde den gode prosentandelen.

De som bruker bilbelte av og til: Et vesentlig funn i studien er at alle de 20 som ble intervjuet i prinsippet var for bruken av belte. Mangelfull bruk av belte skyldtes primært dårlige vaner. Videre er det ikke slik at alle som kjører ruspåvirket og har et kriminelt rulleblad aldri bruker bilbelte. Ulykken hadde endret beltevanene til det positive og mange sa også fra til venner som ikke brukte belte. Den gode vanen å bruke belte må innebære at alle tar på belte før bilen settes i bevegelse.

De som er bevisste ikke-brukere: Noen har en overbevisning om at bilbelte kan føre til situasjoner der du ikke kommer deg ut av bilen, mens andre ønsker å bestemme selv om de skal bruke belte. Noen har fått legeerklæring på at de kan slippe å bruke belte.

Konklusjon og tiltak: De fleste ikke-brukere preges av mangel på forståelse av bilbeltes effekt og gode vaner uansett alder og kjønn. De er villige til å høre på argumenter for å bruke belte og positivt endre sine vaner. Noen av disse har høy risiko i trafikken gjennom kombinasjoner av at de er unge, umodne og uerfarne, kjører uvørent og ofte i høye hastigheter, bruker rusmidler og har relasjoner til kriminell atferd. Beltepåminner, kontroller og gebyr er meget viktige momenter. Videre er tidlig læring av gode vaner og bedre forståelse av bilbeltets skadereduserende potensiale, meget viktige momenter. Det å bruke bilbeltet må betraktes som en sosial handling.

SUMMARY

The main objective of the project is to contribute to increased knowledge about the percentage of approximately 10% of drivers and passengers who do not use safety belts, and how they may be affected to increase belt use. Since the law reform came in 1975 and the introduction of fees in 1979, the use of seat-belt has increased considerably up to the present level which is around 90% in the front- and back seat of small cars in towns and on rural roads. Analysis of traffic accidents in the period 2000 - 2007 shows that the proportion of killed and seriously injured people that have not used the seat-belt, ranges from 30 to 37% for the entire country.

The primary target groups of the project is (the) group (s) that we find in the accident statistics as killed or seriously injured but have not used the seat-belt. The groups at issue amounts to a total of 60% of all killed and injured without the belt. The most vulnerable groups are:

- Girls aged 15-17 years
- Women and men aged 18-21 years
- Men aged 22-35 years

The project consists of several sub-projects that includes a literature study, a statistical description of the accidents with killed and seriously injured, statistics on seat-belt use, detailed study of fatal accidents in Region sør, a survey among participants on the course Bilfører 65 + on seat-belt use and in-depth interviews of injured drivers and passengers who did not used the seat-belt.

To draw a complete picture of the seat belt use in Norway, we have divided the drivers and passengers in the three main groups:

Those who "always" using seatbelt: One must not forget the vast majority, and their significance as good examples and as "belt whistleblowers". Measures that maintain the "good habit" is important, and the imposition and fees necessary to maintain the good percentage of seatbelt users.

Those who use the seatbelt "from time to time": A significant finding of the study is that all the 20 who were interviewed in principle was for the use of the belt. Inadequate use of the belt was due primarily to bad habits. Moreover, it is not so that all intoxicated drivers and those with a criminal record never use the seat-belt. The accident had changed belt habits leading to an increase in seatbelt use. A good habit is to put on the seatbelt before the car is put in motion.

Those who are "conscious non seatbelt users": Some have a conviction that the seat-belt can lead to situations where you are strapped and can not get out of the car quick enough, while others want to decide for themselves whether to use the belt or not. Some have a medical certificate that gives them permission not to use the seatbelt.

Conclusion and summary: Most non-users are characterized by a lack of understanding of the life saving effect of safety belts and the power of good habits regardless of age and gender. But they are willing to listen to the arguments for using the belt and positively change their habits. Some of these have a high accident risk through a combination of being young, immature, inexperienced, driving recklessly and often at high speeds, using drugs and has relationships with criminal behaviour. Seatbelt reminders, controls and fee are important measures. The most important measure is to incorporate a habit and a social norm for the use of safety belt as early as possible.

1 INNLEDNING

1.1 Prosjektets bakgrunn

Oppdraget ble utlyst som en minikonkurranse innenfor Statens vegvesens rammeavtale for FOU-tjenester innen trafikksikkerhet og informasjonsteknologi i vegtrafikken (referansenummer: 2007/178896), og er gjennomført ved SINTEF.

Selv om om lag 90 % av bilførere og bilpassasjerer buker bilbelte, viser undersøkelser at en stor andel av drepte og alvorlig skadde bilførere og bilpassasjerer ikke brukte bilbelte. I Region sør viser tall fra 2005 og 2006 at 51 % av de drepte i bil ikke brukte bilbelte.

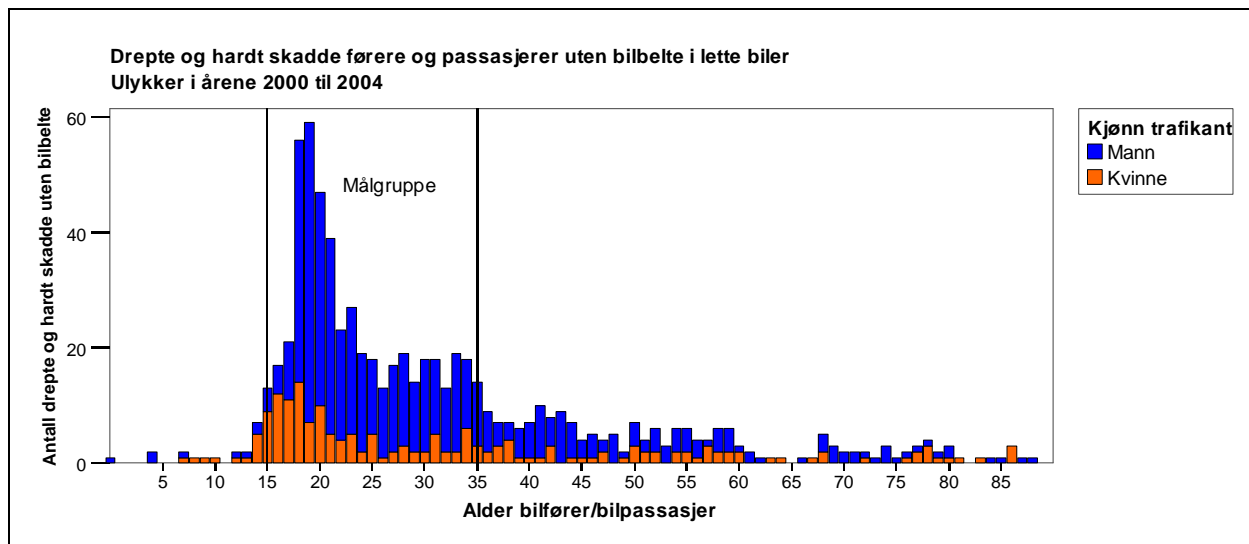
Tabell 1 nedenfor viser at nærmere 90 % av de som er drept eller hardt skadd uten bilbelte, har vært fører av eller passasjer i lette biler (person- og varebiler, Kilde: STRAKS-ulykkesregisteret for perioden 2000-2004).

Tabell 1: *Drepte og hardt skaddeførere og passasjerer i bil som ikke har brukt bilbelte (STRAKS 2000-2004)*

Kjøretøykategori	Antall	Prosent
Person/varebil	724	89 %
Buss/lastebil	84	10 %
Annet kjøretøy	2	1 %
<i>Total</i>	<i>810</i>	<i>100 %</i>

Tallene i tabell 1 gjelder for hele landet, og bildet er i all hovedsak det samme for Region sør. Samtidig skal det påpekes at opplysninger om hvorvidt bilbelte er benyttet eller ikke mangler for ca halvparten av drepte og hardt skadde i bil. Dette gjelder både for Region sør og landet som helhet. STRAKS-ulykkesregisteret kan derfor ikke gi oss det riktige omfanget av antall som blir drept eller skadd uten bilbelte. Dataene vil imidlertid kunne gi den relative fordelingen av slike skader, for eksempel med hensyn på alder og kjønn, samt når og hvor slike ulykker skjer.

I figur 1 nedenfor kommer det tydelig fram hvordan aldersgruppen fra 15 – 35 år er den gruppen hvor flest personer ikke har brukt bilbelte. Men også videre opp i alder, fra 36-60 år har beltebruken vært mangelfull.



Figur 1: Drepte og hardt skadde førere og passasjerer uten belte 2000 – 2004.

Videre viser figur 1 at menn generelt har brukt belte i mye mindre grad enn kvinner. Blant jenter i aldersgruppen 15- 20 år og gutter i aldersgruppen 18 – 21 år er det også en klar tendens til mindre beltebruk enn i de andre alderskategoriene.

Disse målgruppene utgjør til sammen 60 % av alle drepte og hardt skadde i bil (både lette og tunge) uten bilbelte (se figur 1):

- Jenter i alderen 15-17 år (da ulykken skjedde)
- Kvinner og menn i alderen 18-21 år
- Menn i alderen 22-35 år

Med dette utgangspunktet ønsket Statens vegvesen Region sør å få kartlagt hvem som ikke bruker bilbelte og hvilke tiltak som kan redusere andelen som ikke bruker bilbelte.

1.2 Prosjektets hovedmål og delmål

Hovedmålet med prosjektet er å bidra til økt kunnskap om den prosentandelen med førere og passasjerer som ikke bruker bilbelte, årsaker til at bilbeltet ikke brukes og hvordan de kan påvirkes til økt beltebruk. Prosjektet har følgende delmål:

1. Kartlegge *hvem* det er som ikke bruker bilbelte blant førere og passasjerer som har vært involvert i trafikkulykker.
2. Avdekke hvilke *forklaringer eller årsaker* som ligger til grunn for at bilbelte ikke blir brukt av førere og passasjerer.
3. Presentere *forslag* til tiltak som kan høyne bruksprosenten blant førere og passasjerer som ikke bruker belte.

Vi har valgt å fokusere på førere og passasjerer som ofte ikke bruker bilbelte, og som samtidig har høy ulykkesrisiko. Det vil si den (de) gruppen(e) som vi finner igjen i ulykkestatistikken som drept eller hardt skadd uten å ha brukt bilbelte (ingen beskyttelse).

1.3 Hovedaktiviteter i prosjektet

Prosjektet består av flere delprosjekter som belyser forskjellige sider ved problematikken om manglende beltebruk i trafikken. Nedenfor er de ulike delene av prosjektet fremstilt.

1. *Litteraturstudie* der det i hovedsak er lagt vekt på litteratur fra Norden (Arbeidsnotat Øvstedal-2008).
2. *Statistisk beskrivelse av ulykker* med drepte og hardt skadde der førere/passasjerer ikke har brukt bilbelte. Analyse av tall fra STRAKS ulykkesregister for perioden 2000-2007 i Statens vegvesen. Region sør sammenlignes med landet for øvrig (Arbeidsnotat Nordtømme-2008).
3. *Statistikk over ilagte gebyr*. Analyse av tall for bilbeltegebyr fra Statens innkrevingsentral, 2005-2007. Region sør sammenlignes med landet for øvrig. (Arbeidsnotat: Nordtømme-2008).
4. *Detaljstudium av dødsulykker* i Region sør med drepte og/eller hardt skadde som ikke har benyttet bilbelte. Ulykkesrapportene fra den Regionale ulykkesanalysegruppen i Statens vegvesen Region sør (RUAG) gjennomgås for dødsulykkene i årene 2005-2007. Videre , gjennomgås politiets saksdokumenter for de samme ulykkene (Arbeidsnotat: Øvstedal/Moe-2008).
5. Spørreundersøkelse blant deltakere på kurset Bilfører 65+ om deres forhold til og bruk av bilbelte. Det ble innsamlet 228 besvarelser som gir et bilde av denne gruppens bruk av bilbelte. (Arbeidsnotat: Roche-Cerasi -2008)
6. *Dybdeintervju av førere og passasjerer* som har vært alvorlig skadd i ulykker der de ikke brukte bilbelte. Som et grunnlag for og utdyping av intervjuet, ble politets saksdokumenter gjennomgått for de ulykker intervjuobjektene har vært innblandet i.
7. *Rapportering* av hovedresultater basert på delprosjektene 1-6 overfor. Konklusjoner om hvilke føringer resultatene ovenfor gir med hensyn på gjennomføring av tiltak for å øke bilbeltebruken blant målgruppen.

Alle prosjektdelene fra 1-5 er beskrevet i egne notater der resultatene er presentert. I hovedrapportens (prosjektdel 7) kapittel 2 vil vi kort omtale hovedfunnene i hver av delprosjektene. Deretter vil vi i kapittel 3 presentere resultatene fra dybdeintervjuene og delprosjektene relatert til hoved- og delmålene.

2 Kort beskrivelse av delprosjektene

2.1 Litteraturstudiet

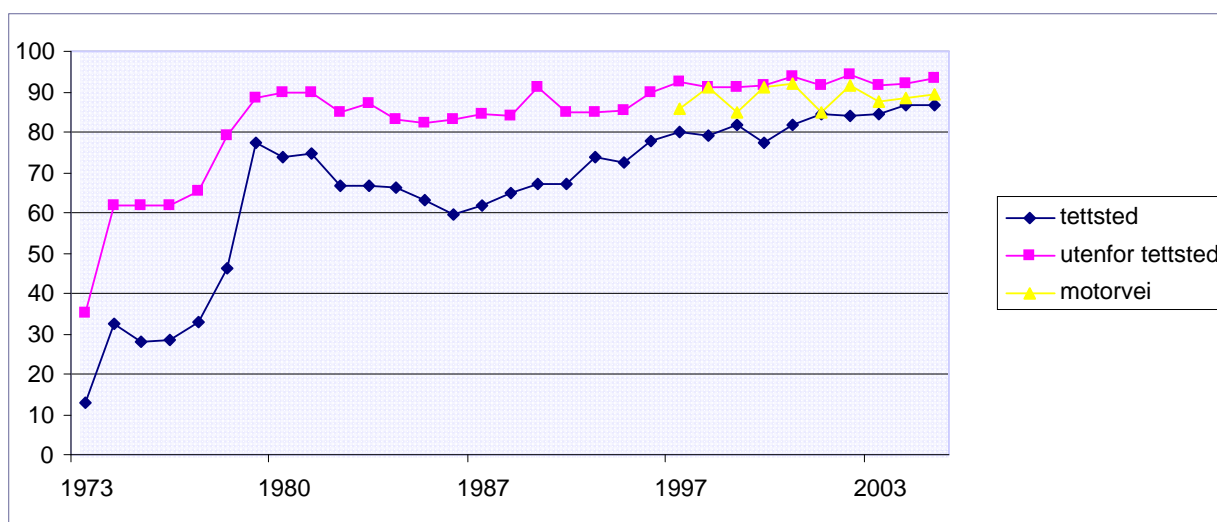
Litteraturstudiet ble gjennomført i den hensikt å klarlegge følgende 3 forhold:

1. Påbud om og faktisk bruk av bilbelte
2. Hvilke faktorer påvirker bilbeltebruk
3. Tiltak som kan øke bruken av bilbelte

2.1.1 Bruken av bilbelte

Påbud om bruk av bilbelter har til formål å sikre en høy bruk av bilbelte, slik at antallet drepte og skadde personer i bil reduseres. Det har vist seg å være nødvendig med lovpåbud og gebyr for å oppnå en vedvarende høy bruk av bilbelter. I Norge har innføringen av påbud om bruk av bilbelter vist seg å føre til en sterk økning i bruken. Innføringen av påbud om å bruke bilbelter i forsetene i lette biler i 1975 førte til at bruksprosenten økte fra 17 % til 33 % i tettsteder og fra 47 % til 62 % i spredtbygde strøk. Fram til 1979 ble overtredelser av påbudet ikke straffet. I 1979 ble det innført sanksjon (gebyr) for manglende bruk av bilbelter, og bruksprosenten økte fra ca 35 % til ca 75 % i tettsteder og fra ca 65 % til ca 90 % i spredtbygde strøk.

Beltebruken for førere av personbiler og små varebiler har med noen unntak blitt registrert årlig siden 1973 (Nygaard 2007). For 1985 – 2005 er bruk av bilbelte og barneseter for baksetepassasjerer registrert, og fra 1997 er bilbeltebruken for forsetepassasjerer registrert. Figur 2 viser utviklingen for bilførere 1973 – 2006.



Figur 2: Registrert bilbeltebruk for førere 1973 – 2006 (Kilde: Nygaard 2007).

Figur 2 viser hvordan beltebruken i bil generelt har økt. Vi ser også hvordan lovpåbudet i 1975 og innføringen av gebyr i 1979 førte til ekstra økning i beltebruk. Samtidig ser vi at perioden etter 1979 innebar en reduksjon i beltebruk før den etter hvert steg mot dagens nivå. Videre ser vi at for hele perioden 1973 – 2006 er bilbelteandelen høyere utenfor tettsted enn i tettsted.

I tabell 2 er bilbeltebruken for førere og passasjerer i Norge presentert for perioden 2005 – 2007 for kjøring i tettsted, utenfor tettsted og på motorveg.

Tabell 2: Registrert bilbelteandel for førere, forsete- og baksetepassasjerer 2005-2007, i tettsted, utenfor tettbygde strøk og på motorvei (Kilde: Nygaard 2007).

	Bilfører			Forsetepassasjer			Baksetepassasjer		
	Tettsted	Utenfor tettsted	Motorveg	Tettsted	Utenfor tettsted	Motorvei	Tettsted	Utenfor tettsted	Motorvei
2005	86,8	91,8	88,5	93	96	89	91	95	80
2006	86,6	93,5	89,4	86	92	89			
2007	89,4	93,7	89,2	89,7	93,2	90,9			

Tabell 2 viser at det siden 2005 har vært en tendens til økning i beltebruken blant førere i tettsted og utenfor tettsted. På motorveg er det ingen endringer av betydning. Blant forsetepassasjerer har det vært en nedgang både i og utenfor tettsted. På motorveg er andelen rundt 90 % i de tre årene. For baksetepassasjerer har vi tall bare for 2005 med andeler over 90 % i og utenfor tettsteder, men kun 80 % på motorveg.

Barn har høyere bilbelteandel enn voksne, mens for voksne øker bilbelteandelen med økende alder. Kvinner har høyere bilbelteandel enn menn og forskjellen er størst for unge voksne. Når det er passasjerer i bilen er bilbelteandelen omtrent lik for bilfører og forsetepassasjer, og sannsynligheten for at de bruker bilbeltet øker med én og to baksetepassasjerer. I baksetet går bilbelteandelen drastisk ned for både voksne og barn når det er 3 passasjerer i baksetet. Beltebruken er lavere for drosjesjåfører, tungbilsjåfører og passasjerer i buss. Vi har lite kunnskap om bilbeltebruk for funksjonshemmede (Nygård, 2007).

Undersøkelser indikerer at bilbeltebruken er noe høyere i Sverige enn i de andre nordiske landene. For øvrig kan det være verdt å lære av andre land som kan vise til gode statistikker, som for eksempel Frankrike og Tyskland. Både i Norge og Danmark kan personer fritas fra å bruke bilbelte med legeerklæring. Fritak kan gis uten tidsbegrensning. Det finnes ingen oversikt over hvem som har fritak, hvilke årsaker som gir fritak eller hvor mange som har fritak. En undersøkelse i Danmark der bilførere uten bilbelte ble stoppet og intervjuet, viste at 8 % hadde fritak.

I en studie av 425 dødsulykker i trafikken har SINTEF i samarbeid med Utrykningspolitiet (UP) undersøkt førernes kriminelle rulleblad via straffesaksregisteret (SINTEF/UP-2009). Det er en sterk sammenheng mellom kjøring i høye hastigheter, ruspåvirkning, ikke brukt bilbelte og kriminell aktivitet.

2.1.2 Hvorfor man ikke bruker belte

I en spørreundersøkelse blant ca 1200 bilførere i Norge i 1997 ble de spurt om hvorfor de ikke lot være å bruke bilbelte. Førerne fikk tre alternative svar og de skulle krysse av på det de mente var mest dekkende for deres holdninger (Moe-1998). Fordelingen ble som følgende:

1. Risikoen for å bli skadd: 66 %
2. Risikoen for å bli tatt: 18 %
3. Etikk, samvittighet, verdier: 16 %

I hovedsak er det risikoen for å bli skadd som er dominerende, mens 18 % peker på at straff ved ikke å bruke belte er viktigst.

En undersøkelse blant unge bilførere gjennomført ved HiNT (Høgskolen i Nord-Trøndelag) avdeling trafikklærerutdanning i 2006, peker på gruppepress som en viktig faktor (Lorentzen/Søvik-2006). Men presset kan ofte være innbilt og uten at noen direkte har sagt noe. Det som kan skje er at hvis én tar på belte så kan de andre automatisk gjøre det, og det motsatte kan skje at ingen gjør det. De unge gjør ofte som gruppen de føler tilhørighet til. De trekker også fram at ved ”råning” er det et akseptert fenomen å ikke bruke belte.

Det er mange ulike forklaringer som ligger til grunn for personens bilbeltebruk og i hvilken grad de er stabile beltebrukere eller ikke. Bilbeltebruk henger blant annet sammen med personens oppfatning av om bilbelter er behagelige og om de er effektive (Forward 2008).

Videre påpeker flere at beltebruken er avhengig av psykososiale og situasjonsavhengige faktorer og henger sammen med alder, kjønn og reisehensikt. Følgende momenter er viktige i denne sammenheng (Şimşekoğlu & Lajunen 2008a):

- *Imitasjonseffekten* inkluderer det å imitere familiemedlemmer eller nære venner og å sette et eksempel for andre.
- *Selvbeskyttelsesfaktoren* inkluderer å beskytte seg fra skade og død og å føle seg trygg.
- *Redselsfaktoren* inkluderer mangel på tillit til bilføreren og dennes erfaring.
- *Erfaringsfaktoren* inkluderer erfaring ved å ha vært utsatt for en ulykke, kjenne nære slektninger eller venner som har vært utsatt for ulykker, eller å ha vært vitne til en ulykke.
- *Finansielle faktorer* inkluderer risikoen for økonomisk tap som følge av en ulykke.
- *Legalitetsfaktoren* inkluderer overholdelse av regler og å unngå straffereaksjoner.

I den samme studien kommer det fram at en hovedgrunn blant unge for å ikke bruke belte var ubehag og manglende innlærte prosedyrer (vane) og dermed glemmer man å spenne på beltet. Andre kjørte uten belte på grunnlag av overvurdering av egne kjøreferdigheter, illusjon om egen usårbarhet og en tro på at ulykker rammer andre. Videre ble underestimering av risiko på bakgrunn av situasjonsbetingede faktorer som lav hastighet, kort kjøretur og sikker bil grunner for å kjøre uten belte. Redsel for å bli sittende fast ved en ulykke, og tro på at airbagen er tilstrekkelig er andre grunner. Şimşekoğlu & Lajunen peker også på en generell tendens til risikoatferd, opposisjon mot regler og risikovillig personlighet som forklaringsfaktorer.

I flere studier vedrørende risikotaking blant ungdom der både rusproblematikk, risikofylt kjøring og manglende bruk av bilbelte er sentrale tema, pekes det på at innflytelsen fra andre ungdommer er viktig med hensyn til hvordan atferden arter seg (Reyna-2006 og Steinberg-2007). Dette henger sammen med de kognitive og sosiale-emosjonelle modenhetsprosessene i hjernen i ungdomsperioden (aldersperioden fra 12/13 år til 24/25 år). Det området (frontallappene) i hjernen som styrer planlegging, konsekvenstenkning, ansvarstaking, regeloverholdelse, emosjonell kontroll og impulsivitet er ikke ferdig utviklet før sent i denne perioden. Konsekvensen av dette er at atferd som ” å spenne på seg beltebeltet”, fort blir uinteressant eller ikke når fram i bevisstheten da det er andre sosiale-emosjonelle relasjoner som er i fokus.

I en studie publisert av World Health Organisation (WHO-2007) var de mest typiske forklaringer vedrørende manglende bruk av bilbelte følgende:

- Skal bare kjøre et kort stykke (56 %)
- Glemte å ta på belte (54 %)
- Har det travelt (40 %)
- Ukomfortable belter (33 %)
- Kjøring under lette trafikkforhold (22 %)
- Sannsynligheten for å bli involvert i kollisjon er veldig lav (19 %).

Det var små forskjeller mellom kjønn og alder. Kvinner hadde en noe høyere prosentandel på at belter er ukomfortable, mens ungdom oftere glemte å ta på belte (65 %).

I et nullvisjonsprosjekt som ble gjennomført på Jæren blant ungdom i alderen 15-24 år, ble det spurt om blant annet bruken av bilbelte (Berg og Gjerstad - 2008).

Flertallet bruker bilbelte, også på korte turer. Unge kvinner scorer 10 prosentpoeng høyere enn menn. Kvinner bruker belte litt oftere enn menn – i forsete, baksete og på korte turer. Det er en forskjell i beltebruk på 19 % poeng mellom høyeste og laveste kommune. Regresjonsanalyse viser at kjønn, bosted og om man tenker på trafikkuhell og at trafikkuhell kan skje en selv, har betydning. På følgende påstander og spørsmål var svarfordelingene:

Bilbelte er for puser

- 96 % er helt uenig, 2 % er delvis uenig, 1 % er verken enig eller uenig, 2 % er enig.

Bruker du bilbelte når du sitter i forsetet?

- 92 % svært ofte, 5 % ofte, 2 % av og til, 1 % sjelden og 1 % aldri
- Tallene er ikke direkte sammenlignbare med tellinger som viser faktisk atferd i et bestemt øyeblikk, men indikerer mer hvilke vaner de har vedrørende beltebruk.

Bruker du bilbelte når du sitter i baksetet?

- 87 % svært ofte, 7 % ofte, 3 % av og til, 2 % sjelden, 1 % aldri.

Bruker du bilbelte når du bare skal en kort tur?

- 80 % svært ofte, 11 % ofte, 5 % av og til, 2 % sjelden, 2 % aldri.
- Dette er flere enn landsgjennomsnitt for tellingene
- Flere ofte i forhold til svært ofte kan tyde på at beltet ikke er like automatisert på korte som på lengre turer.

- En vurderingssak, vurderes fra gang til gang hvor langt man skal kjøre, om man fester beltet eller ei.

Lar du være å bruke bilbelte fordi det kan oppfattes som pysete?

- 92 % aldri, 3 % av og til, 6 % sjelden.

En studie av ungdoms bruk av belte i henholdsvis forsete og baksete i Aust- og Vest-Agder og Vestfold i gruppen 16 – 19 år i 2006 gav følgende resultat (tabell 3). Prosentandel blant gutter og jenter som opplyser å ikke ha brukt belte tre eller flere ganger det siste året (Moe-2007).

Tabell 3: Prosentandel ikke brukt belte tre eller flere ganger siste året etter kjønn 2006.

Agderfylkene og Vestfold	Gutter N=763	Jenter N=893
Forsete	27 %	17 %
Baksete	36 %	25 %

Tabell 3 viser at gutter i større grad enn jenter oppgir å ha latt være å bruke belte det siste året. En tilsvarende studie blant 3397 ungdommer i Østfold, Hedmark og Akershus fra 2001, viser en høyere andel ungdom som ikke bruker belte. For guttene er prosentandelene 40 % og 49 % og 33 % og 39 % blant jentene (Moe-2002).

Med basis i den litteraturen som er gjennomgått kan manglende bruk av bilbelte blant førere og passasjerer betraktes ut i fra tre forklaringsdimensjoner (TRB-2003, Behrendorff -2008, Dahlstedt- 1999, Everett m.fl.-1999 og Shin m.fl.-1999):

- De som (så godt som) alltid bruker bilbelte.
- De som bruker bilbelte av og til.
- De som er bevisste ikke-brukere.

2.1.3 Tiltak som kan øke beltebruken

I stadig større grad er nye biler utstyrt med beltepåminnere. Det er systemer som visuelt eller auditivt varslers de som sitter i bilen hvis de ikke har på bilbeltet. I følge opplysninger fra EuroNcap har over 70 % av bilene som er testet siden 2003 beltepåminnere.

En studie gjennomført i Sverige av 3089 førere der bilene var utstyrt med tre forskjellige varianter av beltepåminnere viste følgende resultat (Kraft – 2006):

- I biler uten beltepåminner brukte 82 % av førerne bilbelte.
- I biler med beltepåminner basert på EuroNcaps krav fra 2005, brukte 99 % bilbelte.
- I biler med en mindre tydelig beltepåminner brukte 93 % av førerne bilbelte.

Når det gjelder tiltak for å høyne beltebruken blant førere og passasjerer i bil var følgende tiltak de som vi fant gjennom litteraturstudien:

- Føreropplæring og trafikantopplæring generelt
- Bilbeltepåminner og tiltak som kan medføre montering av bilbeltepåminnere i eldre biler (rabatt på forsikring osv.)
- Bilbeltesperre
- Bilbeltekontroller, spesielt utenfor tettbygde strøk på kvelds- og natters tid og i helgene
- Gebyr for manglende bilbelte kan kobles til prikkbelastning, økning av gebyr
- Tiltak som reduserer ruskjøring
- Kampanjer og holdningsarbeid, informasjon om nytten av bilbeltet og kunnskap for å bruke bilbeltet riktig.
 - Informere om nytten av bilbeltet ved kjøring i lave hastigheter
 - Informere om nytten av bilbeltet ved kjøring i arbeid og til/fra arbeid, og for førere av tunge kjøretøy
 - Ulike virkemidler rettet mot bevisste ikke-brukere, av og til brukere og de som vanligvis bruker bilbelte
 - Informere om hvor mye din atferd påvirker andre
- Fokuserer på å lære inn og forsterke gode vaner – som at bilbeltet festes før motor startes
- Endre reglene for fritak for bruk av bilbelte av medisinske grunner, innføre tidsbegrensing, samt registrere disse slik at man kan se på begrunnelsene og vurdere tiltak.
- Tiltak rettet mot bilindustrien for å få beltestrammere på alle sitteplasser, automatiske bilbelter osv.
- Tiltak for å få eldre kjøretøy og kjøretøy som er begjært avregistrert ut av trafikken
- Studere tiltakene i land som har bedre bruksprosent enn Norge

Vi ser at det er mange type tiltak som er prøvd og som med mer og mindre hell har vært effektive. I tillegg til læring og sanksjoner vil teknologi som både påminner om bilbelte og kanskje forhindrer kjøring bli aktuelt i tiden fremover.

2.2 Studie av ulykkesrapporter fra UAG i Region sør

Ulykkesrapportene fra ulykkesanalysegruppa for Statens vegvesen Region sør (RUAG) er gjennomgått for årene 2005-2007. Ulykkesgruppene gransker hver dødsulykke som har skjedd i Regionen og lager en rapport for hver ulykke. Hver enkelt rapport er gjennomgått for å identifisere personer som ikke har brukt bilbelte. Det er en rekke ulykkesrapporter der bilbeltebruk ikke er oppgitt eller der det er usikkerhet om bruk av bilbelte. Dette gjelder 8 ulykkesrapporter i 2006 og 7 ulykkesrapporter i 2007. Disse ulykkene er ikke inkludert i gjennomgangen. I tabell 4 er resultatene presentert.

Tabell 4: Oversikt bilbeltebruk i UAG sine ulykkesrapporter for 2005-2007 i Region sør.

Region SØR	Totalt antall dødsulykker og drepte i trafikken		Dødsulykker der en eller flere personer i bil er uten bilbelte			
	Antall ulykker	Antall drepte	Antall ulykker	Antall drepte uten bilbelte	Antall personer uten bilbelte	Antall biler med personer uten belte
2005	60	67	21	23	30	23
2006	57	58	20	17	25	23
2007	42	49	20	17	31	25
Sum	159	174	61	57	86	71

Tabell 4 viser at det var totalt 159 dødsulykker i trafikken med 174 drepte personer i Region sør i perioden 2005-2007. Av disse er det ca 50 personer som ble drept som enten mc-/mopedførere, fotgjengere eller syklister. I 61 dødsulykker har det vært 71 biler involvert der en eller flere personer ikke brukte bilbelte. I disse 61 ulykkene var det totalt 86 personer uten belte, og av disse ble 57 (66 %) drept. Totalt av alle drepte i bil utgjør 57 personer om lag 46 %.

Videre kan nevnes at av de 86 ble 19 personer (22 %) kastet ut av bilen. Ulykkesanalysegruppen har kommet fram til at 26 (46 %) av de 57 drepte kunne ha berget livet dersom de hadde brukt bilbelte. Det er 72 menn (84 %) og 14 kvinner (16 %) som ikke har brukt belte.

Av de 86 personene som ikke brukte bilbelte ble:

- 57 drept
- 3 meget alvorlig skadd
- 4 alvorlig skadd
- 13 lettere skadd
- 8 uskadd og for 1 person er skadegraden ukjent.

Blant de 86 som ikke hadde brukt bilbelte var 39 personer (46 %) under 30 år og av disse var 6 % under 18 år. Det er 40 personer (47 %) fra 30-59 år og de resterende 7 % over 60 år.

I de 71 bilene med personer uten bilbelte var fører alene i 50 (70 %). I 16 (23 %) av bilene var det 2 personer og i de resterende 5 (7 %) mer enn 2 personer.

Av de 86 personene som ikke brukte belte var 33 (38 %) ruspåvirket. Følgende rusmidler ble funnet:

- 19 påvirket av alkohol
- 8 påvirket av andre stoffer
- 6 påvirket av kombinasjon alkohol og andre stoffer

I 38 (44 %) av kjøreturene har vi ingen opplysninger om forholdene rundt kjøreturen. Men 22 (26 %) av kjøreturene var festkjøring og 15 (17 %) i forbindelse med arbeid.

De fleste ulykkene skjedde på strekninger i spredt bebyggelse der sjåføren var kjent, og de færreste i typisk bymiljø. I 40 eneulykker er det registrert 40 personer som ikke brukte belte, og i 21 ulykker med flere parter involvert, var det 46 personer uten bilbelte.

Av de 67 bilførerne som ikke brukte belte under ulykkene var førerkortstatusen følgende:

- 52 hadde gyldig førerkort
- 5 hadde inndratt førerkort
- 5 hadde aldri hatt førerkort
- 5 førere var det uklart med førerkortstatus

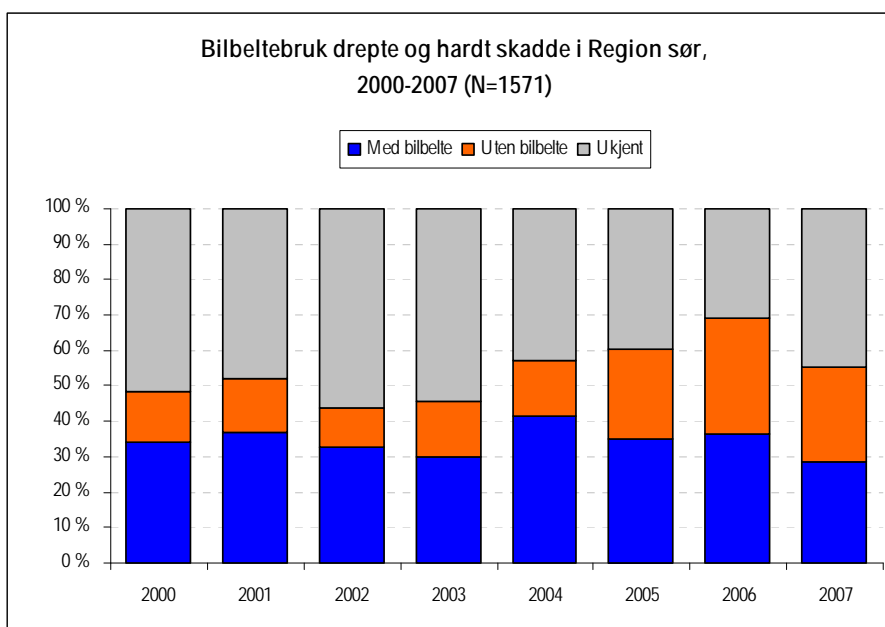
Ulykkesrapportene peker på flere ulike forhold som ligger til grunn for mangelfull bruk av bilbelte. Følgende kan nevnes:

- Av og til-brukere som ikke har noe vaneforhold til beltebruk
- Bevisste ikke-brukere som har argumenter for hvorfor de ikke bruker belte.
- Rus og høy fart som fører til begrenset kontroll med hva man gjør.
- Manglende belte i bilene.
- Yrkessjåfører under kjøring i jobben som er ofte ut og inn av bilen.
- Psykisk ustabile og de som har fritak av helsemessige grunner.

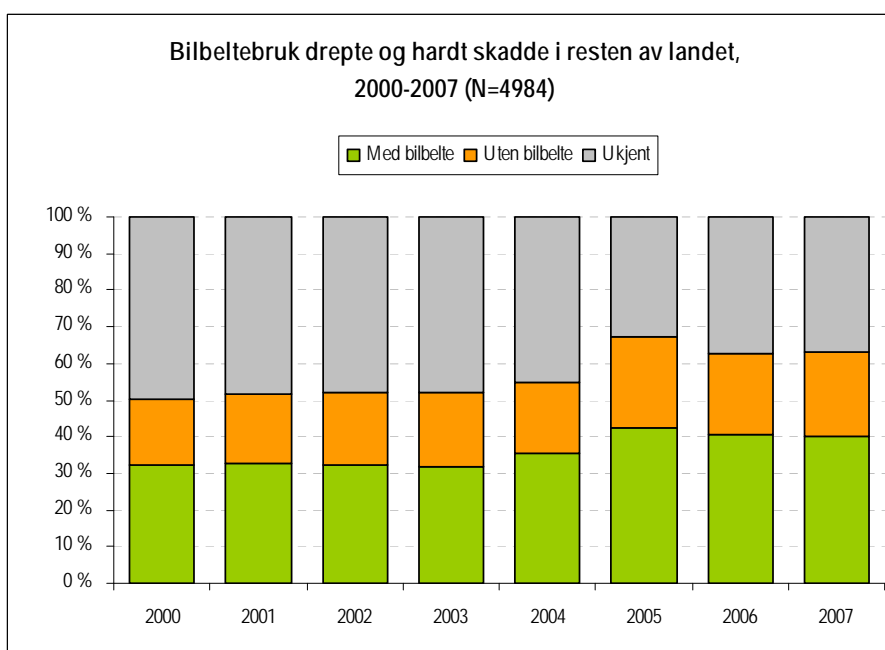
2.3 Beltebruk blant drepte og hardt skadde førere og passasjerer i perioden 2000-2007

Dette er en statistisk analyse basert på data fra STRAKS ulykkesregisteret. Analysen omfatter alle personskadeulykkene som politiet melder inn til Statens vegvesen. Utvalget inneholder alle drepte og hardt skadde bilførere og -passasjerer i perioden 2000-2007.

For Region sør omfatter dette 1 571 drepte eller hardt skadde personer. For resten av landet er tilsvarende tall 4 984 drepte og hardt skadde personer. Figur 3 og 4 viser bruk av bilbelte blant disse (for hhv. Region sør og resten av landet) i perioden 2000-2007.



Figur 3: Bilbeltebruk blant drepte og hardt skadde per år, Region sør (N=1571). Kilde: STRAKS/ Statens vegvesen.



Figur 4: Bilbeltebruk blant drepte og hardt skadde per år, resten av landet (N=4984): Kilde: STRAKS/ Statens vegvesen.

Figur 3-4 viser at i perioden 2000 – 2004 hadde Region sør en mindre andel som ikke brukte belte enn i resten av landet, men for årene 2005 til 2007 har andelen vært høyere. Samtidig har andelen med ukjent bilbeltebruk vært noe lavere, noe som *kan* bety at man i Region sør i perioden 2005-2007 i større grad enn tidligere har registrert manglende bruk av bilbelte. Vi ser at det generelt er mange ukjente i materialet (varierer mellom 30 og 50 %), pga. manglende registrering av bilbeltebruk. Den reelle bilbeltebruken er derfor uviss.

En betydelig andel av ulykkene i registeret mangler altså informasjon om bilbeltebruk. Det er likevel viktig å se på den relative fordelingen blant de som er registrert uten bilbelte, også sammenlignet med de som er registrert med belte.

Blant de mest sentrale opplysningene er type kjøretøy involvert i ulykken, type ulykke, stedfesting, og informasjon om de involverte trafikantene.

I hovedsak har vi analysert bruken av bilbelte på to måter:

- Hvor stor andel av de drepte og hardt skadde *hvor opplysninger om bilbelte er registrert*¹ har ikke brukt bilbelte relatert til eksempelvis måned, ukedag, kjønnsforskjeller, fartsgrenser, vegtyper.
- Den interne fordelingen *blant de som ikke har brukt bilbelte* med hensyn til måned, ukedag, kjønnsforskjeller, fartsgrenser, vegtyper.

Kombinasjonen av disse to angrepsmåtene gir kunnskap om når og i hvilke sammenhenger man har flest drepte og hardt skadde uten bilbelte. På det viset kan man se hvor behovet for innsats er størst. Bilbeltebruk omfatter her også sikring av barn.

Tabell 5 viser antall drepte og hardt skadde som er registrert med og uten bilbelte i Region sør og resten av landet i perioden 2000-2007. Her er altså drepte og hardt skadde med ukjent beltebruk utelatt.

Tabell 5: Antall og andel drepte og hardt skadde registrert med og uten bilbelte i perioden 2000-2007. Region sør og resten av landet. Kilde: STRAKS/ SINTEF.

	Region sør				Resten av landet			
	Uten bilbelte	Med bilbelte	Total	% uten bilbelte	Uten bilbelte	Med bilbelte	Total	% uten bilbelte
2000	24	80	104	23 %	123	226	349	35 %
2001	30	72	102	29 %	97	191	288	34 %
2002	20	66	86	23 %	114	199	313	36 %
2003	24	54	78	31 %	107	186	293	37 %
2004	29	74	103	28 %	102	195	297	34 %
2005	44	62	106	42 %	114	230	344	33 %
2006	50	59	109	46 %	108	206	314	34 %
2007	31	36	67	46 %	90	208	298	30 %
Hele perioden	252	503	755	33 %	855	1641	2496	34 %

¹ I denne analysen er altså kun de drepte og hardt skadde i bil hvor beltebruk **er kjent** med i utvalget. Dette tilsvarer 755 personer eller 48 % av alle drepte og hardt skadde i Region sør, og 2496 personer eller 50 % av alle drepte og hardt skadde i resten av landet.

Fordelt på måned utpeker april og november seg med de høyeste andelene uten belte i ulykker, med henholdsvis 49 % og 47 % i Region sør. De månedene med klart lavest andel er mars, juni og desember (19-22 %). Det er en noe annen fordeling for landet for øvrig der april, mai, september og oktober har de høyeste andelene (41 – 45 %).

Fordelingen av bilbeltebruk innenfor ulike klokkeslett på de enkelte ukedager viser høyest andel uten belte i periodene fredags kveld til lørdags morgen og lørdags kveld til søndags morgen, med en topp før midnatt natt til søndag. På hverdagene er det få eller ingen drepte eller hardt skadde uten bilbelte fra midnatt til morgen, men torsdags ettermiddag er andelen derimot relativt høy. Det er små forskjeller mellom Region sør og resten av landet.

I Region sør er geografisk sett flest drepte og hardt skadde uten bilbelte i Buskerud. Dette kan forklares med høyere andel biltrafikk enn i de andre fylkene. Men innenfor hvert fylke er det Telemark som har høyest andel med personer som ikke har brukt bilbelte (36 %). Aust-Agder har lavest andel med 30 %.

Blant vegtypene er det flest drepte og hardt skadde på riksveger der 29,5 % ikke har brukt belte. Men den høyeste andelen med personer som ikke har brukt belte er på det fylkeskommunale vegnettet (52 %).

Dette gjenspeiles ved at de fleste som blir drept eller hardt skadd uten bilbelte er i 80-soner. Men prosentandelen uten bilbelte er imidlertid størst i områder med fartsgrense 50 eller mindre. Dette betyr ikke at farten har vært lav da ulykken skjedde, men at strekningen var skiltet med eks. 50 km/t.

Nesten dobbelt så mange av de mannlige som av de kvinnelige drepte og hardt skadde manglet bilbelte på da ulykken inntraff. Høyest andel drepte og hardt skadde uten bilbelte finner vi blant de unge i alderen 15-35 år. Beltebruken blant de kvinnelige drepte og skadde er lavest i alderen 15-17 år og 18-21 år, mens den blant de mannlige er lavest i alderen 22-35 år. Blant de eldste trafikkofrene er det ingen forskjell på menn og kvinner.

Tabell 6 nedenfor oppsummerer hovedfunnene, om *når* det er flest drepte og hardt skadde uten bilbelte, *hvor* det er flest, og *hvem* som i størst grad manglet bilbelte.

Tabell 6: Oppsummering av hovedfunn, bilbeltebruk innenfor hver variabel i analysen. Drepte og hardt skadde i Region sør, 2000-2007.

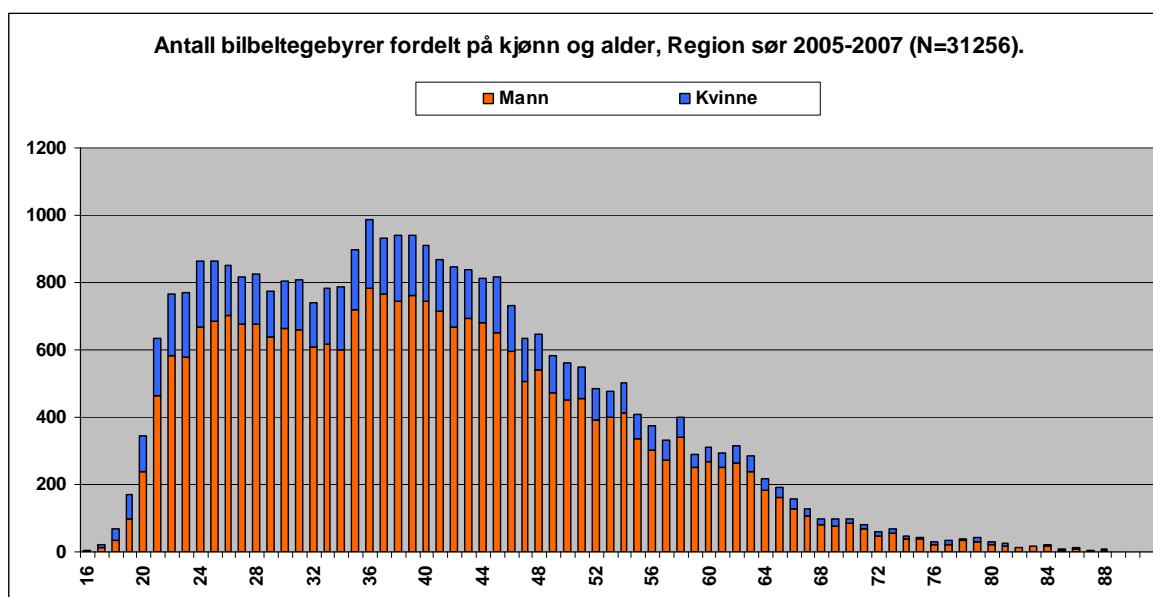
År	Markant økning i andel uten bilbelte fra 2002 til 2006
Måned	Høyest andel uten bilbelte i april og november
Tidspunkt	Høyest andel uten bilbelte natt til lørdag og natt til søndag
Fylke	Høyest prosentandel uten bilbelte i Telemark, men høyest antall i Buskerud
Vegtype	Høyest prosentandel uten bilbelte på kommunale veger og fylkesveger, men høyest antall på riksveger
Fartsgrense	Høyest prosentandel uten bilbelte i 50-soner og lavere, men høyest antall i 80-soner
Alder	Høyest andel uten bilbelte blant de unge i alderen 15-35 år
Kjønn	Langt høyere andel uten bilbelte blant menn enn blant kvinner
Kjønn og alder	Blant menn høyest andel uten bilbelte i alderen 22-35 år, blant kvinner høyest andel uten bilbelte i alderen 15-17 år

2.4 Antall bilbeltegebyr utstedt av Statens innkreivingsentral 2005-2007

I perioden 2005 til 2007 ble det utstedt 118 050 bilbeltegebyrer i Norge, hvorav 31 268 i Region sør (26 %). Av de 31 268 gebyrene ilagt i Region sør er 6 845 (21 %) ilagt av Statens vegvesen.

Antallet gebyrer har økt kraftig i alle Regionene i de tre årene. I Region sør skjedde det en økning fra 3 095 i 2005 til 15 200 i 2007. Dette er ikke i overensstemmelse med tellinger i Region sør, og må ses i relasjon til økt kontrollvolum fra politiet og Statens vegvesen sin side. Informasjonen som er tilgjengelig fra Statens innkreivingsentral omhandler i hvilket politidistrikt gebyret er ilagt, dato, samt kjønn og alder på den som har fått gebyr.

Gebyrene fordelt etter kjønn og alder er fremstilt i figur 5 nedenfor.



Figur 5: Antall bilbeltegebyr Region sør etter kjønn og alder 2005-2007.

Figur 5 viser at det er flest gebyrer utstedt til de i alderen 22 til 45 år, med en topp på 36 år. Aldersmessig er det liten forskjell blant kjønnene, selv om det er flere blant jentene enn blant guttene som får gebyr før de er fylt 20 år. Mannlige bilførere eller -passasjerer utgjør 81 % (25 184 personer) av de som har fått gebyr for manglende bruk av bilbelte i Region sør, mens 6 084 kvinner (19 %) var kvinner.

På årsbasis er det flest gebyrer utstedt i mars, august, mai og oktober (totalt 43 %), mens færrest er utstedt i vintermånedene, april og juli. I kapittel 2.3 om bilbeltebruk blant drepte og hardt skadde, var det flest drepte og hardt skadde uten bilbelte i april. Færrest bilbeltegebyr er utstedt i Buskerud, til tross for at dette er fylket med flest drepte og hardt skadde uten bilbelte (kapittel 2.3). I Telemark er det utstedt nest flest gebyrer (hvor det er høyest andel drepte og hardt skadde uten bilbelte), mens i Vestfold er det utstedt nesten dobbelt så mange.

Vi har derfor påpekt at kontrollomfanget med fordel kan økes i april, videre at det kan være nyttig å øke kontrollomfanget i fylkene Telemark og Buskerud. Disse er sammen med Vest-Agder de fylkene med lavest andel bilførere med bilbelte i vegvesenets tilstandsundersøkelser.

2.5 Beltebruk blant deltagere på kurs Bilfører 65+

Bruken av bilbelte blant eldre førere er interessant da de har lettere for å få alvorlige skader enn yngre førere. Det skyldes naturlige biologiske endringer som gjør at tåleevnen reduseres med økende alder. Da Statens vegvesen gjennomfører frivillige kurs for førere fra 65 år og eldre, var det mulig å gjennomføre en enkel spørreundersøkelse vedrørende deres beltebruk.

Med hjelp fra Region sør ble det gjennomført en spørreskjemaundersøkelse i 2008 blant 228 førere som har deltatt på Statens vegvesen sitt oppfriskningskurs Bilfører 65+. Blant mennene var 43 % under 70 år, 39 % 70-79 år og 15 % over 80 år. Blant kvinnene (118) var 52 % under 70 år, 38 % 70-79 år og 5 % over 80 år. Undersøkelsen ble gjennomført på 14 forskjellige steder som er delt inn i tre områder:

Gruppe 1, Storbygruppen er fra Bergen (8 %)

Gruppe 2, Mindre byområder er Sandefjord, Tønsberg og Skien. (33 %)

Gruppe 3, Mindre steder/distrikter er Lappen, Drangedal, Brevik, Stokke, Sandnessjøen, Båtsfjord, Hesseng, Mosjøen, Kongsvinger og Sagstua. (59 %),

Alle (100 %) kvinnene oppgir at de alltid bruker belte når de er sjåfør, og tilsvarende andel for menn er 91 %. For begge kjønn er det viktig at belte er påbudt, videre at det er trygt og at det er en god vane. Når de er passasjer i bil synker prosentandelen som bruker belte til 91 % blant kvinnene og 78 % blant mennene. Svarene bekrefter tidligere undersøkelser som viser at eldre generelt er flinke beltebrukere.

Det er 65 personer (28 %) som har oppgitt at de i *visse situasjoner* ikke tar på beltet (tabell 7). Vi presiserer at dette gjelder spesielle situasjoner, da vi vet fra andre svar at over 90 % oppgir at de alltid bruker belte.

Tabell 7: Fordeling etter kjønn vedrørende situasjoner med manglende bruk av bilbelte.

Årsaker til ikke bruk av bilbelte	Menn	Kvinner	Sum
Vanskelig å ta på eller å finne	0	7	7 (11 %)
Kjører bare en kort tur	9	2	11 (17 %)
Kjører trygt	8	5	13 (21 %)
Glemmer å ta det på	6	2	8 (12 %)
Ikke belte i bilen	3	4	7 (11 %)
Ved manøvrering og parkering	7	7	14 (23 %)
I baksetet og i taxi	3	0	3 (5 %)
Totalt			63 (100 %)

Tabell 7 viser at 23 % sier de ikke bruker belte i bestemte situasjoner, eksempelvis som når de manøvrerer eller parkerer bilen. Videre oppgir 21 % at de ikke bruker belte når de kjører trygt. Det er noe uklart hvilke situasjoner det kan være, men kanskje mener de også under manøvrering, parkering eller kjøring på egen eiendom. Det er 17 % som ikke bruker belte på korte turer, spesielt menn. Det er 11 % som sier de lar det være når det er vanskelig å ta på belte eller å finne det, når de glemmer å ta på det og når det ikke er belte i bilen. I baksetet på taxi sier 5 % at det hender de ikke bruker belte.

2.6 Dybdeintervjuer

Ett av elementene i prosjektet var å gjennomføre dybdeintervjuer med personer som hadde blitt skadd i trafikkulykker og som ikke hadde brukt bilbelte. Gjennom intervjuene skulle vi få en forklaring på bilbeltebruken og hvorfor man ikke hadde brukt belte i den aktuelle ulykken. For å skaffe til veie ulykkesdokumenter og personer som ville la seg intervjuer, innledet SINTEF et samarbeid med politiet gjennom Politidirektoratet (POD) og politidistriktene. Videre ble det innhentet godkjenning fra Rådet for Taushetsplikt og Riksadvokaten med hensyn til håndtering av personopplysninger.

2.6.1 Utvelgelse av ulykker og intervjupersoner

Det ble innhentet opplysninger fra 120 trafikkulykker hvor vi fikk tilsendt dokumenter fra 16 politidistrikter fordelt på Region sør, Region øst og fra Rogaland i Region vest. Ulykkene fant sted i perioden 2005-2007. Kriteriene for utvelgelse av ulykker var:

- Personbilulykke
- Ulykke med meget alvorlig/ alvorlig skade
- Ikke brukt bilbelte
- Aldersfordeling relatert til aldersgrupper som har lavest andel bilbeltebruk

I de 120 ulykkene ble det gjort et utvalg på 138 personer som ble tilskrevet med forespørsel om de ville delta i et intervju vedrørende ulykken de var involvert i. Politiet sendte ut forespørselen til personene etter å ha verifisert adresser. Hvis de ønsket å delta i undersøkelsen fylte de ut en erklæring og sendte dette i en vedlagt returkonvolutt til SINTEF. Det ble gjennomført en purrerunde for å påvirke responsen fra målgruppen. Noen oppgav at de ble usikre når det kom brev fra politiet og hadde valgt å ikke åpne brevet før de ble kontaktet andre gang i purrebrevet.

Kjønnsfordelingen på de 138 personene var 101 (73 %) menn og 37 (27 %) kvinner. Det var 85 førere, 30 forsetepassasjerer og 23 baksetepassasjerer. I tabell 8 er fordelingen etter alder på de som ble tilskrevet og de som responderte positivt, presentert.

Tabell 8: *Antall personer med forespørsel om intervju og antall intervjuer*

	16 – 19 år	20 – 35 år	36 – 60 år	Totalt
Antall utsendte brev om deltagelse dybdeintervju	18	88	32	138
Antall personer som deltok i dybdeintervju	4	13	3	20

Tabell 8 viser at den største gruppen vi kontaktet og fikk respons fra er aldersgruppen 20 – 35 år. Av de 20 som ble intervjuet var 4 kvinner, disse var alle i aldersgruppen 20-35 år. Av de 20 intervjuede var 10 førere, 6 passasjerer foran og 4 bak.

Basert på opplysninger i politirapportene var tilstanden til personene under kjøringen som følger:

- 85 edrue (62 %)
- 23 påvirket av alkohol (17 %)
- 13 påvirket av stoff (9 %)
- 5 blandingsrus (4 %)
- 12 usikkert om de hadde vært påvirket (8 %)

Det innebærer at mange har vært i en tilstand der de ikke har vært like bevisst hva som skjedde da ulykken inntraff. Videre viste rapportene at noen har et kriminelt rulleblad og en livssituasjon som er ustabil. Slike forhold kan påvirke svarprosenten i uheldig retning. Det ble vanskelig å få det antall personer vi ønsket (ca 35-40) til tross for at det ble gjennomført en purrerunde.

2.6.2 Gjennomføring av intervju

Det ble utarbeidet en intervjuguide som ble fulgt i hvert intervju. Hovedstrukturen i intervjuguiden er følgende:

1. Introduksjon og instruks vedrørende starten på intervjuet
2. Informasjon vedrørende kjøreturen
 1. Hva var motivet (bakgrunnen) for kjøreturen som endte med ulykke?
 2. Hvor mange i bilen?
 3. Hvor satt du i bilen?
 4. Var plasseringen tilfeldig?
3. Opplevelsen av ulykken
 1. Når oppdaget du at ulykken var i ferd med å inntreffe?
 2. Hva skjedde like før sammenstøtet/kollisjonen fant sted?
 3. Hvilke skader fikk du?
 4. Hvordan fikk du skadene (skademekanismen)?
 5. Hvilke plager har du etter ulykken i dag?
 6. Hvordan fungerte hjelpearbeidet under ulykken?
4. Bruken av bilbelte
 1. Hvorfor brukte du ikke bilbelte på denne turen da ulykken inntraff?
 2. Hvordan var din beltebruk før ulykken inntraff?
 3. Hvordan er bruken blant dine venner?
5. Læring og atferdsendring etter ulykken
 1. Har du endret syn på bruk av bilbelte?
 2. Bruker du bilbelte i dag (fører og passasjer)?
 3. Hva skulle til for at du skulle bruke bilbelte i tiden før ulykken inntraff?
 4. Har ulykken ført til endringer i forholdet rusmidler og bilkjøring?
 5. Hvilke råd vil du gi mht å påvirke de som ikke bruker bilbelte?
6. Kommentarer til slutt
 1. Er det noe du vil tilføye på fritt grunnlag til slutt?
 2. Har det vært greit å delta i prosjektet?

Alle intervjuene ble gjennomført over telefon. Hvert intervju hadde en varighet mellom 20 – 30 minutter. Intervjuene ble til dels gjennomført på dagtid (arbeidstid) og andre på kveldstid. Intervjupersonen kunne selv bestemme tidspunktet. Intervjuene ble ikke tatt opp på bånd.

2.6.3 Resultater fra dybdeintervjuer

Vi skal i det følgende presentere hovedinntrykkene fra de 20 dybdeintervjuene. Intervjuguiden blir brukt som referanse for presentasjonen av det som kom fram i intervjuene.

Introduksjon og instruks vedrørende starten på intervjuet

Alle som ble intervjuet hadde forstått informasjonen som ble gitt i brevet de fikk, og de hadde frivillig avgitt skriftlig erklæring om å delta frivillig.

Informasjon vedrørende kjøreturen

Hva var motivet (bakgrunnen) for kjøreturen som endte med ulykke?

Ingen av kjøreturene var planlagt å skulle vare lenge. Anslått kjøretid hvis ulykken ikke hadde inntruffet:

- 9 kjøreturer ca 5-10 minutter
- 7 turer ca 10 – 15 minutter
- 4 turer ca 20 - 30 minutter

Det var en blanding av motiver som lå til grunn for den aktuelle kjøreturen. Følgende kan nevnes:

- 7 kjøreturer var knyttet til jobbsituasjon eller på veg til/fra skole
- 6 kjøreturer dreide seg om å hente venner eller kompiser på fritida fordi man skulle samles til fest eller for å gjøre noe annet i fellesskap
- 5 kjøreturer omhandlet praktiske gjøremål i hverdagen som minibank, kiosk, fritidsaktiviteter
- En kjøretur var knyttet til gjennomføring av innbrudd

Antall personer i bilen og egen plassering

Antallet personer i bilene var i hovedsak 3-4 personer (50 %). I 5 av tilfellene var fører alene og i 3 tilfeller var det 2 i bilen. Plassen i bilen der de satt under ulykken var:

- 10 personer på førerplassen
- 5 personer foran
- 3 personer bak høyre
- 1 i midten foran
- 1 i midten bak

Bortsett fra førerposisjonen er det dels tilfeldig hvor de andre i bilen satte seg. Men hvis jenta var kjæreste til føreren var det naturlig at hun satt foran. Dess bedre kompiser, dess mer sannsynlig var det at bestekompisen satt foran sammen med føreren.

Opplevelsen av ulykken

Når oppdaget du at ulykken var i ferd med å inntreffe?

Opplevelsen av den innledende fasen til ulykken er avhengig av om man følger med på vegen eller opptatt av andre ting. Som fører skal oppmerksomheten være på vegen, men for passasjerer vil det variere mye mer. I intervjuene kom følgende fram:

- 6 av de 10 førerne oppgir at de ikke husker noe pga hodeskade. Noen av førerne oppgir at de ikke husker hva som skjedde under ulykken og i flere måneder etterpå.
- De 4 andre førerne oppgir at alt skjedde så fort at de ikke rakk å foreta seg noe.
- Passasjerene var i de fleste tilfellene ikke oppmerksomme på det som skjedde før det smalt.
- Noen opplevde imidlertid at føreren ikke hadde kontroll over bilen, men de rakk ikke å tenke mer over situasjonen før ulykken inntraff.

Uttalelsene fra førere og passasjerer viser at den innledende fasen til ulykken enten ikke er forankret i hukommelsen, eller så skjedde det hele så fort at de ikke har noen klar formening om hendelsesforløpet. Det er ofte slik at passasjerer ikke analyserer trafikksituasjoner på samme vis som føreren. De er med og opplever situasjoner og landskapet men kjører i på en annen måte. Føreren er konsentrert, bør være det, om primæroppgaven å kjøre. Noen oppgir bruddstykker fra ulykken som eksempelvis (sitat fra intervjuene):

- Bremsset og ventet på smellet.
- Jeg strammet musklene for å møte sammenstøtet.
- Lyden fra skrensen, metallyder, hender foran ansiktet og ei venninne som skrek høyt og desperat.
- Det smalt med det samme jeg så bilen.

Hvilke skader fikk du og hvordan skjedde det (skademekanisme)?

Blant førerne oppgis følgende skadetyper som de mest alvorlige:

- Kraniebrudd, kjevebrudd og ansiktsskader
- Ribbeinsskader
- Hjerneblødning, slag i panna
- Brekte ben, hofter, hender og armer
- Kraftig hjernerystelse
- Forbrenninger

Vi ser at skadene hos de fleste er ganske omfattende og med varig mèn for de som har hodeskader. Det er viktig å få fram hvor sårbar vi er biologisk for fysiske voldelige belastninger. Menneskets tåleevne er jo en av pilarene i Nullvisjonen. Skadene har skjedd på følgende vis for førere (skademekanisme):

- 3 førere ble kastet/ramlet ut av bilen
- De fleste slo hodet i ratt, dashbord, frontrute eller sidestolpe (B-stolpe).

Argumenter for å bruke bilbelte er jo at man ikke skal bli kastet ut av bilen eller kastet rundt inne i bilen der man kan støte mot interiøret og andre personer som befinner seg der.

Skadebildet på grunn av manglende beltebruk er ikke mindre alvorlig blant passasjerer. Følgende skadeomfang er de mest alvorlige:

- Knekte ribbein og brekt brystbein
- Hjerneblødning, hjerneslag i lillehjernen
- Nakkeskader, strekk og vridning
- Brekt rygg
- Kompresjonsskader i rygg
- Brekte lår, ankler og hofter

Passasjerene oppgir følgende skademekanismer:

- Ble slengt rundt i bilen og forslått
- Havnet på taket inne i bilen
- Ble kastet ut av bilen og slo hodet i asfalten
- Traff seterygg foran og skjøv passasjer videre inn i dashbordet
- Foten satt fast under forsetet da jeg ble kastet fremover

Plassen der passasjerene satt i bilen har betydning for skadeomfanget. De i baksetet har større rom å bevege seg i fremover og kan treffe både seterygger, fører og andre passasjerer både i framsetet og i baksetet. Et fellestrekk ved personskadene og skademekanismen er at mangel på bruk av bilbelte medførte store knusningsskader når hodet og kroppen kolliderte med interiøret i bilen, personer kolliderte med hverandre eller ble kastet ut gjennom dør, frontrute eller sidevindu.

Hvilke plager har du etter ulykken i dag?

Intervjuene omtaler ulykker som fant sted i perioden 2005-2007. Plagene i ettertid har da for noen sitt vedkommende vart i flere år og endret livskvaliteten i vesentlig grad. To (2) av førerne oppgir at de ikke har noen plager verken fysisk eller psykisk i ettertid. Blant førerne oppgis følgende plager:

- Endret tålmodighet, mer hissig og uredd
- Evner ikke å komme i gang med noe
- Faglig flink, men greier ikke planlegge hverdagen
- Mer impulsiv
- Angst pga at andre kunne ha blitt drept
- Redusert hukommelse og taleevne
- Stiv nakke og rygg, kjevesmerter og tung pust

Passasjerenes plager hadde mange felles trekk med de skadene førerne oppgir. Men disse kan nevnes i tillegg:

- Hodeplager, ubehag og mistet motivasjon
- Hver dag plaget med rygg og arm som ble sterkt skadet
- Konsentrasjonsproblemer, leser sakte og redusert arbeidsminne

De endrede kognitive og emosjonelle væremåtene skyldes for de fleste hodeskader der frontallappenes (pannelappene) har blitt skadet. Dette er et område i hjernen hvor de fleste overordnede funksjoner vedrørende planlegging av atferd, konsekvenstenkning, oppmerksomhetsfordeling og emosjonell kontroll håndteres.

Hjelpearbeidet på ulykkesstedet

De av intervjuobjektene som husker noe fra ulykken kunne fortelle om at hjelpearbeidet kom raskt i gang, og at både ambulanse, politi og brannvesen var raskt på plass. De som ikke husket noe hadde hørt av andre at hjelpen kom raskt til stede. I noen av ulykkene kom også ambulanshelikopter.

Bruken av bilbelte

Hvorfor brukte du ikke bilbelte på denne turen da ulykken inntraff?

Blant førerne oppgis følgende grunner til at bilbelte ikke var i bruk under den kjøreturen som endte med ulykke:

- 3 av førerne er helt klare på at de ikke brukte belte til daglig
- 2 sier at de ikke vet det, da de vanligvis brukte å ta det på
- Noen hadde til hensikt å ta det på etter at kjøringen var startet, men ulykken skjedde før de rakk det
- Alkohol, stress og jobbkjøring er andre momenter som fremheves

Blant passasjerene oppgis følgende grunner:

- Rundt halvparten oppgir at det er uvane at de aldri har tenkt over beltebruken, latskap, sløvheter og dumhet.
- Andre oppgir de ikke rakk å ta det på før det smalt.

Intervjuobjektene oppgir at de ikke har noen gode argumenter for å ikke bruke belte. Det har bare blitt slik at de til daglig ikke har reflektert over at man må innarbeide en vane på dette. Noen av passasjerene hevdet de vanligvis brukte belte, men at det glapp på denne turen. Det er klare felles trekk mellom det som førerne og passasjerene oppgir som grunn for ikke å bruke belte.

Hvordan var beltebruken før ulykken?

Blant førerne var det følgende svar:

- De samme tre førerne som sa de aldri brukte belte, bekreftet det på nytt
- Mange av de andre førerne mente de stort sett brukte belte, spesielt på lengre turer.
- Men dårlige vaner førte til at det kunne bli tilfeldig om beltet ble tatt på eller ikke.

Blant passasjerene ble følgende grunner oppgitt:

- Noen sier de brukte belte stort sett til daglig
- Varierte med kjørelengde
- Mangel på gode vaner

For noen av førerne og passasjerene var det noe tilfeldig at de ikke brukte belte på den turen da ulykken inntraff. Men noen oppgir at de generelt ikke brukte belte under kjøring. For de fleste så

dreier det seg om å innarbeide en rutine for å ta på belte og ikke minst gjøre det før bilen settes i bevegelse.

Beltebruken blant venner

De fleste sier at deres venner og familie bruker belte til daglig. Andre oppgir at det varierer. Samtidig nevner flere at den ulykken den intervjuede har vært med i, har positivt påvirket beltebruken blant venner.

Læring og atferdsendring etter ulykken

Vi stilte to spørsmål vedrørende synet på bilbelte og bruken av belte etter ulykken.

Har du endret syn på bruk av bilbelte?

Det er ingen forskjeller mellom førernes og passasjerenes vurderinger. Følgende svar er typiske:

- 8 av de intervjuede sier at de har lært på ulykken og gått i seg selv
- 5 sier de brukte belte vanligvis før, men de har fått forsterket nødvendigheten av beltebruk
- Andre sier de alltid har vært overbevist om viktigheten av belte
- Én er usikker og oppgir at det ikke hadde noen effekt til å begynne med

Bruker du bilbelte i dag (fører og passasjer)?

Et viktig moment er i hvilken grad det endrede synet også har ført til endring i atferd. Bruker de bilbelte mer nå enn før ulykken?

Vi har slått sammen svarene fra førere og passasjerer:

- 12 personer sier at de alltid tar på belte når de er ute i bil.
- 3 oppgir i tillegg at de også sier i fra til andre i bilen hvis de ikke har tatt på belte.
- 4 personer sier de bruker belte mer enn før, men ikke alltid, og at det varierer med førerkvaliteten.

Mange har nå etablert familie og ser hvor viktig det er å lære barna beltebruk. Andre sier de er mer skeptiske til å sitte på med andre og sier i fra hvis det kjøres fort og hvis andre i bilen ikke bruker belte.

Svarene fra de intervjuede viser at ulykken har satt sitt preg på holdningen til bruk av belte og at de konkret bruker bilbelte i mye større grad enn før. Noen har som nevnt alltid vært flittige brukere, men har nå fått forsterket forståelsen for hvor viktig bilbelte er når ulykken inntreffer.

Noen av de intervjuede oppgir at hvis de hadde hatt på belte, så kunne skadeomfanget vært mer alvorlig. Eksempelvis kunne sidestolpen (B-stolpen) ha rammet hodet kraftigere hvis fører hadde hatt på beltet. Slike opplysninger har noen fått fra sykehuspersonalet som behandlet dem etter ulykken. Men vi har ikke møtt noen som har argumentert for at bilbelte kan forverre situasjonen til tross for slike eksempler. De som har vært involvert i disse ulykkene skjønner at man må skille mellom unntak og hva som er realitetene i de aller fleste ulykkene med hensyn til hvordan bilbelte vil redusere skadeomfanget.

Hva skulle til for at du skulle bruke bilbelte i tiden før ulykken inntraff?

Spørsmålet har til hensikt å finne ut om det er noe tiltak som kunne ha påvirket dem. Følgende forslag kan nevnes:

- De fleste sier at opplysning om konsekvenser er viktig; kurs, filmer og kampanjer.
- Viktig med tiltak som påvirker gode vaner.
- Viktig å få fram at din beltebruk angår også andre.
- Ok at andre ber deg ta på belte.
- Noen hadde ingen noen tanker om dette.

Hvilke råd vil du gi mht å påvirke de som ikke bruker bilbelte?

Følgende momenter ble trukket fram som viktige:

- De aller fleste pekte på at man må vise konsekvensene av det å ikke bruke bilbelte.
- Viktig å få fram hvor dumt det er å ikke bruke belte, vil angre etterpå.
- Kontrollvirksomhet og at det gjøres til et viktig tema i opplæringen.
- Bruk av varsling i bil nevnes også som viktig virkemiddel.

Har ulykken ført til endringer i forholdet rusmidler og bilkjøring?

Blant dem vi intervjuet hadde 4 stykker vært påvirket av rusmidler. Det var kombinasjoner av beroligende foreskrevet av lege og illegal bruk av rusmidler. Vi fulgte ikke opp dette i detaljer, men for de som illegalt hadde brukt rusmidler, var nå livssituasjonen klart bedret. Ulykkeserfaringen har bidratt til at de ikke har kjørt mer i en tilstand av rus.

Kommentarer til slutt

Ved avslutningen av dybdeintervjuet hadde vi følgende to spørsmål:

Er det noe du vil tilføye på fritt grunnlag til slutt? Har det vært greit å delta i prosjektet?

Alle sa at de syntes det hadde vært positivt å delta i prosjektet. Mange var motivert for dette og følgende kommentarer kan nevnes fra de intervjuede:

- Beltebruk er viktig, spesielt ved kjøring i trafikk. Alene på mindre veg ikke så viktig.
- Jeg ble ringt opp av politiet med forespørsel om å delta. Det var positivt. Fint å delta.
- Fint å bidra med mine erfaringer. Betale noe tilbake til samfunnet ved å delta i prosjektet. Har alltid vært glad i fart. Rusmidler mest for kos/gøy.
- Har reflektert mer på dette nå når man har barn. Må være et godt eksempel. Det er ikke ubehagelig med belte, bare tankeløshet.
- Har tross alt vært heldig. Alltid i god form via idrett. Viktig for å overleve ulykken.
- Kurs om beltebruk på videregående skoler er viktig.
- Opplevde ulykken i sakte film, selv om alt skjedde fort.
- Total angst for alkohol i bil. Har tatt fra andre nøkler og er klar på dette nå. Glad jeg ikke drepte noen under min kjøring.

Vi ser av kommentarene at de som ikke brukte bilbelte før ulykkene har endret synspunkt og atferd. Vi har ingen målinger på dette, men må basere oss på at de snakker sant under intervjuet.

3 Konklusjoner og tiltak

3.1 Konklusjoner

Hovedmålet med prosjektet er å bidra til økt kunnskap om den prosentandelen med førere og passasjerer som ikke bruker bilbelte og hvordan de kan påvirkes til økt beltebruk. Vi har da valgt å presentere de viktigste resultatene fra prosjektet i forhold til hovedmålet og de tre delmålene.

Delmål 1:

Kartlegge hvem det er som ikke bruker bilbelte med særlig vekt på de som har vært involvert i trafikkulykker.

Basert på analyser av ulykkesrapporter fra RUAG i perioden 2005-2007 og beltebruken blant drepte og hardt skadde førere og passasjerer i perioden 2000 -2007 i STRAKS ulykkesregisteret, er det følgende grupper som har lavest prosentandel bilbeltebruk:

- Personer i alderen 15 – 35 år.
- Beltebruken er lavest blant kvinner i aldersfasen 15 – 21 år og 22-35 blant menn.

I følge Statens innkrevingsentral er det utstedt flest bilbeltegebyr til aldersgruppen 22 – 45 år med en topp i alderen 36 år, og det er generelt en klar dominans av menn. I aldersgruppen under 20 år er det imidlertid større andel blant kvinner enn menn som har fått bilbeltegebyr i perioden 2005-2007.

Litteraturstudien viser at barn har høyere bilbelteandel enn voksne. Blant voksne øker bilbelteandelen med stigende alder. Kvinner har høyere bilbelteandel enn menn. Denne forskjellen er størst for unge voksne. Når det er passasjerer i bilen er bilbelteandelen omtrent lik for bilfører og forsetepassasjer, og sannsynligheten for at de bruker bilbeltet øker med en og to baksetepassasjerer. I baksetet går bilbelteandelen drastisk ned for både voksne og barn når det er tre passasjerer i baksetet.

I spørreundersøkelsen blant deltagerne på kurset Bilfører 65+, oppgir alle de kvinnelige deltakerne at de bruker belte som sjåfør og det samme sier 91 % av mennene. Det hender de lar være i forbindelse med rygging, parkering eller kjøring på egen eiendom. Kan hende er utvalget noe skjevt slik at vi ikke automatisk kan betrakte resultatet som representativt for alle over 65 år. Men det gir likevel en indikasjon på at eldre førere har relativt høy bruksprosent.

Delmål 2:

Avdekke hvilke forklaringer eller årsaker som ligger til grunn for at bilbelte ikke blir brukt.

Det er mange forklaringsfaktorer til mangelfull bruk av bilbelte, både psykososiale og situasjonsavhengige faktorer gjør seg gjeldende og henger sammen med alder og modning, kjønn og reisehensikt.

I dybdestudien der 20 personer ble intervjuet spurte vi både om hvorfor de ikke brukte belte og om ulykken hadde forandret deres syn på bruk av bilbelte. De viktigste forklaringsfaktorene til at de ikke brukte belte var:

- Noen er bevisste ”ikke-brukere”..
- Uvaner ved at de ikke har noen innarbeidet prosedyre for å ta på belte, og at ingen har påpekt dette overfor dem.
- Noen oppgir latskap, sløvhet og dumskap.
- Kjøring under påvirkning av rusmidler endrer bevisstheten om å ta på belte. Men hvis de har en innarbeidet prosedyre (vane), så er sannsynligheten stor for at man tar på belte under påvirkning.
- Noen tar på beltet etter at bilen er kommet i gang. I flere av tilfellene skjedde ulykken bare 3-400 meter etter at kjøringen startet. Kan hende har fører på belte, men passasjerene venter lenger før de tar det på.

Ved å summere resultatene fra alle de studiene vi har gått gjennom er de mest sentrale forklaringene til manglende beltebruk blant førere og passasjerer i bil følgende:

- Ingen innarbeidet prosedyre (vane) for å ta på belte.
- Underestimering av risiko på bakgrunn av situasjonsbetingede faktorer som lav hastighet, kort kjøretur og sikker bil.
- Kunnskapsmangel om effekten av bilbelte på alle plasser i bilen..
- Kjøring i ruspåvirket tilstand påvirker bevisstheten om å ta på belte.
- Transport i jobbsammenheng. Korte turer og transporten bare en rask og nødvendig forflytning til noe som er viktigere.
- Overvurdering av egne kjøreferdigheter, illusjon om egen usårbarhet og en tro på at ulykker rammer andre.
- Redsel for å bli sittende fast ved en ulykke.
- Oppfatning av at airbagen gir tilstrekkelig beskyttelse.

3.2 Forslag til tiltak som kan høyne bruksprosenten blant de som ikke bruker belte.

Delmål 3 i prosjektet er å presentere forslag til tiltak som kan bidra til at høyne bruksprosenten blant førere og passasjerer som ikke er stabile beltebrukere.

De aller fleste bruker bilbelte og vil mest sannsynlig fortsette å gjøre det. Rundt 90 % av befolkningen bruker belte, mens det er ca 10 % som ikke er like villig til det. Videre viser ulykkesstudier at blant de drepte og hardt skadde er det ca 35 – 40 % som ikke har brukt belte. Det kan tyde på at det er en mindre gruppe som har større sannsynlighet for å komme ut for ulykker og i tillegg ikke bruker bilbelte. Men denne gruppen er sammensatt og det er mange varianter av forklaringer til hvorfor de ikke bruker belte. For å strukturere våre forslag til tiltak har vi valgt å følge den tredelingen som vi mener gir et oversiktlig og lett forståelig bilde av problemstillingen:

1. De som (så godt som) alltid bruker bilbelte.
2. De som bruker bilbelte av og til.
3. De som er bevisste ikke-brukere.

De som alltid bruker belte

Dette er ikke målgruppen for denne studien, men det er viktig å påpeke at ved å fortsette den gode vanen med å bruke belte, så har det i tillegg til egen beskyttelse også en signaleffekt på andre. Det gjelder ikke bare i bil, men også der det er belte i andre sammenhenger, eksempelvis i busser. Myndighetene og andre institusjoner må ikke glemme dette store flertallet og ikke undervurdere deres betydning. Det er viktig å få med seg disse som påvirkere og som en ”beltevarsler”. Det handler om egen og andres sikkerhet at ”alle i bilen” bruker belte. Dette omhandler blant annet det som tidligere i rapporten er omtalt som ”Imitasjonseffekten”, og inkluderer de signalene familiemedlemmer eller nære venner som bruker belte sender fra seg, og det å sette et eksempel for andre. Kampanjer som opprettholder ”den gode vane” og styrker motivasjonen for å bruke bilbelte er meget viktig. Det er også viktig å fremheve at påbud, gebyrer og fortsatt generell oppmerksomhet på sikkerhet og beltebruk er nødvendig for å opprettholde den gode prosentandelen.

De som bruker bilbelte av og til

Et av de mest interessante funn i studien er at et flertall av de som ikke brukte belte ikke er motstandere av å bruke det. Av de 20 vi intervjuet var de fleste personer som brukte belte av og til, mens noen innrømmet at de nesten alltid kjørte uten belte på. Men de mente det skyldtes dårlige vaner og hadde i prinsippet ikke noe imot å bruke belte. Videre er det ikke slik at alle som er ruspåvirkete og har et kriminelt rulleblad aldri bruker bilbelte. Beltebruken varierer blant mange i denne kategorien også. Det er helt vesentlig å påvirke folks forståelse av bilbeltets beskyttende effekt og bilbelte i samspill med airbag. Videre at det å sitte fastspent øker sannsynligheten for å manøvrere bilen på best mulig måte i en kritisk situasjon. Treffpunktet i forbindelse med et sammenstøt har stor betydning for bilens evne til å absorbere krefter og beskytte de inne i bilen.

Dette kan formidles gjennom alt fra konkrete opplevelser via ”bråstoppen” til presentasjoner i media av hva som skjer i ulykker. Det eksisterer en manglende forståelse for dette som kom tydelig fram i dybdeintervjuene. De som ikke brukte belte før ulykken inntraff, brukte belte etter ulykken. De som var positiv til belte før ulykken fikk denne innstillingen og bruken av belte forsterket. Mange gav også klart uttrykk for at de nå sa i fra til andre som ikke brukte belte når de satt i samme bil. Dette kan bidra til å danne forståelsesplattformen som er viktig for at det utvikles gode vaner. Men det er ikke nok. Man må også praktisere det å ta belte på og av, slik at forståelsen og den motoriske utførelsen blir en felles prosess når man setter seg inn i bilen. Prosedyren må innebære at man tar på belte før bilen startes og at fører ikke kjører før alle har tatt belte på.

Hvordan påvirke forståelsen og utarbeidelsen av gode vaner?

- Familie er i tidlig fase i livet den nærmeste mht sosiale relasjoner. Mor, far og søsken som stabile brukere i kjøresituasjoner er blant de viktigste påvirkningsfaktorene.
- Vennegrupper der man innarbeider en norm for bruk av belte og at man sier i fra hvis man ikke bruker belte. Evalueringer fra aksjonen ”Si ifra” kan vise til positive effekter av ungdom som er tydelige på dette.
- Økt fokus på betydningen av at alle må ha på bilbelte, da personen i baksetet kan være den som bidrar til alvorlighetsgraden i din skade.
- Skole og utdanning gjennom fag som eksempelvis fysikk, biologi og etikk som er sterkt forankret i Nullvisjonen mht konsekvenstenkning, tåle- og mestringsevne.
- Ledere i alle sammenhenger der ungdom befinner seg enten det er turn, musikk, fotball, friidrett etc, bør i forbindelse med transportsituasjoner være bevisst beltebruken.
- Føreropplæring der bilbeltets effekt presenteres, sterkt vektlegges og diskuteres med elevene i tillegg til rutinen med fysisk å ta på belte etter en bestemt prosedyre som er lik hver gang eleven setter seg inn bak rattet.
- Bedrifter med transportbehov i jobbsammenheng må innarbeide en kultur for sikkerhet i bil som i jobbsituasjoner. Mange bedrifter har lærlingeordninger, og det er viktig å tydeliggjøre sikkerhetsrutiner som omfatter blant annet beltebruk under kjøring.
- Man kan nå en del av målgruppen gjennom ordningen med samfunnsstraff. Kurs som gjennomføres under soning knyttet opp mot trafikale hendelser bør ha tema knyttet til bruken av bilbelte.
- Nyere biler har ”beltevarsler” eller ”beltepåminner” som signaliserer hvis kjøringen starter opp og belte ikke er festet. I dag har biler denne løsningen for forsetepassasjerer, men det burde være for alle plassene i bilen. Alle nyere biler bør ha dette installert.
- Politiets kontroller er viktige bidragsyttere, men det er avhengig av hvor høy oppdagelsesrisikoen er. Mengde kontroller, tidspunkter og steder.
- Størrelsen på gebyret. Bør det heves og i hvilken grad bør det være førernes ansvar eller delt ansvar at passasjerene har belte på, uansett alder?
- Statens vegvesen kan støtte initiativer til kreative tiltak. Eksempelvis har flere i dybdeintervjuene nevnt filmen som ble laget basert på konkurransen blant ungdom om beste manus. Videre er internett via Facebook og YouTube populære nettsteder der ungdom er og hvor vegvesenet kan være aktør. Sorgreaksjoner etter trafikkulykker er et tema på blant annet YouTube.
- Innføre prikkbelastning for kjøring uten belte for førere og passasjerer med førerkort.
- Forsikringsordninger, eksempelvis rabatt på forsikring hvis beltepåminner er montert.

De som er bevisste ikke-brukere

I denne gruppen finner vi de som har en overbevisning om at bilbelte kan føre til situasjoner der du ikke kommer deg ut av bilen, eksempelvis ved utforkjøring i vann eller ved brann i bilen. I dybdeintervjuene var det noen av førerne som hadde blitt fortalt av medisinsk personell at skadene ville blitt verre hvis de hadde vært fastspent i beltet da ulykken inntraff. Men dette skyldes en del spesielle forhold som ikke kan brukes som argumenter for ikke å bruke belte. Denne informasjonen hadde imidlertid ingen betydning for deres tro på bilbelte som effektiv beskyttelse.

Andre ønsker å bestemme selv om de skal bruke belte og ikke la seg styre av en lov de er uenig i. Noen har på grunn av fysiske eller psykiske plager fått legeerklæring på at de kan slippe å bruke belte. Hvor lett eller vanskelig det er å få slike erklæringer vet vi ikke noe om. Det burde være en registrering av dette slik at det eksisterte en oversikt med hensyn til hvor mange og hvilken medisinsk diagnose som ligger til grunn for fritakelsen.

Hvordan påvirke de som er bevisste ikke-brukere? I tillegg til momenter nevnt overfor kan følgende påpekes:

- Etablere register over hvor mange som er fritatt av medisinske grunner og hvilken diagnose som ligger til grunn.
- Vurdere om fritaket skal revurderes etter en viss tid.
- Kontroller i regi av politi og Statens vegvesen.
- Samarbeide med andre etater for å forhindre kjøring under ruspåvirkning og bidra til kriminalitetsforebyggende aktiviteter.
- Beltepåminnere basert på EuroNcap sine kriterier fra 2005.
- Rabatt på forsikring ved beltepåminner i bilen.
- Innføre prikkbelastning for kjøring uten belte for førere og passasjerer med førerkort

De i denne gruppen som har personlig sterke meninger og holdninger til at de ikke vil bruke bilbelte, er det vanskelig å nå gjennom kampanjer. Kontroller og straffereaksjoner er et tiltak, men det er ikke sikkert det endrer deres vaner hvis ikke det blir veldig dyrt i lengden. Direkte personlig dialog vil kunne være effektivt i tillegg til egne opplevelser fra ulykker eller nær familie eller venner som har vært involvert i ulykker. Det kan bidra til refleksjoner vedrørende bilbeltets avgjørende betydning for å redusere negative konsekvenser for liv og helse i forbindelse med en trafikkulykke.

Konklusjon

Fokuset i prosjektet har vært på personer som ikke har brukt bilbelte i ulykker med drepte og hardt skadde. Basert på tellinger av beltebruk er det ca 10 % som til enhver tid ikke bruker belte. De fleste preges av mangel på forståelse og gode vaner vedrørende bruken av bilbelte. Mange av disse vil være positive til å høre på argumenter for å bruke bilbelte og sannsynligvis endre sine vaner. Mange har høy risiko i trafikken gjennom kombinasjoner av at de er unge, umodne og uerfarne, kjører uvørent og ofte i høye hastigheter, bruker rusmidler og har relasjoner til kriminell atferd. Kontroll, gebyr og beltepåminnere er helt vesentlige tiltak. Videre er tidlig læring av gode vaner og bedre forståelse av bilbeltets skadereduserende effekt, meget viktige momenter. Det å bruke bilbeltet må betraktes som en sosial handling, fordi mange blir drept og skadd av personer i bilen som sitter uten belte og som støter mot de andre i kollisjonsfasen.

LITTERATUR

Behrendorff, Inge (2008): Hvorfor bruger endnu ikke alle bilister sele? - interview med førere af personbil, der kørte uden sele. København: Rådet for Større Færdselssikkerhed.

Berg, Christian; Gjerstad, Brita (2008): Holdninger til trafikksikkerhet blant unge på Jæren. IRIS rapport 2008/022. Stavanger: IRIS

Dahlstedt, Sven (1999): Ikke-användares motiv för att inte använda bilbältet. VTI-rapport 417-1999. Linköping: Väg- och transportforskningsinstitutet.

Everett, Sherry A.; Lowrya, Richard; Cohena, Lisa R.; Dellingerb, Ann M.(1999): Unsafe motor vehicle practices among substance-using college students. *Accident Analysis & Prevention* 31:6 (1999), 667-673.

Kraft, M; Kullgren,A;Lie, A; Tingvall, C (2006): *The Use of Seat Belts in Cars with Smart Seat Belt Reminders*. *Traffic Injury Prevention* 7/2006, pp 125-129.

Lorentzen, M L; og Sørvik I, M (2006): Hvorfor slurver unge bilførere med å bruke bilbelte? Høgskolen i Nord-Trøndelag avdeling trafikklærerutdanning, 7500 Stjørdal

Moe, D (1997): Farlig atferd på den trafikale arena og i samfunnet for øvrig. STF22 A97611, SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim

Moe, D (2007): Evaluering av kampanjen ”Si ifra” i Vestfold og Aust- og Vest Agder. SINTEF STF50 A3827 – 7465 Trondheim

Moe, D (2002): Spørreundersøkelser om ungdom, risiko og bilkjøring i Akershus, Oppland, Hedmark og Akershus. SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim.

Nordtømme, Marianne Elvsaas (2008): *Bilbeltebruk blant drepte og hardt skadde: Analyse av tall fra STRAKS ulykkesregister*. Notat til Statens vegvesen, Region sør, datert 30.10.2008.

Nygaard, Liv Marie (2007): *Tilstandsundersøkelse kap. 1/2007 – Bruk av bilbelter*. Oslo: Statens vegvesen.

Reyna, Valerie and Farley, Frank (2006): *Risk and Rationality in Adolescents Decision Making. Implications for Theory, Practice, and Public Policy*. *Journal of the association for psychological science*

Şimşekoğlu ,Özlem; Lajunen, Timo (2008a): Why Turks do not use seat belts? An interview study. *Accident Analysis and Prevention* 40 (2008) 470–478.

Shin, Deena; Hong, Leexan; Waldron, Ingrid (1999): Possible causes of socioeconomic and ethnic differences in seat belt use among high school students. *Accident Analysis & Prevention* 31:5 (1999), 485-496.

Steinberg, Laurence (2007): *A social neuroscience perspective on adolescent risk taking*. Elsevier, ScienceDirect. Developmental review

Statens vegvesen (2007): Bruk av bilbelter. Kapittel 1 i *Tilstandsundersøkelser 2007*. Rapport, Veg- og trafikkavdelingen, Vegdirektoratet.

Transportation Research Board (2003): *Buckling up. Technologies to increase seat belt use*. Special report 278. Committee for the Safety Belt Technology study. Washington, D.C.: Transportation Research Board. www.trb.org, www.nap.edu/catalog/10832.html

World Health Organisation (2007): *Youth and Road Safety*., Geneva-WHO-2007.

Arbeidsnotater knyttet til delprosjekter:

Øvstedal, Liv (2008): Litteraturstudie: *Bruk av bilbelter og årsak til manglende bruk*. SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim.

Øvstedal, Liv og Moe dagfinn (2008): *Gjennomgang av ulykker der personer uten bilbelte er involvert, ulykkesrapporter fra ulykkesanalysegruppa i Statens Vegvesen Region sør*. SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim.

Nordtømme, E, Marianne (2008): *Bilbeltebruk blant drepte og hardt skadde: Analyse av tall fra STRAKS ulykkesregister*. SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim.

Nordtømme, E, Marianne (2008): *Hvem bruker ikke bilbelte og hvorfor? Analyse av tall for bilbeltegebyr fra Statens innkrevingsentral, 2005-2007*. SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim.

Roche-Cerasi, Isabelle (2008): *Beltebruk blant deltagere på kurs Bilfører 65+*. SINTEF Transportforskning, 7465 Trondheim.

