

Barn i bil – Socioekonomiska faktorer

Litteratur- och enkätstudie

*Anna Anund
Åsa Forsman
Susanne Gustafsson
Gunilla Sörensen*



**Framåtvända
småbarn = fel**



Obältad = fel



**Bakåtvänd upp till
4–5 års ålder = rätt**



**Bälteskudde till
10–12 års ålder
= rätt**

VTI rapport 496 · 2003

Barn i bil – Socioekonomiska faktorer


Litteratur- och enkätstudie


Anna Anund

Åsa Forsman

Susanne Gustafsson

Gunilla Sörensen

<p>Utgivare:</p>  <p>Väg- och transport- forskningsinstitutet 581 95 Linköping</p>	<p>Publikation: VTI rapport 496</p>	
<p>Författare: Anna Anund, Åsa Forsman, Susanne Gustafsson och Gunilla Sörensen</p>	<p>Utgivningsår: 2003</p>	<p>Projektnummer: 40468</p>
<p>Titel: Barn i bil – Socioekonomiska faktorer, en enkätstudie. Litteratur- och enkätstudie</p>		
<p>Referat (bakgrund, syfte, metod, resultat) max 200 ord:</p> <p>Syftet med föreliggande studie var att identifiera samband mellan felanvändning/ickeanvändning av skyddsutrustning för barn i bil och socioekonomiska faktorer. Studien har även gett en lägesbeskrivning avseende felanvändning och ickeanvändning. De slutsatser som dragits har varit avsedda att utgöra basen i framtida utarbetande av informationsmaterial och kampanjer. Studien omfattar dels en litteraturstudie rörande socioekonomiska skillnader i felanvändning och ickeanvändning av bälte och bilbarnstolar dels en enkät. Enkäten skickades ut till ett slumpmässigt urval av 2 010 vårdnadshavare till barn i åldrarna 2 månader–9 år. En svarsfrekvens på drygt 70 procent erhöles.</p> <p>Resultaten visade att felanvändningen var lägre för yngre barn än för äldre och lägre i familjens bil än generellt för barnets alla resor med bil. Vårdnadshavare som själva slarvade med bältet slarvade förhållandevis oftare med att bälta barnet. Även vårdnadshavare vars intention var lägre avseende att skydda barn enligt gällande rekommendationer, visade sig oftare slarva med att bälta barnet.</p>		
<p>ISSN: 0347-6030</p>	<p>Språk: Svenska</p>	<p>Antal sidor: 66 + 3 bilagor</p>

Publisher:  Swedish National Road and Transport Research Institute SE-581 95 Linköping Sweden		Publication: VTI rapport 496	
		Published: 2003	Project code: 40468
		Project: Child safety in cars – Socioeconomic differences	
Author: Anna Anund, Åsa Forsman, Susanne Gustafsson and Gunilla Sörensen		Sponsor: Swedish National Road Administration	
Title: Child safety in cars – Socioeconomic differences. Literature review and questionnaire survey			
Abstract (background, aims, methods, results) max 200 words: <p>The aim of the study was to identify relationships between no use/misuse of safety belt/child restraints and socio-economic aspects. The conclusions from the study will provide a basis for the future development of information and campaigns to increase the correct use of restraints. The study consisted of two parts: a literature review and a questionnaire. The questionnaire was sent to a random sample of 2,010 parents of children aged 2 months–9 years. The response rate was about 70 per cent.</p> <p>The level of misuse among small children was lower than among older children and lower in the family car compared with the overall situation. Parents who neglected to use the safety belts themselves were more likely to be careless in ensuring that the child used recommended restraint. The results also indicated that parents who were more likely to act in contradiction with rules and recommendation concerning use of restraints were also more likely to allow their children to travel without safety belts.</p>			
ISSN: 0347-6030	Language: Swedish	No. of pages: 66 + 3 Appendices	

Förord

Föreliggande projektet har varit möjligt att genomföra tack vare finansiering från Vägverket. Kontaktperson har varit Mats Gummesson. Projektet har innefattat två delar: en litteraturstudie och en enkätstudie. Anna Anund har varit projektledare.

Arbetet i projektet har förutom undertecknad genomförts av Åsa Forsman, Susanne Gustafsson, Gunilla Sörensen och Katja Vogel, samtliga anställda vid VTI.

Gunilla Sjöberg och Anita Carlsson har ansvarat för redigering av rapporten och Bengt Jansson har ansvarat för tryckningen.

Tryckning, packning och utskick av enkäten har genomförts av företaget Mail IT. Skanning av enkäterna har skett av Erik Bolin, Smart Info AB.

Vid ett granskningsseminarium vid VTI redovisade Jörgen Larsson synpunkter på innehållet i rapporten. Även Sonja Forward, Jan Wenäll m.fl. har lämnat värdefulla synpunkter på innehållet.

Ett stort tack riktas till samtliga som på något sätt bidragit till undersökningens genomförande.

Ett speciellt stort tack riktas till alla de som besvarat den utsända enkäten.

Linköping december 2003

Anna Anund

Innehållsförteckning		Sid
Sammanfattning		5
Summary		9
1	Inledande bakgrund	11
2	Litteraturstudie	12
2.1	Lagkrav och rekommendationer	12
2.1.1	Sverige	12
2.1.2	Länder utanför Sverige	12
2.2	Olyckor	13
2.2.1	Sverige	13
2.2.2	Länder utanför Sverige	15
2.3	Användning – Ickeanvändning	17
2.3.1	Sverige	17
2.3.2	Tyskland, USA och Australien	17
2.4	Felanvändning	18
2.4.1	Sverige	18
2.4.2	Tyskland, USA och Australien	19
2.5	Socioekonomiska faktorer	21
2.5.1	Information	21
2.5.2	Information	21
2.6	Slutsats av litteraturstudien	22
3	Syfte	24
4	Enkätstudie – metod och genomförande	25
4.1	Enkäten	25
4.2	Analysstruktur	26
4.3	Statistiska test	26
4.4	Urval	27
4.5	Utskick av enkät samt påminnelser	27
4.6	Bortfall	27
5	Resultat från enkäten	29
5.1	Beskrivning av bakgrund och tillstånd	29
5.1.1	Beskrivning av den svarande, barnet, hushållet och bilen	30
5.2	Barns resande	33
5.3	Barnets resande i hushållets bil	39
5.4	Analys av förklaringsvariabler	43
5.4.1	Information	43
5.5	Kunskap	44
5.6	Acceptans och intentioner	44
5.7	Testade och upptäckta samband	47
5.7.1	Samband mellan ickeanvändning och bakomliggande variabler samt förklaringsvariabler.	48
5.7.2	Samband mellan "notoriska" felanvändare och bakomliggande faktorer	48
5.7.3	Samband avseende barnets placering i förhållande till krockkudde och bakomliggande faktorer	49

5.7.4	Samband mellan förklaringsvariablerna information, kunskap, acceptans och intention	50
5.7.5	Samband mellan bakgrundsvariabler och förklaringsvariablerna kunskap om krockkudde och intention	51
5.7.6	Samband mellan olika bakgrundsvariabler	51
5.8	Synpunkter från de svarande	53
6	Diskussion och slutsatser	55
6.1	Metod	55
6.2	Definitioner	56
6.3	Bakgrundsfrågorna	57
6.4	Förklaringsvariabler: erhållen information/kunskap, acceptans och intention	57
6.5	Hur skyddas barnen generellt?	58
6.6	Hur skyddas barnen när de reser i hushållets bil?	60
6.7	Slutsats	62
7	Fortsatt forskning	64
8	Referenser	65
Bilaga 1 Enkäten		
Bilaga 2 Orsaker till att barn inte använt bälte		
Bilaga 3 Orsaker till att barn inte använt skyddsutrustning		

Barn i bil – Socioekonomiska faktorer

Litteratur- och enkätstudie

av Anna Anund, Åsa Forsman, Gunilla Sörensen och Susanne Gustafsson
Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
581 95 Linköping

Sammanfattning

För att säkerställa att alla barn använder bälte och rätt typ av skyddsutrustning krävs insatser för att öka föräldrars förståelse för faran med att avstå från detta. Insatserna kan riktas mot de föräldrar som själva kan tänkas avstå från att använda bälte och mot dem som rent allmänt har en större acceptans avseende trafikförseelser.

Dessa slutsatser är resultatet av en analys av enkätsvar från 1 500 slumpmässigt utvalda vårdnadshavare till barn i tre olika åldersgrupper: 2–8 månader, 9 månader–3 år samt 4–9 år. Enkäten baserades på en litteraturstudie som visade samband mellan felanvändning av skydd/bälten och olika socioekonomiska faktorer.

Att resa med bil är något som de flesta barn gör nästan dagligen och ju äldre de är desto oftare åker de bil. I studier av trafikolyckor framkommer att det vanligaste färdstället bland barn som skadats eller dödats är bil. För att minska risken att skadas vid en eventuell olycka ska barnen använda bälte och avsedd skyddsutrustning på rekommenderat sätt. I föreliggande studie visade det sig att det tyvärr inte alltid är så. De små barnen skyddas bättre än de äldre barnen, men även bland de små barnen förekommer att de åker bil utan att använda bälte och skyddsutrustning.

Beträffande bältesanvändning framkom att ungefär 10 procent av barnen åkte minst 5 resor av 100 utan att använda bälte. En vanlig orsak till att man slarvade med bälte till de äldre barnen var att man inte skulle åka så långt. Den främsta orsaken till att små barn åkte utan bälte var att de amrades under färd. Att barn i åldern 9 månader–9 år åkte med eller utan bälte hade samband med vårdnadshavarens egen bältesanvändning. En vårdnadshavare som slarvade med användning av det egna bältet slarvade i större utsträckning även med barnets bälte. Det fanns även ett samband mellan föräldrarnas intention att handla i strid med rådande regler och rekommendationer avseende barnens bältesanvändning. De som på en eller flera frågor uppgav att de skulle kunna tänka sig att genomföra en handling av sådant slag, hade i större utsträckning barn som åkte utan bälte.

I studien kunde inte konstateras några samband mellan barnets bältesanvändning och invånarantal på bostadsorten, barnets placering i bilen, antal platser i bilen, bilens ålder, förarens kön, hushållets högsta utbildning eller årliga bruttoinkomst; antal barn yngre än tio år eller den svarandes acceptans, kunskap, civilstånd eller uppfattning om erhållen information. Om man enbart studerade de hushåll där de två vårdnadshavarna sammanbodde fanns ett samband mellan vårdnadshavarnas ursprung och om barnet åkte utan bälte. Det var vanligare att barnen i åldern 9 månader–3 år åkte utan bälte om vårdnadshavarna hade ett annat ursprungsland än Sverige.

För att barnen ska kunna sägas färdas säkra är det inte enbart en fråga om användning av bälte. Det handlar även om att barn yngre än 10 år ska använda särskild skyddsutrustning. I åldersgruppen 4–9 år var det emellertid över 15 procent som uppgav att barnet hade slutat använda skyddsutrustning eller aldrig hade använt det. Över lag var det vanligast i åldersgruppen 9 månader till och med tre år att man avvek från att använda rekommenderat skydd. Ungefär 40 procent av barnen i den åldersgruppen använde fel sorts skydd eller enbart bälte. De gånger det förekom att barn i den åldersgruppen åkte utan att använda särskild skyddsutrustning var den vanligaste anledningen att färden varit kort.

Det finns två grundläggande principer som rekommendationerna fokuseras på. Den ena handlar om att barn ska åka bakåtvända så länge som möjligt, gärna tills de är 4–5 år. Den andra handlar om att barn ska använda särskild skyddsutrustning till dess de är 10–12 år. Dessa rekommendationer efterlevs inte till fullo idag. Det bakåtvända åkandet är befäst under barnets första levnadsår. I åldern 1–2 år var det däremot cirka 20 procent som åkte framåtvända och granskar man treåringarna har andelen ökat till över 80 procent. Rekommendationerna följs uppenbarligen inte i praktiken. Att barnet vändes så att det åkte framåtvänt i stället för bakåtvänt hade sin förklaring i att barnets fötter och ben inte längre fick plats, enligt vårdnadshavaren.

När det gäller den andra principen i rekommendationerna, att använda bälteskudde, vilket är aktuellt för i synnerhet barn i åldern 4–9 år, framkommer att bland dessa var det cirka 10 procent som vid minst 5 av 100 resor satt utan bältesstol/kudde.

Den svarandes intention avseende att handla i strid med gällande regler och rekommendation avseende barn visade sig ha samband med användningen av skyddsutrustning. För barn i åldern 9 månader–3 år fanns ytterligare samband. Ju högre utbildning desto högre var användningen av rekommenderat skydd. För bilar med fem platser var andelen barn som sällan eller aldrig placerades på fel skydd eller åkte utan särskild skyddsutrustning förhållande vis lägre än för andra bilar. För barn vars båda föräldrar var födda i Sverige var andelen som placerades på fel skydd eller direkt på sätet också förhållandevis lägre.

För åldersgruppen 4–9 år visade det sig att de som inte trodde att nioåringar rekommenderas att använda bältesstol/-kudde i större utsträckning hörde till gruppen som nästan aldrig använde rekommenderat skydd till barnet. Detta skulle kunna förklaras av att föräldrarna inte varit mottagliga för information, eftersom de trott sig göra rätt.

Sammantaget pekar resultaten på brister i användningen av bälte för barn som åker bil som inte kan skyllas på att vårdnadshavarna tycker att de har fått otillräcklig eller svårbegriplig information. Inte heller kan det skyllas på att de saknar kunskap om vilka rekommendationer som gäller. Det handlar snarare om att man inte har tillräcklig kunskap om faran med att åka utan bälte. Detta kan i sig tala för att den information föräldrar fått är bristfällig, sett utifrån aspekten att lyckas väcka ett intresse och att lyckas få den det berör att ta till sig budskapet. Insatser som innebär att man ökar förståelsen av vikten av att använda bälte kan därför förväntas ha en positiv effekt, betingat att en grupp har förutfattade meningar.

Vidare kan vi konstatera att de rekommendationer som finns, avseende bakåtvänt åkande, inte har fått tillräckligt genomslag. Det finns inget i resultaten som talar för att detta beror på vårdnadshavarnas ovilja att följa rekommendationerna. Det handlar mer om att de upplever att det inte går av rent praktiska skäl.

De argument som styrker fördelarna med det bakåtvända åkandet har inte nått fram till dem.

Detsamma gäller fördelen med att låta barnen sitta på bälteskudde eller liknande skydd. De flesta tror att bälteskuddens främsta syfte är att diagonaldelen av bältet ska passa barnet, vilket visar att de inte känner till huvudsyftet: att få höftdelen av bältet att ligga väl sträckt över höfterna. Med ett korrekt placerat bälte skyddas barnet från att glida ner under bältet vid en krock, vilket annars kan leda till skador på inre organ.

Det finns inget i de erhållna resultaten som tyder på att riktade insatser beroende på hushållets inkomst, föräldrarnas civilstånd eller bostadsort skulle ha effekt. Det finns dock signaler som tyder på att vårdnadshavarens ursprung har betydelse för hur barn i åldern 9 månader–3 år skyddas.

Child safety in cars – Socioeconomic differences. Literature review and questionnaire survey

by Anna Anund, Åsa Forsman, Gunilla Sörensen and Susanne Gustafsson
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)
SE-581 95 Linköping

Summary

To make sure that all children use a safety belt and a recommended child safety seat, information to improve parental awareness of the risk of travelling unprotected seems to be a potential measure. The information should be addressed to parents who do not always use the safety belt themselves and to those who seem to be more tolerant concerning traffic violations. These are some of the conclusions based on a questionnaire study among parents in Sweden.

The aim of the study was to identify relationships between no use/misuse of safety belt or child restraints and socio-economic aspects. The study is also a follow up. The conclusions from the study will provide a basis for the future development of information and campaigns to increase the correct use of restraints. The study consisted of two parts: a literature review and a questionnaire. The questionnaire was sent to a random sample of 2,010 parents of children aged 2 months–9 years. The age groups were chosen in view of the recommendations at that time, concerning how to travel safely in cars. The age groups chosen, and the corresponding recommended child restraints at the time of the study, were 2–8 months: backward facing infant seat; 9 months–3 years: backward facing child restraint; and 4–9 years: booster seat or booster cushion. The response rate was about 70 per cent.

In general, the results showed that the level of misuse among small children was lower than among older children and lower in the family car compared with the overall situation. Approximately 90 per cent of the children in the youngest age group always used the safety belt, while only 74 per cent of children aged 4–9 years did so. The most common circumstance, when the safety belts were not used by older children, was when the travel distance was short. When this occurred among the children aged 2–8 months the reason was usually that the child was breast fed while travelling. Overall, the parents who regularly or occasionally neglected to use the safety belts themselves were more likely to allow their children to travel without safety belts. Furthermore, parents who were more liberal concerning traffic violations were also more likely to allow their children to travel without using a safety belt.

When all age groups were examined, the results did not indicate relationships between the children's usage of safety belts and any of the following variables: number of inhabitants, highest level of education in the household, household annual gross income, household number of children younger than 10, choice of child's placement in the car, number of seats in the family car, age of the family car, driver's sex, marital status, information received by the parents, parental knowledge about rules and recommendations, and acceptance regarding traffic violations.

For some age groups, however, relationships were found when only households where the child's parents lived together were studied. The results concerning the age group 9 months–3 years, for example, indicated a relationship between the children's usage of the safety belt and the country in which the parents were born. Among children in this age group with parents who were born outside the country the proportion of children travelling without safety belts was higher than among children to parents born in Sweden.

To protect a child when travelling by car the recommendation was that the child should use a child restraint at least until the age of 10. Moreover, some basic guidelines were given: the child should be travelling facing rearward as long as possible and at least until the age of 4–5. After that, the child should use a booster seat or booster cushion, and of course the safety belt. The parents did not follow those recommendations. Approximately 20 per cent of the children aged 1–2 were already travelling facing forward and among children aged 3 almost 80 per cent were travelling facing forward. Moreover, among the children aged 4–9 years only 74 per cent always used a child restraint. The main reason given by the parents, for turning a child from a rearward to a forward facing position, was that the child's feet and legs did not have enough space.

The usage of child restraints seemed to differ due to the parents' intention to act in contradiction with rules and recommendation. In the age group 9 months–3 years there was a significant difference between children with parents born in Sweden and children with parents born outside the country. Furthermore, there was a relationship between the usage of recommended child restraint and the highest educational level in the household. Higher level of education implied higher level of usage.

The results indicated that the usage of safety belt was not dependent on differences in receiving information, either in the quality of the information received or lack of knowledge about rules and regulations.

The recommendation to let children travel facing rearward is not fully established in practice. The results indicate that the parents are unaware of the reasons why this recommendation was important to follow. Further on, the main reason for turning the child into a forward facing position was that there was not enough space for the legs and feet. This indicates that recommendations are not always considered to be viable in practice. This highlights the importance of providing the parents with a system that fits all children in all cars. The parallel situation occurred among the children who were recommended to use booster seats. The parents did not know enough about the main reason for using those. This lack of knowledge may lead to misuse or non-use of child restraint. A conclusion drawn was that the risk of injury in an accident to a child travelling without a safety belt is underestimated by the parents. Improvements to make the parents aware of the risks would thus seem to be a potential measure, especially among parents who are tolerant to traffic violations and to some degree also to parents who are born outside Sweden.

The results do not indicate that information to special groups based on income, parents' marital status or the number of persons in the dwelling constitutes a potential measure. The results are, however, to some degree uncertain, since the non-respondents have not been further investigated.

1 Inledande bakgrund

Barn är en trafikantgrupp som är mer sårbar än andra. Barnen är vår framtid och deras säkerhet vid t.ex. resor i bil är helt beroende av hur de vuxna som omger dem agerar. Alla vill barnens bästa, men detta är inte alltid helt lätt. I värsta fall kan det vara så att man tror man gör rätt, men i själva verket är det fel. Hur ska föräldrarna göras mottagliga för information när de tror att de gör rätt?

Det är viktigt att fånga upp om det finns grupper av föräldrar i samhället som behöver extra eller särskild information. Finns det sådana grupper, vilka är de i så fall, vilken information behöver de och hur ska man nå ut till dem?

Föreliggande studie avser att belysa hur barn från olika grupper i samhället skyddas när de åker bil. En aktuell lägesbeskrivning är också angelägen, eftersom förutsättningarna för att använda skyddsutrustningar för barn i bil förändras vartefter allt fler fordon utrustas med krockkuddar och andra typer av skadereducerande utrustningar.

Studien har omfattat två delar: en litteraturgenomgång samt en enkätstudie.

Litteraturgenomgången (Gustafsson, Anund, Sörensen & Vogel, 2003) har haft fokus på eventuella skillnader, avseende ickeanvändning respektive felanvändning i olika grupper som beror på socioekonomiska faktorer.

Enkätstudien har baserats på den erhållna kunskapen och de identifierade grupper som litteraturen visat vara av särskilt intresse att studera.

Även om liknade studier har gjorts i andra länder, så är de resultaten inte alltid möjliga att överföra till svenska förhållanden. Definitionen av vad som anses vara ett tillräckligt skydd för barn som åker bil varierar i olika länder. De lagkrav och rekommendationer som finns i Sverige har utgjort utgångspunkten i detta arbete. Att det finns skillnader i rekommendationer mellan olika länder är även ett motiv till varför denna undersökning är nödvändig. I studien har begreppet icke-användning knutits till bälte. Felanvändning har definierats som användning av skydd på ett felaktigt sätt med hänsyn till gällande rekommendationer/lagar.

2 Litteraturstudie

Inledningsvis beskrivs i detta kapitel kortfattat vilka lagar och rekommendationer som finns dels i Sverige, dels i ett urval av några andra länder. Därefter redovisas i vilken omfattning barn drabbas av olyckor i trafiken, med speciellt fokus på dödsolyckor och på olyckor som beror på att barnen inte varit skyddade.

Vidare presenteras litteratur som behandlar ickeanvändning och felanvändning samt studier som gjorts inriktade mot att studera skillnader mellan olika grupper i samhället. Avslutningsvis summeras erfarenheterna av litteraturstudien.

2.1 Lagkrav och rekommendationer

2.1.1 Sverige

Den svenska lagen (svensk författningssamling SFS 1998:1276 kap 4, §10) säger att till och med det år barnet fyller sex år ska särskild skyddsanordning användas vid färd i bil.

Både barn och vuxna i personbil är i övrigt skyldiga att sitta på sittplats som är utrustad med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och de är även skyldiga att använda bältet. Det är förarens ansvar att se till att passagerare som är yngre än femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning i enlighet med bestämmelserna.

Bötesbeloppet om man som förare inte har sett till att minderårig passagerare använder särskild skyddsanordning eller bälte var 600 kronor år 2003.

För att ytterligare förbättra säkerheten för barnen rekommenderas föräldrar i Sverige att låta barnen färdas bakåtvända så länge som möjligt, åtminstone till dess att barnen fyller 4 år. Därefter rekommenderas barnen att använda en bälteskudde eller en bältesstol så länge som möjligt. Bälteskudden och bältesstolen gör det möjligt att justera höftdelen av bältet ner mot låren och diagonaldelen av bältet rakt över axeln.

Förutom lagkrav avseende användning av skyddsutrustning finns det krav riktade mot själva skyddsanordningarna. Det finns ett stort utbud av typgodkända bilbarnstolar. Dessa ska vara godkända enligt den europeiska normen ECE R 44/03 eller enligt den svenska normen för T-godkännande (Vägverket, 1993).

2.1.2 Länder utanför Sverige

Det finns en stor variation i vad europeiska länder har för lagkrav avseende barns färd i bil. I Tyskland finns sedan 1993 en lag som säger att barn under 12 års ålder och under 150 centimeters längd bara får transporteras i bil om de använder godkänd skyddsutrustning (Stadler, Hummel & Langwieder, 1998). Undantag får göras om det inte är möjligt att säkra barnen i skyddsutrustning därför att andra personer redan använder de bälten som skulle behövas för barnets skydd. Om barnen inte späns fast korrekt kan ett bötesbelopp krävas in och en registrering göras i ett centralregister för grova felbeteenden i trafiken.

I USA har varje delstat egna lagar om barnpassagerarnas skydd, även om dessa lagar liknar varandra (Staunton, Dellinger, Davidson & Powell, 2002). I många delstater omfattar lagen endast barn upp till en viss ålder, till exempel fem år. För äldre barn gäller de vuxnas bälteslag (Bolen & Bland, 1999). Det finns emellertid en skillnad i vad lagen säger och de rekommendationer som ges från styrande och grupper som arbetar för barns säkerhet. I exempelvis Kalifornien innebär lagen att barn upp till fyra års ålder och 18 kilos vikt ska använda en skyddsutrustning för

barn vid färd i bil (Vaca, Agran, Winn, Anderson & Cheng, 2002). Ett annat exempel är att barn i Michigan som är yngre än ett år och som färdas i fram- eller baksätet på ett fordon ska sitta i en skyddsutrustning (Eby & Kostyniuk, 1999). USA:s lagar om bältesanvändning och användning av skyddsutrustningar för barn kan antingen vara primära lagar, ”primary enforcement laws” eller underordnade lagar, ”secondary enforcement laws” (Williams, Reinfurt & Wells, 1996); (Zaza, Sleet, Thompson, Sosin & Bolen, 2001). Där dessa lagar är primära lagar tillåts polisen att stoppa fordonet med överträdelse av bälteslagen eller lagen om skyddsutrustningar för barn i bil som enda anledning. Där bälteslagarna och lagarna om bilbarnskydd däremot är underordnade lagar kan polisen bötesfälla överträdelser när sådana upptäcks i samband med andra inspektioner, t.ex. när fordonet har stoppats för misstanke om annat brott, såsom hastighetsöverträdelse. Däremot får ett fordon inte stoppas om polisen bara har misstanke om brott mot en underordnad lag, t.ex. bältes-/bilbarnstolslag.

I Australien är föraren skyldig att se till att barn yngre än ett år korrekt använder ett passande bilbarnskydd, inte enbart säkerhetsbälte (Preece, 1994). Föraren är också skyldig att se till att passagerare mellan ett och tretton år korrekt använder en tillgänglig och passande skyddsutrustning för barn. Observera att säkerhetsbältet räknas där som en passande skyddsutrustning för barn äldre än ett år. Om en lämplig skyddsutrustning för barn inte finns tillgänglig på någon sittplats i fordonet ska barnet färdas i baksätet.

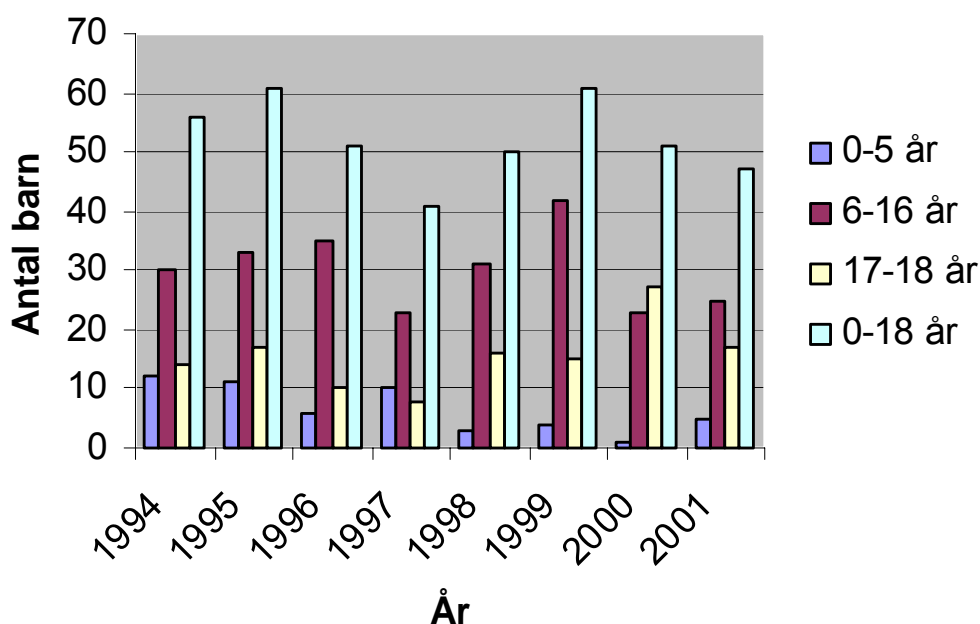
Det kan således konstateras att vid en jämförelse av de lagar som är avsedda att skydda barn som åker bil så är Sverige och Tyskland två av de länder där störst krav ställs.

Det finns dock en skillnad mellan vad som rekommenderas och vad lagen kräver, t.ex. avseende till vilken ålder barnen ska eller rekommenderas att åka bakåtvända samt till vilken ålder barnen ska eller rekommenderas att använda bältesstol/bälteskudde.

2.2 Olyckor

2.2.1 Sverige

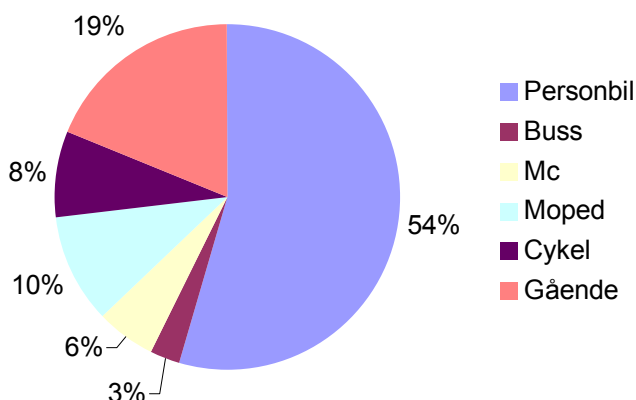
I en svensk studie (Anund, Larsson & Falkmer, 2003) framkommer att totalt 27 373 barn till och med 18 år har dödats eller skadats i trafiken under 1994–2001. Av dessa var det 418 som omkom, 5 304 som skadades svårt och 21 651 barn som skadades lindrigt. Antalet dödade barn har varierat under tidsperioden, se figur 1.



Figur 1 Antal barn som enligt polisrapporterade olyckor dödats i trafiken, fördelat på åren 1994–2001 och ålder på barnet.

Under de två åren 1995 och 1999, de år med flest drabbade, var det 61 barn per år som rapporterades ha omkommit i trafiken. Under 1997, det år med lägst antal drabbade, var det 41 barn som omkom. I genomsnitt under den studerade åttaårsperioden hade drygt 52 barn omkommit i trafiken varje år.

I figur 2 redovisas vilken trafikantkategori de omkomna barnen har klassats tillhöra då olyckan skedde.



Figur 2 Barn som omkommit i trafikolyckor åren 1994–2001. Procentuell fördelning efter trafikantkategori.

I figuren kan noteras att bland de barn som omkommit hade mer än hälften (54 %) förolyckats i personbil. Den näst största gruppen, 19 procent av de omkomna, utgjordes av gående barn. Barn som åkt moped eller motorcykel utgjorde

16 procent av de omkomna medan 8 procent hade cyklat. Få barn hade omkommit i buss.

I en djupstudie av olyckor där barn har dödats (Wenäll, 2001) konstateras att det under åren 1992–1997 dödades 79 barn som reste med bil. Med utgångspunkten i de svenska lagkrav som finns skyddades 28 procent av de omkomna barnen fel. Ser man till de svenska rekommendationerna skyddades 38 procent av barnen i de undersökta olyckorna fel. Av de dödade barnen var 25 procent helt obältade. Skallskador var den klart dominerade dödsorsaken, drygt 60 procent av barnen uppvisade yttre våld mot huvudet. En subjektiv bedömning gjordes, avseende om barnen hade kunnat klara sig om de använt rekommenderad skyddsutrustning och bälte på rätt sätt. Slutsatsen var att cirka en tredjedel av dessa barn bedömdes ha kunnat överleva.

2.2.2 Länder utanför Sverige

I den inledande litteraturgenomgången (Gustafsson et al., 2003) studerades databasen IRTAD, International Road Traffic and Accident Database. Databasen innehåller sammanslagna data över olyckor med skadade och dödade samt olika former av exponering från i första hand OECD-länder. Databasen administreras vid BAST, Bundesanstalt für Strassenwesen/Federal Highway Research Institute i Tyskland.

Data för Sverige, Tyskland och Australien studerades. Det är viktigt att komma ihåg att antalet barn som omkommer som bilpassagerare kan variera stort mellan olika år, vilket gör att det finns en viss osäkerhet i de jämförelser som görs. Exempelvis var det år 1999 i Sverige 27 barn yngre än 15 år som omkom. Utav dessa var det 19 barn i åldersgrupperna 6–14 år som omkom i fyra olyckor med minibussar inblandade. Vanligtvis har det i Sverige de senaste åren (1997–2001) årligen omkommit 7–9 barn yngre än 15 år som bilpassagerare. Dessa variationer mellan olika år kan givetvis finnas även i de andra länderna. Vidare saknades ett jämförbart mått på barns exponering i bil i dessa tre länder. Det ersattes av invånarantal i 100 000-tal för de tre olika åldersklasserna beräknat som ett genomsnitt för åren 1998 och 1999, se tabell 1. I denna tabell redovisas också dödsrisken, det vill säga antalet dödade i genomsnitt år 1998–1999 per 100 000 av populationen.

Tabell 1 Population och dödade personbilspassagerare per 100 000 i tre olika åldersklasser i Sverige, Tyskland och Australien. Genomsnitt för åren 1998–1999.

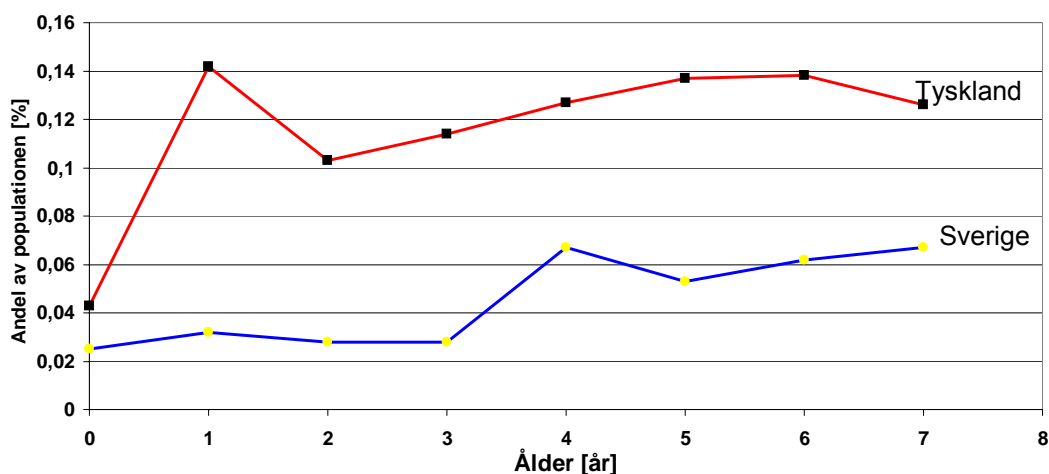
Ålder	Sverige		Tyskland		Australien	
	Befolkning (100 000- tal)	Dödade per 100 000	Befolkning (100 000- tal)	Dödade per 100 000	Befolkning (100 000- tal)	Dödade per 100 000
0–5 år	6,26	0,5	47,82	1,3	15,42	1,7
6–9 år	4,94	1,2	36,55	0,8	10,65	0,9
10–14 år	5,32	1,5	46,02	0,9	13,15	1,4
Totalt 0–14 år	16,52	1,0	130,39	1,0	39,22	1,4

Den stora skillnaden mellan länderna ses för den yngsta åldersgruppen, där Sverige uppvisar den lägsta dödsrisken medan Tyskland och Australien har den högsta dödsrisken. I övriga åldersgrupper är inte skillnaderna mellan länderna lika

stora. För Sverige noteras den högsta dödsrisken för barn i åldersgruppen 10–14 år. Denna är ungefär jämförbar med dödsrisken för australiensiska barn i samma åldersgrupp, medan de tyska barnen har en lägre dödsrisk.

I Sverige rekommenderas ett bakåtvänt åkande för barn så länge som möjligt, helst upp i 4–5 års ålder. Dessa rekommendationer finns inte i de andra länderna.

I Tyskland övergår barnen vanligtvis till framåtvänt åkande vid ett års ålder medan många barn i Sverige åker bakåtvänt de första tre levnadsåren. I statistiken kan vi notera konsekvensen av rekommendationerna, se figur 3. I figuren visas en jämförelse mellan Sverige och Tyskland beträffande skadade barn i bil under året 1999. Vi vill göra läsaren uppmärksam på den stora osäkerhet som föreligger i data.



Figur 3 Skadade barn i bil som andel av populationen, uppdelat efter barnets ålder. Jämförelse mellan Sverige och Tyskland år 1999. Källa: Technische Universität Berlin.

Kurvan över skadade tyska barn har en tydlig topp för barn som är ett år, det vill säga då de börjar vändas framåt. Motsvarande topp på kurvan över svenska barn återfinns först vid fyra års ålder och är dessutom betydligt lägre.

Den vanligaste dödsorsaken för barn i förskoleåldern samt i tidiga skolår i USA är som passagerare i bil (Rivara et al., 2001). Av de barn som omkom som bilpassagerare under år 1997 färdades 46 procent utan bälte.

I en amerikansk studie av cirka 500 barn yngre än tio år som varit med i personbilsolyckor mellan 1994 och 1998 fann man att 33 procent av barnen varit oskyddade och ytterligare 20 procent felaktigt skyddade (Sweitzer, Rink, Corey & Goldsmith, 2002). De oskyddade barnen stod för 70 procent av dödsfallen och hade den högsta frekvensen av huvudskador. Av dödsfallen var 80 procent ett resultat av huvudskada. Felaktigt skyddade barn hade den högsta frekvensen av bukskador. Oavsett användning av skydd eller inte, var det färre huvudskador och mindre svåra skador i baksätet jämfört med framsätet. Korrekt skyddade barn i framsätet hade mindre svåra skador än oskyddade barn i baksätet, vilket enligt författarna antyder att användning av skyddsutrustning är viktigare än position i bilen.

I New South Wales i Australien omkom 15 barn yngre än 14 års ålder i bil år 1992 (Preece, 1994). Sex av dessa barn (40 procent) använde inte någon skyddsutrustning. Alla utom ett av barnen färdades i baksätet. Mellan år 1989 och

1992 dödades 91 barn yngre än 14 år i bilar. Av dessa färdades 63 barn (70 procent) i baksätet. Ungefär 35 procent av de dödade barnen under denna tidsperiod hade inte använt någon skyddsutrustning.

2.3 Användning – Icke-användning

2.3.1 Sverige

I en enkätundersökning i västra Sverige med 2 358 svarande föräldrar till barn mellan två månader och nio år framkom att 24 procent av barnen åkte utan skyddsutrustning vid minst en av tjugo resor (Anund, Sörensen & Yahya, 1999). För gruppen 2–11 månader var andelen sex procent. I åldersgruppen 1–2 år var det också sex procent som färdades utan skyddsutrustning vid minst en av tjugo resor. Av barn i åldern 3–9 år färdades cirka 30 procent utan skyddsutrustning under minst en av tjugo resor. Vid den första resan i bil eller taxi, hem från BB, åkte nästan vart tionde barn helt oskyddat. Svarefrekvensen i studien var 63 %.

2.3.2 Tyskland, USA och Australien

I Tyskland satt 96 procent av alla barn i skyddsutrustning eller bälte (BASt, 2002). Underlaget i denna studie utgörs av 5 041 observerade barn yngre än 11 år. I en annan tysk observationsstudie (Roselt, Finkbeiner & Hummel, 2002) omfattande 300 observationer med 430 barn framkom att 82 procent av barnen var säkrade i en särskild skyddsutrustning medan sex procent var säkrade bara med bilens säkerhetsbälte. Tolv procent av barnen var inte säkrade alls. Användningsgraden minskade med ökande ålder på barnet. Bland barn i åldern 9–12 år var 45 procent säkrade med någon form av skyddsutrustning.

I åldern 4–8 år är det ovanligt att barnen i USA använder bältesstol eller bälteskudde. Enligt en nationell studie, refererad i Rivara et al. (2001), använde bara sex procent av barnen i åldern 4–8 år bältesstol eller bälteskudde och 75 procent använde enligt studien höftbälte alltför tidigt.

I en nationell undersökning i USA studerades förändringar i användning av skyddsutrustningar mellan 1993 och 1997 (Bolen & Bland, 1999). Man studerade också hur förändringar av vuxnas bältesanvändning och förändringar av bälteslagar påverkade barnens användning av skydd. Data från en årlig undersökning av personer 18 år eller äldre, i form av månatliga telefonintervjuer användes. Intervjuaren frågade efter det äldsta barnet som var yngre än 15 år i hushållet och hur ofta detta barn använde någon särskild skyddsutrustning eller använde bälte när barnet åkte bil. Antalet svarande var i genomsnitt 660–770 per delstat. Svareandelen var 71 procent 1993 och 62 procent 1997. Bältesanvändningen ökade mellan de båda undersökningsåren. Användningen av skyddsutrustningar för barn 0–4 år ökade från 91,2 till 93,7 procent, bland barn 5–10 år från 82,6 till 90,1 procent och bland barn 11–14 år från 69,0 till 79,1 procent.

I en annan nationell studie i USA 2001–2002 av 9 332 barn yngre än 15 år färdades 14 procent av barnen helt oskyddade (Mickalide, 2002).

I en studie i Michigan i USA (Eby & Kostyniuk, 1999) observerades 1 258 barn. Av dem satt cirka 75 procent av barnen yngre än fyra år i en särskild skyddsutrustning för barn när de åkte personbil (inklusive van, pick-up eller liknande fordon). I en annan studie i Michigan observerades 2 279 barn i åldern 4–15 år samt 1 909 förare, varav två tredjedelar var kvinnor (Eby, Kostyniuk & Vivoda, 2001). Syftet med undersökningen var att genomföra den första delstatstäckande observationsstudien av användning av skyddsutrustningar

konstruerade för äldre barn (4–15 år). Man önskade också bestämma de faktorer som var relaterade till bältesanvändning bland äldre barn i delstaten för att kunna ta fram effektiva åtgärds paket i syfte att främja användandet av skyddsutrustningar i denna åldersgrupp. Enligt resultaten var äldre barns skyddsanvändning cirka 58 procent.

I en studie i Georgia i USA i maj 2001 av 1 858 barnpassagerares skyddsanvändning och placering i bilen framkom att 42 procent av barnen i åldern 0–12 år var lämpligt skyddade och satt i baksätet (Staunton et al., 2002). Av barn i åldern 4–8 år var fyra procent helt oskyddade och 75 procent var skyddade enbart med bilens säkerhetsbälte. Bara 21 procent av barnen i denna åldersgrupp satt i en lämplig bilbarnstol.

Enligt en telefonundersökning 1989/1990 till föräldrar/vårdnadshavare till barn 0–13 år i New South Wales i Australien satt 94 procent av barnen alltid i skyddsutrustning eller med säkerhetsbälte (Yann, Campbell, Hoare & Wheeler, 1990). Lägst användning, 85 procent, hade barn i åldern 6–8 år. Störst användning av någon skyddsutrustning utöver säkerhetsbältet hade barn till och med två års ålder. Av barnen i åldern 3–5 år använde 30 procent enbart säkerhetsbältet, det vill säga utan någon ytterligare skyddsutrustning. Bara 19 procent i denna åldersgrupp använde en bilbarnstol. Av barnen i åldern 6–8 år använde 78 procent enbart säkerhetsbältet och 96 procent av barnen från och med 9 år använde enbart säkerhetsbältet. De skäl som angavs för att inte alltid använda bälte eller skyddsutrustning var att man bara färdades en kort sträcka (23 procent) eller att barnet var olydigt (18 procent).

Generellt kan konstateras att ickeanvändningen av bälte ökade ju äldre barnet blev, liksom ickeanvändningen av särskild skyddsutrustning. Det fanns en skillnad mellan länderna beträffande vilka barn, beroende på ålder och ibland vikt och/eller längd, som omfattades av lagar och rekommendationer om bälten och särskilda skyddsutrustningar. Detta ledde till svårigheter i att jämföra studierna i nämnda länder.

2.4 Felanvändning

2.4.1 Sverige

I en nationell enkätundersökning (Anund, Yahya & Sörensen, 1998) riktad till föräldrar till barn yngre än 10 år visade det sig att föräldrarna i flera avseenden hade bristande kunskaper om både lagkrav och rekommendationer gällande barn som åker i bil. Undersökningen visade även att föräldrarna kände sig säkra eller mycket säkra på att de t.ex. hade satt fast barnet korrekt med bältet, men i kunskapsfrågor rörande hur bältet skulle placeras visade det sig att föräldrarna inte hade denna kunskap. Detta talade, enligt författarna, för att föräldrarna uppenbarligen inte var medvetna om sina kunskapsluckor. I studien konstaterades även att felanvändning och ickeanvändning var vanligt förekommande. I åldersgruppen 0–9 år var det ca 8–9 procent som åkte utan bälte vid var tjugonde resa eller oftare. Vidare åkte nästan 25 procent av barnen i åldern 1–2 år framåtvända.

Regionala skillnader finns dock. I en region bland småbarnsföräldrar som uttryckt sitt intresse för att erhålla riktad information om barn och trafiksäkerhet var andelen framåtvända barn i åldern 1–2 år endast 13 procent (Anund och Sörensen, 2001).

I en svensk observationsstudie i Östergötland (Anund, 1998) observerades 274 barn i bilar som anlände till parkeringsplatser vid stormarknader, dagis eller i centrala kvarter. Förarna fick också besvara ett fåtal frågor. Undersökningens syfte var att studera under vilka villkor barn färdades i bil. Observationerna visade att så många som 40 procent av barnen färdades på ett inte rekommenderat sätt. Den största felanvändningen var relaterad till säkerhetsbältets placering över barnet. Ett av tio barn färdades utan säkerhetsbälte. Nästan 30 procent av barn som var yngre än tre år färdades framåtvända, trots att de enligt rekommendationer skulle färdas bakåtvända.

I en enkätundersökning i västra Sverige (Anund et al., 1999) med 2 358 svarande föräldrar (svarsfrekvens > 60 %) till barn mellan två månader och nio år, framkom att många barn inte färdades enligt de rekommendationer som fanns. Enligt rekommendationerna skulle barn yngre än ett år färdas i någon form av babyskydd så länge de inte var för långa och/eller för tunga för skyddet. De rekommenderades därefter att sitta i en bakåtvänd bilbarnstol. Totalt var det i undersökningen en procent av barnen yngre än ett år som vanligen färdades utan skyddsutrustning. Ungefär tio procent av barn 1–2 år satt framåtvända på bältesstol eller kudde och två procent åkte vanligtvis bil utan att använda särskild skyddsutrustning. Det var 88 procent som vanligen färdades bakåtvända i bilbarnstol. De vanligaste anledningarna till att barnen vänts till framåtvänt åkande var, enligt föräldrarna, att fötterna (benen) inte fått plats eller att barnet varit missnöjt med att åka bakåtvänt. Barn 3–9 år rekommenderades 1999 att sitta i bältesstol eller på bälteskudde om de blivit för långa eller för tunga för att sitta i bakåtvänd bilbarnstol. I denna åldersgrupp var det tolv procent som angav att de alltid åkte utan skyddsutrustning. Av återstående 88 procent satt så gott som samtliga i rekommenderad utrustning. Fler än tre av fyra föräldrar bland de tillfrågade, uppgav att de kände sig säkra på att deras barn använde rätt skyddsutrustning, att utrustningen monterats korrekt och att barnet bältats på rätt sätt i bilen.

I en undersökning genomförd i Dalarna (Anund, Sörensen & Örtlund, 2001) erhöles resultat som talar för att det finns skillnader i felanvändning beroende på vilken socialgrupp föräldrarna tillhör. Liknande indikationer har även erhållits i andra studier, t.ex. visar resultat från en enkätundersökning genomförd inom Vägverkets region Väst (Anund et al., 1999) att det finns skillnader i felanvändning beroende på föräldrarnas utbildningsbakgrund och ekonomiska situation. Detta styrks även av studier av en grupp invandrare i två kommuner i Sverige (Forward, Kos-Dienes & Obrenovic, 2000)

2.4.2 Tyskland, USA och Australien

I München i Tyskland genomfördes 250 observationer med 354 barn yngre än tolv år under tidsperioden november 1994–juni 1995 för att studera en eventuell felanvändning (Stadler et al., 1998). Studien innehöll också en enkät som belyste föräldrarnas subjektiva bedömningar och vetskap om skyddsutrustningen och vad användaren trodde var farligt. Man fann att 63 procent av dem som använde bilbarnstol hade någon form av felanvändning. Felanvändning studerades ur såväl ett tekniskt som ett psykologiskt perspektiv. Med felanvändning ur ett tekniskt perspektiv menades de fel som kan uppstå mellan bilen och bilbarnstolen samt mellan bilbarnstolen och barnet. Felanvändning ur ett psykologiskt perspektiv innebar att man inte genomfört handlingen eller genomfört den på fel sätt på

grund av att man tänkt fel (kognitiv anledning), att man inte kunnat (kapacitetsbrist) eller att man inte velat (avsaknad av motivation). De förutsättningar som ansågs påverka felanvändningen kunde alltså vara tekniska, organisatoriska, situationsberoende och personliga. De mest frekventa svar som framkom på frågan om varför man skyddade barnet på fel sätt var att man inte fått någon information eller fått fel information, att det var tekniska problem eller att man velat höja komforten för barnet.

En observationsstudie i Tyskland under år 2000 av 430 barn vid 300 observationer visade att 66 procent av barnen som satt i bilbarnstol inte var korrekt säkrade (Roselt et al., 2002). Vid en gradering av allvarligheten i felanvändningen ansågs 28 procent som allvarliga fel att jämföra med en studie från 1995 där ungefär hälften av felen betraktades som allvarliga. Felanvändningen beror på vilket system som används och är större för system där man först ska säkra stolen i bilen och därefter barnet i stolen, speciellt vid bakåtvänt åkande. Av föräldrarna var dock 79 procent övertygade om att de gjort rätt. Av dem som säkrat på fel sätt var 77 procent övertygade om att de gjort på rätt sätt. Det försvar som fanns för felanvändningen var en oavsiktlig slarvighet, tekniska skäl och att man ville erbjuda barnet bättre komfort.

I flera amerikanska observationsstudier som det refereras till i Decina & Knoebel (1997) och Eby & Kostyniuk (1999) konstateras att en stor andel av de som använder en skyddsutrustning för barn använder den felaktigt. Närmare två av tre barn som borde ha suttit i en bältesstol/bälteskudde (barn mellan fyra och åtta år) var olämpligt skyddade, oftast bara i bilens säkerhetsbälte. Vanligt förekommande felanvändning var även att låsanordningen användes fel eller inte alls.

I en observationsstudie (Mickalide, 2002) visas att nästan vart tredje barn yngre än 15 år använde fel skydd med hänsyn till barnens storlek och ålder.

I en pilotstudie i Michigan i USA med 87 förare noterades någon slags felanvändning i närmare 90 procent av inspektionerna (Eby & Kostyniuk, 1999). Totalt sett var det bara tio av de 87 förarna som både hade installerat barnskyddet rätt och placerat barnet rätt. Allvarliga fel återfanns i åtminstone 25 procent av inspektionerna. Fel förekom oftare avseende placering av barn i skydden än avseende placering av skydden i bilen. Vissa typer av fel var vanliga, till exempel att stolen och barnet i den spädes fast för slapp. Fel relaterade till bältets låssystem var också vanliga, liksom fel relaterade till bältets placering. Inget skydd var dock felaktigt placerat på plats med airbag.

I en studie i Georgia i USA i maj 2001 av 1 858 barns skyddsanvändning och placering i bilen framkom att spädbarnen ofta satt framåtvända (28 procent) (Staunton et al., 2002). I en studie i Kalifornien i USA bland föräldrar till barn yngre än sju år som kom till en akutmottagning var 19 procent av föräldrarna okunniga om att spädbarn som färdades bakåtvända inte skulle placeras framför en krockkudde (Vaca et al., 2002). Bara 46 procent visste att barn som vägde mellan 18 och 27 kilo borde färdas i en bältesstol/bälteskudde i stället för direkt på bilens säte. Av de 655 föräldrar som deltog i studien var 60 procent latinamerikaner och 25 procent vita icke-latinamerikaner.

I New South Wales, Australien, frågade man i den tidigare nämnda telefonundersökningen 1989/1990 om vårdnadshavarens sträckning av säkerhetsbältet eller skyddsutrustningen över barnet. Av föräldrarna föredrog 55 procent att skyddsutrustningen satt stramt, medan 12 procent av föräldrarna lämnade skyddsutrustningen slapp och slak (Yann et al., 1990).

2.5 Socioekonomiska faktorer

Felanvändningen kan innebära både att barnet sitter i fel skydd för sin ålder, längd och/eller vikt eller att utrustningen använts på fel sätt, till exempel att bältet inte är tillräckligt sträckt.

I den lästa litteraturen visades på skillnader i användning och felanvändning av skyddsutrustning beroende på socioekonomisk bakgrund. Icke-användning och felanvändning var vanligare bland de barn vars föräldrar hade en låg utbildning jämfört med barn till föräldrar med hög utbildning. Likaså var icke-användningen och felanvändningen av barnens skyddsutrustning lägre i hushåll med en högre inkomst jämfört med hushåll med lägre inkomst. Detta stöds ytterligare av det faktum att föräldrar som inte använde skyddsutrustning till sina barn lade större vikt på kostnaden för skyddsutrustningar till sina barn jämfört med föräldrar vars barn var skyddade.

Barn som reste på landsväg var skyddade i större utsträckning än de som färdades i tätort.

I flera undersökningar fanns resultat som tydde på en större icke-användning och större felanvändning i folkgrupper med utländsk bakgrund eller där språket var ett annat än landets officiella språk.

I en amerikansk studie omfattande alla delstater (Bolen och Bland, 1999) framkom att det fanns skillnader mellan delstaterna i användning av skyddsutrustning för barn 5–14 år. Dessa skillnader antas bero på hur lagarna var utformade i de olika delstaterna.

Resultatet från genomgången litteratur visade även på att det fanns ytterligare faktorer som påverkade om och hur barnen skyddades när de åkte personbil. Exempelvis kan nämnas att barnet oftare var säkrat på rätt sätt då föraren använde bälte eller om det var en vårdnadshavare eller mor- eller farförälder till barnet som utförde transporten. Att vårdnadshavaren hade en positiv attityd till användningen av skyddsutrustning och trodde på dess skyddande verkan var också viktigt för användningen. Det framkom dock i flera undersökningar att föräldrarna trodde att de gjorde på rätt sätt, men att de trots detta hade en hög grad av felanvändning. Vidare slarvades det mer med skyddsutrustningen på kortare resor och på vissa sittplatser i bilen. Felanvändningen ökade också om skydden flyttades mellan olika fordon.

Det visades, i den lästa litteraturen, på flera olika typer av kampanjer för att öka användningen och minska felanvändningen av skyddsutrustningar. Exempelvis kan nämnas att information som spreds direkt till berörd grupp på gruppens hemspråk gav ett positivt resultat. Likaså ökade andelen barn som använde utrustningen på rätt sätt när praktisk utbildning gavs. Även lagar om skyddsutrustningar för barn i bil samt program för distribution av skyddsutrustning visade sig ha en positiv effekt. Viktigt vid utbildning och information var också att försöka uppmärksamma vårdnadshavaren på om han/hon säkrar fel.

2.5.1 Information

En lyckad kampanj bygger på en god kunskap om individen och ett målgruppsinriktat budskap (Forward, 1997). Utan dessa byggstenar är det svårt att veta vilken effekt kampanjen kommer att få. Generellt kan konstateras att just hur information ska utformas är en kärnfråga. Forward (1994) betonar betydelsen av

att använda ett språk som riktar sig till individen i fråga, för att på så vis uppnå en större effekt. Detta resonemang bygger på människans behov av att förstå vad som händer. Människan tolkar det som sker under påverkan av vad som tidigare har hänt, men också beroende på vilka framtidsförväntningar hon har. En individ styrs av sin uppfattning om något, snarare än det faktiska förhållandet. Ny kunskap läggs till gammal och varje upplevelse fogas in i denna struktur. Identisk information kommer därför att tolkas på olika sätt av olika individer, beroende på vilka upplevelser individen har med sig i bagaget.

Enbart kunskapsspridning är inte alltid en tillräcklig åtgärd. Spolander (1983) har funnit att de flesta förare är väl medvetna om att t.ex. säkerhetsbälten skyddar, men att denna information inte alltid får effekten ändrar beteendet.

En anledning till att många kampanjer misslyckas är enligt Forward (1994) just att de vädjar till förnuftet snarare än till känslan. Budskapet kan inte endast riktas till den s.k. rationella nivån med argument av typen ”säkerhetsbälten minskar risk för skador”. Det beror på att vi styrs inte enbart av förnuft utan också av känsla, och attityden till säkerhetsbälte kan vara präglad av känslan ”det får mig att känna mig fången”, ”det är för omständligt” etc. Forward (ref.) framhåller:

”Vi är ständigt bombarderade med information och skulle omöjligen kunna bearbeta allt detta, det mesta som presenteras spenderar vi lite eller ingen tid på och väldigt sällan får det oss att omtolka väletablerade föreställningar. Förutsättningen för att en förändring skall ske är att individen är villig att aktivt bearbeta detsamma, men först måste individen bli tillräckligt nyfiken så att han/hon stannar kvar.”.

I litteraturen pekas på fyra olika villkor som behöver uppfyllas innan förändring kan ske (Forward, 1997):

- 1) otillfredsställelse med det egna synsättet
- 2) förståelse, den nya informationen måste vara tydlig och klar
- 3) trovärdighet, det nya alternativet måste vara ett troligt alternativ
- 4) attraktion, det nya måste vara mer tilldragande än den gamla.

Otillfredsställelse kan skapas om den information man presenterar information står i konflikt med individens tidigare synsätt eller om man lyckats övertyga individen att det nya beteendet är bättre än det gamla (DeBono, 1987). Ökad *förståelse* kan uppnås om budskapet är relevant och kan kopplas samman med tidigare kunskap. *Trovärdighet* kan skapas om budskapet är kunskapsbaserat men bara om det nya alternativet är möjligt att genomföra. *Attraktion* kan skapas om budskapet upplevas som mer attraktivt och tilldragande. För att uppnå detta krävs att individen övertygas om att det nya uppfyller önskad funktion på ett bättre sätt än det gamla. Ökad attraktion kan också erhållas om budskapet upplevs som spännande eller är oförutsägbart.

2.6 Slutsats av litteraturstudien

Vi kan på basis av bland annat litteraturstudien konstatera att ickeanvändning och felanvändning innebär att barn, även svenska barn, omkommer och skadas när de reser som passagerare i bil. Vi kan konstatera att det nationellt sett finns en förhållandevis god bild av vad felanvändningen består i.

Vidare kan konstateras att internationellt sett har studier visat att det finns en skillnad i om och hur barnen skyddas beroende på bland annat socioekonomiska

aspekter, men även beroende på egenskaper hos barnet, föraren, syftet med resan och resans längd och vilken typ av bil barnet reser i.

Det kan även noteras att i de flesta refererade nationella undersökningarna finns tecken på att föräldrar efterfrågar ytterligare kunskap och framför allt mer hjälp med att kontrollera att man har gjort rätt. Föräldrarnas önskemål har inte uppfyllts och av den anledningen är det viktigt att undersöka i vilken utsträckning detta har påverkat felanvändningen.

Vi kan konstatera att lyckad information, en lyckad kampanj eller ett lyckat program, bygger på en god kunskap om individen och ett målgruppsinriktat budskap.

Som resultat av litteraturstudien summerades vad som borde ingå i en enkät. Följande generella frågeställningar av intresse framkom:

- Säkrar man barnet?
- Frekvens av eventuell felsäkring.
- På vilket sätt säkrar man fel? Säkrar bältet fel, säkrar enbart i vuxenbälte, använder fel skyddsutrustning för barnet, säkrar fel i rätt skyddsutrustning?
- När och var säkrar man fel, dvs. situationen, t.ex. på väg till skola eller dagis, på semester, i någon annans bil, i tätort, på landsbygden?

För att möjliggöra en analys inriktad på orsaker till eventuella skillnader avseende ickEANvändning och felANvändning identifierades följande variabler som viktiga:

- *BakgrundsvARIABLER*, t.ex. ålder och kön på barn och svarande.
- *Socioekonomiska variabler* såsom inkomst, utbildning, sysselsättning, bostadsort, nationalitet, etnisk tillhörighet, civilstånd.
- *Eget beteende* såsom bilbältesANvändning, inblandning i trafikolyckor, preventivt hälsobeteende eller inte.
- *Attityder* till säkring av barn. Djupgående inställning till skyddsutrustning och faktorer runt omkring:
 - vad man tycker om säkringssystem för vuxna och barn. Är de säkra eller osäkra, det vill säga vårdnadshavarens förtroende för systemet? Är det turen som avgör eller kan man påverka utgången i en eventuell olycka?
 - hur bra vuxenbältet fungerar för barn jämfört med skyddsutrustning.
 - upplevd risk med att färdas i bil.
 - upplevd förmåga att själv skydda sitt barn genom att exempelvis ha det i knäet.
 - hur man tycker att barnet trivs i skyddsutrustningen, ”cost-benefitanalys”: ”mitt barn hatar utrustningen och den ger ändå bara lite nytta” vilket leder till att vårdnadshavaren tycker att han/hon kan strunta i ANvändningen.
- *Motivation* för felANvändning av skyddsutrustning. Kortvariga faktorer som kan ändra sig beroende på situationen, det vill säga uppfattningar som kan ligga:
 - hos vårdnadshavare, t.ex. orkar inte säkra, tidspress,
 - i barnet som t.ex. protesterar och där vårdnadshavaren inte har lust att bråka,
 - i situationen/omvärlden, t.ex. fel skydd för bilen, ingen plats på grund av bagage eller andra personer i bilen,
 - i den sociala omgivningen, t.ex. familjens, vänners och bekantas åsikter.

Motivation kan även uppdelas i ”välmenande”, t.ex. vill förbättra komfort, vill göra det ännu säkrare och ”kompromiss, slarv”, t.ex. orkar inte, barnet klagat/vägrar.

- *Kunskap* avseende lagar, förarens ansvar, bötesrisk och bötesbelopp, konsekvenser av felanvändning, uppfattning om olycksrisk.
- *Möjlighet*, dvs. vårdnadshavaren menar att han/hon inte kan påverka situationen själv, till exempel har inte råd att köpa nya skyddsutrustningar hela tiden, skydden fungerar inte i den bil som används, barnet är handikappat och passar inte i vanligt skydd.

3 Syfte

Projektet syftar till att undersöka i vilken utsträckning användning och felanvändning av skyddsutrustningar för barns säkerhet i bil varierar i Sverige beroende på sociala, ekonomiska, eller kulturella förhållanden. Kunskapen kan användas som ett underlag för riktade informationsinsatser.

4 Enkätstudie – metod och genomförande

Undersökningen inleddes med en litteraturgenomgång, avseende nationella och internationella erfarenheter (Gustafsson, et al., 2003). Litteraturstudien resulterade i att centrala frågeställningar identifierades, vilka sedan har utgjort basen i arbetet med konstruktionen av enkäten.

4.1 Enkäten

Enkäten innehöll sammanlagt 47 frågor, se bilaga 1. Enkäten var uppdelad dels i frågor om barnens resor i den "egna bilen" dels i frågor om de bilresor som barnen gör totalt sett, dvs. även då barnen reser med andra bilar än den egna. Vidare fanns frågor som var direkt riktade till föraren. Dessa avsåg att beskriva vilken möjlighet föraren hade att veta hur man bör skydda barn enligt rekommendationerna samt vilken kunskap föraren faktiskt hade avseende vad lagen kräver och vad som rekommenderas. Det fanns även två frågor som syftade till att beskriva förarens inställning till att följa gällande trafikföreskrifter i allmänhet och till att låta barn färdas oskyddade i synnerhet. Avslutningsvis ställdes några frågor om förarens och barnets bakgrund.

Barnets resor i den egna bilen

För de resor som sker i den egna bilen har frågor ställts avseende tillgång till bil, bilens årsmodell, antal sittplatser, förekomst av krockkudde, barnets resfrekvens, var barnet sitter, vem som oftast kör, förarens bältesanvändning, barnets bältesanvändning samt vilka skydd som används.

Barnets resor totalt sett

För resor i bil generellt ställdes frågor om resfrekvens, framåt- eller bakåtvänt åkande, orsak till att man vände barnet, förekomst av resor på plats med krockkudde, flyttning av skydd, bältesanvändning och felanvändning av bälte samt orsaker till att man avstått från att använda skydd.

Barnets bakgrund

Frågor om barnets bakgrund omfattade födelseland, ålder och kön samt vårdnadshavarnas födelseland ställdes .

Vårdnadshavaren och hushållet

Till vårdnadshavaren ställdes frågor gällande information, kunskap, acceptans och intention, hushållet samt personlig bakgrund.

Erhållen information

Frågor om information gällde om och när man fått information, ifall den var lätt/svår att förstå, ifall den var tillräcklig och ifall man hade sökt information.

Kunskap/inställning

Frågor om lagkrav och rekommendationer avsåg att mäta den svarandes kunskap. Frågor om handlingar i trafiken som strider mot lagen eller rekommendationerna avsågs mäta den svarandes acceptans och intention. Frågorna om den svarandes intention kunde delas in i frågor som rörde barn respektive vuxna.

Bakgrund

Frågor om den svarandes bakgrund berörde födelseår, födelseland, kön, civilstånd, bostadsort (invånarantal), hur många som bor i hushållet, hushållets högsta utbildning och hushållets årliga bruttoinkomst

4.2 Analysstruktur

Enkäten har konstruerats med en tanke om att generellt kunna studera hur barn som reser med bil skyddas, men framför allt för att identifiera om det finns barn som beroende på omgivande faktorer skyddas sämre än andra. I viss mån var även tanken att försöka få en uppfattning om orsaken till hur barnen skyddas.

I analysen ingår tre olika typer av variabler:

- Beroendevariabler: ickeanvändning och felanvändning
- Bakgrundsvariabler: beskriver antingen hushållets, den svarandes eller barnets bakgrund, t.ex. ålder, kön och födelseland
- Förklaringsvariabler: beskriver vad den svarande har fått för information samt vilken kunskap, acceptans och intention de har. Dessa variabler avsågs bidra till en ökad kunskap om orsakerna till eventuella skillnader i hur barn skyddas.

Analysen har genomförts utifrån några olika utgångspunkter. Dessa beskrivs i detalj i anslutning till presentationen av resultatet. Kortfattat kan strukturen presenteras enligt följande:

- Samband mellan de bakgrundsvariabler som speciellt lyftes fram i litteraturstudien: vårdnadshavarens ursprung, inkomst, utbildning, civilstånd, bostadsort och barnets placering i bilen.
- Samband mellan förklaringsvariabler, t.ex. mellan erhållen information och kunskap
- Samband mellan beroendevariabler och förklaringsvariabler, t.ex. mellan barnets respektive förarens ickeanvändning samt mellan barnets ickeanvändning och information.
- Samband mellan beroendevariabler och samtliga bakgrundsvariabler, t.ex. samband mellan barnets ickeanvändning och den svarandes kön.

4.3 Statistiska test

För de olika frågorna har vi valt att redovisa svaren i form av punktskattningar. Dessa är vanligtvis redovisade i form av medelvärden eller andelar med tillhörande standardavvikelser (std). Vid jämförelser mellan olika grupper har valet av test varierat. Gemensamt för testerna är att de har gjorts på samma signifikansnivå. Vi har därför valt att inte presentera de enskilda värdena på testvariablerna. En signifikansnivå på fem procent innebär att man i fem fall av hundra riskerar att säga att en hypotes är sann trots att den inte är det. Vanligtvis har de jämförda variablerna varit nominal- eller ordinalskalade. Beroende på om de har bestått av två, tre eller flera nivåer har olika tester använts. De test som användes var Chi-tvåtest, Fisher's test eller Gammatest, se t.ex. Aronsson (1999). Testresultat presenteras i kapitel 5.7.

4.4 Urval

Populationen avsedd att beskrivas var barn i åldern 0–9 år som reser med personbil. Urvalsramen var folkbokföringsregistret. Urvalet beställdes av Riksskatteverket och gjordes i mars 2003. Urvalet skedde som ett stratifierat urval ur tre olika åldersgrupper: 2–8 månader, 9 månader–3 år samt 4–9 år. Ur vart och ett av stratumen valdes slumpmässigt 670 barn. Syftet med att ha tre stratum var att barnen inom varje åldersgrupp lyder under samma rekommendationer avseende säkerhet för barn i bil medan rekommendationerna mellan grupperna skiljer sig åt. Ett barn i åldern 2–8 månader rekommenderas att färdas bakåtvänt i ett så kallat babyskydd. Barn i ålder från cirka 9 månader till och med det år de fyller tre år rekommenderas att färdas bakåtvända i bilbarnstol, medan barn i åldern 4 till och med 9 år rekommenderas att färdas sittande på en bälteskudde eller en bältesstol. Att nyfödda barn inte ingår i studien beror på att urval på barn yngre än 2 månader inte tillåts.

4.5 Utskick av enkät samt påminnelser

Enkäten sändes med post till ett slumpmässigt urval av barn i hela Sverige. Utskicket gjordes i början av april år 2003. Enkäten adresserades till vårdnadshavaren för det utvalda barnet. På grund av ett misstag saknades svarskuvert i det första utskicket. Nytt svarskuvert skickades ut nästa vardag innehållande ett förklarande följebrev men ingen ny enkät.

Två påminnelser skickades ut, den ena i form av ett vykort och den andra genom att skicka ett nytt följebrev med bifogad enkät. För att motivera de svarande utlovades en tia-lott, vilken sändes inom en snar tid efter det att svar inkommit. Svar som inkommit i juli 2003 eller senare har inte tagits med.

4.6 Bortfall

Totalt skickades 2 010 enkäter ut, 670 till var och en av de tre åldersgrupperna. Svarsfrekvens för åldersgrupperna framgår av tabell 2.

Tabell 2 Storlek på utskick samt svars- och bortfallsfrekvens för respektive stratum.

	Stratum 1 2–8 mån		Stratum 2 9 mån–3 år		Stratum 3 4–9 år	
	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)	Antal	Andel (%)
Svar	507	76	486	73	457	68
Bortfall	163	24	184	27	213	32
Utskickade	670		670		670	

Tabellen visar att svarsfrekvensen var högst bland vårdnadshavare till de minsta barnen, åldersgrupp 2–8 månader. Lägst svarsfrekvens återfanns bland de äldsta barnen, 4–9 år. Totalt besvarades 1 450 av enkäterna, vilket motsvarar en genomsnittlig svarsfrekvens på 72 procent.

Objektbortfallet, dvs. de som ej besvarade enkäten, bestod av 22 postreturer, två som meddelat att de av en eller annan anledning inte vill delta i studien, en som inte kunde språket och aldrig åkte bil samt ytterligare 535 som vi inte vet orsaken till. Totalt föll 560 objekt bort.

Enkäten innehöll sammanlagt 47 frågor, varav vissa hade flera delfrågor. Det partiella bortfallet, dvs. bortfall i svar på enskilda frågor, utgjorde för majoriteten av frågorna cirka 1 procent. Frågorna 2, 12–14, 17, 21, 25, 26, 31 och 32 liksom delfrågorna 33.1, 34.7 och 34.10 samt fråga 44 hade ett partiellt bortfall som var något högre (2–3 %). Delfråga 5 på fråga 32 hade ett partiellt bortfall på 4 procent. Frågorna 13, 14 och 15 har inte kunnat analyseras pga. ett stort antal felaktiga svar. Frågan var otydligt formulerad vilket resulterade i att de svarande inte förstod hur frågan skulle besvaras.

Hänsyn har tagits till om en fråga ska besvaras eller inte. För fråga 18 och 19 går det inte att särskilja de som borde ha svarat från dem som inte borde ha svarat, alltså kan inte det partiella bortfallet bestämmas för dessa frågor.

Någon bortfallsanalys har inte genomförts, varvid vi vill göra läsaren uppmärksam på att de generaliseringar som görs utgår från de svarande. Om de som inte svarat skiljer sig åt från dem som svarat i den bemärkelsen att de i större omfattning avstår från att skydda sina barn så blir konsekvensen att förekomsten av felanvändning och ickeanvändning underskattas. Om de som inte svarat däremot är bättre på att skydda sina barn än de som svarat blir konsekvensen den motsatta, dvs. felanvändning och ickeanvändning överskattas.

5 Resultat från enkäten

Resultatredovisningen består av flera delar:

- en beskrivning av bakgrunden med avseende på hushållet, den som svarat och det barn enkäten avser
- en beskrivning av tillståndet med avseende på barnets resande i bil generellt och i hushållets bil specifikt
- en beskrivning av förklaringsvariablerna information, kunskap, acceptans och intention
- en analys av eventuella samband mellan ickeanvändning/felanvändning och övriga variabler
- en analys av eventuella samband mellan förklaringsvariabler och bakgrundsvariabler
- en analys av eventuella samband mellan bakgrundsvariablerna
- en beskrivning av de svarandes kommentarer till enkäten.

De resultat som presenteras är uppdelade efter tre åldersgrupper, beroende på vilket typ av skydd som kan anses vara lämpligt i respektive åldersgrupp. Gränserna har satts till 2–8 månader, 9 månader–3 år samt 4–9 år. Beroende på gällande bestämmelser för utskick till barnfamiljer omfattar undersökningen inte barn yngre än två månader.

I analysen redovisas undersökta och funna samband mellan de frågor som handlar om under vilka förutsättningar man reser i hushållets bil, bältesanvändning, användning av skyddsutrustning, förutsättningar för kunskap och faktisk kunskap. En uppdelning görs efter barns åldersgrupper, även avseende om det finns skillnader mellan socioekonomiska aspekter. De bakgrundsvariabler som anges med kursiv stil har endast analyserats mot andra bakgrundsvariabler och förklaringsvariabler om de uppvisat signifikant samband med beroendevariablerna ickeanvändning respektive felanvändning. I analyserna beaktas följande:

- Socioekonomiska skillnader: utbildningsnivå, inkomst, *antal barn, bilens årsmodell*
- Geografiska skillnader: antal invånare avseende bostadsorten
- Kulturella skillnader: var vårdnadshavarna föddes
- Skillnader hos barnet: ålder, var i bilen barnet sitter
- Skillnader hos den vuxne: förarens bältesanvändning, *förarens kön (avseende den svarande eller barnets andra vårdnadshavare om denne tillhör hushållet)*
- Acceptans och intention avseende trafiksäkerhetsfrågor.

5.1 Beskrivning av bakgrund och tillstånd

Analysen av bakgrundsfrågorna har som främsta syfte att utgöra underlag för de fortsatta analyserna, t.ex. för att bestämma om det finns tillräckligt antal svarande i en viss grupp. För dessa variabler har antal och andel beräknats för varje åldersgrupp och svarsalternativ. De tillståndsfrågor som gäller barnets resande över huvud taget har utnyttjats för att tolka resultaten som om de gäller hela den bakomliggande populationen, d.v.s. barn i Sverige i åldern två månader till och med nio år. För dessa variabler har därför andelar och tillhörande standardavvikelser beräknats.

I bakgrundsbeskrivningen redovisas följande:

- Vilka som har besvarat enkäten avseende kön, födelse-land och civilstånd.
- Hur hushållen ser ut avseende antal barn yngre än 10 år, totala antalet personer i hushållen, hushållets bruttoinkomst, utbildningsnivå och tillgång till bil.
- Beskrivning av den bil i hushållet som barnet åker oftast i, avseende årsmodell, krockkudde, antal sittplatser, vilken plats barnet sitter på.
- Beskrivning av barnen avseende kön, födelse-land, vårdnadshavarnas födelse-land.

I tillståndsbeskrivningen redovisas:

- Under vilka förutsättningar barnen åker bil över huvud taget. Beskrivningen omfattar hur ofta barnet åker bil, om barnet åker framåt- eller bakåtvänt, anledning till att barnet vändes, om det händer att barnet åker på plats med krockkudde.
- Generell användning av bälten avseende barnet, under vilka omständigheter barnet avstår från att använda bälte och hur ofta det inträffar.
- Generell användning av skyddsutrustningar avseende under vilka omständigheter barnet avstår från att använda skyddsutrustning och hur ofta detta inträffar samt hur ofta skyddet flyttas eller monteras ur.
- Under vilka förutsättningar barnet reser, i den av hushållets bilar som barnet oftast åker i. Beskrivningen omfattar, hur ofta barnet åker i bilen samt vem som kör.
- Användning av bälten i den bilen avseende föraren och barnet.
- Användning av skyddsutrustningar i den bilen avseende typ av skydd.
- Förutsättningar för kunskap avseende huruvida man har fått information om hur barn ska färdas säkert i bil, när man fick denna information, om den var möjlig att förstå, om den var tillräcklig, huruvida den svarande har sökt information.
- Faktisk kunskap avseende lagkrav och rekommendationer.
- Vårdnadshavarens inställning till ett antal trafiksäkerhetsfrågor.

5.1.1 Beskrivning av den svarande, barnet, hushållet och bilen

Enkäterna adresserades till barnens vårdnadshavare. Mellan sju och åtta av tio svarande var kvinnor. Den högre siffran avser vårdnadshavare till barn i den yngsta åldersgruppen.

De flesta svarande sammanbodde med barnets andra vårdnadshavare. I de två grupperna med barn yngre än 4 år var andelen t.ex. högre än 90 procent. För gruppen 4–9 år var det emellertid 12 procent av de svarande som var ensamstående och ytterligare 7 procent som sammanbodde med annan person.

Födelse-land

De flesta vårdnadshavare som besvarade enkäten var födda i Sverige (88 %). Tolv procent var födda i annat land. När det gällde de barn som hade två vårdnadshavare var den som inte besvarade enkäten i något större utsträckning född i ett annat land. Det gällde i 13–16 procent av fallen. Den högre siffran avser den lägsta åldersgruppen. Sammantaget hade 6–7 procent av barnen två

vårdnadshavare födda i annat land och ytterligare 10–17 procent hade en vårdnadshavare född i annat land. Jämfört med äldre barn var det vanligare att barnen i den yngsta åldersgruppen hade en svenskfödd vårdnadshavare och en född i annat land. Därmed var det också en något lägre andel av de yngsta barnen som hade två svenskfödda föräldrar.

Bland barnen fanns 1–2 procent som var födda utomlands. I Sverige som helhet var vid årsskiftet 2002/2003 andelen utlandsfödda barn 0,6 procent i gruppen barn yngre än 1 år. Motsvarande andel för 1–3-åringar var 2,6 procent och för 4–9-åringar 4,0 procent, se även tabell 3. Observera att två av åldersgrupperna inte överensstämmer fullständigt.

Tabell 3 *Fördelning av svaren på frågan ”I vilket land föddes barnet?”. Jämförelse mellan enkätsvar och befolkningsdata för Sverige 31/12 2002 (källa SCB).*

Fråga 47. I vilket land föddes barnet?	< 1 år resp. 2–8 mån		1–3 år resp. 9 mån–3 år		4–9 år	
	Sverige	Enkät	Sverige	Enkät	Sverige	Enkät
I Sverige	99 %	98 %	97 %	98 %	96 %	97 %
I annat land	1 %	1 %	3 %	1 %	4 %	2 %
Ej svar	–	1 %	–	1 %	–	1 %

Som framgår av tabellen är andelen barn födda i annat land ungefär lika stor bland enkätsvaren i den yngsta åldersgruppen som i Sverige som helhet. De två jämförda åldersgrupperna är dock inte identiska. Bland dem som besvarat enkäten var andelen barn i åldern 9 månader till och med 9 år födda i annat land lägre än för barn i åldern 1–9 år i Sverige som helhet.

Barnets kön

I den yngsta åldersgruppen var det en viss övervikt av flickor medan förhållandet var det omvända i de två äldre grupperna. I Sverige som helhet var andelen pojkar ungefär 51,0–51,5 procent och andelen flickor 48,5–49,0 procent oberoende av årskull (avser förhållandet 31/12 2002, källa SCB).

Hushållets bruttoinkomst och högsta utbildning

I 41–45 procent av hushållen fanns en eller flera personer med akademisk utbildning. I 30–36 procent av fallen var hushållets högsta utbildning 3–4-årigt gymnasium medan för 15–24 procent var utbildningsnivån lägre. Andelen lågutbildade var högre för den äldsta åldersgruppen än för de yngre åldersgrupperna. Ungefär 20 procent av hushållen hade en bruttoinkomst som var lägre än 300 000 kr/år. Mellan 51 och 57 procent av hushållen hade en bruttoinkomst på 400 000 kr/år eller mer. Den största andelen hushåll med så hög bruttoinkomst återfanns i den yngsta åldersgruppen.

Antal personer i hushållet

Hushållens storlek varierade, men de flesta hushåll bestod av 3–5 personer. Endast 5–9 procent av hushållen bestod av fler än fem personer. Barn yngre än tio år kan förväntas behöva använda särskild skyddsutrustning. I 11–15 procent av

hushållen fanns minst tre barn i denna ålder. Hälften av hushållen med barn från 9 månaders ålder och uppåt, hade två barn yngre än 10 år medan andelen hushåll med bara ett barn yngre än 10 år var lägre. För hushåll i gruppen 2–8 månader var förhållandet det omvända, d.v.s. där var det hälften av hushållen som bara hade ett barn yngre än 10 år.

Invånarantal på bostadsorten

Hushållen var relativt jämnt fördelade mellan de olika storlekarna på bostadsort. Det var 16–18 procent som bodde i glesbygd eller på landet. Lika stor andel bodde i ort med 200–5 000 invånare. Störst andel (24–28 %) hushåll bodde i stad med fler än 100 000 invånare, därefter kom hushåll i städer med storleken 25 000–100 000 invånare (ca 20 %).

Hushållets tillgång till bil

Ungefär tre procent av de svarande angav att hushållet inte hade tillgång till bil medan 97 procent angav att hushållet hade tillgång till en eller flera bilar. Närmare hälften hade tillgång till fler än en bil. Ju äldre barnet var, desto vanligare var det att hushållet hade tillgång till fler än en bil.

Årsmodell, antal platser, barnets placering, krockkudde och förare avseende den bil barnet oftast åker i

Majoriteten av barnen åkte oftast i bilar tillverkade under 1990-talet medan 12–14 procent vanligen åkte i bilar av äldre årsmodell. Ungefär 25 procent av barnen åkte vanligtvis i en bil av årsmodell 2000 eller nyare. Omkring 80 procent av de svarande angav att barnet oftast åkte i en bil med fem sittplatser. Nio procent av barnen åkte i bilar med sex till nio sittplatser. Ungefär 55 procent av de yngsta barnen satt oftast placerade i framsätet medan cirka 38 procent satt på ytterplats i baksätet. Däremot var det knappt fyra procent som satt på mittenplats. Detta gällde oavsett åldersgrupp. För mellangruppen var andelen som satt fram ungefär 35 procent och på ytterplats bak cirka 56 procent, dvs. i princip det omvända förhållandet jämfört med den yngsta gruppen. De äldsta barnen satt framför allt på ytterplats bak (ca 79 %). Endast 14 procent satt fram. Drygt 30 procent av alla barn åkte oftast i en bil som hade aktiv krockkudde på främre passagerarplatsen. Ett samband mellan urkopplad krockkudde och barnets ålder kunde märkas, där 13–14 procent av de yngre barnen åkte i bil med urkopplad krockkudde medan motsvarande andel bland barn 4–9 år endast var sex procent. Det verkade även finnas ett samband mellan vem som besvarat enkäten och vem som körde bilen. Vanligast var att detta var en och samma person, andelen var 65–73 procent. I 23–32 procent av fallen var det den andra vårdnadshavaren som vanligen körde när barnet åkte med.

5.2 Barns resande

De äldre barnen åker, generellt sett, oftare bil än de yngre. I tabell 4 redovisas hur ofta barnen åker bil över huvud taget, uppdelat för de tre åldersgrupperna.

Tabell 4 Hur ofta barnet åker bil över huvud taget, redovisat som procentuell fördelning per åldersgrupp (standardavvikelse, std < 2,4 %).

Fråga 16: Hur ofta åker barnet i bil överhuvudtaget?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
5–7 dagar per vecka	30	57	60
1–4 dagar per vecka	56	32	33
En eller flera dagar per månad, men inte varje vecka	11	8	4
En eller flera gånger per år, men inte varje månad	3	2	2
Aldrig	1	1	0
Totalt antal svar	500	482	454

Av tabellen framgår att mellan fem och sex av tio barn i åldern 9 månader–9 år åkte bil nästan varje dag (5–7 dagar per vecka). Däremot var det bara tre av tio barn yngre än 9 månader som åkte bil så ofta. Tittar man på dem som angett att barnen åkte bil 1–4 dagar/vecka blir siffrorna de omvända, dvs. fem till sex av tio i den yngsta gruppen men bara drygt tre av tio i de två äldre åldersgrupperna. De som åkte en eller flera dagar per månad, men inte varje vecka, utgjorde för den yngsta gruppen elva procent, för mellangruppen åtta procent och för den äldsta gruppen fyra procent. Ett fåtal hade angett att barnet aldrig åkte bil (0–1 %) och ytterligare ungefär 2–3 procent uppgav att barnet åkte mer sällan än en gång i månaden.

Ickeanvändning och felanvändning av bälte

Hur ofta barnet åkte utan att vara fastspänt med bilens/skyddets bälte presenteras i tabell 5. Tabellen baseras på dem som svarat att barnet någon gång färdas i bil

Tabell 5 Hur ofta av 100 resor barnet åker utan att vara fastspänt med bälte, redovisat som procentuell fördelning för varje åldersgrupp (std < 2 %).

Fråga 24: Hur ofta, av 100 resor, åker barnet utan att vara fastspänt?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
0 eller 1 gång av 100	92	87	88
5 eller 10 gånger av 100	4	7	5
≥ 20 gånger av 100	3	6	6
Vet inte	1	1	1
Totalt antal svar	496	478	452

Av tabellen framgår att de äldre barnen oftare åker utan bälte, jämfört med de yngre. Över lag var det 88–92 procent som bara undantagsvis avstod från att

använda bälte medan 4–7 procent avstod vid 5–10 resor av 100 och ytterligare 3–6 procent avstod ännu oftare.

Frågan föregicks av en fråga som löd: ”När har det hänt att barnet inte varit fastspänt under färd i bil?” (fråga 23). Ett av svarsalternativen var ”Aldrig”. Av alla som besvarat enkäten i den yngsta gruppen var det nästan tre av fyra som sa att det aldrig hände medan drygt en av fyra angav en eller flera situationer vid vilka det kunde hända att barnen inte hade varit fastspända med bilens/skyddets bälte. Den vanligaste situationen var när barnet ammadades, vilket utgjorde 10 procent av alla i åldersgruppen som besvarat enkäten.

För mellangruppen var det närmare två av tre som sa att det aldrig hände att barnet åkte utan att vara fastspänt medan drygt en av tre angav en eller flera situationer när barnet inte använt bälte. Den vanligaste situationen som angavs var vid korta resor, vilket motsvarar 10 procent av alla i åldersgruppen som besvarat enkäten. Andra situationer som nämndes av fem procent eller fler var när barnet ammadades, när ingen kommit ihåg att kontrollera barnets bälte, samt vid andra situationer än de 24 föreslagna.

För den äldsta gruppen var det sex av tio som sa att det aldrig hände att barnet åkte utan att vara fastspända medan fyra av tio angav en eller flera situationer när barnen inte använt bälte. Den vanligaste situationen som angavs var vid korta resor, vilket utgjorde 13 procent av alla i åldersgruppen som besvarat enkäten. Andra situationer som nämndes av fem procent eller fler var när ingen kommit ihåg att kontrollera det, när det inte fanns tillräckligt många bälten samt vid andra situationer än de föreslagna.

De skäl som angavs och antal som angett respektive skäl presenteras i bilaga 2. Observera att en svarande kan ha angett fler än ett skäl. I vissa fall har den svarande markerat att det aldrig händer, men ändå angett vid vilka fall det inträffat. Observera även att åldersgrupperna inte är direkt jämförbara på grund av att det är olika många svarande i de tre grupperna.

För att bältet ska ha bästa effekt ska det placeras över axeln, diagonalt över bröstkorgen samt tvärs över höfterna och det ska vara väl sträckt. Att placera bältet under armen i stället för över axeln gör att risken ökar att glida under bältet vid en eventuell olycka. Risken för skador på inre organ ökar därmed. Hur ofta detta förekommer framgår av tabell 6. Tabellen baseras på det totala antalet som har svarat och där barnet någon gång färdas i bil.

Tabell 6 Hur ofta barnet åker med bältet placerat under armen/bakom ryggen, redovisat som procentuell fördelning för respektive åldersgrupp (std < 3 %).

Fråga 22: Hur ofta åker ditt barn med bältet placerat under armen/bakom ryggen?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
0 eller 1 gång av 100	28	44	76
5 eller 10 gånger av 100	0	8	10
20 gånger av 100 eller oftare	1	10	8
Inte aktuellt ¹	69	37	4
Vet inte	1	2	2
Totalt antal svar	497	477	451

¹ dvs. barnet använder inget bälte som går att placera på det viset.

Tabellen visar att av de tillfrågade var det 1–10 procent som uppgav att detta skedde vid minst 20 av 100 resor. Den lägsta andelen avsåg de yngsta barnen. Det var ungefär lika stor andel som uppgav att detta skedde vid 5–10 resor av 100.

Barnets färdriktning

Att sitta med ryggen mot färdriktningen, dvs. att färdas bakåtvänd, anses vara säkrare än att färdas framåtvänd. Barn bör därför färdas bakåtvända så länge som möjligt och alla barn yngre än fyra år bör teoretiskt sett kunna färdas bakåtvända. Fördelningen avseende färdriktning framgår av tabell 7. Tabellen baseras på det totala antalet svarande vars barn någon gång åker bil.

Tabell 7 Hur barnet vanligtvis placeras i bil, redovisat som procentuell fördelning för åldersgrupperna (std < 3 %).

Fråga 17: Hur åker barnet vanligtvis i bil?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Bakåtvänd	98	60	1
Framåtvänd	1	40	99
Liggande	1	0	0
<i>Totalt antal svar</i>	<i>490</i>	<i>480</i>	<i>448</i>

Av tabellen framgår att i den äldsta gruppen färdades de allra flesta framåtvända medan i den yngsta gruppen färdades de allra flesta bakåtvända. I gruppen 9 månader–3 år var det knappt 60 procent som färdades bakåtvända. Vid tidigare studier har det visat sig att andelen bakåtvända i gruppen 1–2 år varit 75 procent eller högre (Anund, Sörensen & Yahya, 1999, Anund & Sörensen, 2001). För att kunna jämföra med dessa resultat har vi valt att studera åldersgruppen 9 månader–2 år separat. En uppdelning av de svarande har gjorts så att gruppen 1–2 år samt gruppen treåringar kan särredovisas, se tabell 8. Tabellen baseras på det totala antalet svarande vars barn någon gång åker bil.

Tabell 8 Hur barnet vanligtvis placeras i bil, redovisat som procentuell fördelning för åldersgrupperna 9–11 mån, 1–2 år samt 3 år (std < 4 %).

Fråga 17: Hur åker barnet vanligtvis i bil?	9–11 mån	1–2 år	3 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Bakåtvänd	100	78	19
Framåtvänd	0	22	81
Liggande	0	0	0
<i>Totalt antal svar</i>	<i>27</i>	<i>288</i>	<i>156</i>

Av tabellen framgår att knappt 20 procent av treåringarna vanligtvis åkte bakåtvända medan närmare 80 procent av barnen i åldern 1–2 år gjorde det. I stort sett alla barn yngre än ett år åkte vanligtvis bakåtvända. Jämfört med tidigare studier var det ingen större skillnad avseende andelen bakåtvända barn i åldern 1–2 år.

Det dominerande skälet för att färdas framåtvända varierade bland de barn som regelbundet färdades så, beroende på vilken åldersgrupp barnet tillhörde, se tabell 9. *Noteras* bör att tabellen inte visar när barnen har vänts. Barn i den äldsta åldersgruppen kan alltså ha vänts innan de fyllde fyra år. I den yngsta gruppen var det så få som färdades framåtvända att det inte är relevant att ta med den gruppen i tabellen. Tabellen baseras på totala antalet svarande där barnet någon gång åker bil och där barnet vanligtvis åker framåtvänt.

Tabell 9 Den främsta anledningen till att barnet började åka framåtvänt regelbundet, redovisat som procentuell andel av dem som angett att de vanligtvis åker framåtvända inom de två äldsta åldersgrupperna (std < 4 %).

Fråga 19: Ange det alternativ som var den främsta anledningen till att barnet började åka framåtvänt regelbundet.	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)
Barnet blev illamående	7	7
Barnets fötter/ben fick inte plats	42	37
Barnet var för tungt för att använda det bakåtvända skyddet	3	3
Hushållet bytte bil	4	1
Huvudet stack upp över kanten på skyddet	10	13
Barnet protesterade mot att åka bakåtvänt	5	4
Barnet fick yngre syskon som behövde stolen	5	4
Barnet fick yngre syskon som behövde platsen	3	4
Det blev enklare	7	4
Det var för dyrt att köpa passande bakåtvänt skydd	0	0
Barnet var så gammalt att det inte behövde åka bakåtvänt längre	8	22
Annan orsak	6	1
<i>Totalt antal svar</i>	193	420

Överlag var det vanligaste motivet till att barnet börjat åka framåtvänt regelbundet att fötter/ben inte fick plats. För den äldsta åldersgruppen förekom även relativt många svar på alternativen ”Barnet var så gammalt att det inte behövde åka bakåtvänt längre” (ca 22 %) respektive ”Huvudet stack upp över kanten på skyddet” (ca 13 %).

Barnets användning av särskild skyddsutrustning

Alla barn under 10 år bör enligt rekommendationerna använda särskild skyddsutrustning vid färd i bil. Hur ofta av hundra resor barnen åker bil utan att

använda bilbarnstol eller annan särskild skyddsutrustning redovisas i tabell 10. Tabellen baseras på totala antalet som har barn som någon gång färdas i bil.

Tabell 10 Andel barn som av 100 resor åkt utan särskild skyddsutrustning (std < 3 %).

Fråga 26: Hur ofta, av 100 resor, har det hänt att barnet inte använt någon särskild skyddsutrustning?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
0 eller 1 gång av 100	90	83	74
5 eller 10 gånger av 100	4	9	10
20 gånger av 100 eller oftare	4	5	10
Vet inte	2	4	6
<i>Totalt antal svar</i>	<i>494</i>	<i>476</i>	<i>437</i>

Tabellen visar att drygt 90 procent av de yngsta barnen avstod från skyddsutrustning vid högst en resa av 100. Motsvarande andel för mellangruppen var cirka 83 procent och för den äldsta gruppen 74 procent. De som avstod minst 20 gånger av 100 utgjorde 10 procent av de äldsta barnen, 5 procent av mellangruppen och 4 procent av de yngsta.

Frågan föregicks av en fråga som löd: ”När har det hänt att barnet inte använder någon särskild skyddsutrustning?” (fråga 25). De svarande fick även ange vid vilka olika typer av tillfällen det hänt att barnen inte använt någon skyddsutrustning. Ett av svarsalternativen var ”Aldrig”. Av alla som besvarat enkäten var det drygt tre av fyra i den yngsta gruppen som sa att det aldrig hände medan närmare en av fyra angav en eller flera situationer vid vilka det kunde hända att barnen inte använde särskild skyddsutrustning. Den vanligaste situationen var när barnet ammadades. Tre procent angav att barnet hade slutat använda särskild skyddsutrustning (eller aldrig hade använt sådan).

För mellangruppen var det närmare två av tre som sa att det aldrig hände att barnet åkte utan särskild skyddsutrustning medan drygt en av tre angav en eller flera situationer vid vilka det kunde hända att barnen inte använde särskild utrustning. De vanligaste situationerna som angavs var vid korta resor och vid resor med släktingar, framför allt mor- och farföräldrar. Fyra procent angav att barnet hade slutat använda särskild skyddsutrustning (eller aldrig hade använt sådan).

För den äldsta gruppen var det närmare hälften som sa att det aldrig hände att barnet åkte utan särskild skyddsutrustning medan drygt hälften angav en eller flera situationer vid vilka det kunde hända att barnen inte använde särskild utrustning. Det vanligaste som angavs var att barnet hade slutat använda särskild skyddsutrustning (eller aldrig hade använt sådan). Även vid korta resor slarvades det, liksom vid resor med släktingar, framför allt mor- och farföräldrar. Cirka 18 procent angav att barnet hade slutat använda särskild skyddsutrustning (eller aldrig hade använt sådan).

I bilaga 3 redovisas vilka skäl som angetts för att barn åkt utan skyddsutrustning. Observera att en svarande kan ha angett fler än ett skäl. I vissa fall har den svarande markerat att det aldrig händer, men ändå angett vid vilka fall det

inträffat. Observera även att åldersgrupperna inte är direkt jämförbara på grund av att det är olika många svarande i de tre grupperna.

Det fanns en skillnad mellan de tre åldersgrupperna avseende hur ofta skyddet monterades ut ur eller flyttades till annan bil. I tabell 11 redovisas hur ofta detta förekom i de olika åldersgrupperna bland föräldrarna till de barn som åkte bil och använde skyddsutrustning.

Tabell 11 Hur ofta skyddsutrustning flyttas eller monteras ur, persenterat som andel av de som använde skyddsutrustning (std<3 %)

Fråga 21: Hur ofta händer det att den särskilda skyddsutrustning som barnet oftast använder monteras ur eller flyttas mellan olika bilar?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
5–7 dagar per vecka	7	1	1
1–4 dagar per vecka	22	5	6
En eller flera gånger per månad, men inte varje vecka	21	23	22
En eller flera gånger per år, men inte varje månad	25	44	37
Aldrig	25	27	33
Totalt antal svarande där barnet någon gång åker bil	465	458	329
Andel som inte använder någon särskild skyddsutrustning av de som åker bil	5	4	27

Av tabellen framgår att i den lägsta åldersgruppen är det relativt vanligt att skydden flyttas eller monteras ur minst en gång i veckan.

Barnets placering vid aktiv krockkudde

Enligt rekommendationer från bland andra NTF och Vägverket ska barn kortare än 140 cm inte placeras vid aktiv krockkudde. Följande fråga ställdes: Händer det att barnet åker bil på en plats som är utrustad med aktiv krockkudde (airbag)? (fråga 20). Svaren redovisas i tabell 12.

Tabell 12 Procentuell fördelning avseende frågan om det händer att barnet åker på en plats utrustad med aktiv krockkudde (std<2 %).

Händer det att barnet åker bil på en plats som är utrustad med aktiv krockkudde?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Nej	97	93	76
Vet inte	1	2	4
Ja	2	5	21
Totalt antal svar	498	476	452

För de yngsta barnen var det två procent som angav att det hände att barnet satt på plats med aktiv krockkudde. För mellangruppen var andelen fem procent medan

andelen för den äldsta gruppen ökade till 21 procent. Hur många av dessa barn som uppnått längden 140 cm är okänt.

5.3 Barnets resande i hushållets bil

Specifikt frågades efter vilken av hushållets bilar barnet oftast åkte i. Utöver de frågor som beskrev den bilen fick den svarande även ange hur ofta barnet åkte i just den bilen, se tabell 13. Därmed kan svaren kopplas samman med svaren för hushållet och den vuxne, vilket inte lika lätt låter sig göras om svaren avser barnets totala åkande i personbil. Tabellen baseras på dem som har tillgång till bil.

Tabell 13 Omfattningen av barns resor i hushållets bil, redovisat som procentuell andel av dem som har tillgång till bil (std<3 %).

Fråga 5: Hur ofta åker barnet i den bilen?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
5–7 dagar per vecka	30	55	54
1–4 dagar per vecka	59	38	40
En eller flera dagar per månad, men inte varje vecka	10	6	5
En eller flera gånger per år, men inte varje månad	1	1	0
Aldrig	0	0	0
<i>Totalt antal svar</i>	<i>487</i>	<i>466</i>	<i>438</i>

Tabellen skiljer sig inte nämnvärt från den som beskrev hur ofta barnet åkte bil över huvud taget. Där var det dock 0–1 procent som uppgav att barnet aldrig åkte bil. När det gäller hushållen var det ca tre procent som uppgav att man inte hade tillgång till bil. Det innebär att det fanns en liten andel barn som åkte bil trots att hushållet inte hade tillgång till bil.

Åker barnet fastspänt?

För barnets resor i just den av hushållets bilar som barnet oftast åkte i, ställdes frågan hur ofta barnet åkte fastspänt. Frågan avsåg fastspänning med bilens eller skyddsutrustningens bälte. Svaren har grupperats och framgår av tabell 14. Tabellen baseras på antal svarande som har tillgång till bil.

Tabell 14 Hur ofta barnet åker fastspänt i den bilen, redovisat som procentuell andel av alla som hade tillgång till bil (std<2 %). En gruppering av frekvensen i tre klasser har gjorts.

Fråga 9: Hur ofta åker ditt barn fastspänt i den bilen?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
< 80 gånger av hundra	1	2	2
90 eller 95 gånger av hundra	1	3	2
99 eller 100 gånger av hundra	98	94	95
Vet inte	0	0	0
<i>Totalt antal svar</i>	<i>485</i>	<i>464</i>	<i>438</i>

Bland de yngsta barnen var det ungefär 98 procent som nästan alltid eller alltid (99 eller 100 gånger av 100) använde bälte. Motsvarande andel för de äldre barnen var något lägre, cirka 95 procent. Det var 1–2 procent av barnen som vid högst 80 av 100 resor åkte fastspända.

Använder föraren bälte?

Hur ofta föraren av den bilen använder bälte framgår av tabell 15. Tabellen baseras på antal svarande som har tillgång till bil.

Tabell 15 Hur ofta av 100 resor föraren (i fråga 7) själv är fastspänd med bilbälte när barnet åker med i den bilen, redovisat som procentuell andel av alla som har tillgång till bil (std < 2 %).

Fråga 8: Vid resor i den bilen, hur ofta av 100 resor är föraren (i fråga 7) själv fastspänd med bilbälte när barnet åker med?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
< 80 gånger av hundra	3	7	5
90 eller 95 gånger av hundra	7	8	7
99 eller 100 gånger av hundra	90	85	87
Vet inte	0	0	0
<i>Totalt antal svar</i>	<i>485</i>	<i>466</i>	<i>439</i>

Det fanns en skillnad i bältesanvändning om man jämför barnen med föraren av den bilen. Den vuxne slarvade oftare med bältet, generellt sett. Det var bara ungefär 90 procent av förarna som nästan alltid eller alltid (99 eller 100 gånger av 100) använde bälte när de åkte i den bilen. Drygt sju procent uppgav att de använde bälte 90 eller 95 gånger av 100. Mellan tre och sju procent använde bälte vid högst 80 resor av 100. Den lägre andelen representerar förare till den yngsta åldersgruppen.

Användning av bälte

De frågor som var tänkta att mäta användningen av tvåpunktsbälte och trepunktsbälte eller andra fastspänningsanordningar (fråga 13–15) hade missuppfattats av alltför många svarande och analyseras därför inte i detalj.

Definition av ickeanvändning och felanvändning

Avseende bälte görs en indelning i användare respektive ickeanvändare. Till ickeanvändare räknas alla de som använder bälte vid färre än 99 gånger av 100, oavsett om de använder bilbarnstol inte. Avseende skyddsutrustning görs en indelning i användare respektive felanvändare. Felanvändning bedöms endast för dem som klassats som användare av bälte, dvs. de som sitter fastspända i minst 99 resor av 100 (fråga 9).

Definitionen av felanvändning varierar beroende på barnets ålder. Följande barn klassas som felanvändare av skyddsutrustning:

- Barn 2–8 månader som varken använder bakåtvänt skydd, babybädd eller barnvagnsinsats med skyddsnet
- Barn 9 månader–3 år som inte använder bakåtvänt skydd

- Barn 4–9 år som varken använder bakåtvänt skydd, framåtvänd bilbarnstol, bälteskudde, bältesstol eller integrerat skydd.

Indelningen baserar sig på de rekommendationer som gavs av bl.a. NTF under år 2003.

Två nivåer av felanvändning har bedömts för varje åldersgrupp:

1. De som använder fel skydd (eller bara bälte) i 2 fall av 100 eller oftare. Denna grupp omfattar således alla felanvändare, både de som alltid använder fel skydd och de som bara gör det då och då.
2. De som använder fel skydd (eller bara bälte) i 95 fall av hundra eller oftare. Denna grupp omfattar endast de notoriska felanvändarna, dvs. de som alltid eller nästan alltid använder fel skydd eller bara bälte.

Omfattning av ickeanvändning avseende bälte

Ett försök att bedöma omfattningen av ickeanvändning respektive felanvändning har gjorts. Omfattningen av ickeanvändning presenteras i tabell 16. Tabellen baseras på dem som har barn som någon gång färdas i bil.

Tabell 16 Användare respektive ickeanvändare av bälte, presenterat som procentuell andel av dem som någon gång åker bil.

Fråga 9: Hur ofta åker ditt barn fastspänt i den bilen?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Är (nästan) alltid fastspända	98	94	95
Är inte alltid fastspända	2	5	5
Vet ej	0	0	0
<i>Totalt antal svar</i>	<i>486</i>	<i>464</i>	<i>437</i>

Av tabellen framgår att fem procent av de barn som var 9 mån–9 år har klassats som ickeanvändare. Motsvarande andel bland de yngsta var två procent. Att en av åldersgrupperna inte summerar till hundra procent beror på att värdena i varje cell är avrundade.

Felanvändning

Vi har som nämnts ovan definierat två nivåer av felanvändning, den ena där man svarat att man i stort sett alltid använder fel skydd/inget skydd – detta har vi kallat för notorisk felanvändning. Den andra nivån omfattar i stort sett alla felanvändare, d.v.s. både de notoriska felanvändarna och de som använder fel skydd mer sällan. Fördelningen mellan de som använder fel skydd eller inget skydd i 2 fall av 100 eller oftare och de som använder rätt sorts skyddsutrustning i 99 eller 100 fall av 100 redovisas i tabell 17. Tabellen baseras på dem som har barn som någon gång färdas i bil och dessutom använder skyddsutrustning eller bälte i 99 eller 100 av 100 resor.

Tabell 17 Två grupper av felanvändare – notoriska respektive alla – presenterat som procentuell andel av dem som färdas i bil och använder bälte/skydd i 99 eller 100 resor av 100. Observera att grupperna är överlappande.

Frågorna 9–12, avseende användning av bälte respektive skyddsutrustning och typ av sådan.	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
"Alla" felanvändare – fel sorts skyddsutrustning vid minst 2 av 100 resor	1	40	31
"Notoriska" felanvändare – fel sorts skyddsutrustning vid minst 95 av 100 resor	0	37	24
<i>Totalt antal svar</i>	439	408	398

Tabellen visar att de som använder fel skydd i 2 fall av 100 eller oftare uppgår till en procent i den lägsta åldersgruppen, 40 procent i mellangruppen och 31 procent i den äldsta gruppen. Det var alltså mellangruppen som avvek mest från gällande rekommendationer. Fördelningen avseende "alla" felanvändare avvek inte radikalt från fördelningen avseende "notoriska" felanvändare. De som använde fel skyddsutrustning eller bara bälte i minst 95 fall av 100 uppgick till 37 procent i mellangruppen och 24 procent i den äldsta gruppen. I den lägsta åldersgruppen förekom detta i stort sett inte alls. Även här var det mellangruppen som avvek mest från gällande rekommendationer. Bortsett från den samlade bild som presenteras i tabell 18, analyseras fortsättningsvis endast de "notoriska" felanvändarna.

Icke-användning, felanvändning bland alla samt rätthanvändning

I tabell 18 presenteras en samlad bild av alla icke-användare, alla felanvändare samt rätthanvändarna. Att vi i den samlade bilden valde att visa "alla" felanvändare i stället för endast de "notoriska" berodde på att gränsen för om man tillhörde gruppen eller inte var densamma, 2 av 100 resor: icke-användare åkte utan att använda bälte vid minst 2 av hundra resor och "alla" felanvändare åkte utan att använda rekommenderat skydd vid minst 2 av 100 resor. Redovisningen avser resor i den av hushållets bilar som barnet oftast åkte i. Tabellen baseras på dem som svarat på både bältesanvändning och användning av särskild skyddsutrustning, och där barnet någon gång färdas i bil.

Tabell 18 Andel rätthanvändare, "alla" felanvändare och icke-användare, av alla barn som åker i familjens bil och som har svarat på både bältesanvändning och användning av särskild skyddsutrustning.

Frågorna 9–12, avseende användning av bälte respektive skyddsutrustning och typ av sådan.	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Använder (nästan) alltid bälte och rätt skydd	97	57	65
Använder (nästan) alltid bälte men inte alltid rätt skydd	2	37	30
Använder inte alltid bälte (oavsett skydd)	1	6	5
<i>Totalt antal svar</i>	448	433	419

Tabellen visar att gruppen i åldern 9 månader–3 år har den lägsta andelen rättnvändare och den högsta andelen ”alla” felanvändare. Andelen ickeanvändare är dock ungefär lika stor för de båda äldsta grupperna, 5–6 procent, medan den är en procent för den yngsta gruppen.

5.4 Beskrivning av förklaringsvariabler

5.4.1 Information

Till den svarande ställdes frågan ”Har du fått någon information om hur barn ska färdas säkert i bil?” (fråga 27). Av svaren framgår att ungefär åttio procent uppgett att de fått sådan information medan 10–20 procent ansåg sig inte ha fått det. Ju lägre åldersgrupp desto större var andelen som uppgav att de inte hade fått information. Svarsfrekvensen var något sämre för de äldre barnen. Av alla svarande var det ungefär 70 procent som hade fått information som de ansåg var lätt att förstå medan ungefär fem procent hade fått information som de tyckte var svår. Fördelningen avseende om man tyckte att den information man hade fått var tillräcklig eller otillräcklig var ungefär densamma. Dock var det något större andel som ansåg att informationen varit otillräcklig, cirka 7–11 procent. De två svaren har kombinerats och en ny variabel bildats. Den nya variabeln har två kategorier; de som uppger att de fått tillräcklig och lättförståelig information (fråga 29=1 och fråga 30=1) respektive övriga. Hur andelarna fördelar sig mellan dessa framgår av tabell 19.

Tabell 19 Andel personer som anser sig ha fått tillräcklig information som också varit lättförståelig (std<3 %).

Frågorna 29 och 30 avseende i vad mån erhållen information varit tillräcklig och lättförståelig.	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Fått tillräcklig och lättförståelig information	48	45	38
Inte fått tillräcklig och lättförståelig information	46	45	52
Vet inte	6	9	10
<i>Totalt antal svar</i>	<i>501</i>	<i>478</i>	<i>447</i>

Av dem som fått information var det knappt hälften som ansåg att informationen hade varit både lättförståelig och tillräcklig.

Ett sätt att råda bot på det faktum att man inte fått den information man anser sig behöva är att själv söka rätt på sådan information. I tabell 20 visas hur stor andel som själva aktivt sökt information om barns säkerhet i bil.

Tabell 20 Andel svarande som själva aktivt sökt information (std<3 %).

Fråga 31: Har du själv aktivt sökt information?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
Ja	57	62	56
Nej	41	37	39
Vet inte	2	2	5
<i>Totalt antal svara</i>	<i>497</i>	<i>473</i>	<i>449</i>

Tabellen visar att ungefär 60 procent av föräldrarna hade själva aktivt sökt information.

5.5 Kunskap

I frågeformuläret ställdes elva påståenden att besvara med sant, falskt eller vet inte. De var avsedda att spegla den svarandes kunskaper om regler och rekommendationer. De påståenden som ingick framgår av bilaga 1 under fråga 32. En sammanställning av fråga 32 har gjorts på så sätt att fördelningen av totalt antal rätt har beräknats. Endast de som har svarat på alla frågor är medräknade. Cirka tio procent av de svarande hade färre än fyra rätt av elva möjliga. Ungefär hälften av de svarande hade färre rätt än sex medan endast 10 procent hade åtta rätt eller fler. För majoriteten av frågorna var det ungefär 15–30 procent som angav fel svar på respektive påstående. Hur stor andel som svarat fel varierade dock från 2 till 80 procent. För mer än hälften av påståendena var det cirka 20–40 procent som angav att de inte visste om påståendet var sant eller falskt. För majoriteten av frågorna var det emellertid ungefär 50–70 procent av de svarande som angav korrekt svar på respektive påstående. De påståenden där andelen rätta svar var lägre än 50 procent var följande:

- Fråga 32_5: *Enligt lag skall barn, vid färd i personbil, till och med det år de fyller sex år använda särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet.* Färre än hälften angav att detta påstående var sant.
- Fråga 32_7: *Det främsta syftet med bältesstolen och bälteskudden är att anpassa bilens trepunktsbälte till barnets längd.* Endast cirka fem procent angav att detta påstående var falskt.
- Fråga 32_8: *Det är farligare att bältet ligger nära halsen än långt ut på axeln.* Endast cirka 25 procent angav att detta påstående var falskt.
- Fråga 32_10: *Nioåringar rekommenderas att använda bältesstol/kudde.* Färre än 40 procent angav att detta påstående var sant.

Det påstående som flest (75–80 %) hade svarat fel på var det påstående som handlade om det främsta syftet med bältesstolen och bälteskudden. Däremot var det nästan inga som hade svarat fel när det gällde att skyddsanordning ska vara T/E-godkänd och påståendet som gällde om barn kortare än 140 cm rekommenderas att inte sitta på plats med krockkudde. Därmed inte sagt att de svarade rätt. Det var nämligen cirka 30–40 % som angav att de inte visste svaret på de två påståendena. Det påstående som flest (32–42 %) hade angett att de inte visste om det var sant eller falskt gällde ifall nioåringar rekommenderas att använda bältesstol/kudde eller inte.

Det påstående som flest (67–71 %) hade svarat rätt på gällde vid vilken ålder barnet bör byta från babystol till bakåtvänd bilbarnstol.

5.6 Acceptans och intentioner

Fråga 33 behandlade acceptans i allmänhet och berörde respondentens åsikter om olika trafikföreteelser. De svarande ombads ge sina spontana svar på frågor av typen ”På en skala mellan 1 och 4 tycker du allmänt sett att det är acceptabelt eller inte acceptabelt att...?”. I fråga 34 skulle man ta ställning till om man själv kan tänka sig att handla enligt ett antal påståenden, vilket avsågs mäta den svarandes intention. Frågorna inleddes med ”Skulle du kunna tänka dig att...?”.

Svarsalternativen var ja, nej och vet inte. Skillnaden mellan de två frågornas karaktär är således att fråga 34 speglar vad man själv kan tänka sig att göra medan fråga 33 speglar vad man anser vara acceptabelt, men därmed inte nödvändigtvis något man själv kan tänka sig att göra.

För fråga 33 har en variabel som beskriver antal svar graderade 1 eller 2 skapats. I den gruppen hamnar alltså de som anser påståendet vara acceptabelt i någon utsträckning. Den nya variabeln har fått tre nivåer; de som inte tyckt att något påstående varit acceptabelt samt de som tyckt att två eller flera påståenden varit acceptabla. Ett av påståendena gällde inställningen till att en nioåring cyklar utan hjälm. I övrigt gällde frågorna vuxnas beteende.

I följande lista redovisas de olika frågorna samt andelen som graderat sitt svar med 1 eller 2, dvs. ansett att påståendet i någon utsträckning är acceptabelt.

Fråga 33: På en skala mellan 1 och 4, tycker du allmänt sett att det är acceptabelt eller inte acceptabelt att...?

- Fråga 33_1: ...köra bil när man är mycket trött (<10%)
- Fråga 33_2: ...köra bil onykter (<2%)
- Fråga 33_3: ...köra 50 km/tim på 30-begränsad väg (<10 %)
- Fråga 33_4: ...köra 70 km/tim på 50-begränsad väg (<15%)
- Fråga 33_5: ...vuxna passagerare inte använder bälte (<10%)
- Fråga 33_6: ...cykla utan hjälm när man är vuxen (ca 60–70%)
- Fråga 33_7: ...cykla mot rött ljus (<15%)
- Fråga 33_8: ...cykla utan hjälm när man är nio år (<10%)

Variationen mellan åldersgrupperna var något större på delfrågorna 3, 7, och 8.

I tabell 21 presenteras sammanfattningsvis antalet påståenden som graderats med 1 (acceptabelt) eller 2. Endast de personer som besvarat alla åtta påståendena är medräknade. Tabellen visar att 23–33 procent av de svarande inte någon gång hade angett graden av acceptans till 1 eller 2. Cirka 45 procent hade gjort det en gång och 22–31 procent hade gjort det vid minst två tillfällen.

Tabell 21 *Fördelning över andelen svarande beroende på antal påståenden som graderats med 1 (acceptabelt) eller 2. Endast de som har besvarat alla de åtta påståendena är medräknade (std <3 %).*

Summering av fråga 33 avseende hur många påståenden den svarande ansetts som acceptabla i någon utsträckning	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
0	23	27	33
1	46	47	45
2 eller fler	31	26	22
<i>Totalt antal svar</i>	<i>476</i>	<i>449</i>	<i>425</i>

I följande lista presenteras de frågor man skulle ta ställning till i den fråga som gällde den svarandes intention. Inom parentes anges hur stor andel som svarat ja.

Fråga 34: Skulle du kunna tänka dig att...

- Fråga 34_1: ...köra utan bälte eftersom du är en säker förare (ca 5%)
- Fråga 34_2: ...avstå från att köpa bilbarnstol eftersom det är för dyrt (ca 1%)
- Fråga 34_3: ...låta barnet sitta med bälte i ditt knä när ni åker bil (4–7%)
- Fråga 34_4: ...åka utan bilbälte eftersom det är ödet och inte bältet, som bestämmer om du skadas eller inte (<3%)
- Fråga 34_5: ...köra utan bälte på 90-väg (<3%)
- Fråga 34_6: ...köra utan bälte på korta sträckor (ca 25%)
- Fråga 34_7: ...låta ett 2-årigt barn åka framåtvänt förutsatt att det har särskild utrustning och är fastspänt (25–37%, varierar med ålder)
- Fråga 34_8: ...åka utan bälte i baksätet (12–16%)
- Fråga 34_9: ...låta barnet åka utan bälte i baksätet (<3%)
- Fråga 34_10: ...låta ett 7-årigt barn åka fastspänt, men utan särskild skyddsutrustning (40–56%, varierar med ålder)

Av listan framgår att de vuxna i större utsträckning kan tänka sig att själva åka utan bälte i baksätet jämfört med att låta barnet göra det. Av svaren framgår vidare att det finns en liten andel som kan tänka sig att låta barnet sitta med bälte i knäet vid gemensam färd i bil. En relativt stor andel kan tänka sig att låta ett tvåårigt barn åka framåtvänt eller låta ett sjuårigt barn åka utan bälteskudde eller liknande skyddsutrustning. Svaren på dessa frågor varierade mellan åldersgrupperna genom att de med äldre barn i större utsträckning svarat ja. Det var dessutom 8–21 procent som svarade ”Vet inte” på de två sistnämnda frågorna. På de övriga frågorna var det färre än fem procent som angett svarsalternativet ”Vet inte”. En jämförelsevis stor andel kan tänka sig att köra utan bälte på korta sträckor eller åka utan bälte i baksätet. Däremot är det inte många som kan tänka sig att åka utan bälte på en 90-väg.

Sammanfattande variabler för fortsatt analys

Delfrågorna i fråga 34 har delats upp i två grupper; de som handlar om den svarande, kallat vuxnas bältesanvändning och de som handlar om barn, kallat barns fastsättning. För varje grupp skapades en variabel med tre kategorier. I kategori ett återfinns de som inte har lämnat något ja-svar, i kategori två de som har lämnat ett ja-svar och i den sista kategorin de som har lämnat två eller flera ja-svar. Två sammanfattande variabler har därmed skapats och använts vid analysen av samband med andra variabler. Vid sammanfattning av påståenden om den svarande (delfrågorna 1, 4, 5, 6 och 8) har endast de som hade tagit ställning till minst 4 av 5 påståenden medräknats, se tabell 22.

Tabell 22 *Fördelning över andelen svarande beroende på antal påstående om den svarande (delfrågorna 1, 4, 5, 6 och 8) som besvarats med ja (std<3 %). Endast de som har tagit ställning till minst 4 av 5 påstående är medräknade.*

Summering av fråga 34 avseende hur många vuxenpåstående den svarande besvarat med "Ja"	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
0 påstående besvarade med ja	70	71	72
1 påstående besvarat med ja	16	20	19
2 eller fler påstående besvarade med ja	14	9	9
<i>Totalt antal svarande</i>	<i>494</i>	<i>468</i>	<i>446</i>

Av tabellen framgår att 70–72 procent av de svarande inte hade lämnat något ja-svar, 16–20 procent hade lämnat ett ja-svar och 9–14 procent hade lämnat två eller fler ja-svar.

Sammanfattning av påstående om barn (delfrågorna 2, 3, 7, 9 och 10) har gjorts på motsvarande sätt, se tabell 23.

Tabell 23 *Fördelning över andelen svarande beroende på antal påstående om barn (delfrågorna 2, 3, 7, 9 och 10) som besvarats med ja (std<3 %). Endast de som har tagit ställning till minst 4 av 5 påstående är med.*

Summering av fråga 34 avseende hur många barnpåstående den svarande besvarat med "Ja"	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Andel (%)	Andel (%)	Andel (%)
0 påstående besvarade med ja	48	40	29
1 påstående besvarat med ja	31	34	39
2 eller fler påstående besvarade med ja	21	26	32
<i>Totalt antal svarande</i>	<i>456</i>	<i>450</i>	<i>429</i>

Tabellen visar att 29–48 procent inte hade angett något ja-svar, 31–39 procent hade angett ett ja-svar och 21–32 procent hade angett två eller fler ja-svar. Det var en lägre andel bland de svarande i den äldsta åldersgruppen som inte hade angett ett enda ja-svar, jämfört med svarande i de två yngre grupperna.

5.7 Testade och upptäckta samband

Litteraturstudien visade flera möjliga samband mellan ickeanvändning-/felanvändning och andra variabler. Med utgångspunkt från dessa har en rad tester gjorts. Vad som i texten anges som signifikanta samband, avser om fördelningarna skiljer sig åt. Vi vill göra läsaren uppmärksam på att i de fall vi skriver att samband föreligger så avser vi att fördelningarna skiljer sig åt. Inledningsvis presenteras testade och funna samband för ickeanvändning respektive felanvändning, därefter presenteras resultat från tester av samband mellan bakgrundsvariablerna och förklaringsvariablerna.

5.7.1 Samband mellan ickeanvändning och bakomliggande variabler samt förklaringsvariabler

Icke användning hos barn har testats mot de bakomliggande faktorerna vårdnadshavares ursprung, hushållets bruttoinkomst, hushållets högsta utbildning, civilstånd, bostadsortens invånarantal, barnets placering i bilen, bilens ålder, antal platser i bilen, antal barn yngre än 10 år och förarens kön. Till icke användare har räknats alla som är fastspända vid färre än 99 resor av 100. Ett signifikant samband upptäcktes för barn i de två äldsta grupperna mellan förarens och barnets icke användning. De barn som färdades obältade i bilar där föraren inte använde bälte utgjorde en större andel än förväntat, jämfört med andelen obältade barn som åkte med bältade förare. Bland dem som åkte minst en gång i veckan var sambandet signifikant även för den yngsta åldersgruppen. Samband konstaterades för vissa åldersgrupper avseende den svarandes intention avseende frågor som rörde användande av bälte. Sambandet med intentionen avseende vuxnas bältesanvändning var signifikant för de två äldsta grupperna. Sambandet med intentionen avseende barns bältesanvändning var signifikant för de två yngsta grupperna. Sambandet visade att de som kunde tänka sig att handla enligt påståendena, i större utsträckning hade ett barn som var obältat. Däremot kunde inga samband konstateras för information, kunskap, acceptans, hushållets totala inkomst, hushållets högsta utbildning, den svarandes civilstånd, vårdnadshavarens ursprung eller antal invånare på bostadsorten. Det kunde inte heller noteras något samband avseende bilens ålder, antal barn yngre än 10 år eller barnets placering i bilen.

Om man endast studerar de hushåll där båda vårdnadshavarna sammanbor fanns ett samband för den mellersta åldersgruppen avseende icke användning och vårdnadshavarens ursprung.

5.7.2 Samband mellan "notoriska" felanvändare och bakomliggande faktorer

Det var nästan lika stor andel som använde fel skydd vid minst 95 resor av 100 om man jämför med andelen som använde fel skydd vid minst 2 resor av 100. Det innebär att de flesta som använder fel skydd gör det vid i stort sett alla resor. Analys av samband med fel användning har därför i första hand gjorts för de barn som alltid eller nästan alltid använder fel skydd, kallade notoriska felanvändare. Analyserna avser de barn som åker bil minst en gång i månaden. Ingen analys för samband med fel användning har gjorts för den yngsta åldersgruppen beroende på att fel användarna i den gruppen var så få. Variabeln har testats mot förklaringsvariablerna förarens icke användning, information, kunskapsnivå, kunskap om rekommendationer för bältesstol/kudde, acceptans, intention avseende den vuxne samt intention avseende barn. Variabeln har också testats mot bakgrundsvariablerna vårdnadshavarens ursprung, hushållets bruttoinkomst, hushållets högsta utbildning, civilstånd, bostadsortens invånarantal, barnets placering i bilen, bilens ålder, antal platser i bilen, antal barn yngre än 10 år och förarens kön.

I de två undersökta åldersgrupperna återfanns ett samband mellan de barn som nästan aldrig använde rekommenderat skydd och de svarandes intention avseende påståenden som rörde barn. De var överrepresenterade bland dem som för en eller flera av frågorna svarat ja, när det gällde om de skulle kunna tänka sig att göra tvärtemot rekommendationer eller bestämmelser.

Ställt mot den vuxnes användning/ickeanvändning av bälte upptäcktes flera samband i åldersgruppen 9 månader–3 år. Om föraren slarvade med att använda bälte var det troligare att föraren också slarvade med att använda skyddsutrustning till barnet. Vidare fanns ett samband med vårdnadshavarens ursprung. De som aldrig eller nästan aldrig använde ”rätt” skydd var färre än förväntat bland dem vars båda vårdnadshavare var födda i Sverige. För mellangruppen fanns också ett samband med hushållets högsta utbildning samt för barnets placering i bilen. Barn som var felanvändare var överrepresenterade bland hushåll med lägre utbildning och bland dem som oftast placerades på ytterplats i baksätet. Det fanns inget samband mellan felanvändning och om den svarande ansåg sig ha fått tillräcklig och lättförståelig information eller inte. Inte heller kunde något samband konstateras mellan felanvändning och hur många korrekta svar på kunskapsfrågorna den svarande hade. Ett signifikant samband noterades även för antal platser i bilen i den mellersta åldersgruppen. Sambandet pekade på att felanvändarna var överrepresenterade i bilar med fler eller färre platser än fem medan de var underrepresenterade i bilar med exakt fem sittplatser.

I den äldsta gruppen fanns det signifikant samband avseende de som aldrig eller nästan aldrig använde skydd och svaren på påståendet att nioåringar rekommenderas att använda bältesstol/-kudde. De som angav att påstående var falskt hörde i större utsträckning till gruppen som nästan aldrig använde rekommenderat skydd till barnet.

Det fanns inget samband mellan felanvändning och om den svarande ansåg sig ha fått tillräcklig och lättförståelig information eller inte.

Inte heller kunde något samband konstateras mellan felanvändning och hur många korrekta svar på kunskapsfrågorna den svarande hade. Inget samband mellan felanvändning och förarens kön kunde heller konstateras, när föraren var identisk med den person som besvarade enkäten eller den andre vårdnadshavaren (som här antogs vara av det motsatta könet).

5.7.3 Samband avseende barnets placering i förhållande till krockkudde och bakomliggande faktorer

Enligt rekommendationer ska barn som är kortare än 140 cm inte placeras i framsätet om bilen är utrustad med aktiv krockkudde på passagerarplatsen. Som felplacerade avses här alla barn i åldern 2 månader–3 år som oftast sitter i framsätet och som oftast åker i bil med krockkudde på den platsen, eftersom barn i dessa åldersgrupper har antagits vara kortare än 140 cm. För barn i åldern 4–9 år har inga samband testats beroende på antagandet att en inte obetydlig andel av de barnen har hunnit bli 140 cm långa. Samband för felplacerade barn yngre än 4 år har testats för följande variabler:

- fråga 32_11 (kunskapsfråga om krockkudde)
- vårdnadshavares ursprung
- hushållets inkomst
- hushållets högsta utbildning
- intention som handlar om barn (fråga 34)
- information
- kunskap
- intention som handlar om den svarande.

Endast två av analyserna visade signifikanta samband. Samband, som gällde för barn i åldern 9 månader–3 år, förelåg för hushållets högsta utbildningsnivå respektive den svarandes acceptans avseende trafiksäkerhetsfrågor som rör barn. Observera att det var väldigt få som hade svarat att barnet ibland satt framför krockkudde.

5.7.4 Samband mellan förklaringsvariablerna information, kunskap, acceptans och intention

Samband mellan förklaringsvariablerna har testats. De variabler som nyttjats är:

- En kombination av svaren på frågorna 29 och 30 om man fått information som varit lättillgänglig och lättbegriplig, se tabell 19
- Kunskapsnivå (fråga 32)
- Acceptans (fråga 33), se tabell 21
- Intention (fråga 34) avseende eget agerande i trafiksäkerhetsfrågor som rör barn, se tabell 23 respektive den svarande själv, se tabell 22.

Resultaten av testerna presenteras i tabell 23. Signifikanta samband har markerats med gul färg.

Tabell 24 Testade och signifikanta samband för förklaringsvariablerna.

Åldersgrupp	Fått bra info	Kunskapsnivå	Acceptans	Intention, vuxna	Intention, barn
2–8 månader					
Fått bra information					
Kunskapsnivå	Sign				
Acceptans	Ej sign	Ej sign			
Intention, vuxna	Ej sign	Sign, neg	Ej testat		
Intention, barn	Ej sign	Ej sign	Ej testat	Ej testat	
9 mån–3 år					
Fått bra information					
Kunskapsnivå	Sign				
Acceptans	Ej sign	Sign, neg			
Intention, vuxna	Ej sign	Ej sign	Ej testat		
Intention, barn	Ej sign	Ej sign	Ej testat	Ej testat	
4–9 år					
Fått bra information					
Kunskapsnivå	Ej sign				
Acceptans	Ej sign	Ej sign			
Intention, vuxna	Ej sign	Sign, neg	Ej testat		
Intention, barn	Ej sign	Ej sign	Ej testat	Ej testat	

Tabellen visar flera signifikanta samband, varav vissa samband var negativa. Inget av de påvisade sambanden var signifikanta för samtliga åldersgrupper.

Information

Information har testats mot kunskapsnivå, acceptans och intention vuxna respektive barn. Ett signifikant samband kunde konstateras mellan information och kunskap i de två lägsta åldersgrupperna. De som ansåg att de hade fått lättförståelig och lättillgänglig information hade bättre resultat på

kunskapsfrågorna än vad man skulle kunna förvänta sig om det inte hade funnits någon skillnad mellan fördelningarna.

Kunskap

Kunskap har testats mot acceptans och intention vuxna respektive intention barn. Ett negativt samband sågs mellan kunskap och acceptans i den mellersta åldersgruppen. De som angav att de tyckte de föreslagna handlingarna i någon utsträckning var acceptabla, var färre än "förväntat" bland dem som hade högre resultat på kunskapsfrågorna. Även mellan kunskap och intention när det gällde den vuxnes handlande i olika trafiksäkerhetsfrågor sågs negativa samband, i dessa fall i den lägsta och den högsta åldersgruppen. De som hade högre resultat på kunskapsfrågorna var färre än "förväntat" bland dem som svarade ja på de frågor som rörde den vuxne. Variabeln har även testats mot information.

Acceptans och intention

Inga tester av eventuella samband mellan acceptans och intention har genomförts.

5.7.5 Samband mellan bakgrundsvariabler och förklaringsvariablerna kunskap om krockkudde och intention

Intention avseende barns och vuxnas bältesanvändning samt kunskap om rekommendationer för krockkudde (fråga 32_11) har testats mot ursprung, inkomst, utbildning, civilstånd, bostadsort och barnets placering.

Kunskap

Signifikanta samband har hittats i den mellersta åldersgruppen mellan kunskapsfrågan om krockkudde och utbildningsnivå. Dessutom upptäcktes ett samband i den äldsta åldersgruppen mellan kunskapsfrågan och hushållets bruttoinkomst. Sambanden pekade på att de som hade högre utbildningsnivå respektive bruttoinkomst var fler än förväntat bland dem som visste att barn som är kortare än 140 cm rekommenderas att inte sitta på plats med aktiv krockkudde.

Intention

Ett samband mellan de svarandes intention avseende barns fastsättning och barnets placering i bilen konstaterades. Sambandet pekade på att de som i större utsträckning svarat ja på de trafiksäkerhetsfrågor som rörde egen intention avseende barns fastsättning och placering i större utsträckning placerade barnen i baksätet.

5.7.6 Samband mellan olika bakgrundsvariabler

Följande bakgrundsvariabler har testats mot varandra:

- 1) vårdnadshavares ursprung,
- 2) hushållets årliga bruttoinkomst
- 3) hushållets högsta utbildningsnivå,
- 4) den svarandes civilstånd
- 5) invånarantal på bostadsorten,
- 6) barnets placering i bilen

Följande har gjorts:

- Vårdnadshavarens ursprung: endast hushåll där den svarande sammanbor med barnets andra vårdnadshavare är medräknade, eftersom man annars inte vet den sammanboendes ursprung.
- Hushållets årliga bruttoinkomst: variabeln har delats in i tre nivåer: den lägsta nivån består av svarsalternativ 1 och 2; den mellersta nivån består av alternativ 3 och 4; den högsta nivån består av alternativ 5 och 6.
- Hushållets högsta utbildning: endast hushåll där den svarande sammanbor med barnets andra vårdnadshavare är medräknade. Anledningen är att för sammanboende väljs alltid den högsta av två utbildningar medan för ensamstående väljs den högsta av en utbildning. Urvalen av utbildning är alltså inte valda med samma sannolikhet och blir därför inte jämförbara.

Testade och funna samband har sammanställts i tabellform för varje åldersgrupp, se tabell 22. I de fall sambanden är signifikanta i samtliga tre åldersgrupper markeras aktuell tabellruta med grön färg. Om det finns ett samband, men inte i alla tre åldersgrupperna markeras rutan med gul färg.

Tabell 1 Testade och signifikanta samband för bakgrundsvariablerna.

Åldersgrupp	ursprung	inkomst	utbildning	civilstånd	invånare	placering
2–8 månader						
1) Ursprung						
2) Bruttoinkomst	Sign					
3) Utbildningsnivå	Ej sign	Sign				
4) Civilstånd	Ej sign	Ej testat	Ej sign			
5) Invånarantal	Sign	Sign	Sign	Ej sign		
6) Barnets placering	Sign	Sign	Sign	Ej sign	Ej sign	
9 mån–3 år						
1) Ursprung						
2) Bruttoinkomst	Sign					
3) Utbildningsnivå	Ej sign	Sign				
4) Civilstånd	Ej sign	Ej testat	Sign			
5) Invånarantal	Sign	Sign	Sign	Ej sign		
6) Barnets placering	Sign	Sign	Ej sign	Ej sign	Ej sign	
4–9 år						
1) Ursprung						
2) Bruttoinkomst	Sign					
3) Utbildningsnivå	Ej sign	Sign				
4) Civilstånd	Ej sign	Ej testat	Sign			
5) Invånarantal	Sign	Sign	Sign	Ej sign		
6) Barnets placering	Ej sign	Ej sign	Ej sign	Ej sign	Ej sign	

För att följa nedanstående kommentarer till eventuella samband läses tabellen lämpligen kolumnvis (lodrätt) inom respektive åldersgrupp, med start i första kolumnen ”ursprung”.

1) Vårdnadshavarens ursprung

Vårdnadshavarens ursprung har testats mot bruttoinkomst, utbildningsnivå, civilstånd, invånarantal i klasserna <5 000 inv, 5 000–25 000 inv, >25 000 inv samt barnets placering i bilen. Signifikanta samband erhöles för **hushållets bruttoinkomst** och **invånarantal** i samtliga åldersgrupper samt för **barnets placering i bilen** i de två yngsta åldersgrupperna. Sambanden pekade på att barn med båda vårdnadshavarna födda i Sverige var överrepresenterade bland dem som placerades i framsätet, tillhörde hushåll med bruttoinkomst över 400 000 kr/år samt bland dem som bodde på mindre orter eller på landet.

2) Hushållets inkomst

Samband med hushållets årliga bruttoinkomst har testats för variablerna utbildningsnivå, invånarantal och barnets placering i bilen. Samband med civilstånd har inte testats. Endast hushåll där den svarande sammanbor med annan person är med i analyserna. För **utbildningsnivå** såväl som **bostadsortens invånarantal** erhöles signifikanta samband i alla åldersgrupper. Signifikanta samband erhöles även i de två yngsta åldersgrupperna med **barnets placering i bilen**. Vidare har variabeln testats ovan mot variabel 1.

3) Hushållets utbildningsnivå

Hushållets utbildningsnivå har testats mot civilstånd, bostadsortens invånarantal och barnets placering i bilen. Signifikanta samband erhöles i alla åldersgrupper för **invånarantal**. I den yngsta åldersgruppen fanns ett signifikant samband med barnets placering i bilen och i de båda äldsta åldersgrupperna upptäcktes ett samband med civilstånd. Det sistnämnda sambandet pekar på att sammanboende i regel har högre utbildning. Resultatet påverkas av att vi har frågat efter hushållets högsta utbildning. Det är högre sannolikhet för sammanboende än för ensamstående att hamna i en grupp med högre utbildning eftersom man för parhushåll hela tiden ska välja den högsta av två utbildningar. Vidare har variabeln testats ovan mot variablerna 1 och 2.

4) Den svarandes civilstånd

Den svarandes civilstånd har testats mot bostadsortens invånarantal och barnets placering i bilen. Inga signifikanta samband upptäcktes. Vidare har variabeln testats ovan mot variablerna 1, 2 och 3.

5) Invånarantal på bostadsorten

Antalet invånare på bostadsorten har testats mot barnets placering i bilen. Inga signifikanta samband noterades. Vidare har variabeln testats ovan mot variablerna 1–4.

6) Barnets placering i bilen

Barnets placering i bilen har testats ovan mot variablerna 1–5.

5.8 Synpunkter från de svarande

I slutet av enkäten erbjödes de svarande att skriva sina synpunkter och idéer om barn i bil. Av 1 450 svarande hade 12–17 procent eller totalt 220 personer

utnyttjat möjligheten att säga sin mening. Den lägsta andelen avsåg synpunkter från gruppen med de äldsta barnen. Några synpunkter som återkom var:

- Mer information till barnhushåll via barnvårds- och mödravårdscentraler alternativt hemskickat föreslogs av ett trettiotal personer.
- Problem knutna till montering av skyddsutrustning och brister avseende anpassning mellan skyddsutrustning och bil påpekades av ett trettiotal.
- Brister avseende anpassning mellan skyddsutrustning och barn i olika storlek och ålder påpekades av ett tjugotal personer.
- Ekonomisk subvention av stolar eller utlåning föreslogs av ett femtontal.
- Mer kontroll/strängare straff/hårdare lagar föreslogs av ett tiotal personer.

Förslag som gavs var broschyr med information om hur barn i olika åldrar ska sitta fastspända men även praktisk undervisning om detta. Någon tyckte att BVC borde fråga föräldrar hur de skyddar sina barn, som en kontroll på att de gör rätt. Angående montering i bil påpekades att bilens bälten var för korta. Även fästöglor eller annat standardiserat system efterfrågades. Likaså efterfrågades bältespåminnare för baksätesspassagerare, enklare bälteslås i barnstolarna, att ny bil borde gå att beställa utan krockkudde på passagerarplatsen. Det påpekades också att det var svårt att förstå monteringsinstruktionerna eller att följa dem. Angående barnets storlek och ålder påpekade några att anvisningarna avseende vilka barn skydden var avsedda för borde sättas med tanke på barnets längd snarare än ålder.

Andra synpunkter av intresse som kom från en eller ett fåtal personer var:

- Information via Bingolotto eller hamburgerkedjor
- Lär barnen och föräldrarna mer om säkerhet i bil genom t.ex. skolan
- Använd skrämselfpropaganda.

En person ställde frågan:

- Hur ska man som vårdnadshavare veta vilka rekommendationer man bör lita på när rekommendationerna varierar mellan olika länder?

Ett par kommentarer avsåg enkäten. Personerna påpekade att de inte förstod definitionen av särskild skyddsutrustning.

6 Diskussion och slutsatser

6.1 Metod

Den valda metoden, postenkät, har flera fördelar. Den täcker hela landet och genom att ett slumpmässigt urval görs kan resultaten lättare generaliseras. Urvalet kan dessutom stratifieras så att det blir möjligt att göra uttalanden även om grupper där man annars kan förvänta sig att få ett förhållandevis litet antal i ett slumpmässigt urval. Metoden har också vissa uppenbara nackdelar. Vanligtvis förekommer ett objektbortfall som inte är försumbart. Det finns heller ingen garanti för att svaren är korrekta. Den svarande kan medvetet eller omedvetet ge ett felaktigt svar. Jämförelser mellan observationsstudier och enkätstudier gjorda under 90-talet har dock pekat på att resultaten avseende användning av bälte och särskilda skyddsutrustningar stämmer väl (Anund, 1998).

Det finns dock andra skäl till att vi ansett oss tvingade att tolka resultaten med viss försiktighet. Ett av dessa är att möjligheterna att generalisera data till att gälla hushåll är begränsade. Detta beror på att urvalsenhet har varit barn och därmed har hushåll med många barn haft större sannolikhet att bli utvalda. Detta behöver emellertid inte ses som ett stort problem, eftersom vi i de flesta fall uttalar oss om ickeanvändning eller felanvändning för barn. I ett avseende kan det dock vara problematiskt. Ju fler familjemedlemmar som konkurrerar om platserna i familjens bil, desto större kan risken antas vara att barnet åker med fel skydd eller utan bälte. Detta har inte undersökts, men bör hållas i åtanke vid tolkning av resultaten. I de fall vi har kopplat förekomsten av ickeanvändning eller felanvändning till bakgrundsvariabler av typen hushållets inkomst finns det en risk för att felaktiga slutsatser kan dras. Teoretiskt sett finns det också en risk att ett och samma hushåll förekommer mer än en gång i urvalet om hushållet har fler än ett barn i åldern 2 månader till och med 9 år.

I studien har vi ett bortfall på cirka 30 procent. Jämfört med liknande studier är detta ett förhållandevis lågt bortfall. Det finns ändå anledning att försöka förklara bortfallet. Att svarskuvert saknades i det första utskicket kan ha lett till att bortfallet blivit större än vad det annars skulle ha varit. En annan tänkbar orsak är att de invandrare som inte behärskar det svenska språket kan ha svarat i lägre utsträckning än andra, invandrare såväl som svenskfödda. Det kan av samma anledning vara svårare att nå fram med information till denna grupp. Någon officiell statistik över invandrade och svenskfödda föräldrar till barn i de aktuella åldersgrupperna har inte hittats. Eftersom det kan förväntas finnas ett samband mellan att barn är födda utomlands och att föräldrarna är invandrare har istället statistik över andelen invandrade barn utnyttjats. Vid ett likafördelat bortfall borde andelen svarande med barn födda i Sverige vara ungefär densamma som den officiella statistiken över andelen barn födda i Sverige inom respektive åldersgrupp. Vid en jämförelse av andelen utlandsfödda barn i Sverige med andel bland de svarande, var det för de två äldsta åldersgrupperna en lägre andel av de svarande som angav att barnet var fött utomlands. Misstanken om att bortfallet i invandrargruppen är större än bortfallet bland svenskfödda har därmed stärkts något. Ett problem med jämförelsen är dock att de två yngsta åldersgrupperna inte är identiska med de åldersgrupper som redovisas i SCB:s statistik, vilket försvårar jämförelsen.

Det partiella bortfallet var högt på den fråga som gällde vid hur många av hundra resor barnet åkte fastspänt med något annat än bilens bälte eller i någon av

de vanligaste typerna av skyddsutrustning. En rimlig gissning är att bortfallet beror på att man avstått från att svara på frågan eftersom den inte kändes aktuell för barnets situation. De sista frågorna i enkäten – bakgrundsfrågorna – hade en hög svarsfrekvens, trots att de berörde frågor som kunde uppfattas som alltför personliga och trots att de låg i slutet av en lång enkät. För frågan om hushållets bruttoinkomst var bortfallet 3 procent, för frågorna om vårdnadshavarnas och barnets ursprung var det, liksom för de övriga bakgrundsfrågorna, 0–1 procent. Detta tyder på att de som besvarat enkäten inte avskräckts av dessa frågor. Hur de som inte besvarat enkäten resonerat går däremot inte att uttala sig om.

När de två beroendevariablerna ickeanvändning och felanvändning har testats mot hushållets inkomst har endast hushåll där den svarande är sammanboende ingått. Det beror på att vi inte funnit någon metod att fördela de sammanboendes bruttoinkomst på två personer för att därmed erhålla en nivå som är direkt jämförbar med bruttoinkomsten för ensamstående. En av anledningarna var att det i genomsnitt finns inkomstskillnader mellan män och kvinnor. Ett alternativ kunde ha varit att dela inkomsten per person i hushållet. Inte heller detta bedömdes som rättvisande.

Att andelen sammanboende minskar med ökad ålder på barnen var väntat. Det var även väntat att det skulle vara en majoritet av kvinnor som svarade. Det var till övervägande delen kvinnor som svarade på enkäten (70–80 %), vilket även varit fallet i tidigare studier. Av de svarande var det cirka två tredjedelar som angav att det vanligtvis var de själva som körde när barnet åkte med. Vilken betydelse kvinnodominansen har, studerades genom att testa om det fanns något samband mellan den svarandes kön och felanvändning respektive ickeanvändning. Inga samband kunde konstateras, därmed genomfördes inga ytterligare test för att studera samband med den svarandes kön och svaret på frågorna.

Ett problem kan vara att de frågor som ställts inte mäter vad de avsåg att mäta. Detta skulle till exempel kunna vara fallet med informations- och kunskapsfrågorna.

6.2 Definitioner

Det finns flera olika sätt att definiera vad som är ickeanvändning och vad som är felanvändning. I den genomförda litteraturstudien var det uppenbart att en av orsakerna till problem att jämföra situationen för barn i olika länder beror på just detta. Vid definition av begreppen ickeanvändning och felanvändning har vi här valt att utgå från de svenska rekommendationerna för vilka skydd som är bäst lämpade för barn i de tre åldersgrupperna.

Ickeanvändning:

- Barn 2 månader–9 år som vid färre resor än 99 av 100 använder bilens eller skyddsutrustningens bälte.

Felanvändning trots bältesanvändning:

- Barn 2–8 månader som varken använder bakåtvänt skydd, babybädd eller barnvagnsinsats med skyddsnet.
- Barn 9 månader–3 år som inte använder bakåtvänt skydd
- Barn 4–9 år som varken använder bakåtvänt skydd, framåtvänd bilbarnstol, bälteskudde, bältesstol eller integrerat skydd.

Definitionen av felanvändning är snäv i den bemärkelsen att den inte inkluderar aspekter som rör det egentliga handhavandet, utan primärt baseras på aspekter som knyter an till val av utrustning. Önskvärt hade varit att även kunna beakta exempelvis montering av utrustning och placering av bälte vid bestämning av felanvändning. Detta är emellertid svårt att få uppgifter om i en självrapporterande studie. Att basera definitionerna av ickeanvändning och felanvändning enbart på användning enligt rekommendationer kan således vara diskutabelt.

De använda definitionerna innebär att lagkraven uppfylls i åtminstone 99 fall av 100 och att resultaten som presenteras inte kan sägas överskatta omfattningen av problemen.

6.3 Bakgrundsfrågorna

Bakgrundsfrågorna som ingått har antingen syftat till att beskriva den svarande, hushållet eller barnet. Urvalsenheten var barn och vi kan av den anledningen inte generalisera resultaten för annat än barnen. I vissa avseenden fanns skillnader i förutsättningar för barnen och deras möjlighet att resa, t.ex. var tillgången till bil större i hushåll där barnet man svarade för var 4–9 år, jämfört med hushåll där barnet var yngre. Av svaren att döma var det ungefär tre procent av hushållen som inte hade tillgång till bil. Det finns en viss risk att denna andel är större bland dem som inte har besvarat enkäten.

Fördelningen för hushållets årliga bruttointkomst varierade mellan de olika åldersgrupperna. Den yngsta gruppen hade den största andelen med inkomst på 400 000 kr/år eller mer. Det fanns dock färre ensamstående i de lägre åldersgrupperna. Eftersom hänsyn inte har tagits till om den svarande varit ensamstående eller sammanboende kan civilstånd vara en bidragande orsak till inkomstskillnaderna mellan åldersgrupperna. Det är även vanligt med deltidsarbete efter det första årets föräldraledighet, vilket skulle kunna vara en annan bidragande orsak till en skillnad mellan åldersgrupper. Ytterligare en skillnad mellan åldersgrupper var att det var vanligare att barn i åldern 2–8 månader hade minst en invandrad vårdnadshavare, jämfört med barn i de övriga två åldersgrupperna.

Även om samtliga är födda i annat land, av dem som avstått från att svara på frågan om vilket land de är födda i, blir andelen ändå lägre än för Sverige som helhet. Det finns därför viss anledning att misstänka ett systematiskt bortfall.

Det är också viktigt att komma ihåg att vårdnadshavare födda i annat land inte är en homogen grupp. Tvärtom finns det mycket stora skillnader mellan olika invandrargrupper.

6.4 Förklaringsvariabler: erhållen information/kunskap, acceptans och intention

Information

Generellt sett var det åtta av tio föräldrar som sade att de hade fått information om barns säkerhet i bil, men det var inte ens fem av tio svarande som ansåg att de hade fått information som både var lättförståelig och tillräcklig. Fler än fem av tio hade själva aktivt sökt information. Att det var större andel i den yngsta åldersgruppen som angav att de inte hade fått information skulle kunna tyda på att den information som ges inte kommer ut tillräckligt tidigt, i förhållande till barnets ålder. Givetvis är det också generellt sett större sannolikhet att ha nåtts av

information ju längre tid som har gått (dvs. ju äldre barnet hunnit bli). Samband konstaterades i de två yngsta åldersgrupperna mellan information och kunskapsnivån hos den svarande. De som hade fått information, som de ansåg varit lättförståelig och tillräcklig, hade bättre resultat på kunskapsfrågorna. Inget samband mellan information och ickeanvändning har konstaterats.

Kunskap

På de elva påståendena om lagkrav och rekommendationer var det ungefär hälften av de svarande som hade färre rätt än sex medan endast 10 procent hade åtta rätt eller fler. Det fanns en skillnad i svar på frågan som gällde kunskap om rekommendationer för krockkudde som verkade bero på hushållets utbildningsnivå (för barn 9 mån–3 år) och på hushållets inkomst för barn 4–9 år. Kunskaperna om rekommendationer var generellt sett högre än kunskaperna om lagkrav. Eftersom rekommendationerna är strängare än lagkraven är det bra att kunskapen om rekommendationerna inte är lika dåliga som kunskapen om lagkraven. Det fanns även ett samband i den äldsta och den yngsta åldersgruppen för den svarandes intention i trafiksäkerhetsfrågor avseende vuxnas bältesanvändning. De som hade högre resultat på kunskapsfrågorna hade för dessa åldersgrupper i lägre utsträckning svarat att de kunde tänka sig att åka obältade under olika förhållanden. Varför sambandet inte förelåg i den mellersta åldersgruppen är oklart.

När föräldrar vet hur man ska göra men inte varför, drar de ibland felaktiga slutsatser, vilket i sin tur kan leda till felanvändning. Ett sådant exempel gavs i kommentarerna till enkäten. Där påpekade några att anvisningarna avseende vilka barn skydden var avsedda för borde sättas med tanke på barnets längd snarare än ålder. Om man tror att det är barnets längd som avgör när barnet kan sitta framåtvänt kanske man låter det sitta så trots att man vet att detta strider mot rekommendationerna avseende vid vilken ålder barnen kan färdas framåtvända. Här har ansvariga missat att nå ut med den viktiga informationen kring det främsta skälet till att åka bakåtvänt, nämligen att huvudet på yngre barn är så tungt i förhållande till resten av kroppen. Detta förhållande påverkas mer av barnets ålder än av barnets längd, vilket är skälet till att rekommendationerna är satta med avseende på barnets ålder. Fysiologiska skillnader föreligger också i höftbenet om man jämför barn i olika åldrar. Det är skälet till att barn i nioårsåldern ska åka på bälteskudde även om de är så långa att bältet går bra att anpassa till barnets axel.

6.5 Hur skyddas barnen generellt?

Vissa frågor avsåg att spegla barnets säkerhet i bil i allmänhet, dvs. såväl med hushållets bil som med andra bilar. Vi har valt att studera hur barnen skyddas avseende ickeanvändning (utan bälte) respektive felanvändning (ingen eller felaktig skyddsutrustning) var för sig. Vidare har kompletterande frågor ställts för att kunna beskriva specifika frågeställningar kopplade till t.ex. resande vid krockkudde och bältets placering.

Resultaten visade att *barnen reser* mer ju äldre de blir. Cirka 30 procent av de minsta barnen reste i stort sett dagligen. Motsvarande andel för de övriga barnen var cirka 60 procent. Detta kan ses som naturligt. När barnen är omkring ett år börjar många på dagis och det finns då ett ökat behov av att transportera sig till och från denna verksamhet. Omkring 10 procent av barnen reste högst en eller

flera gånger per år, men inte varje månad. Att resa med bil är uppenbarligen något som hör till vardagen för i stort sett alla.

Icke användning

Att använda bälte vid färd i bil är uppenbarligen inte en självklarhet. Ju äldre barnen är desto vanligare är det att man avstår från att använda bältet. Cirka 6 procent av barn i åldern 9 månader–9 år reser utan bälte vid minst 20 av 100 resor. Motsvarande siffra för de yngsta barnen var cirka tre procent. Den förklaring som föräldrarna gav när det gällde de yngre barnen var att barnet skulle ammas, att det särskilda skyddet saknades eller att det var en kort resa. Att amma ett barn under färd i bil är direkt olämpligt, vare sig bälte används eller ej.

För de äldre barnen var några av de vanligaste orsakerna att man var för många i bilen, att det var trångt eller att man glömt kontrollera att bälte användes. Att avstå från att använda bälte för att det är för många i bilen eller för trångt kan antas förekomma t.ex. i samband med fritids-/idrottsaktiviteter.

För att bälte ska ha avsedd effekt i händelse av en olycka förutsätts att det används korrekt. Cirka 10 procent av barnen i åldern 9 månader till och med 3 år åkte emellertid med bältet under armen eller bakom ryggen vid minst 20 av 100 resor. Felanvändningen var störst bland barn i denna åldersgrupp. En trolig förklaring till detta är att ju kortare barnet är desto större risk är det att bältet skaver mot halsen eller på annat sätt är svårt att anpassa till barnets längd. Andra förklaringar kan vara att det är i den åldern barnen ifrågasätter och testar gränser som vuxna har satt upp. De äldsta barnen i studien kan tänkas ha uppnått en ålder då bältet är lättare att anpassa till barnets längd. De har även passerat ”trotsåldern” och kan tänkas ha accepterat att bältet ska placeras över axeln. De yngsta barnen har oftast en annan typ av bälte som gör det betydligt svårare att placera banden under armarna.

Felanvändning

Bakåtvänt åkande är det säkraste sättet att resa i en bil i händelse av en olycka. Under år 2003 rekommenderades att barn färdas bakåtvända till dess de är 4–5 år. Ju yngre barnen är desto större är risken att de skadas allvarligt om de åker framåtvända. I stort sett alla barn i ålder 2–8 månader färdades bakåtvända, men barnen i ålder 9 månader–3 år reste i betydligt lägre omfattning bakåtvända, framför allt de som var 3 år. Tidigare har rekommendationerna varit att barn ska färdas bakåtvända tills de fyller tre år. Om vi separat studerar hur det bakåtvända åkandet var för barn i åldern 1–2 år så visar det sig att cirka 80 procent reste bakåtvända. Bland barn som var 3 år var det emellertid endast 20 procent som reste bakåtvända. Den vanligast förekommande orsaken till att man vänt barnen var att fötter/ben inte fick plats. Det är kanske inte en godtagbar anledning, sett ur ett säkerhetsperspektiv, men föräldrarna och/eller barnen upplever detta som ett problem. Vill man säkerställa att barnen ska färdas bakåtvända är det viktigt att butikerna tillhandahåller skyddsutrustningar som gör att detta är möjligt. Det handlar om att ha en utrustning som passar barnets fysiologiska förutsättningar, bilens förutsättningar och att dessa går att kombinera. Resultaten visar att de rekommendationer som finns inte har fått genomslag. Svaren tyder inte på att orsaken är att föräldrarna inte vet. Det verkar snarare vara så att orsaken är att man inte anser att det finns system som gör det möjligt att följa

rekommendationerna. En bidragande orsak kan även vara att man inte i tillräcklig grad har insikt i faran med att låta barnen färdas framåtvända i alltför tidig ålder.

Barn som är yngre än 10 år rekommenderas att sitta på en *särskild skyddsutrustning* när de åker bil. Resultaten från studien visar att ungefär 90 procent av barn i den yngsta åldersgruppen följde denna rekommendation. Barn som är mellan 4 och 10 år rekommenderas att sitta på en bältesstol-/bälteskudde om de vuxit ur det bakåtvända skyddet. Cirka 10 procent av dessa barn reste vid minst 20 av 100 resor utan bälteskudde eller annan särskild skyddsutrustning än bälte. Bland dessa barn var det bara cirka hälften som svarade att det aldrig hände att de åkte utan särskild skyddsutrustning.

Krockkudde blir allt vanligare förekommande i våra bilar. För en vuxen är det bra att sitta på en plats utrustad med aktiv krockkudde, men om det är ett barn så är det mindre bra. Om barnet färdas bakåtvänt är det direkt livsfarligt. Med tanke på att majoriteten av barnen reser i bilar tillverkade under 1990-talet och att cirka var fjärde barn reser i bilar från 2000-talet ökar risken att barn exponeras för resande på plats med krockkudde. För de äldsta barnen svarade cirka 20 procent av föräldrarna att det hände att barnen färdades på plats där det fanns aktiv krockkudde. För mellangruppen var andelen cirka fem procent och för de yngsta cirka två procent. Det fanns ett samband mellan urkopplad krockkudde och barnets ålder. Detta kan bero på att man som förare gärna vill ha barnet fram och för att kunna ha barnen bakåtvända fram behöver eventuell krockkudde kopplas ur. I dag rekommenderas barn som är kortare än 140 centimeter att inte sitta på en plats utrustad med krockkudde.

6.6 Hur skyddas barnen när de reser i hushållets bil?

Generellt sett var det 97 procent av de yngsta barnen som alltid eller nästan alltid var bältade och använde rätt typ av skydd i hushållets bil. Bland barn i åldersgrupperna 9 mån–3 år respektive 4–9 år var motsvarande andel bara cirka 60 procent.

För att möjliggöra en analys av orsakerna till att barn inte använder bälte eller att de använder annan särskild skyddsutrustning än den som rekommenderas för deras ålder, ställde vi frågor som avsåg att beskriva de resor som barnen gjorde i hushållets egen bil. Svar på bakgrundsfrågor och förklarande frågor om information, kunskap, acceptans och intention kunde därmed kopplas till ickeanvändning och felanvändning vid majoriteten av de resor barnen gör, dvs. de som sker med hushållets bil.

Av alla de resor som barnen företar skedde de flesta i familjens bil. Endast 3 procent av de svarade angav att hushållet inte hade tillgång till bil. Om en jämförelse görs mellan barnens resor i bil över huvud taget och barnens resor i hushållets bil kan några skillnader noteras. Bland annat var det mindre vanligt att man reste utan bälte i den egna bilen. Det var endast mellan 1 och 2 procent, oavsett åldersgrupp, som svarade att barnen reste utan bälte vid minst 20 av 100 resor. Motsvarande andelar för resor i bil över huvud taget var 3–6 procent.

Icke användning

Alla föräldrar vill sina barn väl och ingen utsätter medvetet sitt barn för risker. Det måste därmed finnas andra förklaringar till att barn inte skyddas enligt lagkrav och rekommendationer. En orsak kan vara att man faktiskt inte har kunskap om vad som krävs eller rekommenderas. Det vore olyckligt om det var så

att föräldrar tror att de gör rätt men att de faktiskt gör fel. Även om en vårdnadshavare vet vad som krävs/rekommenderas så kan en bristande kunskap eller insikt om konsekvensen vid avsteg vara ytterligare en förklaring till avvikelser.

Det kan konstateras att en faktor som har betydelse för om barnen i de två äldsta åldersgrupperna använder bältet är om föraren använder bälte.

Det fanns samband mellan de frågor som behandlar intention avseende barns bältesanvändning och barnens faktiska bältesanvändning. Detta samband gällde för de två yngsta åldersgrupperna. Bland de barn som hade två vårdnadshavare som bodde tillsammans fanns ett samband mellan den svarandes ursprung och bältesanvändningen. Om den svarande vårdnadshavaren kom från ett annat land var det vanligare förekommande att barnen reste utan bälte. Detta gällde för barnen i den mellersta åldersgruppen. När barnen är riktigt små är det främst vårdnadshavaren/föraren som avgör hur barnet skyddas. Ju äldre barnen blir desto mer medvetna är de om vad andra gör och vilka avsteg man kan göra. Barn gör inte alltid som man säger, utan barn gör som vuxna gör. Självklart är det förarens ansvar att säkerställa att barnen använder bälte. Detta gäller enligt lag tills barnen är 15 år. Det är uppenbart att barnens säkerhet beror på hur föraren agerar. En accepterande inställning, i teori och praktik, till olika typer av trafikförseelser kan vara en indikation på vikten av detta.

Data visar inte på några samband mellan andel barn utan bälte och de frågor som handlar om information, kunskap, acceptans och intention generellt.

I erhållna svar kan vi inte finna några samband mellan ickeanvändning för barn och de frågor som handlar om inkomst, utbildning, civilstånd och invånarantal på bostadsorten.

Felanvändning

Glädjande nog var det mycket ovanligt att de minsta barnen reste utan särskild skyddsutrustning. Analysen av felanvändning har inriktats mot dem som alltid eller nästan alltid använder fel skydd i åldersgrupperna 9 månader–3 år samt 4–9 år. Vidare har vi vid analys av samband endast beaktat de som reser i bil minst en gång per månad.

Precis som för bältesanvändningen kan vi för barn i åldern 9 månader–3 år konstatera ett samband mellan den vuxnes bältesanvändning och om barnet använder skyddsutrustning. Ett sådant samband kunde inte noteras för de äldre barnen. Där fanns däremot ett samband mellan vårdnadshavarens kunskap om att barn i 9-årsåldern rekommenderas att använda bältesstol eller bälteskudde och barnets rapporterade användning av rekommenderat skydd. Det var vanligare att vårdnadshavare som inte kände till rekommendationen lät barnet åka utan att sitta på en bältesstol/bälteskudde. Vidare kunde det för den mellersta åldersgruppen konstateras ett signifikant samband mellan användningen av skyddsutrustning och vårdnadshavarens ursprungsland. Barn med två vårdnadshavare från annat land var överrepresenterade bland dem som nästan aldrig eller aldrig använde skyddsutrustning.

Det fanns också ett samband mellan användningen av skyddsutrustning hos barn i åldern 9 månader–3 år och föräldrarnas utbildning. Låg utbildning var mer förekommande bland dem som hade barn som inte satt i särskild skyddsutrustning. Det kunde inte konstateras något samband mellan felanvändning och om man ansåg att man fått information som upplevts som tillräcklig/otillräcklig. Det

fanns inte heller något samband mellan felanvändning och föräldrarnas svar på kunskapsfrågorna.

Vi har tidigare berört i vilken utsträckning barn reser på platser utrustade med krockkudde. När analys gjorts för att se på samband mellan om barn sitter på platser med krockkudde och bakgrundsvariablerna respektive förklaringsvariablerna så fanns det endast samband för barn i åldern 9 månader–3 år och då med utbildningsnivå och intention avseende trafiksäkerhetsfrågorna som handlade om barn.

6.7 Slutsats

Att resa med bil är något som de flesta barn gör nästan dagligen och ju äldre de är desto mer reser de. I studier av olyckor kan konstateras att den vanligaste orsaken till att barn skadas eller dödas är som följd av trafikolyckor när de åker bil (Anund, Larsson & Falkmer, 2003). Studier av olycksutvecklingen under de senaste åren visar att det totala antalet skadade/dödade barn har varit förhållandevis oförändrat. För att säkerställa att barn som drabbas av en olycka har största möjliga chans att klara sig ska barnen vara bältade och använda avsedd skyddsutrustning på anvisat sätt. Tyvärr visade det sig att så inte alltid är fallet. De små barnen skyddas bättre än de äldre barnen, men även bland de små barnen förekommer resor utan bälte och utan skyddsutrustning. Den främsta orsaken till att små barn färdades utan bälte var att de amrades under färd. I vilken omfattning barnen i åldern 9 månader–9 år reste med eller utan bälte hade samband med vårdnadshavarens egen bältesanvändning. En slarvande vårdnadshavare resulterade i att barnen var bältade i lägre omfattning. Det fanns även ett samband mellan föräldrarnas acceptans och intention avseende trafikförseelser. De som i större utsträckning accepterade vissa typer av trafikförseelser hade i större utsträckning barn som reste utan bälte. Cirka 10 procent av barnen i åldern 4–9 år reste utan bälte vid minst 20 av 100 resor. Orsaken var vanligtvis att det varit för många i bilen eller att det varit trångt.

Det fanns inga samband mellan barnets bältesanvändning och hushållets högsta utbildning, erhållen information, kunskap, inkomst, civilstånd eller invånarantal på bostadsorten. Det fanns däremot ett samband mellan vårdnadshavarnas ursprung och förekomsten av resor utan bälte. Det var vanligare att barnet åkte obältat om vårdnadshavarna hade ett annat ursprungsland än Sverige.

Sammantaget talar detta för att brister i användningen av bälte för barn som reser i bil inte kan skyllas på att man inte har fått information. Inte heller kan det skyllas på att man inte har kunskap om vilka lagar och rekommendationer som gäller. Det handlar troligen mer om att man inte har tillräcklig kunskap om faran av att resa utan bälte. Insatser som innebär att man ökar förståelsen om vikten av att använda bälte kan därför förväntas ha en positiv effekt.

För att barnen ska kunna färdas säkra är det inte enbart en fråga om användning av bälte. Det handlar även om att barnen ska använda särskild skyddsutrustning. Det finns två grundläggande principer som rekommendationerna fokuseras kring. Den ena handlar om att barn ska åka bakåtvända så länge som möjligt, gärna tills de är 4–5 år. Den andra handlar om att barn ska sitta på bälteskudde tills de är 10–12 år. Dessa rekommendationer är inget som efterlevs till fullo idag. Det bakåtvända åkandet verkar vara befast under barnets tre första levnadsår. Det var cirka 20 procent av dessa barn som åkte framåtvända. Bland barn som var 3 år

reste däremot 80 procent framåtvända. Rekommendationerna följs uppenbarligen inte i praktiken.

När det gäller den andra principen, att använda bälteskudde, är detta aktuellt för i synnerhet barnen i åldern 4–9 år. Bland dessa var det cirka 10 procent som vid minst 20 av 100 resor satt utan bältesstol/kudde.

Förarens bältesanvändning, intentionen avseende trafikförseelser för barn och vårdnadshavarens ursprung visade sig ha samband med användningen av skyddsutrustning.

För barn i åldern 9 månader till 3 år fanns det ett samband mellan hushållets högsta utbildning och användningen av skyddsutrustning, ju högre utbildning desto högre användning. Den orsak som man i första hand angav till att man vänt barnet var att fötterna inte fått plats.

På basis av erhållna resultat kan vi konstatera att de rekommendationer som finns, avseende bakåtvänt åkande inte har fått genomslag. Det finns inget i resultaten som talar för att detta beror på att föräldrarna inte vill följa rekommendationerna. Det handlar mer om att det inte fungerar i praktiken och att de argument som styrker nyttan av det bakåtvända åkandet inte har nått ända fram. Detta gäller även nyttan av att låta barnen sitta på bälteskudde eller liknande skydd. Där handlar det om att man inte vet vad som är fördelarna med att använda sådana skydd, vilket framkom vid analys av svaren på kunskapsfrågorna.

För att säkerställa att alla barn skyddas när de åker bil, dvs. är bältade och använder rekommenderad särskild skyddsutrustning krävs insatser för att öka föräldrars förståelse av faran med att avstå. Detta är insatser som företrädesvis kan riktas mot de föräldrar som själva kan tänkas avstå från bälte och rent allmänt har en större acceptans avseende trafikförseelser. Det finns inget i erhållna resultat som tyder på att det finns anledning att göra riktade insatser beroende på föräldrarnas inkomst, civilstånd eller bostadsort. Det finns dock signaler som tyder på att vårdnadshavarens ursprung har betydelse för hur barn skyddas.

7 Fortsatt forskning

Föreliggande studie har resulterat i att vissa målgrupper har identifierats. Ytterligare insikt i hur man tänker och reflekterar inom dessa grupper behövs dock. Studien pekar på att vårdnadshavarna har läst och sett den information som sprids, men man har inte tagit till sig alla delar i budskapet. Informationen har således brutit, eftersom mottagarna inte inser att budskapet berör dem. En av anledningarna verkar vara att mottagarna inte vet att de har gjort fel och därför inte känner sig berörda av informationen. I dessa fall är det extra viktigt att budskapet levereras på ett språk som väcker deras uppmärksamhet.

För att framtida åtgärder ska bli effektiva och för att information ska nå fram behövs mer kunskap om de bakomliggande motiven som påverkar beteendet. Informationen behöver presenteras på ett sätt som väcker individens intresse. Detta lyckas bara om informationen berör något som är viktigt och att denna nya kunskap kan hjälpa till att uppfylla något.

Det är olyckligt om regler och rekommendationer skiljer sig åt allt för mycket. Användarna kan bli osäkra avseende vad som är bäst för deras barn och vilken källa de kan lita mest på. I kommande undersökningar bör det därför även vara av intresse att studera vilken vikt vårdnadshavarna lägger vid information, beroende på varifrån informationen kommer.

Referenser

- Anund, A: **Skyddsutrustning för barn i ett användarperspektiv – En studie i tre delar**. VTI notat 50-1998. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1998.
- Anund, A., Larsson, J. & Falkmer, T: **Skolskjutsbarns inblandning i olyckor, 1994–2001**. VTI notat 41 2003. Statens väg och transportforskningsinstitut. Linköping. 2003.
- Anund, A. & Sörensen, G: **Säkerheten under Säkereken: en utvärdering av satsningen på trafiksäkerhetsinformation anpassad till småbarnsföräldrar**. VTI meddelande 914. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001.
- Anund, A., Sörensen, G. & Yahya, M-R: **Barns säkerhet i bil. En enkätundersökning i västra Sverige**. VTI notat 20-1999. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1999.
- Anund, A., Sörensen, G. & Örtlund, R-M: **Information till landstingspersonal om barns säkerhet i bil. Delutvärdering av projektet "Bilbarnstolar i Dalarna"**. VTI notat 32-2001. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001.
- Anund, A., Yahya, M-R. & Sörensen, G: **Marknadsundersökning. Skyddsutrustning för barn i bil**. VTI notat 51-1998. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 1998.
- Aronsson, Å: **SPSS, En introduktion till basmodulen**. Studentlitteratur, 1999.
- Bolen, J. & Bland, S: **Changes in occupant restraint use among children aged 0–14 years: United States 1993–1997**. Child Occupant Protection in Motor Vehicle Crashes. Professional Engineering Publishing Limited, London and Bury St Edmunds, UK. Barcelona, Spain. 1999.
- DeBono, K.G: **Investigating the social-adjustive and value-expressive functions of attitudes: Implications for persuasion processes**. Journal of Personality and Social Psychology, 52, 279-287. 1987.
- Decina, L.E. & Knoebel, K.Y: **Child safety seat misuse patterns in four states**. Accident Analysis and Prevention. Vol 29. No 1. pp 125–132. 1997.
- Eby, D.W. & Kostyniuk, L.P: **A statewide analysis of child safety seat use and misuse in Michigan**. Accident Analysis and Prevention. Vol 31. pp 555–566. 1999.
- Eby, D.W., Kostyniuk, L.P. & Vivoda, J.M: **Restraint use patterns for older child passengers in Michigan**. Accident Analysis and Prevention. Vol 33. pp 235–242. 2001.
- Forward, S.E: **Theoretical Models of Attitudes and the Prediction of Driver's Behaviour**. Report 434, Uppsala University, Uppsala; Sweden, 1994.
- Forward, S.E: **Fungerar Trafiksäkerhetsinformationen?** Nordisk Tema konferans, 10-11 februari 1997, Sandvika, Norge, 1997
- Forward, S., Kos-Dienes & Obrenovic, S: **Invandrare i trafiken. En attitydundersökning i Värmland och Skaraborgs län**. VTI rapport 454. Statens väg och transportforskningsinstitut. Linköping. 2000.
- Gustafsson, S., Anund, A., Sörensen, G. & Vogel, K: **Samband mellan socioekonomisk bakgrund och användning av skyddsanordningar för barns säkerhet i bil**. VTI notat 17-2003. Statens väg och transportforskningsinstitut. Linköping. 2003.

- Mickalide, A: **Child passengers at risk in America: a national study of restraint use in America.** 6th world conference, Injury Prevention and Control. National SAFE KIDS Campaign, Washington, DC, USA. Montreal. 2002.
- Preece, R: **Evaluation of the 1993 Rear Seat Child Restraint Use Campaign in NSW Amongst Three Non-English Speaking Background Communities.** RN 13/94. Road Safety Bureau, Roads and Traffic Authority. New South Wales, Australia. 1994.
- Rivara, F.P., Bennett, E., Crispin, B., Kruger, K., Ebel, B. & Sarewitz, A: **Booster seats for child passengers: lessons for increasing their use.** Injury Prevention. Vol 2001;7. pp 21–213. 2001.
- Roselt, T., Finkbeiner, F. & Hummel, T: **Feldbeobachtungen zur Sicherung von Kindern im Pkw (Misuse).** Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Institut für Fahrzeugsicherheit. München, Germany. 2002.
- Spolander, K: **Trafiksäkerhetskampanjer – Begränsingar och möjligheter.** In. Asp, K. (Ed). Vilken roll spelar information och kampanjer för trafiksäkerheten?. VTI Rapport Nr 269. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping, Sweden, 1983.
- Stadler, P., Hummel, T. & Langwieder, K: **Fehlerhafte Sicherung von Kindern in Pkw.** Zeitschrift für Verkehrssicherheit. Vol 44. No 2. 1998.
- Staunton, C.E., Dellinger, A., Davidson, S. & Powell, K: **Critical gaps in child occupancy restraint surveillance and legislation.** 6th world conference. Injury Prevention and Control. Centres for Disease Control and Prevention, Atlanta, Ga, USA. Montreal. 2002.
- Sweitzer, R.E., Rink, R.D., Corey, T. & Goldsmith, J: **Children in motor vehicle collisions: analysis of injury by restraint use and seat location.** J Forensic Sci. Vol 47. No 5. pp 1049–1054. 2002.
- Vaca, F., Agran, P., Winn, D., Anderson, C. & Cheng, G: **Child safety seat and airbag knowledge among parents utilizing emergency care services.** 6th world conference, Injury Prevention and Control. University of California, Irvine, Emergency Medicine. Montreal. 2002.
- Wenäll, J: **Barn i bil. En studie av dödsolyckor under åren 1992–1997.** VTI notat 46-2001. Statens väg- och transportforskningsinstitut. Linköping. 2001.
- Williams, A.F., Reinfurt, D. & Wells, J.K: **Increasing Seat Belt Use in North Carolina.** Journal of Safety Research. Vol 27. No No. 1. pp 33–41. 1996.
- Vägverket: **VVFS 1993:18.** 1993.
- Yann, Campbell, Hoare & Wheeler: **The 1989/1990 Seat Belt and Child Restraint Attitude and Knowledge Survey.** CR 1/90. Road Safety Bureau, Roads and Traffic Authority. New South Wales, Australia. 1990.
- Zaza, S., Sleet, D.A., Thompson, R.S., Sosin, D.M. & Bolen, J.C: **Reviews of Evidence Regarding Interventions to Increase Use of Child Safety Seats.** American Journal of Preventive Medicine. Vol 21. No 4S. pp 31–47. 2001.

Barns säkerhet vid färd i bil – en undersökning bland barnfamiljer i Sverige

Vi ber dig att besvara frågorna för det barn som står namngivet på följebrevet.

Vi har försökt förenkla frågorna, men vi vet att det ändå kan vara svårt att förstå allt, speciellt om du har ett annat modersmål än svenska. Eftersom varje åsikt är mycket viktig för oss ber vi dig ändå försöka svara. Du kan ringa om du vill ha hjälp och vi kan vi då ringa tillbaka så att du inte behöver bekosta samtalet.

Vi har översatt några av frågorna till engelska. Om det underlättar för dig, kan vi skicka dem till dig eller också kan vi ringa upp och ställa dem per telefon. Kontakta oss om du vill ha frågorna på engelska.

English version

We have translated some of the questions to English. Please contact us if you want an abbreviated English version of the questionnaire by mail or if you prefer to answer them by phone.

Svaren kommer att avläsas automatiskt. Det är därför viktigt att du tänker på följande när frågorna besvaras:

- ☒ Texta tydligt
- ☒ Markera ditt svar med ett kryss i rutan så här ☒ inte så här ☒
- ☒ Om du ångrar dig och vill ta bort ett kryss så täck över hela rutan med det felaktiga krysset så här ■
Kryssa sedan för det nya alternativet.
- ☒ Varje fråga besvaras endast med ett kryss, om inte annat anges.

Särskilda instruktioner vid frågorna är markerade i *kursiv stil*.

Påminnelsenummer:

Först kommer några frågor som avser den bil som barnet oftast åker i, av de bilar som hushållet har tillgång till.

1. Hur många bilar har hushållet tillgång till (äger eller kan låna)?

0 1 2 3 4 eller flera

Om hushållet inte har tillgång till någon bil, gå vidare till fråga 16.

2. Vilken årsmodell har den bilen som barnet oftast åker i?

Ange hela årtalet, med en siffra i varje ruta.

Årsmodell:

3. Totalt hur många sittplatser, finns det i den bilen? Räkna även förarplatsen.

2 3 4 5 6 7 8 9 10 eller fler

4. Finns det aktiv krockkudde (airbag) på passagerarsidan fram i den bilen?

- Ja, det finns aktiv krockkudde
- Nej, krockkudden är urkopplad/bortmonterad
- Nej, det har aldrig funnits någon krockkudde
- Vet inte

5. Hur ofta åker barnet i den bilen?

- 5-7 dagar per vecka
- 1-4 dagar per vecka
- En eller flera gånger per månad, men inte varje vecka
- En eller flera gånger per år, men inte varje månad
- Aldrig *Om aldrig, gå vidare till fråga 16.*

6. Var i den bilen sitter barnet oftast?

Framsätet →	<input type="checkbox"/> Ytterplats (vanligen höger passagerarplats)
	<input type="checkbox"/> Mittenplats
Baksätet (1:a raden) →	<input type="checkbox"/> Ytterplats
	<input type="checkbox"/> Mittenplats
Baksätet (2:a raden) →	<input type="checkbox"/> Ytterplats
	<input type="checkbox"/> Mittenplats
Bakåtvänt säte i kombiutrymmet	<input type="checkbox"/>
Annan plats	<input type="checkbox"/> nämligen _____

7. Vem är oftast förare när barnet åker i den bilen?

- Du som besvarar enkäten
- Barnets andre vårdnadshavare
- Annan vuxen i hushållet (som inte är vårdnadshavare)
- Äldre syskon
- Annan, nämligen _____

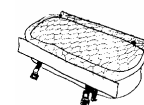
8. Vid resor i den bilen, hur ofta av 100 resor är föraren (i fråga 7) själv fastspänd med bilbälte när barnet åker med?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

Om barn använder bälte kan de antingen vara fastspända med bilens bälte eller med skyddsutrustningens bälte.

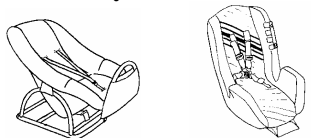
9. Hur ofta åker ditt barn fastspänt i den bilen?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

10. Av barnets alla resor i den bilen, hur ofta åker barnet fastspänt liggande i babybädd eller barnvagnsinsats med skyddsnet?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Inte aktuellt, eftersom skyddet inte är lämpligt för mitt barn | |
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

11. Av barnets alla resor i den bilen, hur ofta åker barnet fastspänt i bakåtvänd babystol eller bakåtvänd bilbarnstol?



- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Inte aktuellt, eftersom skyddet inte är lämpligt för mitt barn | |
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

12. Av barnets alla resor i den bilen, hur ofta åker barnet fastspänt i framåtvänd bilbarnstol, bältesstol, bälteskudde eller integrerat skydd?



- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Inte aktuellt, eftersom skyddet inte är lämpligt för mitt barn | |
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

13. Av barnets alla resor i den bilen, hur ofta åker barnet fastspänt enbart med bilens tvåpunktsbälte?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Inte aktuellt, eftersom detta inte är lämpligt för mitt barn | |
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

14. Av barnets alla resor i den bilen, hur ofta åker barnet fastspänt enbart med bilens trepunktsbälte?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Inte aktuellt, eftersom detta inte är lämpligt för mitt barn | |
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

15. Av barnets alla resor i den bilen, hur ofta åker barnet fastspänt med något annat? Barnet åker fastspänt i _____

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig | <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 | <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 95 av gånger 100 |
| <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

Besvara följande frågor utifrån vad som gäller generellt när ditt barn åker bil, det vill säga barnets totala resande i bil, såväl hushållets som andra bilar.

16. Hur ofta åker barnet i bil över huvud taget?

- 5-7 dagar per vecka
 1-4 dagar per vecka
 En eller flera gånger per månad, men inte varje vecka
 En eller flera gånger per år, men inte varje månad
 Aldrig *Om aldrig, gå vidare till fråga 27.*

17. Hur åker barnet vanligtvis i bil?

- Bakåtvänt Framåtvänt Liggande

Om barnet aldrig åker framåtvänt, gå vidare till fråga 20.

18. Ungefär hur gammalt var barnet när det började åka framåtvänt regelbundet?

- Barnet har alltid åkt framåtvänt
 0 år 1/2 år 1 år 1½ år 2 år 2½ år
 3 år 3½ år 4 år 4½ år 5 år eller äldre

19. Ange det alternativ som var den främsta anledningen till att barnet började åka framåtvänt regelbundet.

- Barnet blev illamående
 Barnets fötter/ben fick inte plats
 Barnet var för tungt för att använda det bakåtvända skyddet
 Hushållet bytte bil
 Huvudet stack upp över kanten på skyddet
 Barnet protesterade mot att åka bakåtvänt
 Barnet fick yngre syskon som behövde stolen
 Barnet fick yngre syskon som behövde platsen
 Det blev enklare
 Det var för dyrt att köpa passande bakåtvänt skydd
 Barnet var så gammalt att det inte behövde åka bakåtvänt längre
 Annan orsak, nämligen _____

20. Händer det att barnet åker bil på en plats som är utrustad med aktiv krockkudde (airbag)?

- Ja Nej Vet inte

21. Hur ofta händer det att den särskilda skyddsutrustning som barnet oftast använder monteras ur eller flyttas mellan olika bilar?

- Använder ingen särskild skyddsutrustning
 5-7 dagar per vecka
 1-4 dagar per vecka
 En eller flera gånger per månad, men inte varje vecka
 En eller flera gånger per år, men inte varje månad
 Aldrig

I bland upplever barn obehag av bältet som de använder. Det händer då att de placerar det under armen eller bakom ryggen istället för över axeln.

22. Hur ofta åker ditt barn med bältet placerat under armen/bakom ryggen?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Inte aktuellt, d.v.s. barnet använder inget bälte som går att placera så | |
| <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid | <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 95 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 |
| <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

23. När har det hänt att barnet inte varit fastspänt under färd i bil?

Flera alternativ kan anges.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Barnet har slutat sitta fastspänt/har aldrig suttit fastspänt | |
| <input type="checkbox"/> Vid korta bilturer, t.ex. till/från dagis, affär | <input type="checkbox"/> När bilen saknat bälten |
| <input type="checkbox"/> När föraren inte använt bälte | <input type="checkbox"/> När det varit stressigt/bråttom |
| <input type="checkbox"/> Vid långa resor, t.ex. till annan stad | <input type="checkbox"/> När barnet velat ligga på sätet och sova |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med den andre vårdnadshavaren | <input type="checkbox"/> När barnet ammats |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med far-/morföräldrar | <input type="checkbox"/> När det särskilda skyddet i bilen saknats |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med andra släktingar | <input type="checkbox"/> När barnets kompisar inte använt bälte |
| <input type="checkbox"/> När det varit trångt i bilen | <input type="checkbox"/> När barnet vägrat sätta på sig bältet |
| <input type="checkbox"/> När det inte fanns tillräckligt många bälten | <input type="checkbox"/> När barnet mått illa |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med andra förare än släktingar | <input type="checkbox"/> Vid färd på grusväg |
| <input type="checkbox"/> På väg med hastighetsgräns 30 km/timme | <input type="checkbox"/> På väg med hastighetsgräns 50 km/tim |
| <input type="checkbox"/> På semesterresor | <input type="checkbox"/> När det särskilda skyddet inte passat i bilen |
| <input type="checkbox"/> När ingen kommit ihåg att kontrollera det | |
| <input type="checkbox"/> Aldrig | <input type="checkbox"/> Annat _____ |

24. Hur ofta, av 100 resor, åker barnet utan att vara fastspänt?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid | <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 95 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 |
| <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

25. När har det hänt att barnet inte använt någon särskild skyddsutrustning?

Flera alternativ kan anges.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Barnet har slutat använda/har aldrig använt någon särskild skyddsutrustning | |
| <input type="checkbox"/> Vid korta bilturer t.ex. till/från dagis, affär | <input type="checkbox"/> När bilen saknat bälten |
| <input type="checkbox"/> När föraren inte använt bälte | <input type="checkbox"/> När det varit stressigt/bråttom |
| <input type="checkbox"/> Vid långa resor t.ex. till annan stad | <input type="checkbox"/> När barnet velat ligga på sätet och sova |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med den andra vårdnadshavaren | <input type="checkbox"/> När barnet ammats |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med far-/morföräldrar | <input type="checkbox"/> När det särskilda skyddet saknats i bilen |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med andra släktingar | <input type="checkbox"/> När barnets kompisar inte använt skydd |
| <input type="checkbox"/> När det varit trångt i bilen | <input type="checkbox"/> När barnet vägrat sitta i skyddet |
| <input type="checkbox"/> När det inte fanns tillräckligt många bälten | <input type="checkbox"/> När barnet mått illa |
| <input type="checkbox"/> Vid bilturer med andra förare än släktingar | <input type="checkbox"/> Vid färd på grusväg |
| <input type="checkbox"/> På väg med hastighetsgräns 30 km/timme | <input type="checkbox"/> På väg med hastighetsgräns 50 km/tim |
| <input type="checkbox"/> På semesterresor | <input type="checkbox"/> När det särskilda skyddet inte passat i bilen |
| <input type="checkbox"/> När ingen kommit ihåg att ta med skyddet | <input type="checkbox"/> När de särskilda skydden inte räckt till |
| <input type="checkbox"/> Aldrig | <input type="checkbox"/> Annat _____ |

26. Hur ofta, av 100 resor, har det hänt att barnet inte använt någon särskild skyddsutrustning?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 100 gånger av 100, d.v.s. alltid | <input type="checkbox"/> 40 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 99 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 30 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 95 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 20 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 90 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 10 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 80 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 5 gånger av 100 |
| <input type="checkbox"/> 70 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 1 gång av 100 |
| <input type="checkbox"/> 60 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> 0 gånger, d.v.s. aldrig |
| <input type="checkbox"/> 50 gånger av 100 | <input type="checkbox"/> Vet inte |

Nu kommer det några frågor som handlar om vilken information du som vårdnadshavare har fått eller skaffat dig om barns säkerhet vid färd i bil.

27. Har du fått någon information om hur barn ska färdas säkert i bil?

- Ja Nej Vet inte

Om du inte fått någon information gå vidare till fråga 31.

28. Hur gammalt var barnet när du fick information? Flera alternativ kan anges.

- inte fött nyfött 1-5 mån 6-11 mån
 1-2 år 3-4 år 5-6 år 7-9 år Vet inte

29. Var informationen lätt eller svår att förstå? Gradera från 1 till 4.

- 1 2 3 4
 Lätt Svår Vet inte

30. Var informationen tillräcklig eller otillräcklig? Gradera från 1 till 4.

- 1 2 3 4
 Tillräcklig Otillräcklig Vet inte

31. Har du själv aktivt sökt information?

- Ja Nej Vet inte

Följande fråga handlar om de rekommendationer och regler (lagar) som finns för barns färd i bil och för användning av bälten och skyddsutrustningar.

32. Vad tror du är sant eller falskt av följande påståenden?

Om du är mycket osäker på vilket svar som är rätt, vill vi hellre att du svarar "Vet inte" än att du gissar.

	Sant	Falskt	Vet inte
När barnet är 6-10 månader rekommenderas att man byter babystolen till en bakåtvänd bilbarnstol.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lagen kräver endast att de barn som är kortare än 100 cm och väger mindre än 15 kg skall använda särskild skyddsanordning vid färd i personbil.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lagen tillåter att ett tvåårigt barn åker personbil i en framåtvänd bilbarnstol, om bilbarnstolen är godkänd för detta.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3-åringar rekommenderas att åka framåtvända.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enligt lag skall barn, vid färd i personbil, till och med det år de fyller sex år använda särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Den särskilda skyddsanordning som används skall enligt svenska regler vara T-godkänd eller E-godkänd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det främsta syftet med bältesstolen och bälteskudden är att anpassa bilens trepunktsbälte till barnets längd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är farligare att bältet ligger nära halsen än långt ut på axeln.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Det är bättre att ha bältet över låren/höfterna än över magen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nioåringar rekommenderas att använda bältesstol/kudde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Barn som är kortare än 140 cm rekommenderas att inte sitta på plats med aktiv krockkudde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nu kommer några frågor som handlar om din attityd till olika beteenden. Vänligen ge ditt spontana svar och markera ett kryss per rad på frågorna 33 och 34.

33. På en skala mellan 1 och 4, tycker du allmänt sett att det är acceptabelt eller inte acceptabelt att....?

	Accep- tabelt		Inte acceptabelt		Vet inte
	1	2	3	4	
köra bil när man är mycket trött	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra bil onykter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra 50 km/tim på 30-begränsad väg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra 70 km/tim på 50-begränsad väg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
vuxna passagerare inte använder bälte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
cykla utan hjälm när man är vuxen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
cykla mot rött ljus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
cykla utan hjälm när man är nio år	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

34. Skulle du kunna tänka dig att....?

	Ja		Nej		Vet inte
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
köra utan bälte eftersom du är en säker förare	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
avstå från att köpa bilbarnstol för att det är för dyrt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
låta barnet sitta med bälte i ditt knä när ni åker bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
åka utan bilbälte eftersom det är ödet och inte bältet, som bestämmer om du skadas eller inte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra utan bälte på 90-väg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
köra utan bälte på korta sträckor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
låta ett 2-årigt barn åka framåtvänt förutsatt att det har särskild skyddsutrustning och är fastspänt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
åka utan bälte i baksätet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
låta barnet åka utan bälte i baksätet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
låta ett 7-årigt barn åka fastspänt, men utan särskild skyddsutrustning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Slutligen kommer några frågor som handlar om dig, barnet och det hushåll ni bor i.

35. Var bor ni?

- I glesbygd/på landet
 I ort med 200 – 5 000 invånare
 I ort/stad med 5 000 – 25 000 invånare
 I ort/stad med 25 000 – 100 000 invånare
 I stad med fler än 100 000 invånare

36. Hur många personer bor det totalt i hushållet?

- 2 3 4 5 6 7 8 9 eller fler

37. Hur många av hushållets barn är yngre än 10 år?

- 1 2 3 4 5 6 7 8 eller fler

38. Vilket år är du född? (Ange t.ex. 75, om du är född år 1975)

År:

39. Är du som fyller i enkäten

- Man Kvinna

40. I vilket land föddes du?

- I Sverige I annat land, nämligen _____

41. Sammanbor du med maka/make/sambo?

- Ja, sammanbor med vårdnadshavare till barnet
 Ja, sammanbor med annan person
 Nej, sammanbor inte med make/maka/sambo

42. I vilket land föddes barnets andra vårdnadshavare?

I Sverige I annat land, nämligen _____

Barnet har inte två vårdnadshavare

43. Vilken är hushållets högsta utbildning?

Folkskola/grundskola eller liknande

Realskola/folkhögskola/2-årigt gymnasium eller liknande

3-4 årigt gymnasium/gymnasieskola eller liknande

Akademisk utbildning

Annan skolutbildning, nämligen _____

44. Vilken är hushållets årliga bruttoinkomst (d.v.s. innan skatten är dragen)?

mindre än 100 000 kronor

100 000 - 200 000 kronor

200 000 - 300 000 kronor

300 000 - 400 000 kronor

400 000 - 500 000 kronor

mer än 500 000 kronor

45. När föddes barnet, som enkäten är adresserad till?

Ange t.ex. År: **1 9 9 8** Månad: **0 3**, om barnet föddes i mars månad år 1998.

År: Månad:

46. Är barnet en pojke eller en flicka?

Pojke Flicka

47. I vilket land föddes barnet?

I Sverige I annat land, nämligen _____

Tack för din medverkan!

Om du har synpunkter eller idéer som handlar om barn i bil tar vi tacksamt emot dem.

Synpunkter och idéer

Bilaga 2
Sid 1 (1)

Orsaker till att barn inte använt bälte. Värdena i tabellen är antal svar.

Fråga 23: När händer det att barnet inte varit fastspänt under färd i bil?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Antal svar	Antal svar	Antal svar
Barnet har slutat sitta fastspänt/har aldrig suttit fastspänt	5	1	1
Vid korta bilturer, t.ex. till/från dagis, affär	20	50	59
När föraren inte använt bälte	1	2	2
Vid långa resor, t.ex. till annan stad	9	10	0
Vid resor med den andre vårdnadshavaren	3	6	2
Vid resor med far-/morföräldrar	8	20	9
Vid resor med andra släktingar	2	5	6
När det varit trångt i bilen	14	20	24
När det inte fanns tillräckligt många bälten	1	9	34
Vid bilturer med andra förare än släktingar	4	8	7
På väg med hastighetsgräns 30 km/timme	1	11	8
På semesterresor	3	11	7
När ingen kommit ihåg att kontrollera det	14	22	31
När bilen saknat bälten	3	7	12
När det varit stressigt/bråttom	11	8	20
När barnet velat ligga på sätet och sova	5	8	10
När barnet ammats	50	36	4
När det särskilda skyddet i bilen saknats	21	12	2
När barnets kompisar inte använt bälte	0	1	0
När barnet vägrat sätta på sig bältet	2	10	5
När barnet mått illa	9	19	17
Vid färd på grusväg	1	8	5
På väg med hastighetsgräns 50 km/tim	4	2	1
När det särskilda skyddet inte passat i bilen	3	0	0
Annat	25	33	27
Antal personer som angett minst ett svarsalternativ	132	177	184
Aldrig	369	323	277

Bilaga 3
Sid 1 (1)

Orsaker till att barn inte använt skyddsutrustning. Värdena i tabellen är antal svar.

Fråga 25: När händer det att barnet inte varit fastspänt under färd i bil?	2–8 mån	9 mån–3 år	4–9 år
	Antal svar	Antal svar	Antal svar
Barnet har slutat använda/har aldrig använt någon särskild skyddsutrustn.	14	20	81
Vid korta bilturer t.ex. till/från dagis, affär	14	40	53
När föraren inte använt bälte	0	3	1
Vid långa resor t.ex. till annan stad	5	8	1
Vid bilturer med den andra vårdnadshavaren	1	10	4
Vid bilturer med far-/morföräldrar	7	30	32
Vid bilturer med andra släktingar	1	8	12
När det varit trångt i bilen	11	20	21
När det inte fanns tillräckligt många bälten	2	9	11
Vid bilturer med andra förare än släktingar	2	11	12
På väg med hastighetsgräns 30 km/timme	0	7	6
På semesterresor	4	8	8
När ingen kommit ihåg att ta med skyddet	4	15	18
När bilen saknat bälten	5	5	4
När det varit stressigt/bråttom	8	5	7
När barnet velat ligga på sätet och sova	5	7	6
När barnet ammats	39	26	2
När det särskilda skyddet saknats i bilen	14	24	24
När barnets kompisar inte använt skydd	1	1	0
När barnet vägrat sitta i skyddet	7	12	1
När barnet mått illa	7	14	11
Vid färd på grusväg	0	4	3
På väg med hastighetsgräns 50 km/tim	3	1	1
När det särskilda skyddet inte passat i bilen	1	2	1
När de särskilda skydden inte räckt till	3	7	16
Annat	18	30	17
Antal personer som svarat på minst ett alternativ förutom Aldrig	112	179	242
Aldrig	384	307	214