



Statens vegvesen

Tilstandsundersøkelser 2007

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen

nr: TS 2008 : 2



Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Dato: 2008-04-22

RAPPORT	REPORT
Tittel Tilstandsundersøkelser 2007	Title Results from driver behaviour observations for 2007
Forfattere Richard Muskaug Liv Marie Nygaard Pål Rosland Kjell Johansen Jannicke Sjøvold Lisbet Elvaker	Autors Richard Muskaug Liv Marie Nygaard Pål Rosland Kjell Johansen Jannicke Sjøvold Lisbet Elvaker
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr 600092	Project number 600092
Rapportnr 02/2008	Report number 02/2008
Prosjektleder Richard Muskaug	Project manager Richard Muskaug
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver Trafikksikkerhet	Project program/employer Road Safety
Emneord Bruk av bilbelte Bruk av sykkelhjelm Piggdekk Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold) Teknisk stand på kjøretøyparken (periodisk kjøretøykontroll) Privat øvelseskjøring Kvaliteten på førerprøvekandidater Bilers rødlyskjøring	Key words Seat belt Helmet Studded tyres Hours-of-service regulations Heavy duty vehicles (technical and administrative conditions) Technical condition of the vehicle population (periodical technical inspection) Driver training The quality of driving licence candidates Red light driving
Sammendrag Resultater fra de tilstandsundersøkelsene som Statens vegvesen har gjennomført i 2007	Summary Results from driver behaviour observations for 2007
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider	Number of pages
Dato April 2008	Date April 2008
ISSN 1503-5743	ISSN 1503-5743

Forord

Dokumenterte kunnskaper om sammenhengen mellom tiltak/innsats og effekter på Vegvesenets hovedmål er for flere aktiviteter på trafikant- og kjøretøyområdet usikre eller mangelfulle. Ettersom Statens vegvesen, Vegdirektoratet ønsker å legge sterk vekt nettopp på trafikant- og kjøretøyområdet, er dette en situasjon som ikke er akseptabel. Ved systematiske tilstandsundersøkelser over tid vil vi få et grunnlag for å vurdere om Vegvesenet skal endre innsatsen og ressursbruken, og derigjennom den faktiske tilstanden innenfor utvalgte områder. Slike undersøkelser er også et viktig bidrag til arbeidet med å utvikle etatens målstyringssystem på trafikant- og kjøretøyområdet. Tidligere har det vært arbeidet med rene prosessmål, som for eksempel antall kontroller. I de senere år har det imidlertid vært utarbeidet mål for ønsket tilstand eller kvalitet på eksempelvis bilparken, og det er ønskelig med en overgang til rene tilstandsmål, slik at regionene og distriktene i større grad kan bidra til å velge tiltak ut ifra en lokal vurdering av hva som er mest hensiktsmessige tiltak for å nå de oppsatte tilstandsmål.

Arbeidet med slike tilstandsundersøkelser startet i 1995-96 under benevnelsen ”utvalgsundersøkelser”. Det ble imidlertid raskt behov for revisjon av opplegget, og det ble nedsatt et internt utvalg i Statens vegvesen Vegdirektoratet og et utvalg med eksterne representanter for å videreutvikle opplegget. I 1998 ble det utarbeidet et opplegg som ble presentert i en samleperm, og som har vært fulgt av vegkontorene i perioden 1998-2002.

Det ble foretatt en ny revisjon av opplegget ved årsskifte 2002/2003. Fra og med 2003 er resultatene fra tilstandsundersøkelsene utgitt i en årlig VTR-rapport.

Oslo, april 2008
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen

Finn Harald Amundsen
seksjonsleder

Tilstandsundersøkelse kap 1/2007 - Bruk av bilbelter

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 1- Bruk av bilbelte, ble gjennomført i uke 13 og 14 i 2007, jf instruks for gjennomføring av undersøkelsen vedlegg 1. Undersøkelsen ble foretatt i alle fylkene.

Undersøkelsen viser hvor stor andel av førerne som bruker bilbelte og hvor stor andel av forsetepassasjerene som bruker bilbelte.

2. Bakgrunn

Bruk av bilbelte ved en trafikkulykke reduserer sannsynligheten for personskader og er med på å gjøre skadene mindre alvorlige. I følge Trafikksikkerhetshåndboken vil bruk av bilbelte redusere sannsynligheten for å bli drept med 40-50% for fører og forsetepassasjerer og med ca 25 % for baksetepassasjerer. En får samme reduksjonstall når det gjelder virkningen på alvorlige skader. Når det gjelder virkningen på lette skader reduserer bilbeltebruk sannsynligheten med omkring 20-30%.

Transportøkonomisk institutt og senere Statens vegvesen har årlig siden august 1973 (unntatt 1989, 1992, 1994 og 1996) registrert bruk av bilbelte hos fører i personbiler og i små varebiler. Fra 1995 har Vegdirektoratet, med hjelp fra trafikkstasjonene, foretatt disse tellingene. Fra 1997 har Statens vegvesen også registrert bruk av bilbelte hos forsetepassasjerer. I perioden 1985 – 2005 ble det registrert bruk av bilbelte og barnesete blant baksetepassasjerer. Dette er ikke gjennomført i 2006 jf begrunnelse i punkt 3.

Det har fra 1971 vært påbudt å montere bilbelter i forsete på person- og varebiler i Norge.

I september 1975 ble det innført sanksjonsfritt påbud om bruk av bilbelte i forsete. I oktober 1979 ble det innført gebyr på kr 200 for ikke å bruke bilbelte. Dette gebyret ble forhøyet i januar 1987 til kr 300,-, i januar 1994 til kr 500,- og i januar 2000 til kr 750,-. Det er påbudt å bruke bilbelte når dette er montert, uansett biltype.

Påbud om montering av bilbelte i baksete ble innført for nyregistrerte personbiler fra og med 1. januar 1984. Fra mars 1985 ble det også påbudt å bruke bilbelte i baksete i disse personbilene. Påbudet gjaldt da bare passasjerer som var 15 år eller eldre. Fra og med 1. oktober 1988 ble påbudet om sikring også utvidet til å omfatte baksetepassasjerer under 15 år, når sikringsutstyr er montert.

Gebyr for ikke å bruke bilbelte er i dag kr 750,-. Sjøføren er ansvarlig for passasjerer under 15 år. Barn fra 0 til og med 3 år skal sitte i sete der bilbelte er montert, bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte.

I reglene for sikring av barn i bil heter det bl.a:

”Barn under 135 cm skal **alltid** bruke godkjent barnesikringsutstyr som er riktig i forhold til barnets vekt.

Barn mellom 135 og 150 cm skal bruke godkjent barnesikringsutstyr dersom det finnes i bilen. Dersom slikt utstyr ikke finnes i bilen skal bilens ordinære bilbelte brukes.

Kravene om særskilt barnesikringsutstyr gjelder ikke for barn som veier over 36 kg (uavhengig av høyde). Disse barna skal bruke ordinært bilbelte. Det er viktig at bilbeltet ligger over barnets skulder og ikke over halsen.

Barn skal ikke transporteres i bakovervendt barnestol i forsetet der det er kollisjonspute. Unntaket er hvis kollisjonsputen er deaktivert (koblet ut) manuelt eller automatisk.

Barn under tre år kan ikke transporteres i bil som ikke har bilbelte montert.

Det finnes mange ulike typer godkjent sikringsutstyr i ulike vektclasser. De nye reglene endrer ikke på dagens kategorier av godkjent sikringsutstyr slik disse er regulert gjennom ECE-reg. nr. 44.03.”

Påbudet gjelder ikke når bilen står stille, under rygging, under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedsområde eller lignende område. En er også fritatt under kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass (dette gjelder postbud, renovasjon o.l.). Drosjesjåfører er også fritatt. Bruk av bilbelte gjelder heller ikke dersom vedkommende har med legeerklæring som fritar ham fra å bruke bilbelte. Ledsagere ved øvelseskjøring og førerprøve i klassene C, D, CE og DE der ledsager i bilbelte ikke rekker fram til rattet er også unntatt.

Statens vegvesen har hjemmel til gebyrlegging gjennom “Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen” når det gjelder brudd på regler for bruk av bilbelte hos fører eller passasjerer.

3. Metode

Det ble i forkant undersøkelsene for 2005 og 2006 gjort endringer i instruksjonen for utførelse av tilstandsundersøkelsen. Endringene gjelder først og fremst registrering av bilbeltebruk blant passasjerer.

Til og med 2004 ble bilbeltebruk blant passasjerer registrert ved at bilene ble stanset og bilbeltebruk blant passasjerer registrert, men det ble ikke ilagt gebyr ved manglende bruk i forbindelse med registreringene.

I 2005 ble registreringene gjennomført på samme måte som i 2004, med unntak av at det ble ilagt gebyr ved manglende bruk av bilbelte. Dette antas å være årsaken til at registrert bilbeltebruk blant passasjerer steg dramatisk fra 2004 til 2005 (jf. tabell 2). Resultatene fra 2005 er med andre ord ikke sammenliknbare med resultatene fra tidligere år.

Fra og med 2006 registreres kun bilbeltebruk blant forsetepassasjerer og førere. All registrering av bilbeltebruk skal foretas uten at bilene stanses, og det skal dermed heller ikke ilegges gebyr ved manglende bilbeltebruk i forbindelse med registreringene. Resultatene fra 2006 og 2007 antas å være brukbart godt sammenliknbare med resultatene fra 2004 og tidligere

Det ble i forkant av tilstandsundersøkelsen for 2006 utarbeidet en liste over faste tellepunkter Dette innebærer at det fra og med 2006 ikke vil være noen endringer med hensyn til hvilke

tellepunkter som benyttes. I hvert tellepunkt vil det bli telt i nøyaktig samme tidsintervall på dagen som i 2006, og det enkelte tellepunkt vil ha nøyaktig samme vekt som i 2006 ved utregning av resultat på regionalt og nasjonalt nivå.

4. Tidligere undersøkelser

Tabell 1 viser utviklingen av bilbeltebruken for førere fra 1973 til 2006.

Tabell 1 - Bilbeltebruk for førere i perioden 1973 – 2006

Bestemmelser ang. bilbeltebruk hos førere	Telleperiode	År	I tettsteder		Utenfor tettsteder		På motorveg	
			Antall registrerte	% andel m/bilbelte	Antall registrerte	% andel m/bilbelte	Antall registrerte	% andel m/bilbelte
Sanksjonsfritt Påbud	Sept.	1973		13,1		35,0		
	Sept.	1975		32,6		61,8		
	Sept.	1976		28,0		61,7		
	Sept.	1977		28,3		61,8		
	Nov.	1978		32,9		65,2		
	Sept.	1979		46,1		78,9		
Gebyr kr 200 (okt. 79)	Nov.	1979		77,3		88,5		
	Nov.	1980		73,7		89,8		
	Nov.	1981		74,7		89,8		
	Nov.	1982		66,5		84,9		
	Nov.	1983		66,7		87,2		
	Nov.	1984		66,2		83,3		
	Nov.	1985		63,0		82,3		
	Nov.	1986		59,4		83,0		
Gebyr kr 300 (jan. 87)	Nov.	1987		61,6		84,3		
	Nov.	1988		65,0		84,2		
	Nov.	1990		67,3		91,1		
	Nov.	1991		67,0		84,9		
	Nov.	1993		73,7		85,0		
Gebyr kr 500 (jan. 94)	Nov.	1995		72,3		85,4		
	Apr.	1997		78,0		90,0		
	Okt.	1997		80,0		92,6		86,0
	Sept.	1998	45 924	79,1	14 602	91,3	4 968	90,9
	Sept.	1999	39 595	82,0	14 463	91,0	8 751	85,0
Gebyr kr 750 (jan. 00)	Sept.	2000	41 336	77,5	20 432	91,5	4 336	91,0
	Aug.	2001	40 247	81,6	29 197	94,0	15 569	91,8
	Aug.	2002	61 986	84,3	36 074	91,5	5 200	85,1
	Aug.	2003	42 395	84,2	30 749	94,2	6 970	91,4
	April	2004	96 069	84,3	39 885	91,4	11 600	87,6
	April	2005	69 873	86,8	49 629	91,8	9 013	88,5
	April	2006	90 363	86,6	58382	93,5	14 202	89,4

Tabell 2 viser utviklingen av bilbeltebruken for passasjerer fra 1985 til 2006

Tabell 2 - Bilbeltebruken for passasjerer i perioden 1985 – 2006*

	Andel forsetepassasjerer som bruker bilbelte/barnestol (%)			Andel baksetepassasjerer som bruker bilbelte/barnestol (%)		
	I tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	På motorveg	I tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	På motorveg
Februar 85				14	31	
September 85				34	34	
Februar 86				30	43	
September 86				38	49	
September 87				35	50	
September 88				60	65	
Mars 89				71	70	
September 90				68	72	
September 91				66	68	
September 92				68	72	
Oktober 93				62	78	
September 96				77	86	
April 97				75	80	
Oktober 97				71	85	
September 98	90	94	90	79	83	77
September 99	92	93	85	82	82	72
September 00	88	92	80	84	84	68
August 01	89	95	87	79	85	83
August 02	88	93	91	79	87	81
August 03	89	94	90	79	87	77
April 04	89	88	93	83	85	88
April 05	93	96	89	91	95	80
April 06	86	92	89			

*Baksetepassasjerer inngår ikke i tilstandsundersøkelsen fra og med 2006

5. Resultater fra bilbelte tellingene 2007

5.1 Bruk av bilbelte blant førere

Tabell 3 - Bilbeltebruk for førere i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2007*

Bilbeltebruk for førere i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2006						
Fylke	Tettsted		Utenfor tettbygd strøk		Motorveg	
	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Østfold	7920	94,8 %	2636	94,3 %	6104	98,7 %
Akershus (og oslo utenfor tett)	5459	88,7 %	3293	90,9 %	1259	80,5 %
Oslo	3028	84,2 %		-	2678	86,1 %
Hedmark	3828	88,3 %	2313	94,9 %		-
Oppland	3707	85,5 %	3295	95,1 %		-
Buskerud	7388	90,2 %	6182	94,5 %	3572	90,1 %
Vestfold	3366	94,9 %	2107	97,3 %	2619	97,1 %
Telemark	3878	92,7 %	2963	94,3 %		-
Aust-Agder	2696	94,1 %	987	97,2 %		-
Vest-Agder	3035	90,1 %	2006	92,5 %		-
Rogaland	6616	91,5 %	5059	92,8 %	1973	95,3 %
Hordaland	6710	85,4 %	4708	94,2 %		-
Sogn og Fjordane	2393	93,8 %	2189	97,4 %		-
Møre og Romsdal	5623	89,5 %	3235	92,8 %		-
Sør-Trøndelag	8335	94,7 %	5963	96,0 %		-
Nord-Trøndelag	3162	96,1 %	1494	97,3 %		-
Nordland	9753	86,0 %	6562	93,5 %		-
Troms	2205	83,2 %	3817	89,1 %		-
Finnmark	3975	79,4 %	2417	90,3 %		-
Totalt	93077	89,7 %	61226	93,8 %	18205	93,3 %
Totalt vektet*		89,4 %		93,7 %		89,2 %

* Vektet for trafikkarbeid

Tabell 3 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere 89,4 i tettbygd strøk, 93,7 % utenfor tettbygd strøk og 89,2 % på motorveg. Registreringene er basert på observasjoner av 93.077 førere i tettbygd strøk, 61.226 utenfor tettbygd strøk og 18.205 på motorveg. Sammenligner en tallene fra 2006 med tellingene som ble gjennomført våren 2007 har bruksprosenten blant førere i tettbygd strøk har steget med 2,8 prosentpoeng, mens den er omtrent den samme for førere utenfor tettbygd strøk (93,5 %) og på motorveg (89,4%).

5.2 Bruk av bilbelte blant forsetepassasjerer

Tabell 4 – Bilbeltebruk for forsetepassasjerer i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2007 *

Fylke	Tettsted		Utenfor tettbygd strøk		Motorveg	
	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Østfold	1778	89,6 %	465	91,2 %	1156	90,9 %
Akershus (og oslo utenfor tett)	1405	88,5 %	1618	90,7 %	305	90,8 %
Oslo	1516	84,4 %		-	495	86,3 %
Hedmark	1876	89,9 %	1594	89,1 %		-
Oppland	1575	89,8 %	922	92,6 %		-
Buskerud	2264	91,8 %	3374	96,8 %	811	94,5 %
Vestfold	856	93,8 %	1211	96,5 %	1099	97,3 %
Telemark	1380	89,5 %	1063	92,4 %		-
Aust-Agder	928	89,9 %	547	94,0 %		-
Vest-Agder	710	91,3 %	433	92,8 %		-
Rogaland	1508	90,9 %	1623	94,5 %	401	87,3 %
Hordaland	2604	92,0 %	1400	95,1 %		-
Sogn og Fjordane	596	93,0 %	1126	94,9 %		-
Møre og Romsdal	2255	88,4 %	1198	94,2 %		-
Sør-Trøndelag	1989	94,5 %	1468	96,1 %		-
Nord-Trøndelag	1186	92,3 %	656	97,3 %		-
Nordland	1253	84,8 %	2214	94,0 %		-
Troms	1855	86,4 %	1374	91,6 %		-
Finnmark	1065	81,4 %	770	91,4 %		-
Totalt	28599	89,6 %	23056	93,9 %	4267	92,3 %
Totalt vektet*		89,7 %		93,2 %		90,9 %

Bilbeltebruken for forsetepassasjerer i tettbygd strøk har steget med ca 4 prosentpoeng det siste året, mens den for passasjerene utenfor tettbygdstrøk har steget med 1 prosentpoeng og på motorveg med ca 2.

Årets undersøkelse viser at bare 81,4 % av forsetepassasjerene i Finnmark benytter bilbelte i tettsted når de er på biltur. I Oslo benytter 84,4 % av passasjerene i tettsted og 86,3 % av passasjerene på motorveg bilbelte.

6. Måloppnåelse 2007

Tabell 10 – Tettbygd strøk

	Registrert tilstand i 2007	Mål for tilstand i 2010	Mål for tilstand i 2016
Førere	89,4 %	90 % ¹	93 % ¹
Forsetepassasjerer	89,7 %		

¹ Målene gjelder samlet for førere og passasjerer

Tabell 11 – Utenfor tettbygd strøk

	Registrert tilstand i 2007	Mål for tilstand i 2010	Mål for tilstand i 2016
Førere	93,7 %	94 % ¹	97 % ¹
Forsetepassasjerer	93,2 %		

¹ Målene gjelder samlet for førere og passasjerer

Målene for tilstand i 2010 er hentet fra Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2009, og er gjengitt i St.prp nr 1 for 2006-budsjettet. I handlingsprogrammet er det lagt

til grunn at ambisjonsnivået er noe ulikt fra region til region. Målene gjengitt i tabellene 10 og 11 er det som vil oppnås på nasjonalt nivå dersom hver region oppnår sine mål.

Målene for tilstand i 2016 er hentet fra ”Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009”.

Det er ikke fastsatt egne mål for bilbeltebruk på motorveg. Imidlertid er det nærliggende å ha som ambisjonsnivå at dette skal ligge på samme nivå som bilbeltebruk utenfor tettbygd strøk.

For førere og forsetepassasjerer, både innenfor og utenfor tettbygd strøk, ligger resultatet i 2007 nært opp til målsettingen for 2010.

Bilbeltebruk blant baksetepassasjerer inngår ikke i tilstandsundersøkelsen for 2007. Basert på tidligere tilstandsundersøkelser antas at bilbeltebruken blant baksetepassasjerer ligger 7 – 8 prosentpoeng lavere enn bilbeltebruken blant forsetepassasjerer.

7. Oppsummering

Bruksprosenten for førere i tettbygd strøk har steget med 2,8 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2006. Utenfor tettbygd strøk og på motorveg er bruksprosenten omtrent den samme.

For førere og forsetepassasjerer, både innenfor og utenfor tettbygd strøk, ligger resultatet i 2007 nært opp til målsettingen for 2010. Imidlertid er det ved fastsettelse av mål for 2010 tatt utgangspunkt i en gjennomsnittsbil, der også baksetepassasjerene er medregnet. Baksetepassasjerer inngår ikke i registreringene for 2007, men det er grunn til å anta at bilbeltebruken blant baksetepassasjerer fortsatt ligger en del lavere enn blant førere og forsetepassasjerer. Totalt sett ligger vi derfor fortsatt noe bak målene for 2010.

Tidligere undersøkelser viser at på de korteste turene (dvs. til barnehage og skole) er bruken av bilbelte vesentlig lavere enn på andre turer.

Tilstandsundersøkelse kap 2/2007 - Bruk av sykkelhjelme

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 2/2007 - Bruk av sykkelhjelme ble gjennomført i alle regionene i uke 24. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

Syklister har en meget høy skaderisiko og mange av skadene gjelder skader i hoderegionen. Sykkelhjelme er i denne forbindelse en meget god beskyttelse. Den samfunnsøkonomiske gevinsten er beregnet til 6 ganger investeringen når det gjelder barn og 3 ganger når det gjelder voksne.

Hensikten med tilstandsundersøkelsen vil være å følge med endringen i bruk av sykkelhjelme blant barn og voksne syklister.

2. Tidligere undersøkelser

Transportøkonomisk institutt gjennomførte sykkelhjelmtellinger i 1990 på oppdrag fra daværende Familie- og forbrukerdepartementet og i 1992 på oppdrag for Trygg Trafikk. Tellingene ble gjennomført hovedsakelig i Oslo- og Drammens-området og resultatene vil ikke være sammenlignbare med de tilstandsundersøkelsene Statens vegvesen nå gjennomfører. En tilsvarende registrering ble gjennomført i 1996 på oppdrag fra Vegdirektoratet. Tellingene i 1990 og 1992 ble gjennomført i perioden juni-september, mens tellingene i 1996 ble foretatt i september og oktober. Siden tellingene er utført i trafikken vil de i prinsippet vise hvor stor andel av syklingen som gjennomføres med bruk av hjelme. Tellingene omfattet 706 syklister i 1990, 964 syklister i 1992 og 1341 syklister i 1996. Resultatene fra tellingene er vist i tabell 1 på neste side.

Tabell 1 - Andel av sykling med hjelme i ulike aldersgrupper 1990, 1992 og 1996

Alder	Under 12 år		12 – 25 år		Over 25 år		Alle aldre		Alle
Kjønn	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Begge
1990	71,4 %	59,1 %	4,4 %	13,2 %	3,3 %	18,6 %	10,1 %	21,6 %	16,6 %
1992	54,5 %	62,2 %	8,8 %	13,8 %	9,1 %	18,7 %	12,4 %	20,6 %	16,9 %
1996	67,1 %	74,4 %	24,6 %	19,8 %	26,7 %	40,8 %	32,6 %	40,6 %	38,0 %

(kilde TØI)

Resultatene viser at det var mer enn en fordobling av hjelmebruken fra 1990/92 til 1996. Innen de ulike aldersgruppene var økningen i denne tidsperioden størst blant de over 12 år.

Tilstandsundersøkelse kap. 2 – Bruk av sykkelhjelme er gjennomført hvert år siden 1998 som en del av Statens vegvesens tilstandsundersøkelser. Vegdirektoratet besluttet å ikke offentliggjøre undersøkelsen som ble foretatt i 2005, da man var skeptiske til de bearbejdede tallene.

Vegdirektoratet besluttet da å utarbeide et nytt opplegg for tilstandsundersøkelse kap. 2. I tillegg deltar region nord i undersøkelsen, noe de har vært fritatt for tidligere år. Fra og med 2006 skal det registreres i nøyaktig de samme tellepunktene og i hvert tellepunkt skal det registreres i det samme tidsintervallet på dagen som foregående år.

3. Resultater fra hjelmebrukstillingen 2007

Telling av hjelmebruk, etter de regler som er satt opp, er utført av regionene i uke 24.

På landsbasis er i alt 9 054 sykklister registrert. I 2004 og 2006 ble henholdsvis 5 717 og 9 569 sykklister registrert. Tabell 2 viser hvor mange som er registrert i de ulike aldersgrupper og kjønn i 2007, sammenlignet med årene 2000 til 2006.

Tabell 2 - Antall sykklister registrert i ulike aldersgrupper 2007

Alder	Under 12 år		12 - 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Alle	
	Kjønn	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner		Menn
2000		278	434	712	814	2 154	2 972	3 144	4 220	7 364
2001		300	476	786	981	2 673	3 404	3 759	4 861	8 620
2002		573	835	1 211	1 415	5 016	5 714	6 800	7 991	14 791
2003		435	657	316	963	2 472	2 827	3 223	4 441	7 664
2004		301	443	588	809	1 688	1 888	2 577	3 140	5 717
2006		407	513	827	1 079	3 075	3 668	4 309	5 260	9 569
2007		302	426	749	942	2 978	3 657	4 029	5 025	9 054

Tabell 2 viser at det er registrert færrest barn og flest personer over 17 år. Det er også registrert flere gutter/menn enn jenter/kvinner. Det er totalt registrert 515 færre sykklister i 2007, i forhold til 2006.

Tabell 3 - Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper i 2007 sammenlignet med resultatene i 1999 til 2006*

Alder	Under 12 år			12 - 17 år			Over 17 år		Alle	Alle over 12 år			Alle aldre			Alle	
	Kjønn	Jenter	Gutter	Begge	Jenter	Gutter	Begge	Kvinner		Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner		Menn
1999		57,5 %	52,2 %		13,5 %	14,3 %		19,0 %	29,0 %						20,6 %	28,1 %	24,9 %
2000		61,2 %	45,2 %		14,3 %	15,4 %		20,6 %	27,3 %						22,7 %	26,8 %	25,1 %
2001*		66,5 %	60,0 %		28,1 %	34,4 %		25,7 %	36,9 %						27,0 %	37,0 %	33,0 %
2002*		54,7 %	57,9 %		25,9 %	29,2 %		24,2 %	35,8 %						25,0 %	35,0 %	30,0 %
2003*		61,4 %	43,5 %		46,9 %	18,7 %		24,9 %	34,8 %						31,0 %	32,0 %	31,0 %
2004*		61,0 %	51,4 %		45,8 %	21,7 %		28,7 %	34,8 %						33,0 %	34,0 %	33,0 %
2006*		69,0 %	58,2 %	62,9 %	28,8 %	22,1 %	25,0 %	30,0 %	37,4 %	34,0 %	29,2 %	33,9 %	31,8 %	34,0 %	35,2 %	34,8 %	
2007*		68,2 %	61,0 %	64,2 %	32,4 %	26,3 %	28,7 %	35,7 %	45,3 %	40,9 %	34,4 %	41,1 %	38,1 %	38,0 %	42,2 %	40,6 %	

*Tallene er vektet

Tabell 3 viser resultatene fra tellingene foretatt av regionene i 2007, sammenlignet med tidligere års resultater.

I årene før 2001 ble det beregnet en aritmetisk middelværdi for hele landet, mens vi fra og med 2001 har beregnet en vektet verdi for å ta hensyn til at det er registrert ulikt antall hjelmbrukere i de ulike regionene. Dersom man hadde fulgt den samme utregningsmåten som man har benyttet fram til 2001, og ikke vektet tallene, ville den aritmetiske middelværdien for landet totalt vært 41,2 % i 2007.

Hjelmbruken i landet er i 2007 registrert til 40,6 %. Blant barna er hjelmbruken 68,2 % blant jentene og 61,0 % blant guttene. En liten nedgang for jentene og en økning på 2,8 prosentpoeng for guttene. Hjelmbruken har gått opp med 3,6 prosentpoeng for jenter i aldersgruppen 12 - 17 år, mens den for gutter har økt med 4,2 prosentpoeng. For de som er eldre enn 17 år ligger bruksprosenten på 35,7 % for kvinner og 45,3 % for menn, noe som viser en stigning på hhv 5,7 og 7,9 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2006.

4. Måltall

I handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2015 er det satt som mål at hjelmb Bruken blant barn under 12 år skal øke til 75 % i 2010 og til 90 % i 2016. For ungdom over 12 år og voksne er målsettingen at hjelmb Bruken skal være 50 % i 2010 og 75 % i 2016.

5. Måloppnåelse

Det kan se ut som om det var en svak oppgang i hjelmb Bruken generelt fra 1998 fram til 2001, mens man hadde en nedgang i 2002. Undersøkelsen i 2007 viser en oppgang på 5,8 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2006. Det ser imidlertid ut til at det kan bli vanskelig å nå de oppsatte mål med mindre det gjennomføres effektive tiltak av et helt annet omfang enn det som har vært gjort hittil. Vegdirektoratet har store forhåpninger til at årets kampanje for hjelmb Bruk skal være med på å øke forståelsen av hvor viktig det er å bruke sykkelhjelm.

6. Resultater fra regionene

Tabell 4 viser resultatene fra 2007 fordelt på region.

Tabell 4 Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper i 2007*

Alder	Under 12 år		12 - 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Alle
	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	
Region Øst	67,5 %	56,8 %	34,2 %	26,2 %	29,2 %	45,5 %	33,1 %	42,9 %	38,4 %
Region Sør	51,4 %	50,0 %	33,6 %	21,5 %	26,4 %	36,6 %	29,5 %	34,9 %	32,5 %
Region Vest	80,8 %	66,0 %	25,3 %	28,4 %	45,5 %	56,5 %	41,7 %	50,6 %	46,8 %
Region Midt	83,3 %	75,9 %	26,4 %	28,0 %	41,1 %	33,5 %	42,0 %	35,0 %	38,0 %
Region Nord	61,8 %	72,7 %	46,5 %	29,7 %	58,4 %	59,2 %	56,9 %	55,7 %	56,3 %

* Vektet

Det er en del forskjeller mellom regionene. Hjelmb Bruken generelt sett er lavest i Region sør og høyest i Region nord. Registreringene viser, ikke uventet, at det er barn under 12 år som er flinkest til å ta på seg hjelm når de skal ut å sykle. For barn under 12 år er hjelmb Bruken spesielt høy for jentene i Region vest og Region midt. I gruppen fra 12 til 17 år er hjelmb Bruken generelt sett meget lav. Den er høyest i Region nord med 46,5 % for jenter og 29,7 % for gutter. For personer over 17 år er hjelmb Bruken spesielt lav for kvinner i Region sør og for menn i Region midt.

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2007 - Bruk av piggdekk

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2007 - Bruk av piggdekk, ble gjennomført i uke 6 i 2007. Undersøkelsen ble gjennomført i alle regionene. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

2. Bakgrunn

I NVVP 1998-2007 er det vedtatt at det skal gjennomføres en rekke tilstandsundersøkelser for å kartlegge utviklingen i en del parametre som påvirker sikkerheten og forurensing fra vegtrafikken. Bruken av piggdekk er vist å påvirke produksjonen av svevestøv som igjen kan føre til en økning av lunge- og luftveissykdommer. En interdepartemental gruppe fremla i desember 1996 en rapport med "Forslag til en politikk for redusert bruk av piggdekk". På dette grunnlaget har Stortinget bestemt at det skal innføres stimulansetiltak for økt bruk av piggfrie vinterdekk i de fire største byene i landet (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim). I Oslo, Bergen og Trondheim er det innført piggdekkavgift (kr 1 200 pr sesong) som stimulansetiltak. Siden har en rekke byer/byområder også vedtatt å følge samme politikk. Det er vedtatt som mål at piggdekkbruken i disse byene/byområdene ikke skal overstige 20 %. Oslo kommune har imidlertid vedtatt å sette målet til 10 % piggdekkbruk. Det er ikke noe uttrykt mål å redusere piggdekkbruken i øvrige deler av landet. Statens vegvesen ønsker imidlertid å ha en løpende oversikt over piggdekkbruken.

3. Metode

For å følge opp dette vedtaket og for å følge utviklingen i piggdekkbruk på landsbasis gjennomfører Statens vegvesen årlig registreringer av piggdekkbruken rundt i landet. Det gjennomføres rene tellinger i alle regionene og tellinger kombinert med intervjuer i følgende byer:

Region øst: Lillehammer, Hamar, Oslo og byområdet Fredrikstad/Sarpsborg.

Region sør: Drammen, byområdet Skien/Porsgrunn og Kristiansand.

Region vest: Bergen og byområdet Stavanger/Sandnes.

Region midt: Trondheim og Ålesund.

Region nord: Tromsø.

For registreringer av piggdekkbruken på landsbasis, og utenom de større byene, er tellemetoden som er valgt at det i hver region skal registreres minst 1 000 kjøretøy (lette og tunge) på flere bensinstasjoner. Det skal registreres på den eller de samme bensinstasjonene hvert år. Dette gjøres for å sikre sammenlignbare resultater. Registreringene gjennomføres i løpet av februar måned.

Tellinger etter dette opplegget ble første gang gjennomført februar 1998.

I ovennevnte byer telles det også på faste bensinstasjoner, på parkeringsplasser og gatelangs. Intervjuer foretas på bensinstasjonene for å bestemme alder på bil og hvor bilen kommer fra.

4. Resultater fra undersøkelsen på landsbasis i 2007

Totalt ble det registrert 12 296 lette og 1 417 tunge kjøretøy.

Tabellen nedenfor viser andel piggfrie kjøretøy i % fordelt på lette og tunge kjøretøy for hele landet.

Tabell 1 – Andel piggfrie kjøretøy (%)

År	Andel piggfrie lette	Andel piggfrie tunge	Andel piggfrie alle
1998	20,7 %	57,1 %	26,3 %
1999	26,6 %	54,8 %	30,6 %
2000	31,6 %	56,3 %	35,0 %
2001	40,4 %	65,3 %	42,4 %
2002	40,8 %	71,6 %	46,0 %
2003	37,3 %	53,4 %	38,7 %
2004	38,0 %	55,7 %	40,0 %
2005	45,9 %	70,1 %	49,1 %
2006	49,4%	71,5%	52,0 %
2007	50,9 %	67,4 %	52,8 %

Tabellen viser at andelen kjøretøy med piggfrie dekk har en liten økning fra 2006 til 2007 fra 52,0 til 52,8 prosent. For lette kjøretøy har piggfriandelen økt med 1,5 prosentpoeng. For tunge kjøretøy har andelen sunket med hele 4,1 prosentpoeng. Endringene er signifikante.

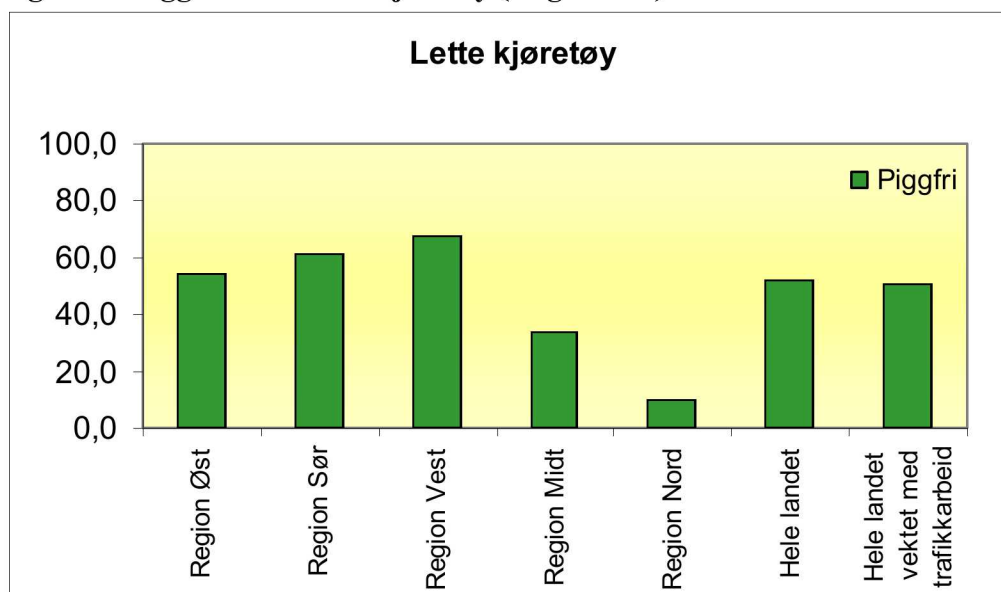
Tabell 2 – Piggdekkandel 2007 for hver region

Fylke	Piggdekkandel 2007													
	Antall lette kjøretøy				Antall tunge kjøretøy				Alle kjøretøy					
	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Endring 2006-2007%	
Region Øst	585	692	1277	54,2	36	114	150	76,0	621	806	1427	56,5	-0,1	
Region Sør	411	643	1054	61,0	35	94	129	72,9	446	737	1183	62,3	11,6	
Region Vest	1928	4044	5972	67,7	148	468	616	76,0	2076	4512	6588	68,5	29,7	
Region Midt	1753	905	2658	34,0	168	204	372	54,8	1921	1109	3030	36,6	-0,4	
Region Nord	1202	133	1335	10,0	131	19	150	12,7	1333	152	1485	10,2	-1,0	
Hele landet	5879	6417	12296	52,2	518	899	1417	63,4	6397	7316	13713	53,4	13,4	
Hele landet vektet med trafikkarbeid				50,9				67,4				52,8		

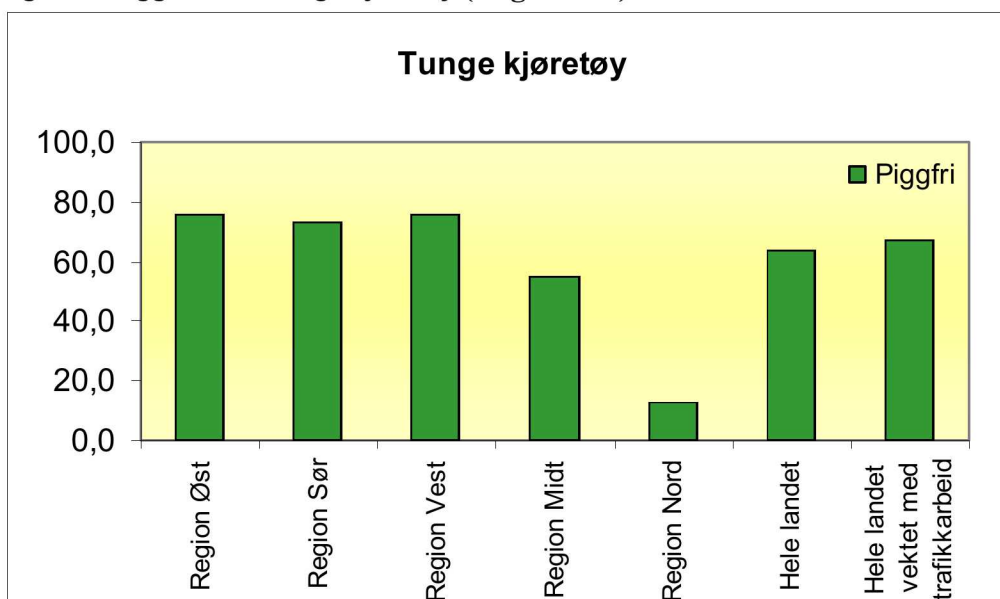
For å se hvor stor del av trafikkarbeidet som foregår med piggfrie dekk, er regionsandelene vektet med regionenes andel av trafikkarbeidet i Norge.

Figurene 1, 2 og 3 viser piggfriandelen fordelt på regionene.

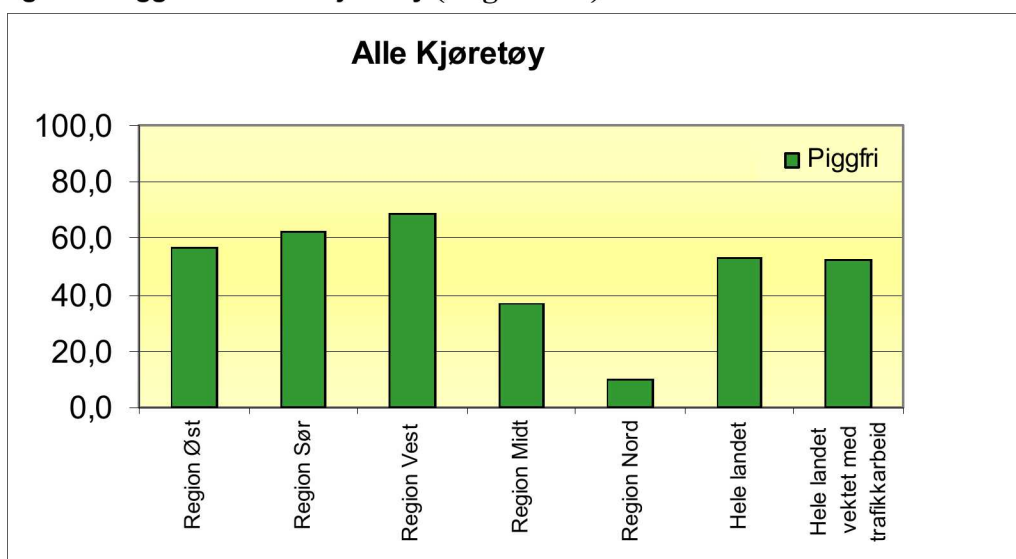
Figur 1 – Piggfriandel lette kjøretøy (Regionsvis)



Figur 2 - Piggfriandel tunge kjøretøy (Regionsvis)



Figur 3 - Piggfriandel alle kjøretøy (Regionsvis)



5. Utvidet undersøkelse om bruk av piggdekk i byer

I forbindelse med bedre byluft er vegstøv den viktigste enkeltfaktoren som forårsaker overskridelse av grenseverdiene for lokal luftkvalitet mht svevestøv (PM10). I piggdekk sesongen kan biler som kjører med piggdekk skape store mengder PM10 særlig når været er mildt og tørt, det er lite vind og vegbanen er tørr. I byer hvor folk bor tett inntil vegnettet skaper dette konflikter. Vi har sett at problemene med vegstøv reduseres betraktelig dersom piggfriandelen øker. Stortinget har satt 80 prosent piggfritt som mål for de største byene.

6. Resultater fra undersøkelsen i byene 2007

Tabellene nedenfor viser hovedresultatene av piggdekkundersøkelsen 2007 for de store byene. I tabellene er det også gjengitt historiske tall der dette finnes. I noen av byene er undersøkelsen gjennomført for andre eller tredje gang og historiske tall er begrenset.

Av tabellene ser en at piggfriandelen varierer mye mellom de ulike byene som er med i undersøkelsen. Oslo er byen med størst piggfriandel på over 80 %. På andreplass finner vi Bergen på om lag 79 %, deretter føler Drammen med 74% og Stavanger/Sandnes med 72 % , Trondheim med 70 %, Fredrikstad /Sarpsborg med 66%, Kristiansand med 54 %, deretter følger Skien/Porsgrunn, Hamar og Lillehammer med en piggfriandel på henholdsvis 46%, 39% og 43%. Litt under dette nivået ligger Ålesund med ca. 31 %. I Tromsø er piggfriandelen på omlag 9 %.

Tabell1 viser piggfriandelen totalt for alle kjøretøytyper for de ulike byene..

Tabell1 (Lette og tunge biler)

	År	År	År	År	År
Piggfriandel i alt	2007	2006	2005	2004	2003
Oslo	80,50 %	80,70 %	76,20 %	72,00 %	71,60 %
Fredrikstad/Sarpsborg	65,80 %	59,90 %			
Drammen	73,80 %	74,70 %	70,60 %	66,40 %	58,70 %
Hamar	39,10 %	44,90 %			
Lillehammer	42,90 %	45,80 %	36,70 %		
Skien/Porsgrunn	46,20 %	45,10 %	42,60 %		
Kristiansand	54,40 %	60,00%			
Stavanger/Sandnes	72,40 %	69,20 %	69,90 %	65,60 %	70,00 %
Bergen	78,80 %	72,20 %	70,00 %	72,80 %	67,60 %
Ålesund	30,90 %	37,80 %			
Trondheim	69,60 %	65,10 %	62,30 %	53,00 %	58,90 %
Tromsø	8,50 %	11,50 %	7,10 %		

Tabell 2 viser piggfriandelen for kjøretøytype lette kjøretøy(totalvekt < 3500kg) for de ulike byene.

Tabell 2 (Lette biler)

	År	År	År	År	År
Piggfriandel Lette	2007	2006	2005	2004	2003
Oslo	79,70 %	80,10 %	76,00 %	71,60 %	69,80 %
Fredrikstad/Sarpsborg	63,30 %	58,30 %			
Drammen	72,00 %	73,00 %	68,50 %	59,40 %	57,70 %
Hamar	34,60 %	42,30 %			
Lillehammer	40,90 %	43,50 %	35,50 %		
Skien/Porsgrunn	45,20 %	43,50 %	40,70 %		
Kristiansand	54,60 %	59,10 %			
Stavanger/Sandnes	71,60 %	67,80 %	65,00 %	64,80 %	71,20 %
Bergen	78,60 %	70,40 %	69,70 %	69,60 %	69,30 %
Ålesund	27,60 %	34,70 %			
Trondheim	68,80 %	67,10 %	61,90 %	61,50 %	59,80 %
Tromsø	7,40 %	10,20 %	6,70 %		

Tabell 3 viser piggfriandelen for kjøretøytype tunge kjøretøy (totalvekt \geq 3500kg)

Tabell 3 (Tunge biler)

	År	År	År	År	År
Piggfriandel Tunge	2007	2006	2005	2004	2003
Oslo	87,90 %	85,40 %	77,90 %	75,40 %	78,30 %
Fredrikstad/Sarpsborg	88,40 %	74,20 %			
Drammen	90,00 %	90,00 %	88,90 %	88,90 %	67,50 %
Hamar	80,00 %	69,20 %			
Lillehammer	61,10 %	66,70 %	47,70 %		
Skien/Porsgrunn	55,00 %	58,90 %	40,30 %		
Kristiansand	52,70 %	67,70 %			
Stavanger/Sandnes	79,70 %	81,60 %	74,00 %	72,30 %	68,20 %
Bergen	79,90 %	87,70 %	73,30 %	76,50 %	52,40 %
Ålesund	60,70 %	65,90 %			
Trondheim	76,30 %		66,00 %	38,70 %	51,00 %
Tromsø	19,00 %	23,00 %	11,30 %		

Tabell 4 er en tabell der nivået for piggfriandelen i 2006 er satt lik 100 %. Dersom piggfriandelen har blitt høyere i forhold til tidligere år gir dette seg utslag i at de historiske tallene er høyere enn 100 %. Økningen har vært størst i Bergen og Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg)

Tabell 4

2006=100	År	År	År	År	År
	2007	2006	2005	2004	2003
Piggfriandel i alt					
Oslo	99,75 %	100,00 %	94,42 %	89,22 %	88,72 %
Fredrikstad/Sarpsborg	109,85 %	100,00 %			
Drammen	98,80 %	100,00 %	94,51 %	88,89 %	78,58 %
Hamar	87,08 %	100,00 %			
Lillehammer	93,67 %	100,00 %	80,13 %		
Skien/Porsgrunn	102,44 %	100,00 %	94,46 %		
Kristiansand	90,67 %	100,00 %			
Stavanger/Sandnes	104,62 %	100,00 %	101,01 %	94,80 %	101,16 %
Bergen	109,14 %	100,00 %	96,95 %	100,83 %	93,63 %
Ålesund	81,75 %	100,00 %			
Trondheim	106,91 %	100,00 %	95,70 %	81,41 %	90,48 %
Tromsø	73,91 %	100,00 %	61,74 %		

7. Måloppnåelse

Det er i de største byene satt et mål på 80 % piggfriandel. Det er kun Oslo som har nådd dette målet. Mål for landet forøvrig er ikke formulert.

Tilstandsundersøkelse kap 5/2007 - Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 5 – Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene ble gjennomført i regionene i månedene mars, april og mai i 2007. Rapporten baserer seg på kontroll av 4 278 kjøretøyer. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notatet. Kontrollene er fordelt over alle ukens dager, over ulike deler av vegnettet og over hele døgnet.

Bakgrunn

Norge foretar, i likhet med alle land i EØS-området, mange kontroller av kjøre- og hviletid hvert år. Forskriften er ment å regulere førernes arbeidsdag slik at de får tilstrekkelig hvile i mellom og i løpet av kjøreoppdragene. Reguleringen har derfor trafiksikkerhetsmessig verdi, men vil også ha innvirkning på konkurranseforholdene innen bransjen.

Forskriften gjelder kjøretøy for godstransport med tillatt totalvekt på mer enn 3500 kg, og persontransportkjøretøy med mer enn 12 sitteplasser inklusiv føreren.

Metode

Registreringene foretas i forbindelse med ordinære kontroller på vegen, og har som siktemål å kartlegge andelen av kjøretøy som bryter kjøre- og hviletidsforskriften. Det registreres hvorvidt føreren bryter eller følger forskriften når det gjelder døgnhvile, daglig kjøretid, utfylling av diagramskiver og godkjent fartsskriver.

Undersøkelsen har i 1998 og 1999 blitt gjennomført to ganger pr. år. Fra og med år 2000 gikk man over til å gjennomføre denne tilstandsundersøkelsen én gang pr. år.

Omfanget av undersøkelsene

82% av kontrollene har vært utført på Europaveg, 16 % på riksveg og 2% på kommunal veg eller fylkesveg.

Kontrollene er utført i alle ukens dager. De fleste kontrollene er fordelt på de ulike virkedagene, med en topp på tirsdager og torsdager. 1 % av kontrollene ble utført på lørdager, mens 9 % av kontrollene er utført på søndag. 66 % av kontrollene er utført mellom kl 0600 og kl 1800. 26 % er registrert i perioden fra kl 1800 – 2400 og resten om natten (8 %).

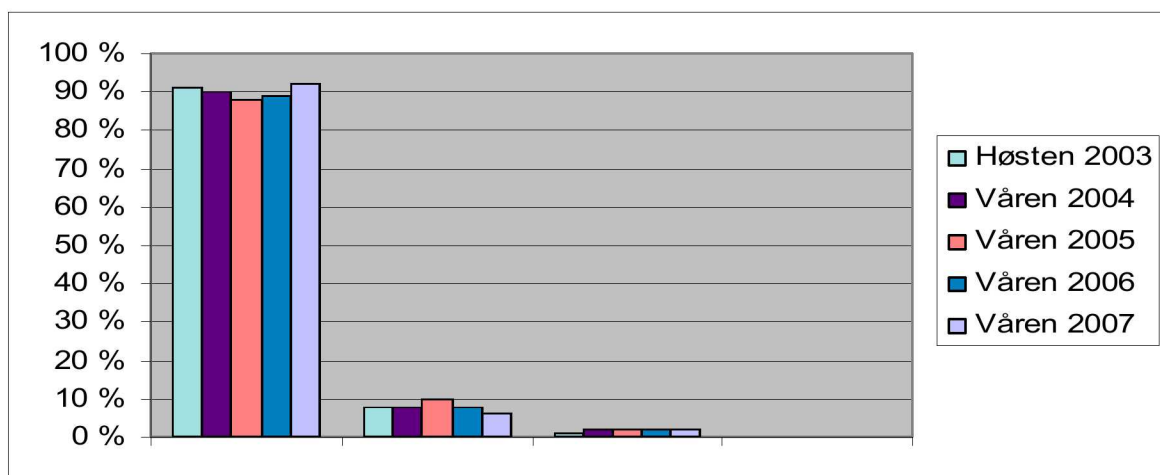
Dette viser at de som har gjennomført undersøkelsene ikke helt har fulgt opplegget til Vegdirektoratet. Der framgår det at 15 % av registreringene skal gjøres i helgen og 15 % om natten. Vi ber om at de som foretar tellingene følger instruksjonen.

81 % av kjøretøyene var registrert i Norge. 96 % av kjøretøyene hadde en totalvekt over 7 500 kg. 93 % drev ervervsmessig transport.

Resultater 2007

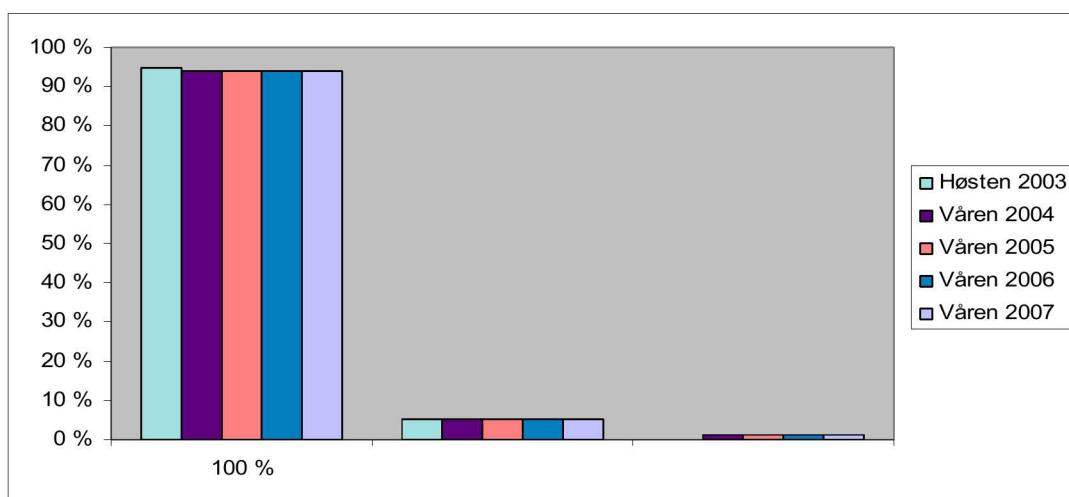
Resultatene er fra om med 2006 vektet med trafikkarbeidet til tunge kjøretøy.

Figur 1 - Døgnhvil

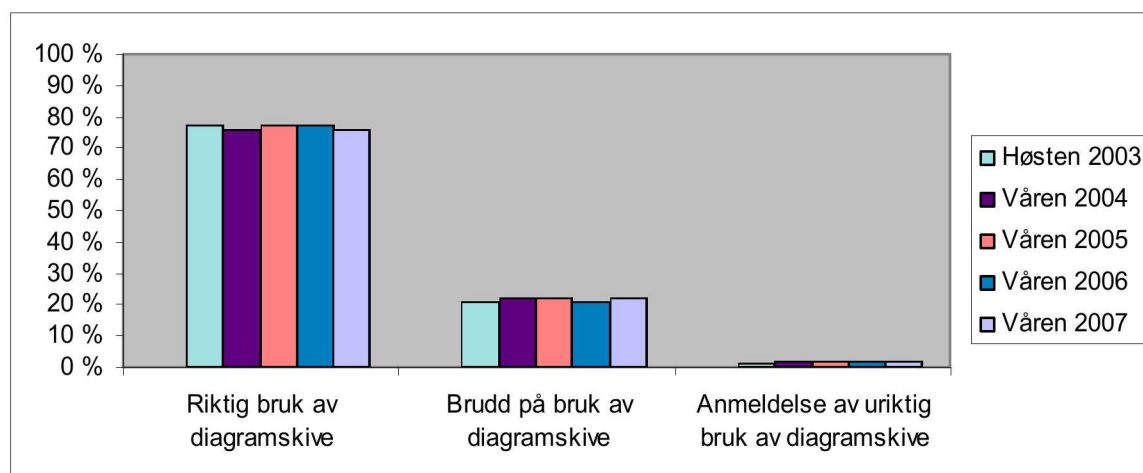


92 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 6 % hadde mindre brudd på døgnhvilen, mens 2 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2006 var det en økning på 3 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

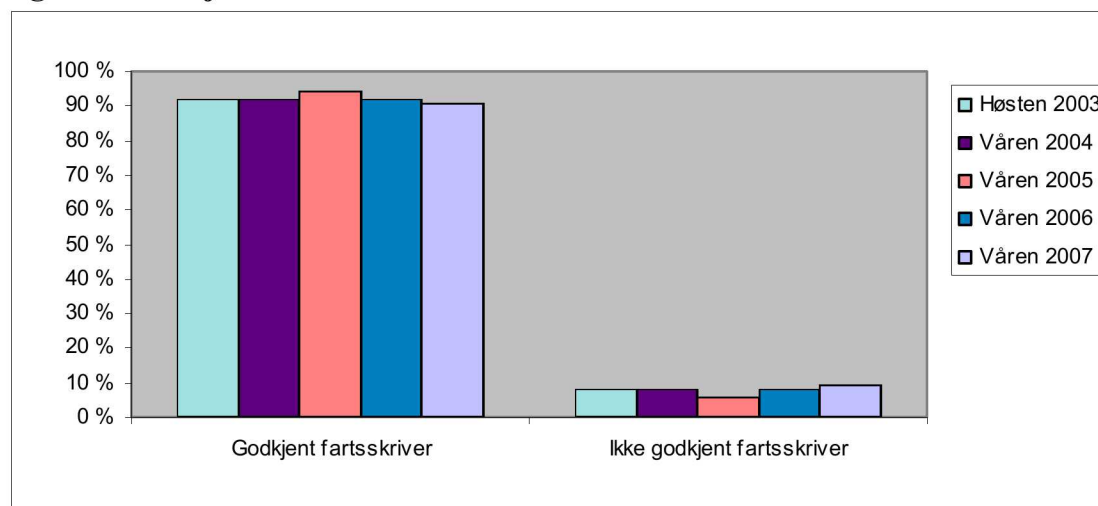
Figur 2 - Daglig kjøretid



94 % av de kontrollerte hadde godkjent daglig kjøretid. 5 % hadde mindre brudd på daglig kjøretid, og 1 % hadde daglig kjøretid over 11 timer. Prosentandelene er de samme som for undersøkelsene de fire siste årene.

Figur 3 - Utfylling/bruk av diagramskiver

76 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive. 22 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskiver. 2 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Prosentandelene er omtrent de samme som for undersøkelsene de fire siste årene.

Figur 4 - Godkjent fartsskriver

9 % av de kontrollerte fartsskriverne ble ikke godkjent. Dette er 1 prosentpoeng mer enn i 2006. "Ikke godkjent" innebærer at det mangler fartsskriver eller at den ikke er kontrollert i henhold til forskriften, og/eller at den ikke registrerer riktig.

Mål

94 % av sjåførene skal ha godkjent døgnhvil innen 2010 (jf St.prp. nr 1 (2005-2006)).

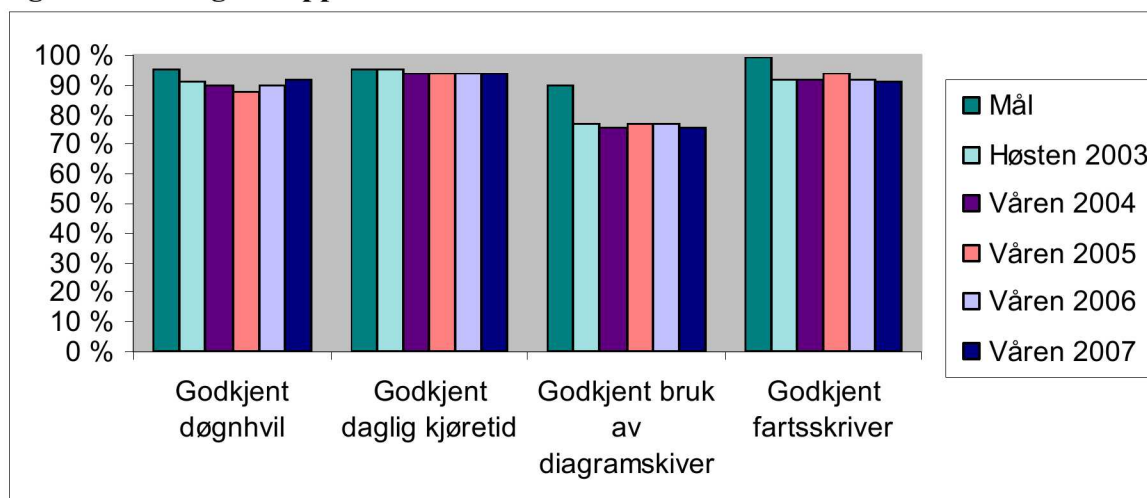
96 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2010 (jf St.prp nr 1 (2005-2006)).

90 % av sjåførene skal bruke diagramskivene riktig.

99 % av kjøretøyene skal ha godkjent fartsskriver.

Måloppnåelse

Figur 5 – Mål og måloppnåelse



Tabell 1 - Mål og måloppnåelse 2007*

Gjennomsnitt						
Hele landet	Mål	Resultater 2003	Resultater 2004	Resultater 2005	Resultater 2006	Resultater 2007
Godkjent døgnhvil	94 %	91 %	90 %	88 %	90 %	92 %
Godkjent daglig kjøretid	96 %	95 %	94 %	94 %	94 %	94 %
Riktig bruk av diagramskiver	90 %	77 %	76 %	77 %	77 %	76 %
Godkjent fartsskriver	99 %	92 %	92 %	94 %	92 %	91 %

* Tallene er vektet

Ingen av de 4 indikatorene har nådd målet.

Det er fremdeles to forhold som er med på å forstyrre et relativt positivt helhetsinntrykk. For det første er det som det framgår bare 76 % som har "godkjent bruk av diagramskive". Det er kjent at nettopp uriktig bruk av diagramskiven er et vanlig ledd i forsøk på å dekke over brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Prosentandelen er omtrent den samme som for undersøkelsen de siste fire årene. For det andre er det 18 % av førerne som oppgir at en annen fører har kjørt kjøretøyet i kontrollperioden. Dette kan selvsagt være reelt, men det er også kjent at det å føre inn en fiktiv fører i etterkant for deler av kjøreperioden er en måte å lure systemet på, og derved skjule et brudd på bestemmelsene.

Det framstår som spesielt viktig å finne mulige tiltak for å øke den andelen som bruker diagramskiven riktig. Det framgår også at 9 % ikke har godkjent fartsskriver. Dette kan skyldes manglende 2- og 6-års kontroll. Det er krav i forskriften om at fartsskriver som er i bilen skal godkjennes av godkjent verksted:

2 års kontroll: enkel kontroll hvert 2. år

6 års kontroll: en mer omfattende kontroll av skriveren hvert 6. år

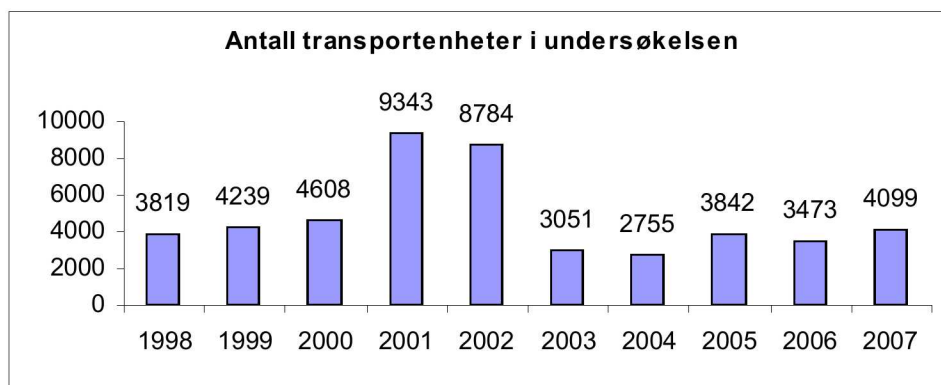
Godkjent og funksjonsdyktig fartsskriver er en forutsetning for at myndighetene skal kunne føre en reell kontroll med kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Tilstandsundersøkelse kap. 6 / 2007 - Tunge kjøretøyer (Tekniske og administrative forhold)

Innledning

Denne undersøkelsen ble gjennomført ved at det ble sendt ut registreringsskjema til regionvegkontorene, der de ble bedt om å benytte disse skjemaene ved kontroll av tunge kjøretøyer. Undersøkelsen ble gjennomført i månedene mars, april og mai i 2007, og omfattet alle Statens vegvesens regioner. Registreringsskjemaene som ble benyttet er noe endret i forhold til tidligere år, noe som gjør at vi for de fleste variablene kun kan sammenligne direkte med resultatene fra 2003 og utover. Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 0,8 – 1,4 prosentpoeng for hovedgruppene (hovedfrekvensene). Feilmarginene for det oppsplittede tallmaterialet (undergruppene) er noe større.

Undersøkelsen er gjennomført som stoppkontroller av tunge kjøretøy ved vegvesenets kontrollstasjoner, og utvalgsstørrelsen er på 4099 transportenheter.



Figur 1 Årlig antall transportenheter i undersøkelsen

Antall kontrollerte transportenheter har variert fra 9343 i 2001 til 2755 i 2004. Målet er 1000 kontrollerte transportenheter i hver region. Årets resultat er det høyeste i antall siden 2002 med 4099 kontrollerte transportenheter. Det er om lag 900 enheter fra målet på 5000 kontrollerte transportenheter.

Bakgrunn

Transport med tunge kjøretøy reguleres både med hensyn på trafiksikkerhet og konkurranselighet. Selv etter innføring av årlig periodisk kontroll for tunge kjøretøy, (Rådsdirektiv 96/96/EF) anses det som nødvendig å følge opp bl.a. en del tekniske forhold hvor det kan forventes raske tilstandsendringer når kjøretøyet blir brukt. Rådsdirektiv 2000/30/EF om utekontroll av tunge nyttekjøretøy ble innført (10. august 2002) for å sikre at kjøretøyene i fellesskapsområdet bedre skulle overholde de tekniske kravene som er satt ved årlig periodisk kjøretøykontroll. I TØI's vurderinger av tekniske utekontroller for tunge kjøretøy konkluderes det med at den samfunnsøkonomiske nytten er ca. 5 ganger så stor som kostnaden (TØI-rapport 851/2006).

Vi er nå inne i en handlingsprogramperiode hvor Statens vegvesen har endret målstyringsparametrene for utekontrollen. Tiltakene og ressursbruken i utekontrollen blir nå styrt med hensyn på tilstand, og tilstandsundersøkelsene spiller i denne forbindelse en sentral rolle.

Metode

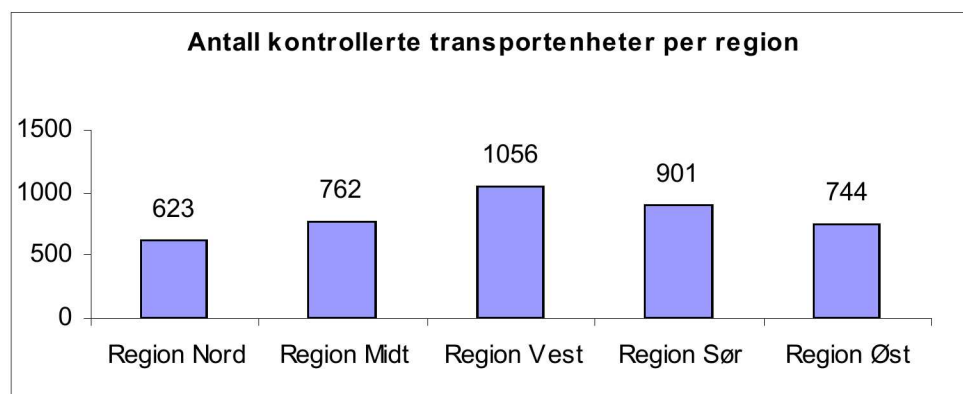
I undersøkelsen kontrolleres bremses, vekter og dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last.

Innsamling av data skjer ved hjelp av registrering av ulike forhold ved tunge kjøretøy. Kontrollene skjer på kontrollsteder som har tilgang på bremseprøver.

Generelt om kontrollene

Kontroller fordelt på region

Målet er at det skal kontrolleres 1000 transportenheter per region. Region vest har for 2007 passert målet. Region sør er i nærheten av å nå målet med sine 901 kontroller. Region nord er den som i 2007 har kontrollert færrest transportenheter med 623 kontroller. Til sammen har regionene utført 80 % av de 5000 kontrollene som skal gjennomføres.



Figur 2 Antall kontrollerte transportenheter per region

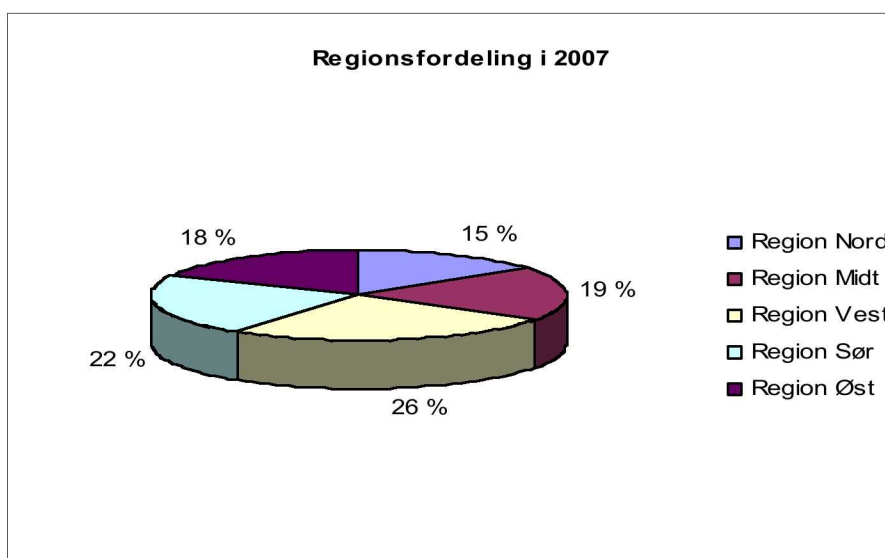
Vekting

For å kompensere for at det finnes systematiske forskjeller mellom resultatene i de ulike regionene, samt at antallet kontrollerte enheter varierer sterkt fra region til region, blir resultatene fra tilstandsundersøkelsen vektet i forhold til hvor mye trafikk det er i hver region. Slik vekting ble første gang foretatt ved tilstandsundersøkelsen i 2006. Fram til da har hver registrering talt likt ved beregning av det totale resultatet for landet. Dette har ført til at resultatene fra år til år har vært lite sammenlignbare.

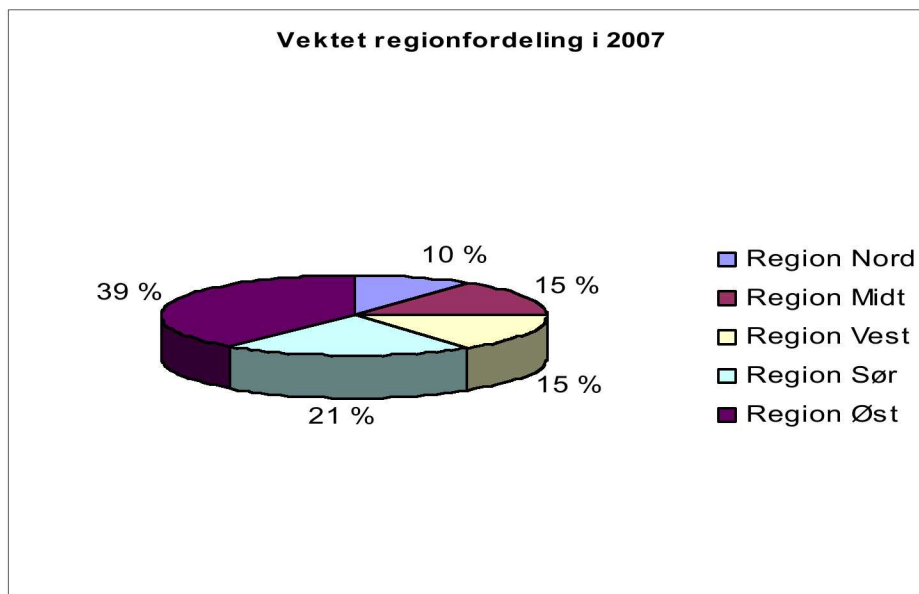
Erfaringsmessig har godkjenningsandelen for Region øst på de fleste av kontrollpunktene vært lavere enn for de øvrige regionene. Konsekvensen av dette har vært at totalresultatet har framstått mer positivt enn hva som ville ha vært tilfelle hvis antallet kontroller i hver region hadde vært tilpasset mengden trafikk. Som alternativ til dette er det foretatt en vekting mellom de ulike regionenes resultater, og vektingen følger den enkelte regions andel av totalt trafikkarbeid (målt i kjøretøykm) blant tunge kjøretøy. Følgende vekting mellom regionene blir benyttet ved beregning av totalresultatet for landet:

Region øst: 39 %
Region sør: 21 %
Region vest: 15 %
Region midt 15 %
Region nord: 10 %

Nedenfor er det vist to figurer, hvor den øverste illustrerer fordelingen regionene imellom av de 4099 kontrollene som ble foretatt i 2007, og hvor den nederste illustrerer fordelingen basert på regionenes vektingsprosent. Vektingsprosentene er de samme i 2007 som for 2006.



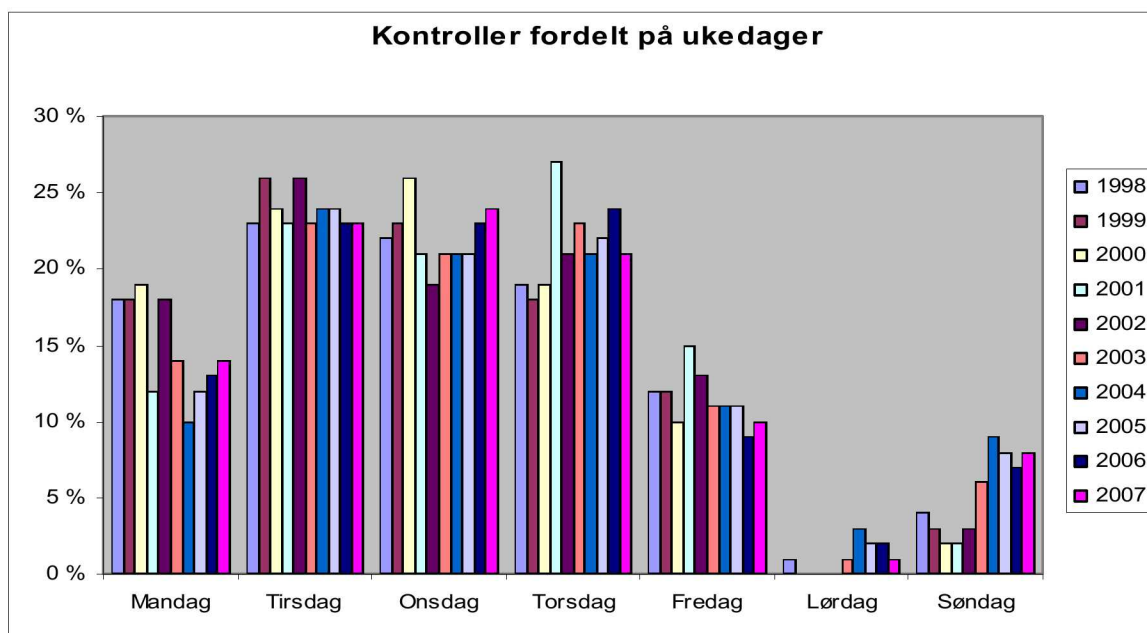
Figur 3 Kontrollandel per region for 2007



Figur 4 Trafikkarbeidet utført av tunge kjøretøy fordelt på de ulike regioner

Kontroll fordelt på ukedager

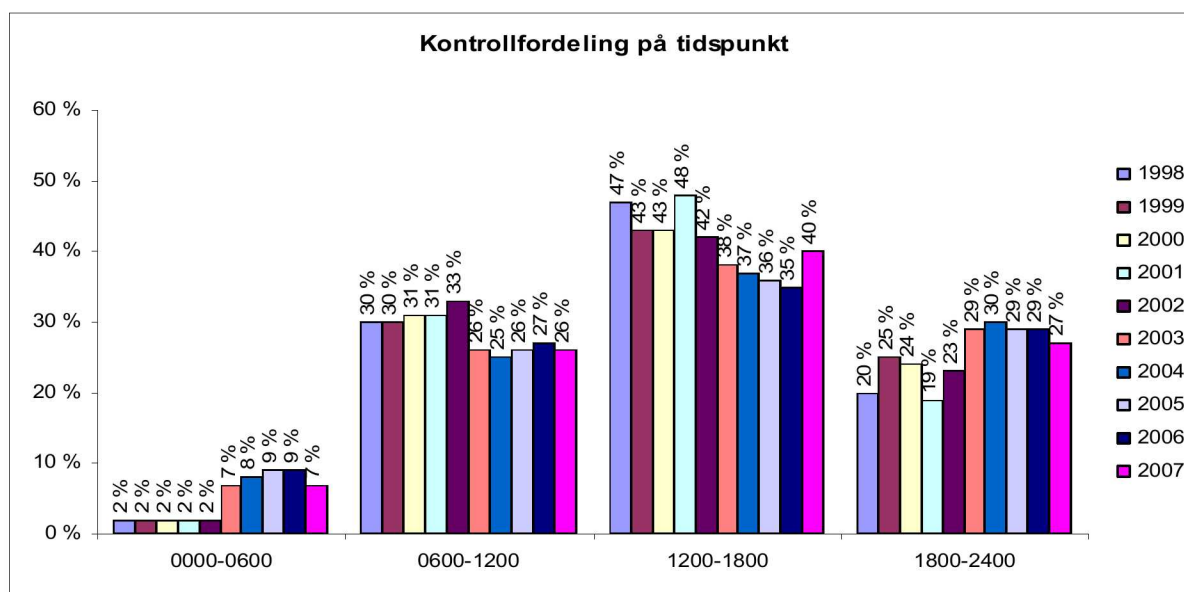
I likhet med tidligere år er det foretatt flest kontroller på tirsdag, onsdag og torsdag og noen færre på mandag og fredag. Lørdag er, med en kontrollandel på 1 %, den dagen hvor det blir foretatt desidert færrest kontroller. Kontrollvirksomhet på søndag har økt med ett prosentpoeng siden 2006 og ligger på samme nivå som i 2005. Når det gjelder fordeling av kontroller på virkedager og helgedager er 91 % foretatt på virkedagene og 9 % på helgedagene.



Figur 5 Fordeling av kontroller på ukedager

Kontrollfordeling på tidspunkt

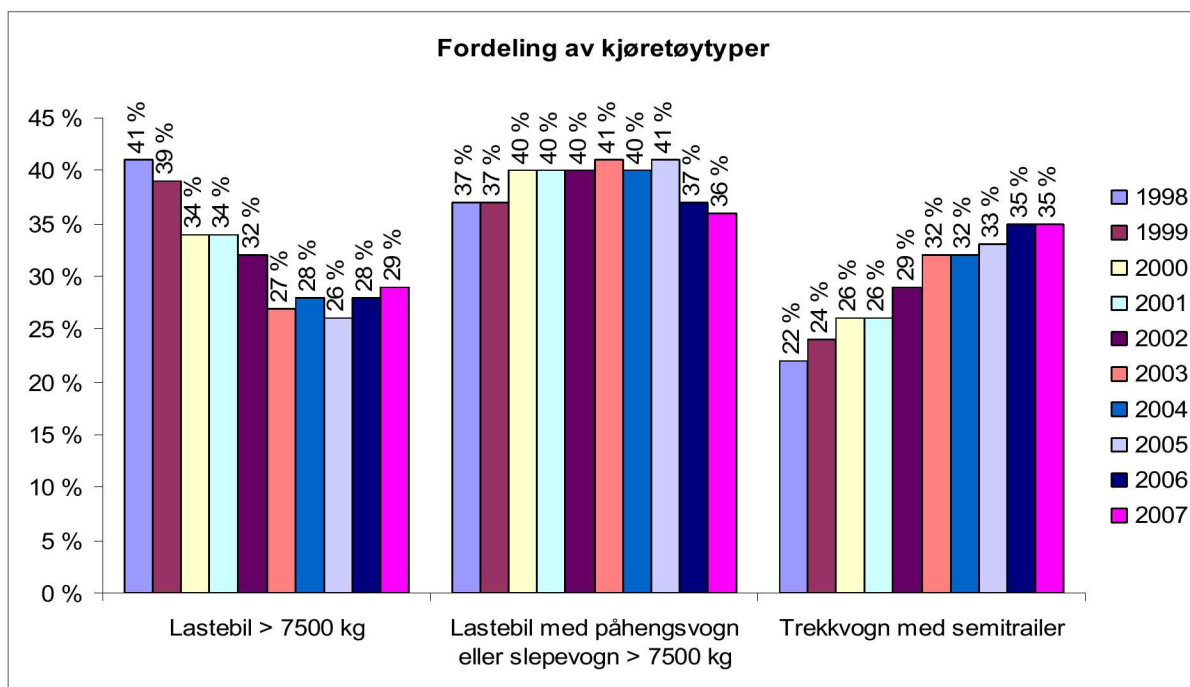
Målet for kontrolltidspunkt er at 15 % av kontrollene skal foretas mellom klokken 00.00 og 06.00 fordelt over alle ukedagene. I forhold til 2006 ble det foretatt 2 % færre kontroller nattetid og 7 % av kontrollene ble gjennomført i dette tidsrommet i 2007. Også tidsrommene 06.00-12.00 og 18.00-24.00 hadde en nedgang fra i fjor med henholdsvis 1 og 2 prosentpoeng. Flest kontroller (40 %) ble gjennomført i tidsperioden 12.00-18.00 og er den høyeste andelen i denne tidsperioden siden 2001.



Figur 6 Fordeling av kontroller på tidspunkt

Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

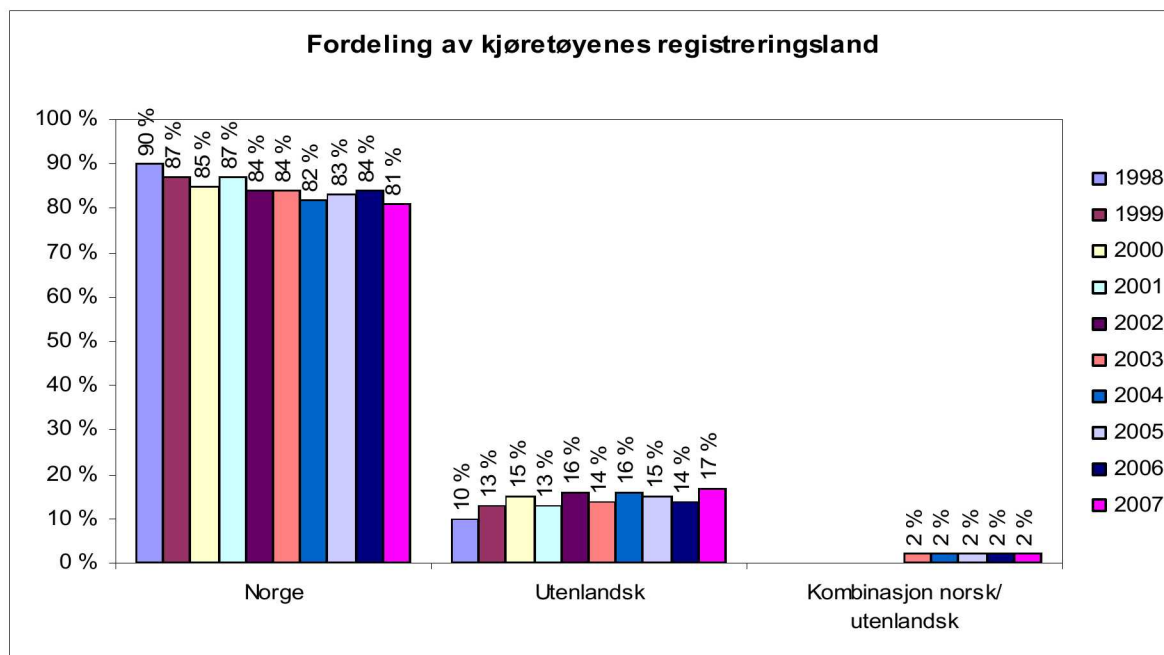
Av Figur 7 går det fram at 35 % av de kontrollerte kjøretøyene er trekkvogn med semitrailer og 36 % er lastebil med påhengsvogn eller slepevogn med største totalvekt større enn 7 500 kg. Disse andelenes er nå omtrent like store mot at det for ni år siden var 15 prosentpoeng større andel av lastebil med påhengsvogn eller slepevogn. Andelen lastebiler med største totalvekt større enn 7 500 kg har i de siste årene ligget i underkant av 30 % og i 2007 er andelen 29 %.



Figur 7 Fordeling av kjøretøytyper

Nasjonalitet og transporttype

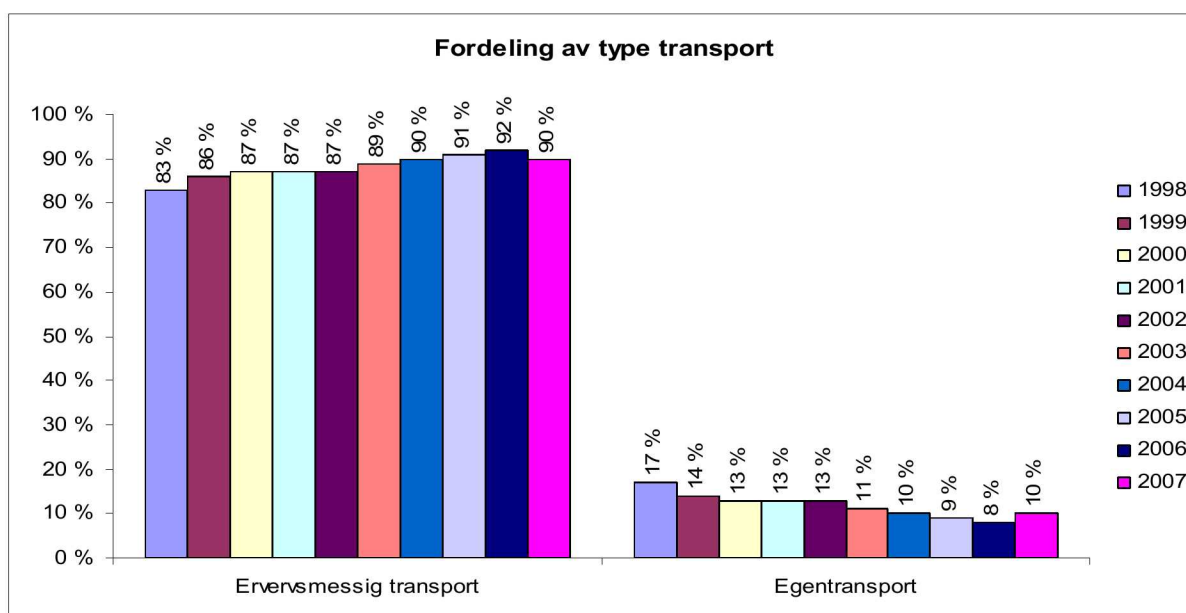
Andelen norskregistrerte kjøretøy er nå det laveste siden registreringen begynte og ligger i 2007 på 81 %. Bortsett fra noen små variasjoner fra år til år, er totaltrenden at de norskregistrerte kjøretøyene har sunket i andel siden man startet med registrering i 1998. Tilsvarende har de utenlandsregistrerte økt i andel siden 1998 og i 2007 er den høyeste andelen registrert for disse kjøretøyene (17 %). Kjøretøy med kombinasjonen norsk/utenlandsk registrering har ligget stabilt på 2 % siden dette begynte å bli registrert i 2003.



Figur 8 Fordeling av kjøretøyenes registreringsland

Transporttype

Siden 1998 har det hele tiden vært en jevn økning i andelen kontrollerte kjøretøy som driver ervervsmessig transport, og dermed tilsvarende reduksjon i andelen kjøretøy som driver egentransport. For første gang siden slik registrering startet sank imidlertid andelen ervervsmessig transport med to prosentpoeng i 2007 mens egentransport økte tilsvarende. Fordelingen for 2007 mellom ervervsmessig transport og egentransport var henholdsvis 90 % og 10 %.



Figur 9 Fordeling av type transport

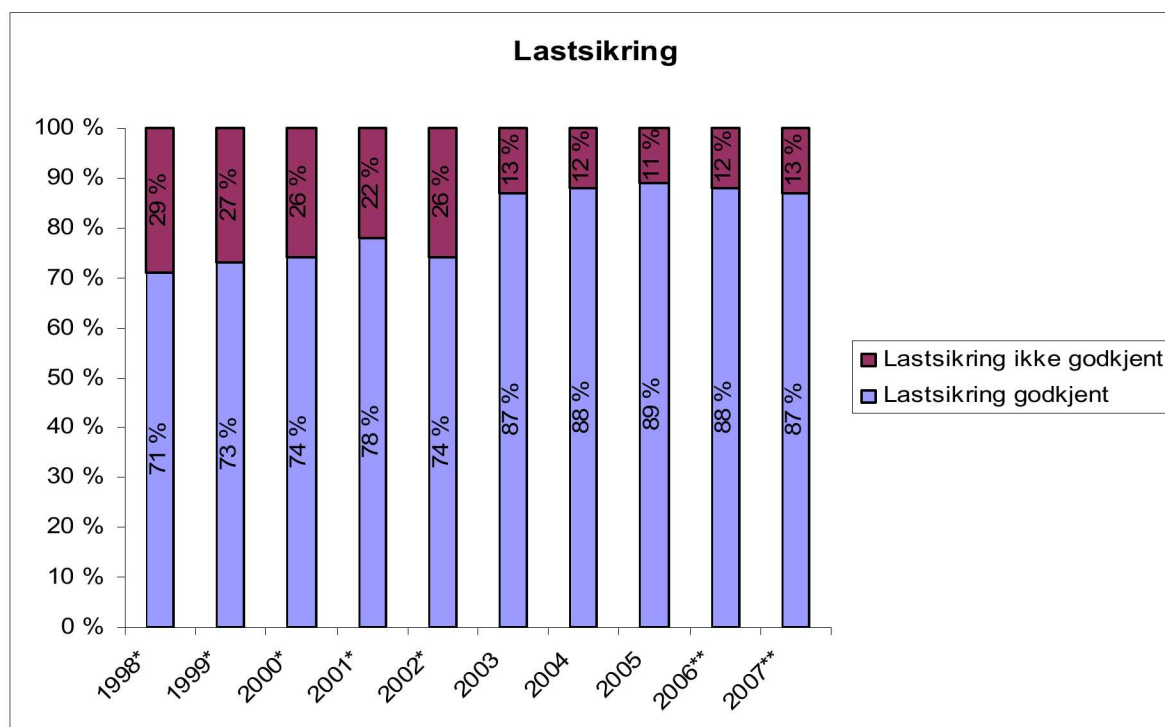
Resultater

Tolking av resultater

Som nevnt innledningsvis startet man i 2006 med å vekte resultatene fra de ulike regionene ut fra andel trafikkarbeid (målt i kjøretøykm). Dette blir gjort for å kompensere for at det ikke blir utført kontroller i forhold til mengden trafikk i regionene, og dermed gir det et mer korrekt totalresultat for hele landet. Det vil derfor ikke være helt korrekt å vurdere resultatene fra 2006 og 2007 direkte mot resultatene fra tidligere års undersøkelser. I figurene er imidlertid resultatene fra 2006 og 2007 vist sammen med resultatene fra foregående år. Det gir et bilde på hvordan trenden har vært over tid. Tallene som er splittet opp på de ulike emnene er derimot ikke vektet og kan dermed gi en noe forskjøvet bilde i forhold til tallene som er vektet for hele landet. Det er verdt å ha med seg når en leser resultatene.

Sikring av last

Godkjent lastsikring regnes som prosent av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres. I 2007 kunne 87 % kontrolleres for last og av disse hadde 87 % godkjent lastsikring. Dette tallet er vektet.



Figur 10 Andel kjøretøy med godkjent lastsikring

(* Datamaterialet er korrigert for å kunne sammenlignes med de siste årenes undersøkelser,

** Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Ved å sammenligne resultatene for norskregistrerte, utenlandsregistrerte og norsk/utenlandsregistrerte kjøretøy, ligger disse gruppene jevnere med tanke på godkjent lastsikring enn i fjor. Kombinasjonen norsk/utenlandsk har den laveste andelen av godkjent lastsikring. De har 82 % godkjente mot 89 % godkjente av norskregistrerte kjøretøy. Utenlandsregistrerte kjøretøy har en godkjenningssandel på 83 % for sikring av last.

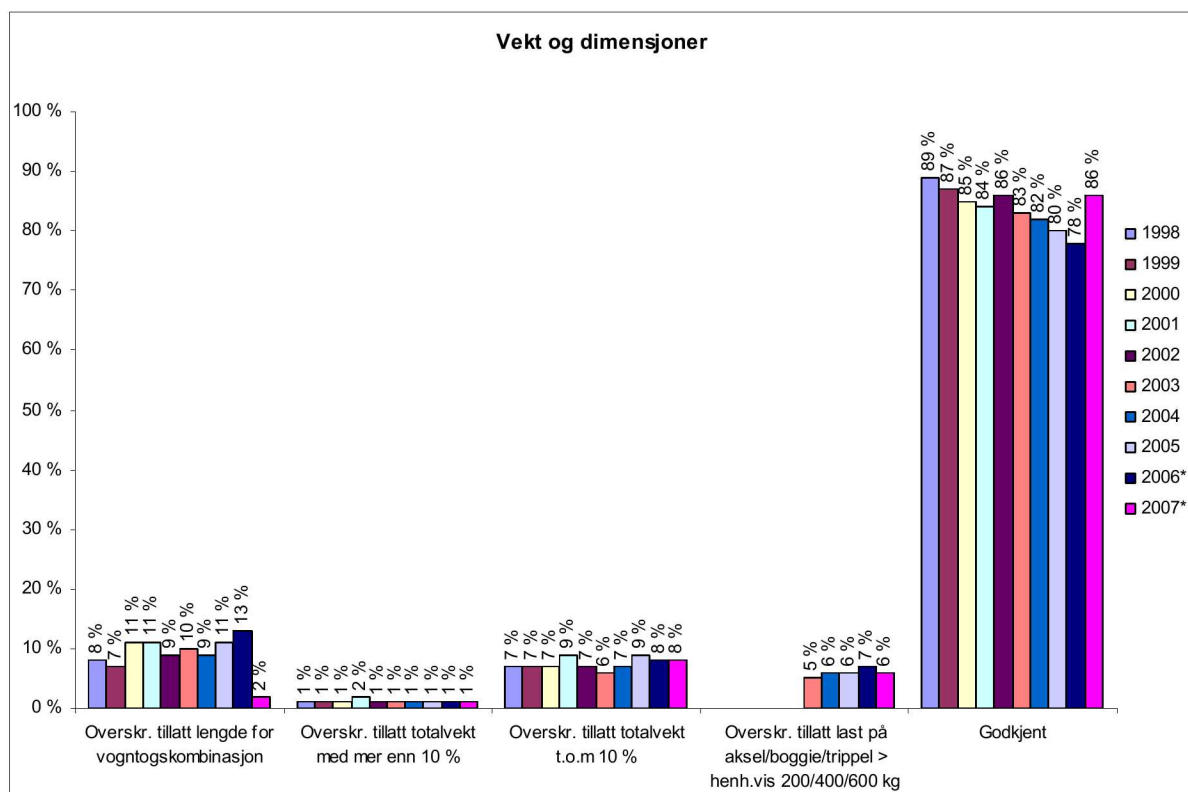
Det er like mange lastebiler over 7500 kg og lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg som fikk godkjent lastsikring i 2007 (89 %). Trekkvogn med semitrailer ligger litt bak hvor 86 % fikk godkjent.

Ser man på transporttypen fikk kjøretøy som driver ervervsmessig transport 89 % godkjent, mens kjøretøy som driver egen transport fikk 85 % godkjent.

Av regionene er det region øst som har den laveste godkjenningssandelen med 83 %. Region midt har med 92 % den høyeste andelen kjøretøy med godkjent lastsikring.

Vekter og dimensjoner

Andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner har stadig vært synkende, men i 2007 ser vi en fin, markant økning på dette punktet. 86 % av kontrollenhetene ble godkjent mot 78 % i 2006. Begge disse tallene er vektet i forhold til mengden trafikkarbeid i hver region.



Figur 11 Andel av ulike overskridelser og andel godkjente kjøretøy med bakgrunn i kontroll av vekter og dimensjoner

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Tidligere år har det vært brudd på lengdebestemmelsene som har ført til flest overtredelser. Men i år har denne andelen gått markant tilbake og ligger på 2 % for 2007, se Figur 11. I år er det overskridelse av tillatt totalvekt t.o.m. 10 % som forekom oftest og som står for den største andelen med 8 %. Denne prosentandelen er lik som i fjor. 6 % overskred tillatt last på boggi/aksel/trippel med mer enn henholdsvis 200 kg, 400 kg og 600 kg, som er en nedgang på ett prosentpoeng i forhold til 2006. De av kjøretøyene som overskred tillatt totalvekt med mer enn 10 % utgjør en liten andel på 1 %. Siden det er mulig at man både kan ha overskridelser på vekt og lengde, summerer fordelingen seg derfor ikke nødvendigvis til 100 %.

Dersom tallmaterialet splittes opp i kjøretøytype er det lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg som fikk færrest godkjent (85 %). Lastebilgruppen kommer best ut med 91 % godkjente. Færrest godkjente finner vi også i gruppen ”norskregistrerte kjøretøy” med 87 % mot 90 % godkjente for utenlandsregistrerte. Kjøretøy som driver ervervsmessig transport eller egentransport fikk begge 88 % godkjent med hensyn til vekter og dimensjoner.

Ukedagen hvor færrest kjøretøy ble funnet godkjent, er lørdag med 83 %. Dette kan imidlertid være tilfeldig i og med at det kun ble foretatt 30 kontroller for vekter og dimensjoner på lørdager i 2007, og det statistiske grunnlaget er dermed for lite til at det kan trekkes noen konklusjoner. For de øvrige ukedagene veksler andelen godkjente kjøretøy mellom 87 % og 89 % som må sies å være meget jevn fordeling.

Ved å se på tidspunktet på døgnet hvor kontrollene ble gjennomført, finner man at flest (90 %) ble godkjent mellom midnatt og kl. 06.00 mens færrest godkjente finner vi i tidsperioden 18.00-24.00. For øvrig ble vesentlig færre kontroller gjennomført nattestid sammenlignet med de andre kontrollperiodene av døgnet.

Bryter man andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner ned på regionnivå, kommer Region vest best ut med 93 % godkjente kontrollenheter. Region øst er regionen hvor færrest ble godkjent med andelen 82 %.

Av de 4099 kontrollerte transportenhetene ble 4041 kontrollert for vekter og dimensjoner i 2007.

Bremser

Figur 12 illustrerer hvor stor andel av de kontrollerte kjøretøyene som har godkjente bremsesystemer, samt andelen av ulike bremsefeil. Som for vekter og dimensjoner kan hvert enkelt kjøretøy ha flere feil, slik at summen av fordelingene kan overstige 100 %.

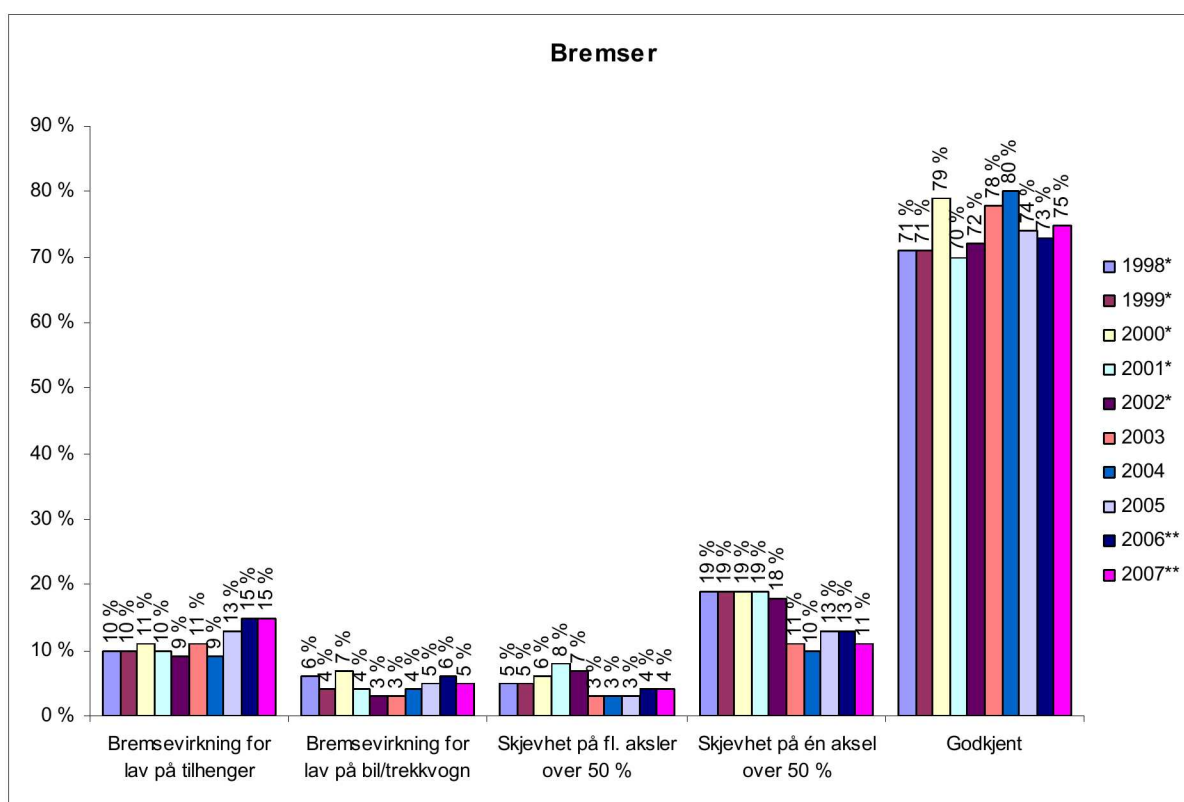
Andelen godkjente kjøretøy etter utførte bremseprøver er 75 %. Det er en forbedring på 2 prosentpoeng i forhold til 2006. Av de kontrollerte kjøretøyene har 15 % for lav bremsevirkning på tilhenger og 4 % har skjevhet på flere aksler. Disse andelene er like som fjoråret. Det har vært en nedgang i feilene ”for lav bremsevirkning på bil/trekkvogn” og ”skjevhet på én aksel” i forhold til 2006 med henholdsvis ett og to prosentpoeng.

Tar man utgangspunkt i de ulike regionene er det Region vest som ligger høyest med 85 % godkjente kjøretøy mot Region øst som ligger lavest med 67 % godkjente kontrollenheter. Forskjellene mellom regionene er dermed større for bremsesystemer enn for vekter og dimensjoner.

Når tallmaterialet splittes opp, viser det seg at lastebil med påhengsvogn eller slepevogn (71 %) og trekkvogn med semitrailer (73 %) har langt større feilprosent enn lastebil (89 %). Dette kan forklares med at for lav bremsevirkning på tilhenger er den dominerende feilen for de to førstnevnte kjøretøytypene.

79 % av de norskregistrerte kjøretøyene hadde godkjente bremses og kombinasjonen norsk/utenlandsk var like bak med 78 % godkjente kontrollenheter. Kun 68 % av utenlandsregistrerte kjøretøy fikk godkjent etter bremsekontrollen, men dette er en forbedring på åtte prosentpoeng i forhold til fjoråret. Når det kommer til type transport som gjennomføres, får 82 % av kjøretøyene som driver egetransport godkjent bremseprøvene mot 76 % av de som driver ervervsmessig transport.

Av de 4099 kontrollerte transportenhetene ble 3615 kontrollert for bremses i 2007.



Figur 12 Andel av ulike feil og andel godkjente kjøretøy med bakgrunn i kontroll av bremses

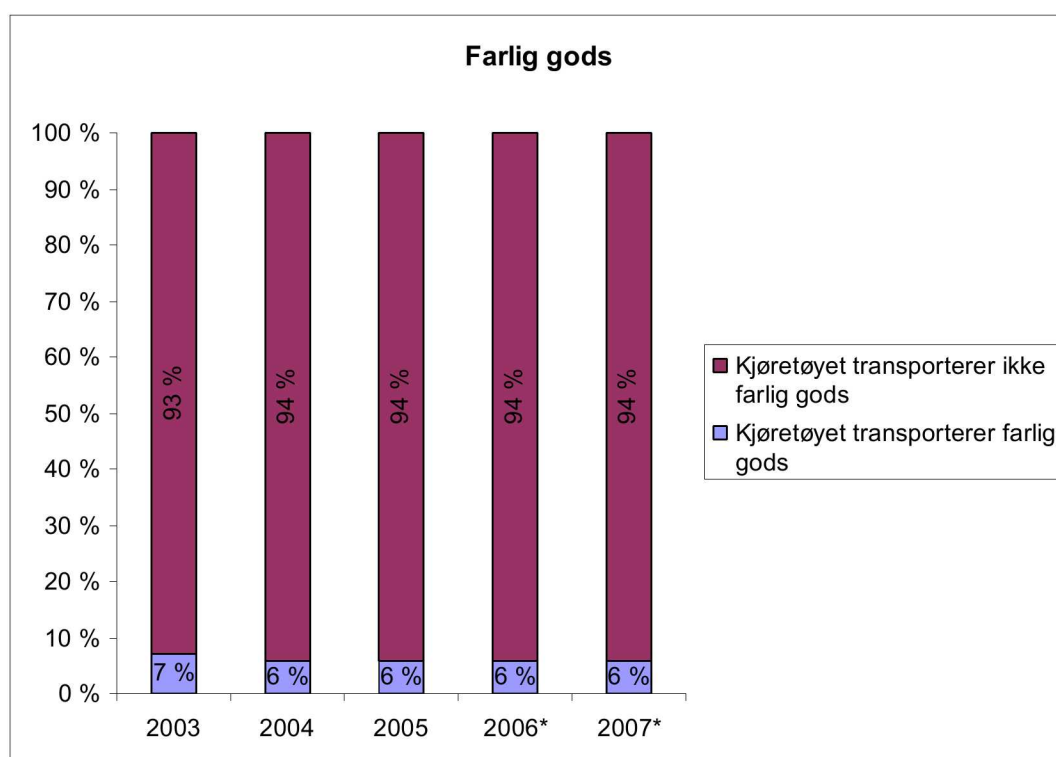
(* Kravet til skjevhet var 30 % før 22.11.2002,

** Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Farlig gods – dokumenter og påkrevd utstyr

Av utvalget på 4099 transportenheter ble 3357 stk kontrollert for farlig gods. Andelen kjøretøy som transporterte farlig gods i 2007 var 6 %. Det viser seg at andelen transport av farlig gods holder seg meget stabil.

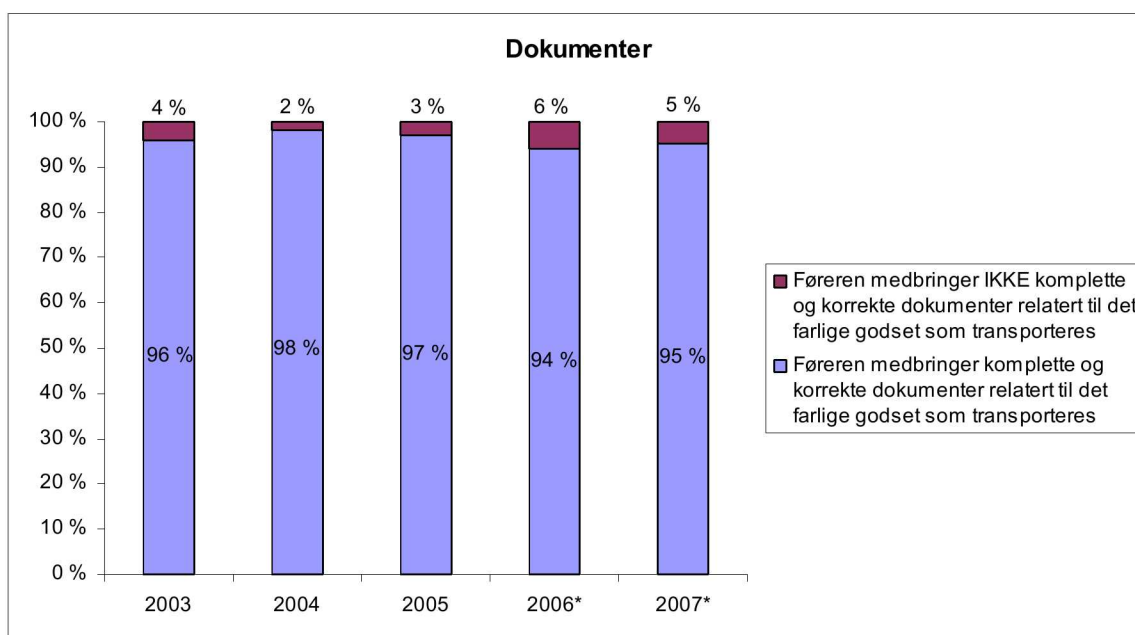
Mellom regionene varierer andelen som kjører farlig gods mellom 4 % i Region nord og 7 % i Region vest. Trekkvogn med semitrailer er med 7 % den kjøretøytypen som har høyest andel transportenheter som transporterer farlig gods. Videre er kjøretøy med kombinasjon av norsk/utenlandsk registrering den registreringstypen hvor størst andel av kjøretøyene transporterer farlig gods (7 %). For de andre registreringstypene er andelen for begge grupper 6 %.



Figur 13 Andel kjøretøy som transporterer farlig gods

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

I 2003 ble undersøkelsen utvidet med noen flere spørsmål vedrørende farlig gods. Ett av disse spørsmålene går på om føreren har med seg komplette og korrekte dokumenter relatert til det farlige godset. Andelen av førere som oppfyller dette kravet er 95 % for 2007.

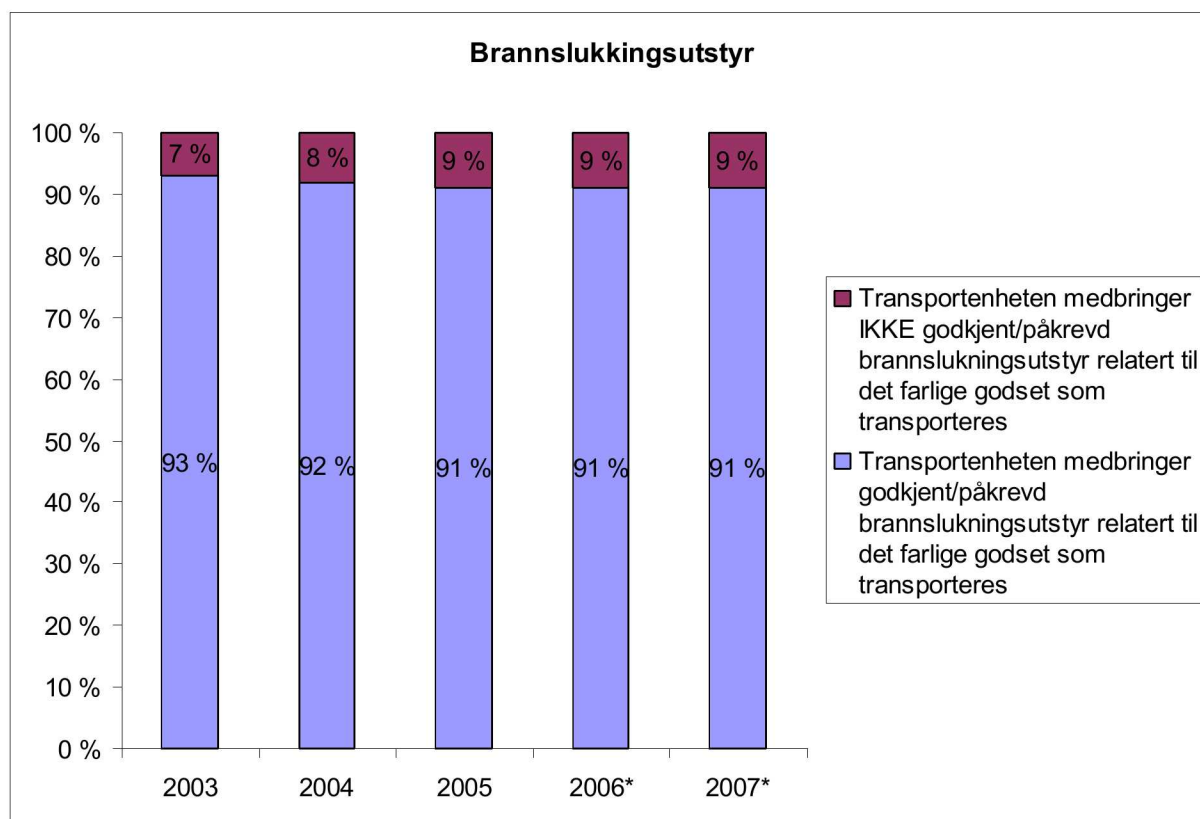


Figur 14 Andel førere med nødvendige dokumenter relatert til farlig gods

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Et annet spørsmål relatert til farlig gods er hvorvidt transportenheten medbringer godkjent/påkrevd brannslukkingsutstyr. Figur 15 viser andelen av kjøretøy som er utstyrt med brannslukkingsutstyr som er relatert til det farlige godset som transporteres. For 2007 er andelen 91 %, som for øvrig er den samme andelen som i 2006.

Av de utenlandsregistrerte kjøretøyene er det 90 % som har godkjent brannslukkingsutstyr, og dette er en forbedring på seks prosentpoeng fra 2006. Av de norskregistrerte kjøretøyene hadde 93 % nødvendig brannslukkingsutstyr, mens 100 % av kjøretøyene med norsk/utenlandsk registrering hadde dette.



Figur 15 Andel av transportenhetene med nødvendig brannslukkingsutstyr relatert til farlig gods

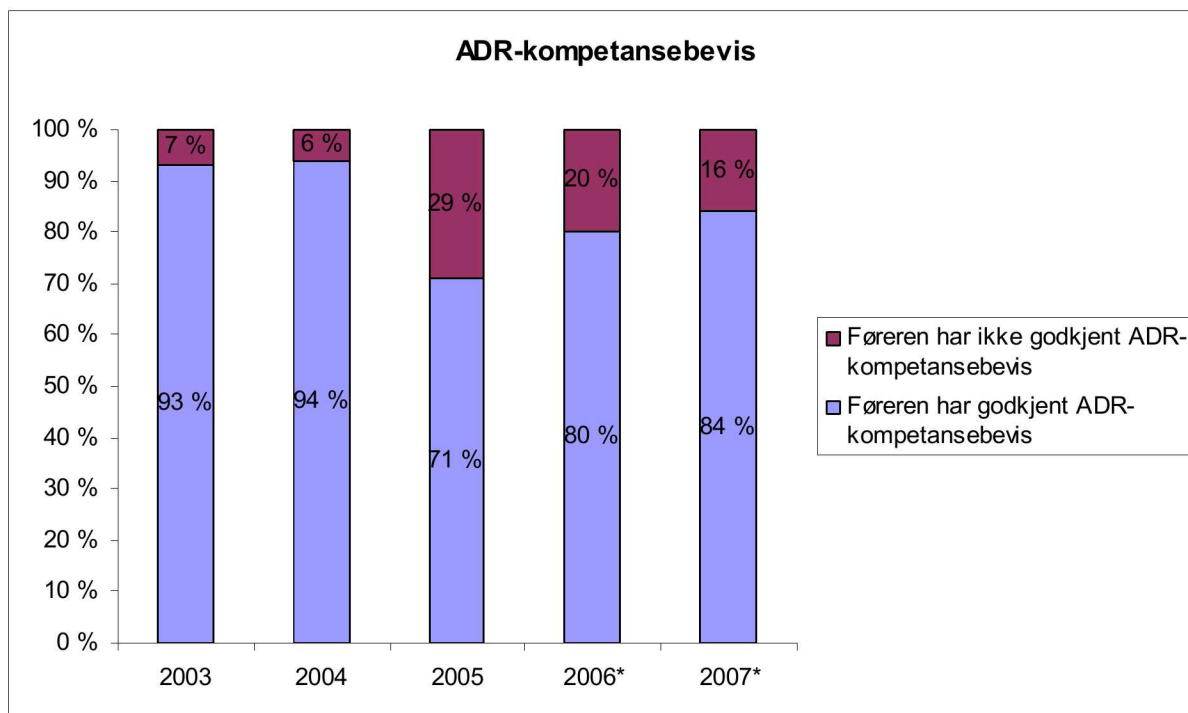
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Førere som transporterer farlig gods skal kunne forevise ADR-kompetansebevis. I 2007 kunne 84 % av førerne forevise godkjent ADR-kompetansebevis. Dette er en økning på 4 prosentpoeng fra 2006, se Figur 16.

I Region midt var det flest som kunne forevise gyldig ADR-kompetansebevis (97 %). Den laveste andelen finner vi i Region øst hvor 77 % av de kontrollerte transportenhetene for farlig gods hadde påkrevd ADR-kompetansebevis.

Av kjøretøytypene er det lastebil over 7500 kg som kommer dårligst ut med en godkjenningssandel på 78 %. Lastebil med påhengs- eller slepevogn kom best ut med 87 %.

Færrest godkjente kompetansebevis finner vi i gruppen ”norskregistrerte kjøretøy” med 82 %. For utenlandsregistrerte kjøretøy var andelen 88 %.



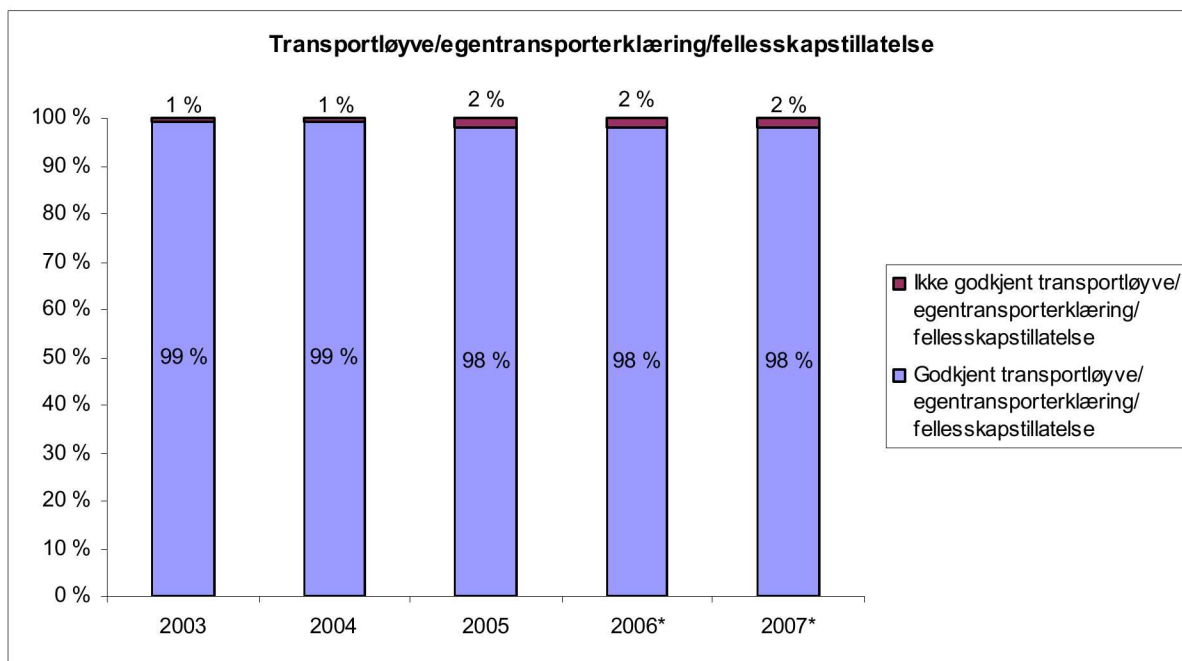
Figur 16 Andel førere med godkjent ADR-kompetansebevis

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Løyvepliktig transport / egentransporterklæring / fellesskapstillatelse

Ved kontroll av godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse, kan hele 98 % av de spurte førerne fremvise dette. Sterk godkjenningssandel finner vi på tvers av alle regionene med 99 % godkjente i Region sør og 97 % godkjente i Region vest og Region nord. I 2007 ble 4054 førere forespurt om slike dokumenter.

Ved å splitte opp tallene i undergrupper finner vi færrest godkjente i gruppen med kjøretøy som driver egentransport (95 %) og for kjøretøytypen lastebil > 7500 kg (96 %). De resterende undergruppene varierer mellom 98 % og 99 % godkjent på dette spørsmålet.



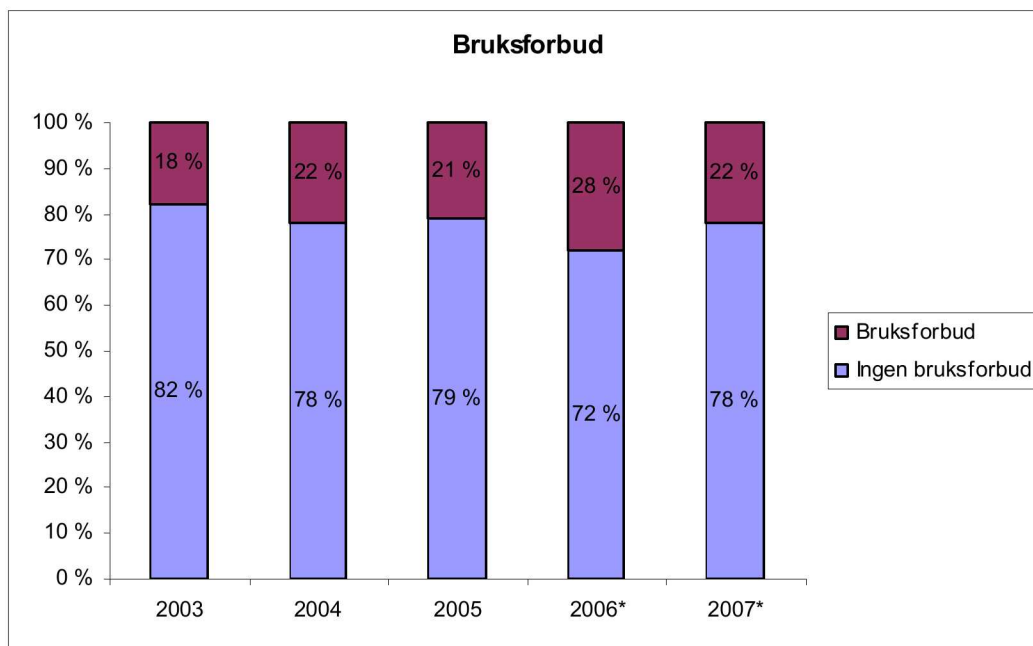
Figur 17 Andel kjøretøy med godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Bruksforbud

Alvorlige brudd på hovedemnene som kontrolleres medfører bruksforbud. Eksempel på et tilfelle hvor det kan være aktuelt å nedlegge bruksforbud er hvis godset ikke fullt ut samsvarer med næringsvirksomheten, og det er grunnlag for å hevde at selskapet også driver løyvepliktig virksomhet.

I undersøkelsen er det ikke differensiert innenfor hvilke områder kjøretøyene har fått bruksforbud, men kun summert for hele tilstandsundersøkelsen. Det betyr at bruksforbudet vises som en summasjon av alle gruppene og speiler alle kjøretøyene som ble kontrollert. Figur 18 viser at ilagt bruksforbud er redusert med seks prosentpoeng i forhold til i fjor. Det er kun 2006 og 2007 som er direkte sammenlignbare da disse tallene er vektet. Uten vektning ville bruksforbudet ha ligget på 19 %, som er det beste tallet siden 2003.



Figur 18 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Ved å se nærmere på tallene i de ulike gruppene viser det seg at for utenlandsregistrerte kjøretøy ble en fjerdedel ilagt bruksforbud. Registreringskombinasjonen norsk/utenlandsk fikk 21 % bruksforbud mens for de norskregistrerte var tallet 18 %. Trekkvogn med semitrailer er kjøretøytypen som hyppigst ble ilagt bruksforbud (22 %) mot 15 % for lastebil. Lastebil med påhengsvogn eller slepevogn hadde en andel på 20 %. Kjøretøy som driver egentransport og ervervsmessig transport hadde begge grupper en andel på 19 %.

Det er ikke de store svingningene over ukedagene, ei heller over døgnet. 16 % fikk bruksforbud på tirsdag mot 22 % på fredag. Lørdag er den dagen da klart færrest ble kontrollert. 21 % fikk bruksforbud i tidsrommet 18.00-24.00 og 19 % fikk bruksforbud i tidsrommene 06.00-12.00 og 12.00-18.00.

Mål

Tabellen nedenfor viser hvilke mål som gjelder for de ulike emnene. Disse angir målsettingen for hvor stor andel av de enkelte forhold som skal være i forskriftsmessig stand.

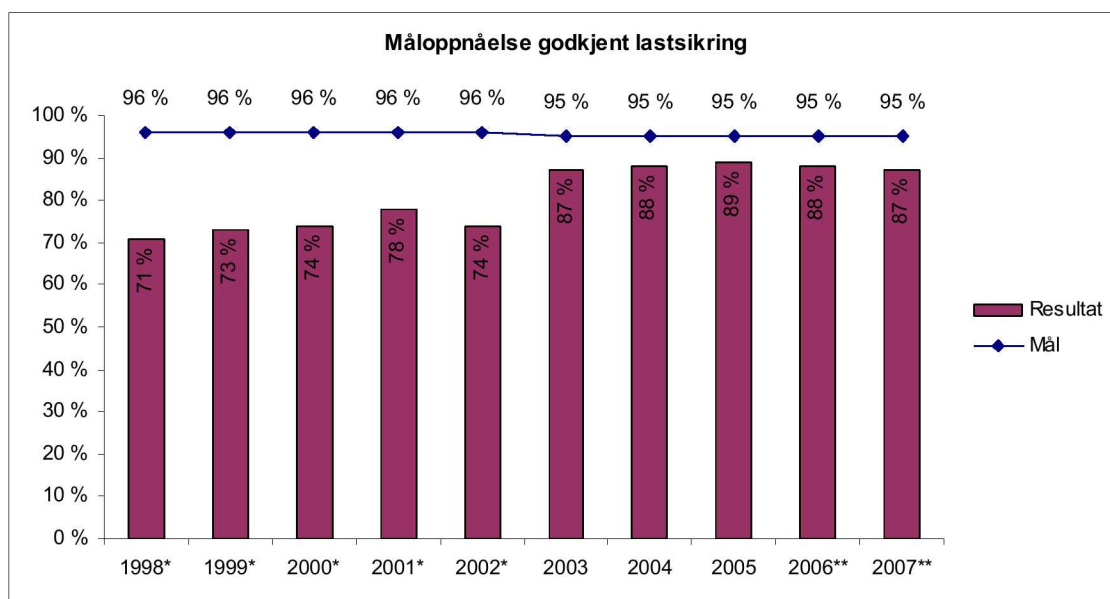
Tabell 1 Mål for hvor stor andel av kontrollenhetene som bør være godkjent

Emne	Mål
Vekter og dimensjoner	Minst 95 % skal ha godkjent totalvekt (mindre enn 10 % overlast)
Transport av farlig gods	Minst 90 % skal ha gyldig kompetansebevis
Sikring av last	Minst 95 % skal ha godkjent sikring av last
Transportløyve	Minst 99 % skal ha godkjent løyve/egentransporterklæring
Bremser	Minst 90 % skal ha godkjente bremses
Bruksforbud	Ingen skal få bruksforbud

Måloppnåelse

Sikring av last

Det er fastsatt et mål om at 95 % av de kontrollerte kjøretøyene skal ha godkjent lastsikring. Figur 19 viser at resultatet for 2007 er åtte prosentpoeng under dette målet. Resultatene etter tilstandsundersøkelsene viser at nivået har ligget omtrent på dette nivået siden 2003.



Figur 19 Måloppnåelse for sikring av last

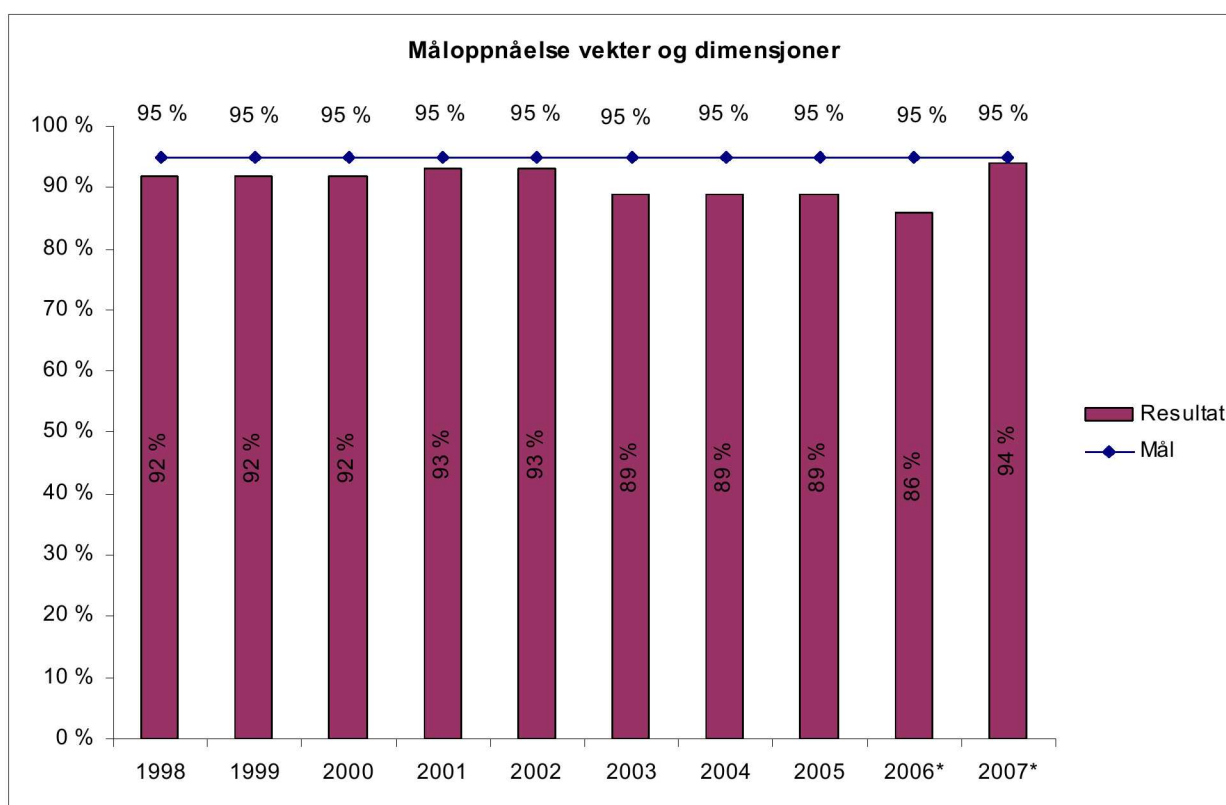
(* Datamaterialet er korrigert for å kunne sammenlignes med de siste årenes undersøkelser,

** Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Vekter og dimensjoner

Som for ”sikring av last”, er målet for emnet ”vekter og dimensjoner” satt til 95 % godkjente. Når det gjelder resultatet for andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner regnes også kjøretøy med overlast inntil 10 % som godkjent i denne sammenhengen.

Figur 20 illustrerer godkjenningresultatene for denne kategorien i forhold til måltallet hvor både prosenttallet for antall godkjente og antall med overlast inntil 10 % er tatt med. Resultatet i 2006 viste seg å være det svakeste på lang tid og endte 9 prosentpoeng unna målet. For 2007 er resultatet forbedret betraktelig og landet på 94 %. Det er kun ett prosentpoeng unna målet.

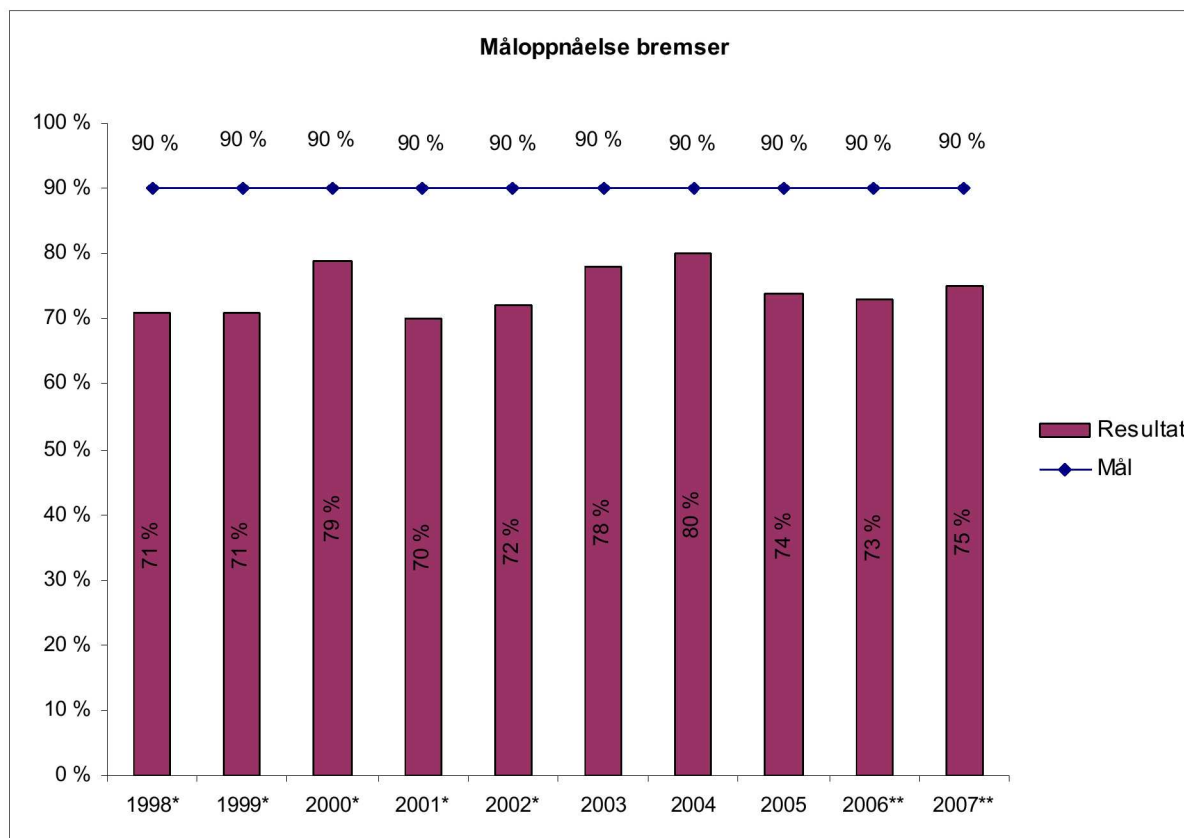


Figur 20 Måloppnåelse for vekter og dimensjoner

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Bremser

Figur 21 illustrerer hvordan resultatene av bremsekontrollene har utviklet seg over tid. Målet om at 90 % skal ha godkjente bremses har vært det samme siden 1998. Årets resultat, med vektning, landet på 75 %, hele 15 % unna målet. Likevel er det en liten forbedring på tre prosentpoeng fra fjoråret. Det året hvor resultatet har vært nærmest målet er 2004. Da var godkjenningandelen 80 %.



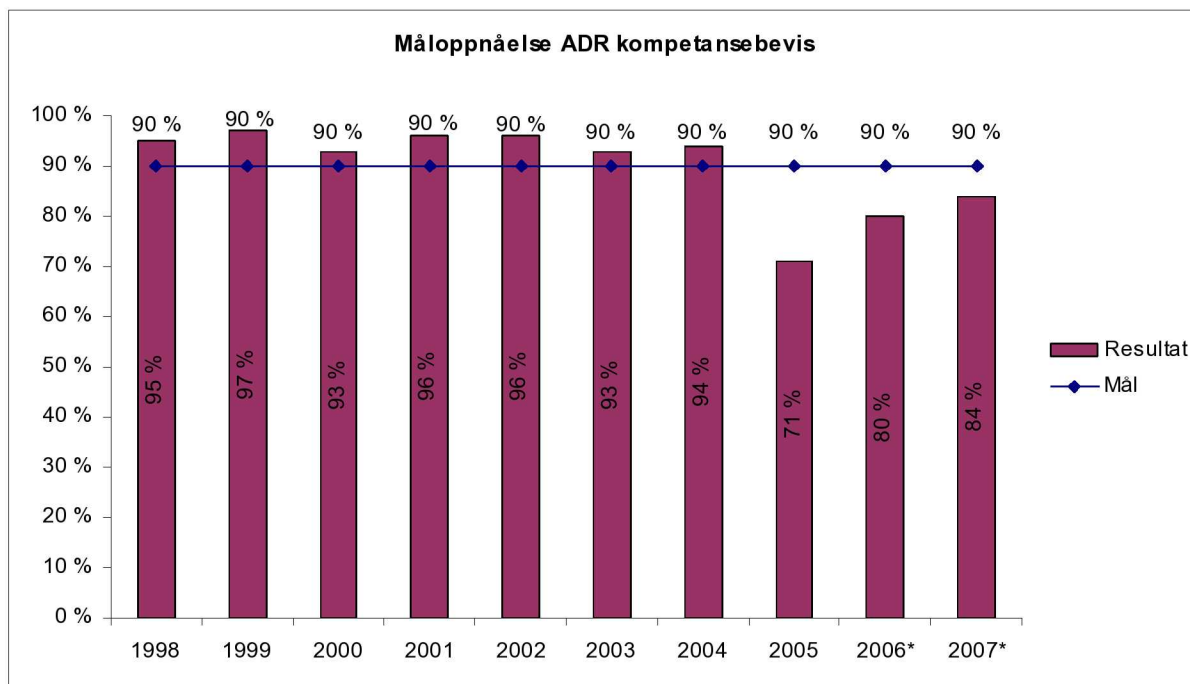
Figur 21 Måloppnåelse for bremsler

(* Kravet til skjevhet er endret fra 30 % til 50 % etter 22.11.02,

** Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

ADR kompetansebevis

Når det gjelder ADR kompetansebevis, er målet at minimum 90 % av de kontrollerte sjåførene fremviser dette. I lang tid ble dette målet oversteget med god margin, men fikk et kraftig fall i 2005. Etter denne drastiske nedgangen, viser de siste års resultater at trenden er i en positiv utvikling. I 2007 kunne 84 % av de spurte sjåførene fremvise gyldig/godkjent kompetansebevis. Det er seks prosentpoeng under målsettingen, men fire prosentpoeng bedre enn for 2006.

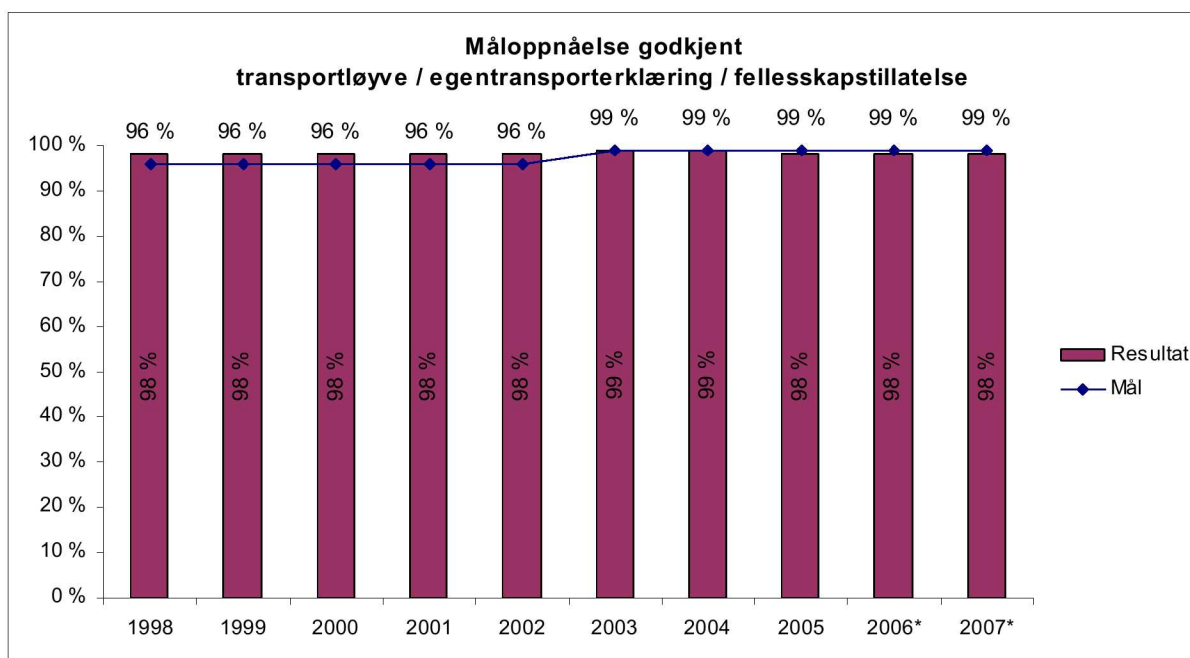


Figur 22 Måloppnåelse for ADR kompetansebevis

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Godkjent transportløyve / egentransporterklæring / fellesskapstillatelse

I likhet med nesten alle foregående år hadde altså 98 % av førerne godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse ut ifra undersøkelsen i 2007. Resultatene fra kontrollene av godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse har siden 1998 vært svært gode og har ligget stabilt på 98 % og 99 % godkjente. Fram til 2002 var måloppnåelsen høyere enn målet, så i 2003 ble målet justert fra 96 % til 99 % godkjente. I 2003 og 2004 var det full måloppnåelse mens vi de siste årene har ligget ett prosentpoeng bak målet.

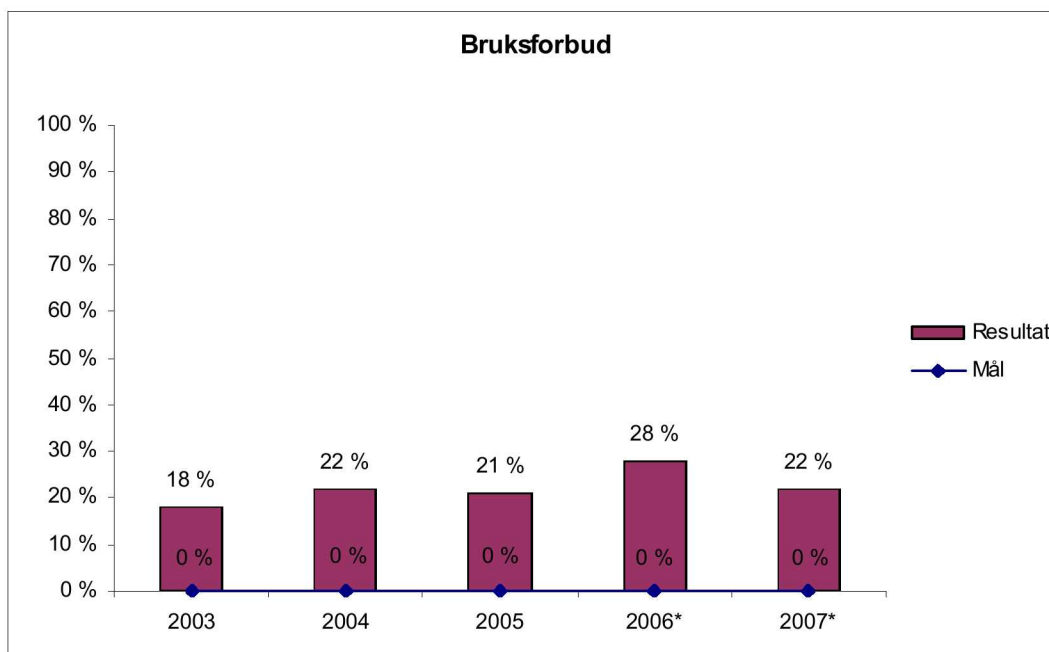


Figur 23 Måloppnåelse for godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Bruksforbud

Tilstandsmålet når det gjelder bruksforbud er at ingen skal bli ilagt dette. Som det går fram av figuren nedenfor er det et stykke vei til dette målet blir innfridd. Etter vekting av regionenes resultater blir andelen bruksforbud av kontrollerte kjøretøy 22 % for 2007. Totalt ble 4062 transportenheter kontrollert på dette punktet i år. Uten vekting ville resultatet vært 19 %. Årets resultat er seks prosentpoeng bedre enn fjoråret. Men uansett er det et stykke vei å gå for å oppnå null bruksforbud.



Figur 24 Måloppnåelse for andel bruksforbud

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Sluttkommentar

Tilstandsundersøkelsen for 2007 viser at ingen av målene er nådd for kontrollpunktene. Nærmest målsetningen var resultatene fra kontrollene av transportløyve, egentransporterklæring og fellesskapstillatelse som viste at målet kun var ett prosentpoeng unna. Dette kontrollpunktet har gjennom flere år med tilstandsundersøkelser holdt seg godt inntil, og også over, den satte målsetningen.

Også resultatene fra kontrollene av vekter og dimensjoner var kun ett prosentpoeng unna målsetningen. Vekter og dimensjoner er forbedret med åtte prosentpoeng i forhold til 2006 og er med dette resultatet det emnet som har hatt størst forbedring i år.

Lengst fra målet finner vi emnene bruksforbud (22 %) og bremses (15 %). Bremses er forbedret med to prosentpoeng fra i fjor. Bruksforbud på 22 % er et høyt tall og meget langt fra målsetningen om at ingen skal bli ilagt dette, men vi ser at bruksforbudet er på vei nedover og er forbedret med seks prosentpoeng fra 2006. Da bruksforbudet ikke er differensiert på de ulike emnene, er det vanskelig å si nøyaktig hva som utløser bruksforbudet. Det er imidlertid sannsynlig at det er brudd på emnene lastsikring, bremses og vekter og dimensjoner som utgjør den største prosentandelen av bruksforbudet i tillegg til enkelte administrative forhold.

Sett over ett er resultatene fra 2007 bedre enn fjoråret. Begge disse årene er vektet og dermed direkte sammenlignbare. Resultatene for 2006, foruten ADR kompetansebevis, var gjennomgående dårligere enn 2005. Dette skyldtes delvis den nye vektingsmetoden. Det er derfor gledelig å se at resultatene har forbedret seg på de fleste områder det siste året. Det er kun emnet ”godkjent lastsikring” som har gått ett prosentpoeng tilbake.

I 2007 er vi nærmere enn på lenge om å nå målet om 5000 kontrollerte enheter. Disse skal fordeles med omtrent 1000 kontroller per region og i år kunne Region vest vise til å ha oversteget kontrollantallet med 56 enheter. Kontrollene skal fordeles etter denne nøkkelen over uke og døgn:

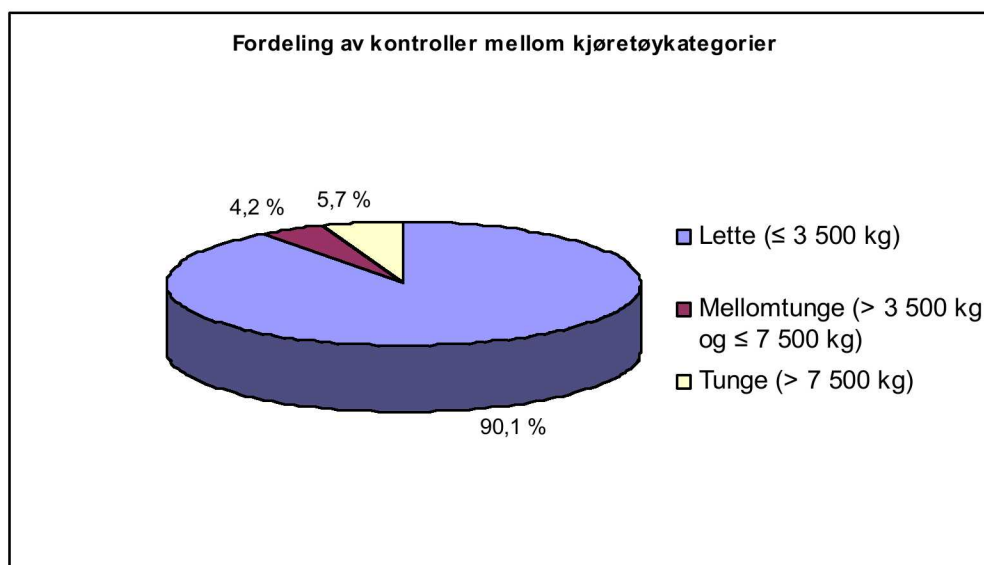
Tid på døgnet	Mandag-fredag	Lørdag-søndag
0600-2400	70 %	15 %
0000-0600	15 %	

Det gjenstår enda noe for å oppnå kontrollmålene for helg og natt. Kun 7 % av kontrollene ble foretatt nattetid og 9 % er foretatt i helgedagene.

Tilstandsundersøkelse kap. 7/2007 - Teknisk stand på kjøretøyparken

1.0 Innledning

Tilstandsundersøkelse nr. 7/2007 om teknisk stand på kjøretøyparken baserer seg på data fra alle periodiske kjøretøykontroller gjennomført i Norge i 2007. Til sammen ble 1 105 490 kjøretøy kontrollert i 2007, hvorav 996 270 (90,1 %) var lette kjøretøy (tillatt totalvekt til og med 3 500 kg), 46 429 (4,2 %) var mellomtunge kjøretøy (tillatt totalvekt mellom 3 501 og 7 500 kg), og 62 791 (5,7 %) var tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 7 500 kg).



Figur 25 Andel av det totale antall kontroller for hver kjøretøykategori i 2007

2.0 Bakgrunn

Alle norsk registrerte biler med tillatt totalvekt 3 500 kg eller mindre skal, med visse unntak, inn til periodisk kjøretøykontroll fire år etter førstegangsregistrering og deretter annethvert år. For biler og tilhengere med tillatt totalvekt over 3 500 kg, samt kjøretøy registrert for 10 personer eller flere, drosjer og ambulanser gjennomføres det kontroller ett år etter førstegangsregistrering og deretter årlig.

Kontrollordningen er hjemlet i forskrift om periodisk kontroll og utekontroll av kjøretøy, og er et resultat av EØS-avtalen. Den ble innført i 1994/95 for tunge kjøretøy og i 1998 for lette kjøretøy. Ved kontrollene blir feil og mangler ved kjøretøyene som kan ha innvirkning på sikkerhet og miljø registrert. Resultatene fra kontrollene blir elektronisk innrapportert til Vegdirektoratet. Dette materialet gir mulighet til å utarbeide statistikk som gir en oversikt over den tekniske tilstanden på kjøretøyparken. Dette kan også gi en viss indikasjon på om periodisk kontroll gir den ønskede effekten på tilstanden, og om ytterligere tiltak bør iverksettes.

3.0 Metode

Alle resultater fra de periodiske kontrollene blir lagret elektronisk i en sentral database i Vegdirektoratet. Tilstandsundersøkelsen baserer seg på data hentet ut fra denne databasen. Programmet Oracle Discoverer og programmeringsspråket SQL ble brukt til å hente ut data fra databasen.

Kjøretøy som er inne til periodisk kontroll blir vurdert på bakgrunn av bestemte kontrollpunkter. Antall kontrollpunkter varierer avhengig av kjøretøygruppe og er fordelt på følgende hovedgrupper:

0. Identitet
1. Bremsanlegg
2. Styring
3. Sikt
4. Lys/refleks/elektrisk
5. Aksler/hjuloppheng/fjærer/støtdempere/hjul/dekk (hjul/hjuloppheng)
6. Bærende konstruksjon/karosseri/påbygg
7. Annet utstyr
8. Miljø
9. Forevises trafikkstasjon

På hvert av punktene blir det påført en av følgende markeringer:

-: Kontrollpunktet er ikke aktuelt for vedkommende kjøretøy.
0: Kontrollert og funnet i orden.
1: Feil/mangel som skal rettes, men uten at utført retting behøver å kontrolleres.
2: Feil/mangel som skal rettes, og hvor utført retting skal kontrolleres av godkjent kontrollorgan.
3: Feil/mangel som tilsier kjøreforbud og hvor utført retting skal kontrolleres av godkjent kontrollorgan.
4: På kontrolltidspunktet ikke mulig å måle på grunn av klimatiske forhold.

Som ”godkjent” på kontrollen gjelder at ingen kontrollpunkt har markeringene 2 eller 3. Tilstandsmålene er derfor satt opp som minimum andel kjøretøy uten markeringene 2 eller 3 på de forskjellige hovedgruppene. Ved tilstandsundersøkelsen er det undersøkt hvor stor andel av de kontrollerte kjøretøyene som totalt ikke hadde markeringene 2 eller 3 på noen kontrollpunkter ved første gangs kontroll, og hvor stor andel som ikke hadde markeringene 2 eller 3 på kontrollpunkter under de forskjellige hovedgruppene.

Kjøretøyene er i denne undersøkelsen fordelt på tre grupper:

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lette kjøretøy, med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg. ▪ Mellomtunge kjøretøy, med tillatt totalvekt 3 501 – 7 500 kg. ▪ Tunge kjøretøy, med tillatt totalvekt over 7 500 kg.

Denne grupperingen ble innført i 2002. Før den tid ble kjøretøyene delt inn i personbiler (inkl. kombinertbiler og minibusser), varebiler, og tunge kjøretøy (med tillatt totalvekt over 3 500 kg). Endringen innebærer altså at varebiler og personbiler ikke lenger skilles i undersøkelsen. Dette vil imidlertid ha liten betydning i praksis, da resultatene for de to gruppene i tidligere undersøkelser har vært tilnærmet like. De tunge kjøretøyene deles nå inn i ”mellomtunge” og tunge kjøretøy. Dette gjør det mulig å skille mellom kjøretøy som gjerne blir brukt til

distribusjonskjøring etc. (de mellomtunge) og de virkelig tunge kjøretøyene. Gruppen ”mellomtunge kjøretøy” består i hovedsak av mindre lastebiler, busser registrert for mindre enn 17 personer og kombinertbiler.

4.0 Resultater

4.1 Markedsandeler og kontrollfordeling mellom kjøretøygrupper

Totalt ble det foretatt 1 105 490 periodiske kjøretøykontroller i landet i 2007. Tabell 1 viser at kun 1,1 % av disse kontrollene var det Statens vegvesen som stod for. NAFs teststasjoner foretok 8,7 %, mens de andre kontrollorganene besørget de resterende 90,2 % av kontrollene. Dermed synker markedsandelen til Statens vegvesen med 0,5 prosentpoeng og NAF sin markedsandel med 0,2 prosentpoeng i forhold til 2006, mens de andre kontrollorganene har økt tilsvarende.

Tabell 2 Antall kontroller fordelt på kontrollorgan.

Kontrollorgan	Antall kontroller	Andel
Statens vegvesens trafikkstasjoner	12 695	1,1 %
NAFs teststasjoner	95 898	8,7 %
Andre kontrollorgan	996 897	90,2 %
Sum	1 105 490	100 %

Som det går fram av tabell 2 var 76,3 % av de kontrollerte kjøretøyene personbiler, 10,4 % var varebiler og 13,3 % var registrert på andre kjøretøykoder. Den største endringen i forhold til 2006 var at andel varebiler økte med 0,7 prosentpoeng, noe som utgjør en økt kontroll på varebiler med til sammen 6573 biler. Kombinertbil minker med 0,5 prosentpoeng som utgjør en reduksjon på 6233 kontrollerte biler. Personbiler minker med 0,3 prosentpoeng og reduseres derfor mest i antall dvs. en reduksjon på 15 782 biler, siden markesandelen på denne kjøretøygruppen er størst.

Buss og motorredskap har minsket sin kontrollandel med opptil 0,2 prosentpoeng. De øvrige kjøretøygruppens andel, dvs. lastebil/trekkbil og påhengsvogn/slepvogn/semitrailer har økt sin andel med opptil 0,2 prosentpoeng.

Tabell 3 Antall kjøretøy inne til periodisk kontroll i 2007, fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Andel
Personbil	843 151	76,27 %
Buss	24 534	2,22 %
Kombinertbil	36 282	3,28 %
Varebil	115 147	10,42 %
Lastebil/trekkbil	69 311	6,27 %
Påhengsvogn/slepvogn/semitrailer	16 405	1,48 %
Motorredskap	660	0,06 %
Totalt	1 105 490	100,00 %

4.2 Lette kjøretøy

Av de 996 270 lette kjøretøyene ($\leq 3\,500$ kg) som var inne til kontroll ble 51,2 % godkjent ved førstegangs kontroll. Det vil si at de ikke hadde markeringene 2 eller 3 på noen av kontrollpunktene. I forhold til 2006 økte godkjenningssandelen minimalt, dvs. med 0,2 prosentpoeng. I 2005 og 2004 var godkjenningssandelen på henholdsvis 52,3 % og 53,5 %, som viser at godkjenningssandelen på denne kjøretøygruppen har sunket med til sammen 2,5 prosentpoeng de foregående årene.

I tabell 3 er det vist godkjenningssandelene for de ulike kjøretøygruppene blant lette kjøretøy. Personbil hadde en godkjenningssandel på 51,8 % dvs. en oppgang på 0,8 prosentpoeng i forhold til 2006. Påhengsvogn/slepovgn/semitrailer og motorredskap hadde den største nedgangen i godkjenningssandel dvs. en reduksjon på 50,0 prosentpoeng og 35,0 prosentpoeng. Det må tas i betraktning at det kun ble kontrollert 2 påhengsvogn/slepovgn/semitrailer (tilhengere) og kun 11 motorredskap karakterisert som lette kjøretøy. Lastebil/trekkbil hadde en reduksjon på 3,5 prosentpoeng.

Den eneste kjøretøygruppen som har økt sin godkjenningssandel i forhold til 2006 er personbiler, noe som utgjør at den totale godkjenningssandelen øker med 0,2 prosentpoeng. Årsaken til dette er at det blir kontrollert flere personbiler i året i forhold til de andre kjøretøygruppene.

Tabell 4 Antall kontroller og godkjenningssandeler for lette kjøretøy (inntil 3500 kg), fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	841 321	51,75 %
Buss	11 989	44,97 %
Kombinertbil	27 535	37,88 %
Varebil	115 098	50,94 %
Lastebil/trekkbil	314	39,49 %
Påhengsvogn/slepovgn/semitrailer	2	50,00 %
Motorredskap	11	36,36 %
Totalt	996 270	51,18 %

Tabell 5 viser godkjenningssandelen for de ulike hovedgruppene som kontrollpunktene er inndelt i. Pilene illustrerer hvorvidt resultatet er en nedgang eller en oppgang i forhold til det foregående året.

Av tabell 4 går det fram at bremses hadde den laveste andelen med kun 70,0 % og gruppen annet utstyr hadde den høyeste andelen med 98,4 %. Andre grupper som hadde relativt lav godkjenningssandel var hjul/hjuloppheng med 75,2 % og lys/refleks/el. utstyr med 83,9 %. Styling, sikt, karosseri/påbygg og annet utstyr var grupper som alle hadde en godkjenningssandel på over 90 %, men som likevel ikke nådde de fastsatte målene for andel kjøretøy i tilfredsstillende stand (måltallene er vist i tabell 9). Miljø har derimot nådd måletallene med 0,1 prosentpoeng over det angitte måltallet, og er dermed den eneste gruppen som har nådd disse målene for kjøretøykategorien lette kjøretøy.

Sammenlignet med resultatet fra 2006 hadde de fleste av gruppene, unntatt bremses, sikt og lys/refleks/el.utstyr, en svak økning. For sikt var situasjonen uendret. Den største nedgangen hadde bremses, hvor godkjenningssandelen har sunket fra 70,3 % til 70,0 %. Dette tilsier en reduksjon på 3,2 prosentpoeng de siste fem årene.

Tabell 5 Godkjenningssandeler for de enkelte hovedgruppene - lette kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg. Tallene for 2001* i tabellen gjelder personbiler, som utgjør hovedbestanden av de lette kjøretøyene.

Hovedgruppe	Godkjenningssandeler (%)						
	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001*
Bremses	70,0 ↓	70,3 ↓	71,3 ↓	72,6 ↓	73,2 ↓	73,5	72,9
Styring	91,0 ↑	90,8 ↑	90,7 –	90,7 ↑	90,6 ↓	91,1	90,6
Sikt	96,6 –	96,6 –	96,6 ↓	96,8 ↑	96,7 –	96,7	96,6
Lys/refleks/el.utstyr	83,9 ↓	84,1 ↓	84,9 ↓	85,5 ↓	85,6 ↓	86,0	85,3
Hjul/hjuloppheng	75,2 ↑	75,0 ↓	75,8 ↓	76,4 ↓	76,9 ↓	78,1	78,4
Karosseri/påbygg/...	92,7 ↑	92,0 ↑	91,7 ↑	91,1 ↑	90,4 ↑	89,2	89,2
Annet utstyr	98,4 ↑	98,3 –	98,3 –	98,3 ↑	98,2 ↑	98,1	97,8
Miljø	92,1 ↑	91,6 –	91,6 ↑	91,5 ↑	91,0 ↑	90,6	89,4

4.3 Mellomtunge kjøretøy

Det ble i 2007 foretatt 46 429 periodiske kontroller på mellomtunge kjøretøy (> 3 500 kg og ≤ 7 500 kg). Dette resulterte i at 46,7 % av kjøretøyene ble godkjent ved førstegangs kontroll mot 47,9 % i 2006.

Tabell 6 viser godkjenningssandelen til de ulike kjøretøygruppene. I forhold til 2006 har varebil en oppgang på hele 18,1 prosentpoeng, men det må taes i betraktning at det kun ble kontrollert 45 kjøretøyer innenfor denne gruppen. Kombinertbil har som for lette kjøretøy en nedgang og går fra en godkjenningssandel på 48,7 % til 45,4 %. Personbil, buss og varebil er de kjøretøygruppene som har en økning i godkjenningssandel i forhold til 2006. De resterende kjøretøygruppen har en reduksjon på opptil 3,3 prosentpoeng.

Tabell 6 Antall kontroller og godkjenningssandel for mellomtunge kjøretøy (over 3500 kg og inntil 7500 kg), fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	1 791	44,39 %
Buss	3 926	39,61 %
Kombinertbil	8 424	45,41 %
Varebil	45	66,67 %
Lastebil/trekkbil	32 010	48,06 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	127	49,61 %
Motorredskap	106	41,51 %
Totalt	46 429	46,73 %

For de mellomtunge kjøretøyene var det hovedgruppen sikt som kom best ut med en godkjenningsandel på 96,1 %, dvs. det samme resultatet som året før. Dette er likevel en nedgang på 0,2 prosentpoeng målt mot 2005. Bremsere hadde en nedgang på 1,1 prosentpoeng og var den gruppen som hadde størst nedgang blant de ulike hovedgruppene. Annet utstyr hadde derimot den største økning på 0,7 prosentpoeng. Den andre gruppen som hadde økt godkjenningsandelen sin i forhold til 2006 var miljø. Her var det en økning på 0,2 prosentpoeng. Resultatene er vist i tabell 6.

Tabell 7 Godkjenningsandeler for de enkelte hovedgruppene - mellomtunge kjøretøy med tillatt totalvekt 3 501 – 7 500 kg. Tallene for 2001* i tabellen gjelder alle tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, og er derfor ikke direkte sammenlignbare.

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001*
Bremsere	69,1 ↓	70,2 ↓	71,9 ↓	73,2 ↓	73,4 ↓	74,3	64,8
Styring	88,5 –	88,5 –	88,5 ↑	88,0 ↓	88,6 ↓	89,2	90,7
Sikt	96,1 –	96,1 ↓	96,3 –	96,3 ↑	96,2 –	96,2	95,6
Lys/refleks/el.utstyr	78,2 ↓	78,4 ↓	80,2 ↓	80,3 ↓	81,2 ↓	82,3	80,5
Hjul/hjuloppheng	77,8 –	77,8 ↓	78,6 ↑	78,2 ↓	79,4 ↓	80,5	74,5
Karosseri/påbygg/...	87,9 ↓	88,3 ↓	88,6 –	88,6 ↑	88,5 ↑	88,4	80,6
Annet utstyr	94,6 ↑	93,9 ↑	92,9 ↑	89,6 ↓	90,3 ↓	90,7	86,5
Miljø	94,6 ↑	94,4 ↓	94,7 ↑	94,6 –	94,6 ↑	94,2	93,6

4.4 Tunge kjøretøy

62 791 tunge kjøretøy var inne til periodisk kjøretøykontroll i løpet av 2007. Av disse ble kun 30,5 % godkjent ved førstegangs kontroll. Dette var en nedgang på 0,5 prosentpoeng i forhold til 2006. Godkjenningsandelene på de ulike kjøretøygruppene er vist i tabell 7.

Kategorien tunge kjøretøy består for det meste av busser, lastebiler/trekkbiler og påhengsvogn/slepovgn/semitrailer (tilhengere). Disse kjøretøyene har en godkjenningsandel på rundt 30 %, og er derfor de tre kjøretøygruppene med lavest godkjenningsandel. Det ble for øvrig kontrollert fire varebiler, hvor tre av disse ble underkjent, hvilket resulterer i en godkjenningsandel på 25 %. Buss og lastebil/trekkbil sin godkjenningsandel sank i forhold til 2006, mens kjøretøykategorien tilhengere økte sin andel med 0,4 prosentpoeng. Buss hadde den største nedgangen med hele 2,7 prosentpoeng, mens varebiler og personbiler hadde den største økningen på henholdsvis 25,0 prosentpoeng og 1,6 prosentpoeng. Årsaken til at godkjenningsandelen på varebiler har steget med 25,0 % er at det kun ble kontrollert 1 varebil i 2006 som ble underkjent.

Tabell 8 Antall kontroller og godkjenningsandel for tunge kjøretøy (over 7500 kg), fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningsandel
Personbil	39	41,03 %
Buss	8 619	30,12 %
Kombinertbil	323	37,77 %
Varebil	4	25,00 %
Lastebil/trekkbil	36 987	30,08 %
Påhengsvogn/slepvogn/semitrailer	16 276	30,92 %
Motorredskap	543	48,07 %
Totalt	62 791	30,50 %

Som for de mellomtunge kjøretøyene var det sikt som hadde den høyeste godkjenningsandelen av hovedgruppene med 93,9 %, men godkjenningsandelen sank derimot med 0,4 prosentpoeng i forhold til 2006. Annet utstyr hadde den største økning i godkjenningsandel med hele 1,1 prosentpoeng, i tillegg hadde hjul/hjuloppheng et positivt resultat med en økning på 0,5 prosentpoeng. Alle de andre gruppene hadde et negativt resultat i forhold til 2006, med unntak av bremses som hadde likt resultat som året før. Den største nedgangen hadde karosseri/påbygg/bærende konstruksjon og lys/refleks/el.utstyr som ble redusert med en godkjenningsandel på 0,6 prosentpoeng. Resultatene er vist i tabell 8.

Tabell 9 Godkjenningsandeler for de enkelte hovedgruppene - tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg. Tallene for 2001* i tabellen gjelder alle tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, og er derfor ikke direkte sammenlignbare.

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001*
Bremses	52,7 –	52,7 ↓	54,2 ↓	55,0 ↓	55,9 ↓	57,5	64,8
Styring	91,5 ↓	91,6 –	91,6 ↓	91,7 ↑	91,6 ↑	91,5	90,7
Sikt	93,9 ↓	94,3 ↓	94,5 ↓	94,9 ↓	95,3 ↑	95,0	95,6
Lys/refleks/el.utstyr	72,9 ↓	73,5 ↓	75,7 ↓	77,0 ↓	77,6 ↓	78,0	80,5
Hjul/hjuloppheng	69,0 ↑	68,5 ↓	69,3 ↓	69,5 ↓	70,0 ↑	69,7	74,5
Karosseri/påbygg/...	69,7 ↓	70,3 ↓	72,6 ↓	73,7 ↓	74,0 ↓	74,8	80,6
Annet utstyr	87,7 ↑	86,6 ↑	86,3 ↑	81,5 ↓	82,6 ↓	83,5	86,5
Miljø	91,9 ↓	92,4 ↓	93,3 ↓	93,6 ↑	93,5 ↓	93,6	93,6

5.0 Mål

For de tre kjøretøyklassene er det fastsatt mål for andelen godkjente kjøretøy under de ulike kontrollhovedgruppene. Et godkjent kjøretøy er definert som et kjøretøy som ikke har feil av type 2 eller 3 ved den periodiske kontrollen. Måltallene som er vist i tabell 9 ble justert ut i fra at kjøretøyklassene ble endret i 2002, men har siden vært de samme.

Tabell 10 Måltall

Hovedgruppe	Lette minimum godkjent	Mellomtunge minimum godkjent	Tunge minimum godkjent
Bremser	78 %	74 %	70 %
Styring	92 %	92 %	92 %
Sikt	98 %	98 %	98 %
Lys/refleks/el.utstyr	90 %	90 %	90 %
Hjul/hjuloppheng	80 %	80 %	80 %
Karosseri/påbygg/...	94 %	86 %	84 %
Annet utstyr	99 %	95 %	90 %
Miljø	92 %	98 %	98 %

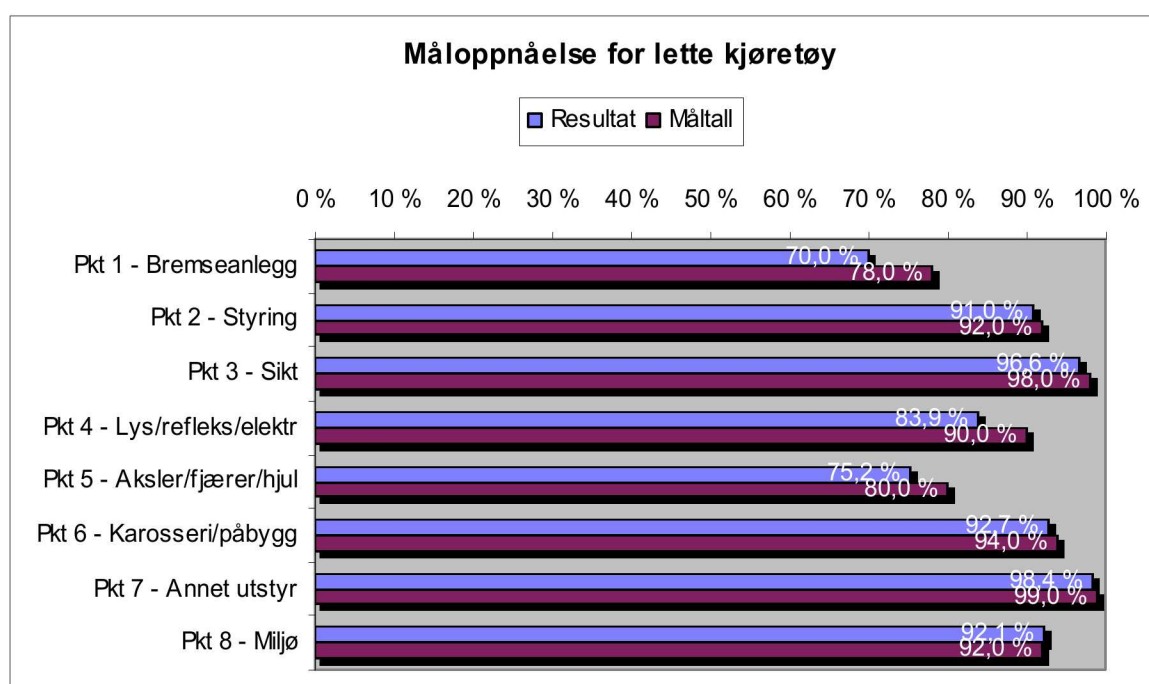
6.0 Måloppnåelse

6.1 Grafisk framstilling

I de etterfølgende figurene er resultatene for 2007 sammenlignet med målene ved at de er implementert i søylediagram for lette, mellomtunge og tunge kjøretøy. Dette er gjort for å illustrere i hvor stor grad målene ble nådd.

6.2 Lette kjøretøy

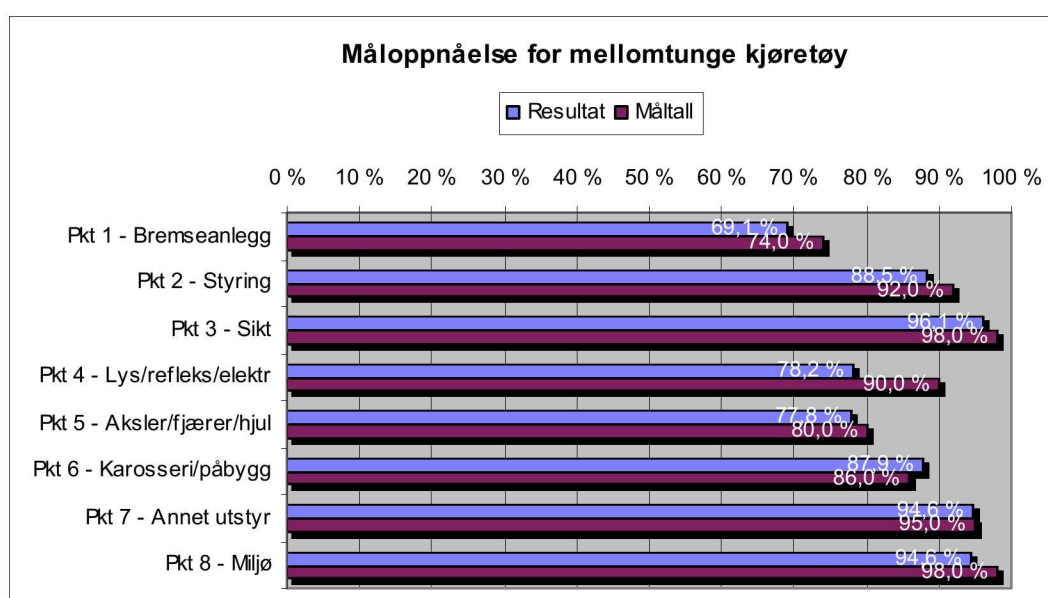
Figur 26 viser at målene for lette kjøretøy ikke ble nådd for de fleste av hovedgruppene. Miljø nådde måltallet med 0,1 prosentpoeng over det fastsatte målet. Størst avstand mellom resultat og mål var det for bremseanlegg som hadde et avvik på 8,0 prosentpoeng. Andre grupper med store avvik var lys/refleks/el.utstyr hvor godkjenningandelen var 83,9 % og målet 90,0 %, og aksler/fjærer/hjul hvor resultatet var 75,2 % og målet 80,0 %. Den gruppen med minst avstand mellom resultat og mål var annet utstyr hvor avviket var på 0,6 prosentpoeng.



Figur 26 Måloppnåelse for lette kjøretøy

6.3 Mellomtunge kjøretøy

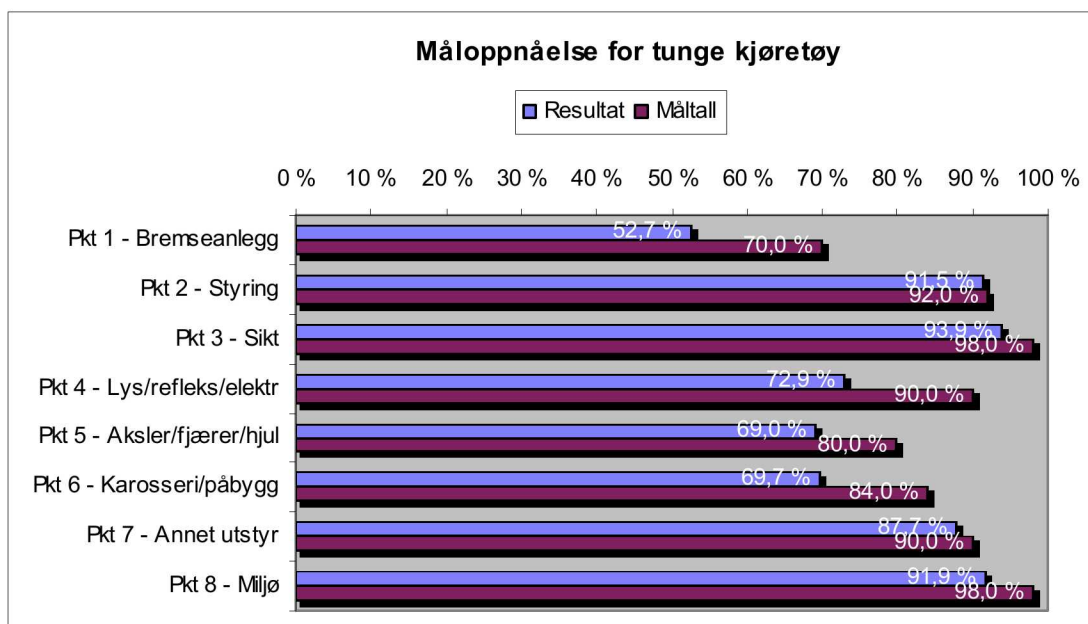
For de mellomtunge kjøretøyene var hovedgruppen karosseri/påbygg/bærende konstruksjon den eneste gruppen som nådde sitt fastsatte mål. Her var resultatet 87,9 % og målet 86,0 %. I 2006 var resultatet det samme, dvs. at denne gruppen var den eneste hovedgruppen som oppnådde det forventede målet. De resterende gruppene oppnådde alle resultater som var under tilstandsmålene. Størst var avviket for lys/refleks/el.utstyr hvor det skilte 11,8 prosentpoeng mellom resultatet på 78,2 % og målet på 90,0 %. For bremsanlegg og styring var det også relativt store avvik mellom faktisk godkjenningssandel og ønsket mål. For de øvrige hovedgruppene var det kun mindre avvik. Forholdet mellom resultat og måltall for de ulike gruppene er illustrert i figur 3.



Figur 27 Måloppnåelse for mellomtunge kjøretøy

6.4 Tunge kjøretøy

For de tunge kjøretøyene var det ingen av hovedgruppene som oppnådde et resultat som svarte til måltallet. Forholdet mellom resultat og måltall for de fleste av gruppene gir i tillegg et større avvik for de tunge kjøretøyene i forhold til de andre kjøretøykategoriene. Unntak er for hovedgruppene styring og annet utstyr, hvor det var betydelige mindre avvik mellom resultat og mål. Resultatet for styring var imidlertid kun 0,5 prosentpoeng fra det fastsatte målet. Gruppene bremseanlegg (resultat 52,7 %, mål 70 %) og lys/refleks/el.utstyr (resultat 72,9 %, mål 90,0 %) hadde begge et avvik på over 17 prosentpoeng. Figur 4 illustrerer måloppnåelsen for tunge kjøretøy.



Figur 28 Måloppnåelse for tunge kjøretøy

7.0 Sluttkommentar

Sammenlignet med resultatene fra tidligere års tilstandsundersøkelser var det for mellomtunge og tunge kjøretøy en negativ utvikling på mange av kontrollpunktene. Hvis det sammenlignes med resultatene fra 2002, da inndelingen i lette, mellomtunge og tunge kjøretøy ble innført, kommer det fram at det for tunge kjøretøy har vært en nedgang på ca. 5 prosentpoeng på områdene bremses, lys/refleks/elektrisk utstyr og karosseri/påbygg/bærende konstruksjon. For de tunge kjøretøyene var det kun annet utstyr som hadde et positivt resultat i forhold til 2002, men ingen av hovedgruppene oppnådde et resultat som svarte til måltallet. Avviket mellom resultat og måltall for de tunge kjøretøyene var i tillegg mye større enn for de andre kjøretøykategoriene.

For mellomtunge kjøretøy var det bremses og lys/refleks/el.utstyr som har den største nedgangen i forhold til resultatet i 2002. Her var det en reduksjon på 5,2 prosentpoeng og 4,1 prosentpoeng. For begge kjøretøyklassene har det imidlertid vært en økning i godkjenningsandelen for annet utstyr på ca. 4 prosentpoeng. I tillegg hadde de mellomtunge kjøretøyene en positiv økning med 0,4 prosentpoeng på hovedgruppen miljø. Karosseri/påbygg/bærende konstruksjon var den eneste hovedgruppen av de mellomtunge kjøretøyene som oppnådde et resultat som svarte til måltallet.

Lette kjøretøy skiller seg fra de andre to kjøretøyklassene ved at tre av de åtte hovedgruppene har hatt positiv utvikling i forhold til resultatet i 2002. Dette omfatter karosseri/påbygg/bærende konstruksjon, annet utstyr og miljø. Resultatet er det samme som i 2006. I tillegg nådde hovedgruppe miljø det fastsatte målet for de lette kjøretøyene.

Tilstandsundersøkelse kap 8/2007 - Øvelseskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 8/2007 – Øvelseskjøring, ble gjennomført i ukene 16 – 19. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat. Undersøkelsen ble foretatt blant førerkortkandidater under 19 år.

2. Bakgrunn

Hensikten med å senke øvelsesalderen for bil fra 17 til 16 år i oktober 1994 var å gi mulighet til mer øvelseskjøring og trening på vegen før førerprøven. Målet med denne ordningen er å senke ulykkesrisikoen for unge bilførere. Et sentralt tiltak for trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot trafikanten i NVVP-perioden 1998 – 2007 er derfor å motivere og legge tilrette for privat øvelseskjøring på landsbasis.

Samtidig med senking av alder for øvelseskjøring, sørget myndighetene for opphevelse av restriksjonene på hvor det er lov å øvelseskjøre.

3. Metode

Undersøkelsen har vært en spørreundersøkelse blant førerkortkandidater under 19 år jf. vedlegg.

4. Tidligere undersøkelser

En undersøkelse foretatt i Sverige (VTI-rapport, 1997) om 16-årsgrense for øvelseskjøring, viste at 45 – 50 % av ungdommene i den aktuelle alderen hadde benyttet anledningen til å starte øvelseskjøring tidligere. De hadde kjørt 2,5 til 3 ganger så mye som de som startet øvelseskjøringen ved 17 ½ år.

På oppdrag fra Statens vegvesen Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal utførte Opinion en undersøkelse om privat øvelseskjøring våren 1998.

Fra Hordaland deltok 500 ungdommer, mellom 16 og 18 år, i undersøkelsen. Utvalget i undersøkelsen framkom ved å trekke et tilfeldig utvalg fra Folkeregisteret blant personer født i 1979, 1980 eller 1981. Intervjumetode for denne undersøkelsen var telefonintervju. Spørsmålene i undersøkelsen var flere og stilt på en annen måte, enn tilstandsundersøkelsen som ble utført av vegkontorene i 1998.

Hele 81 % av 16 til 18 åringene i Hordaland sa, våren 1998, at de hadde øvelseskjørt de to siste årene. Av de 19 % som ennå ikke hadde begynt å øvelseskjøre, sa 82 % at de hadde planer om å gjøre det.

Når man brøt ned dette spørsmålet på kjønn og by/land fant man kun meget små forskjeller. Det var litt flere gutter (86 %) enn jenter (77 %) som øvelseskjørte.

Tilstandsundersøkelsen som ble utført av regionene i 2005 viste at øvelseskjøring var mest utbredt fra fylte 17 år. For landet totalt, øvelseskjører 54,4 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere, mens 45,6 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uken. Totalt antall timer øvelseskjøring pr elev lå på 98.

5 Resultater fra undersøkelsen 2007

Tabell 1 – Antall skjema fordelt på bostedstype

Antall skjema fordelt på bostedstype				
	Større by	Mindre by/ større tettsted	Landlig/ mindre tettsted	Totalt
Kvinner	81	284	270	635
Menn	98	298	337	733
Totalt	179	582	607	1368

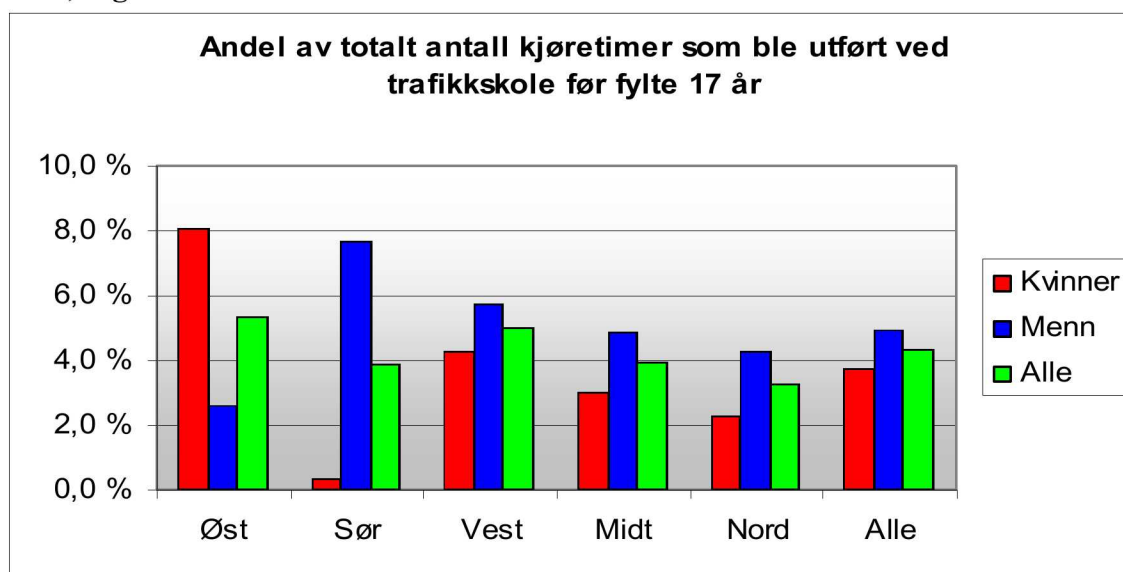
Totalt var det samlet inn 1 368 riktig utfylte spørreskjemaer, fordelt på bostedstypene større by, mindre by/større tettsted og landlig/mindre tettsted. Av disse var 635 kvinner og 733 menn.

Tabell 2 – Bostedstype pr region

Bostedstype				
Region	Større by	Mindre by/ større tettsted	Landområde/ mindre tettsted	Totalt
Øst	48	143	135	326
Sør	32	118	89	239
Vest	34	61	85	180
Midt	39	146	218	403
Nord	26	114	80	220
Totalt	179	582	607	1368

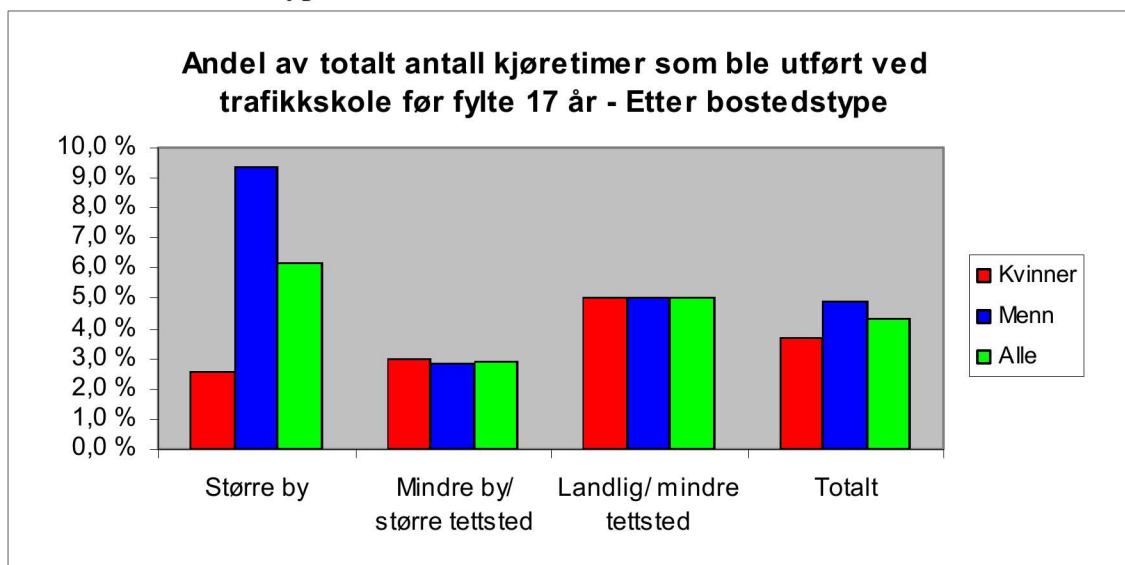
Tabell 2 viser antall besvarelser fordelt på region og bostedstype.

Figur 1 – Andel av totalt antall kjøretimer som ble utført ved trafikkskole før fylte 17 år, regionsvis



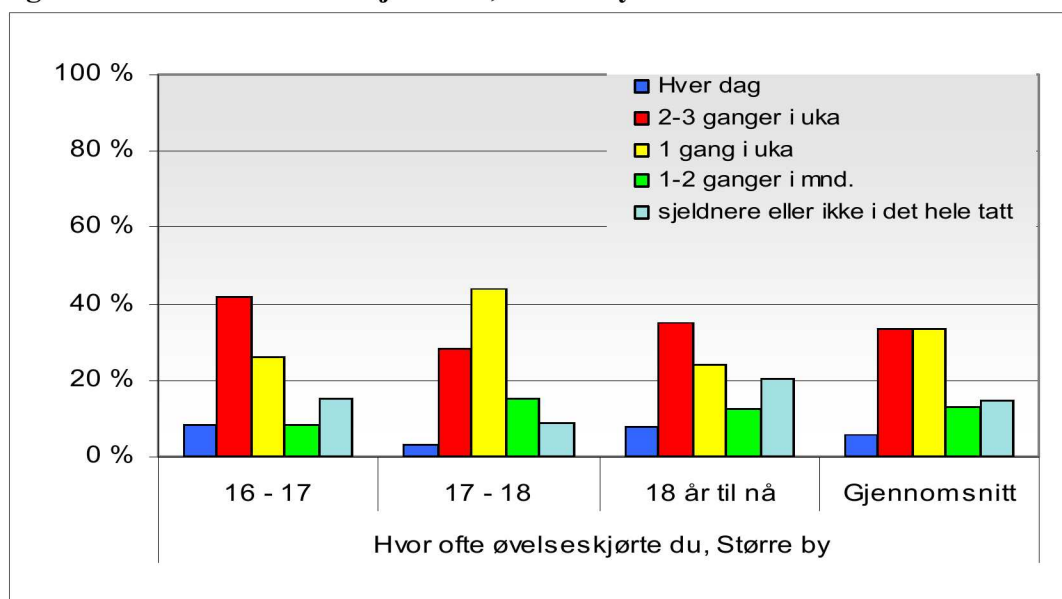
Figur 1 viser andel av totalt antall kjøretimer ved trafikkskole før fylte 17 år. Figurene viser, både for jenter og gutter, at en svært liten del av kjøringen foregår ved trafikkskole før de fyller 17 år.

Figur 2 – Andel av totalt antall kjøretimer som ble utført ved trafikkskole før fylte 17 år - Etter bostedstype

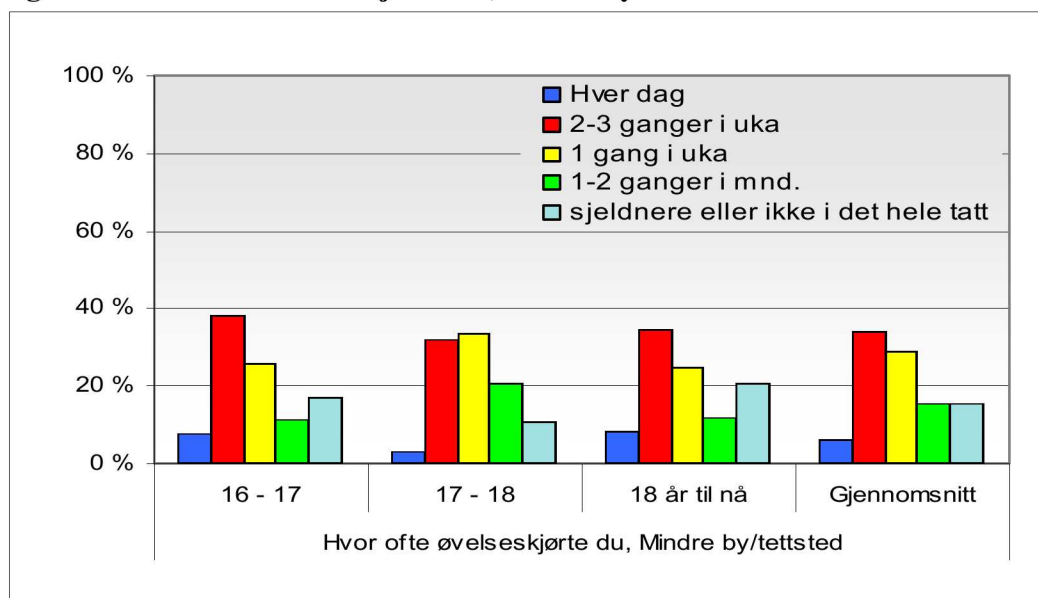


Figur 2 viser, både for jenter og gutter, at det er ungdom fra mindre byer/større tettsted som har spesielt lav andel kjøretimer ved trafikkskole før fylte 17 år.

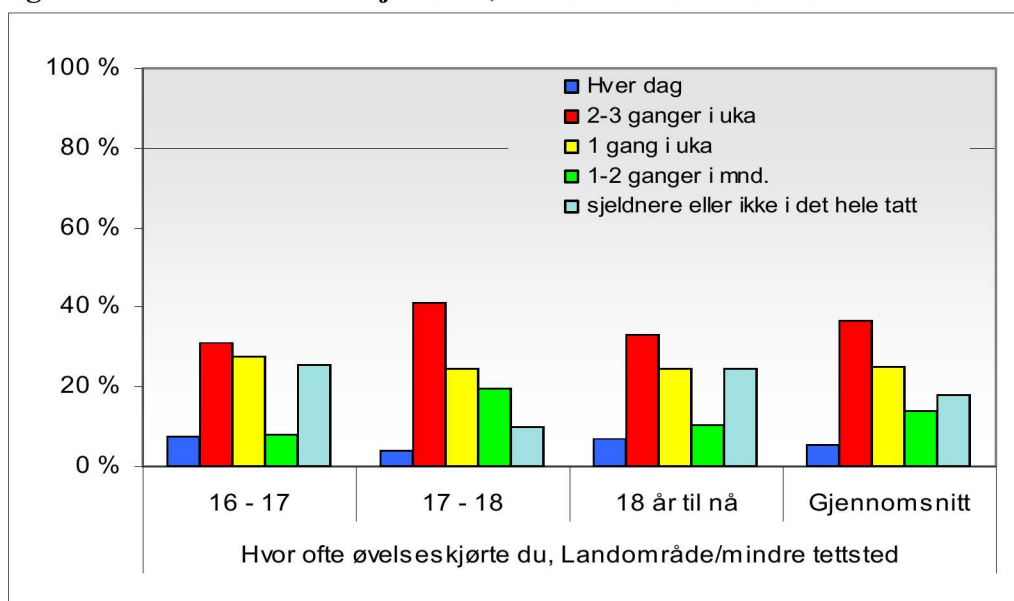
Figur 3 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Større by



I større byer, øvelseskjører 72,6 % av ungdommene 1 gang i uken eller mer. Dette er en økning på hele 22,8 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2006.

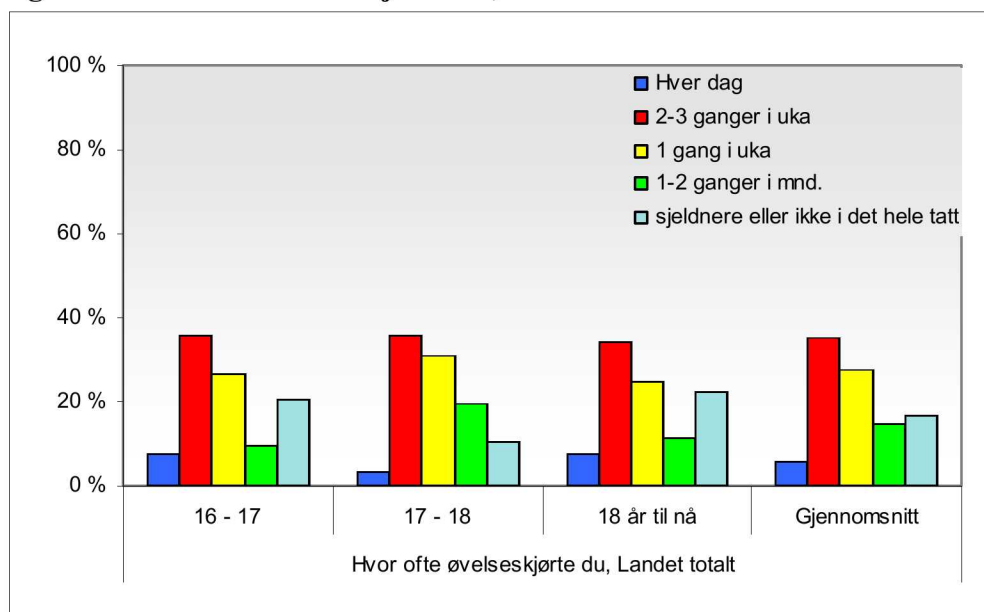
Figur 4 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Minde by/tettsted

I mindre byer/tettsteder, øvelseskjører 68,9 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere. En økning på 15,1 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2006.

Figur 5 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Landområde/mindre tettsted

I landområde/mindre tettsted, øvelseskjører 67,5 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere. En oppgang på 7,1 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2006.

Når man sammenligner de tre bostedstypene er det liten forskjell på hvor ofte kandidaten øvelseskjører fra vedkommende er 16 år.

Figur 6 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Landet totalt

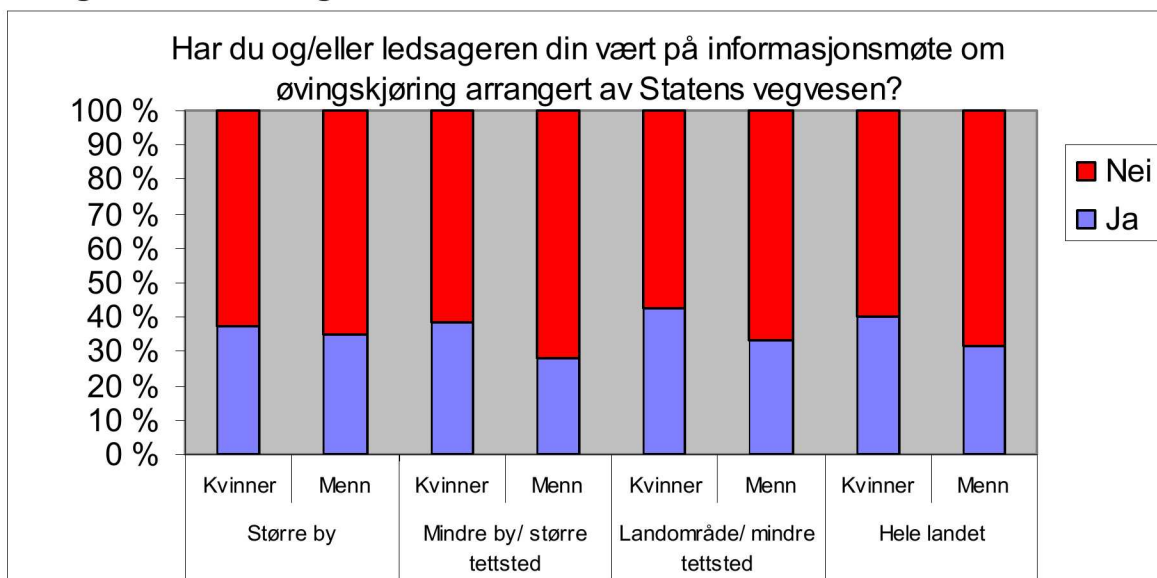
Øvelseskjøring er mest utbredt i perioden 17 til 18 år. For landet totalt, øvelseskjører 68,8 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere. Dette viser en økning på 13 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2006.

Tabell 3 – Hvor fikk du informasjon fra om at øvingskjøring var tillatt fra 16 år?

	Jenter				Gutter			
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
Foreldre/foresatte	71 %	67 %	61 %	58 %	64 %	68 %	56 %	57 %
Kamerater	6 %	7 %	8 %	11 %	7 %	9 %	10 %	12 %
Skolen	10 %	10 %	11 %	14 %	11 %	9 %	10 %	13 %
Statens vegvesen	9 %	10 %	13 %	13 %	13 %	9 %	14 %	12 %
Andre	3 %	5 %	4 %	4 %	4 %	4 %	6 %	4 %
Fikk ikke slik info	1 %	1 %	2 %	0 %	1 %	1 %	3 %	2 %

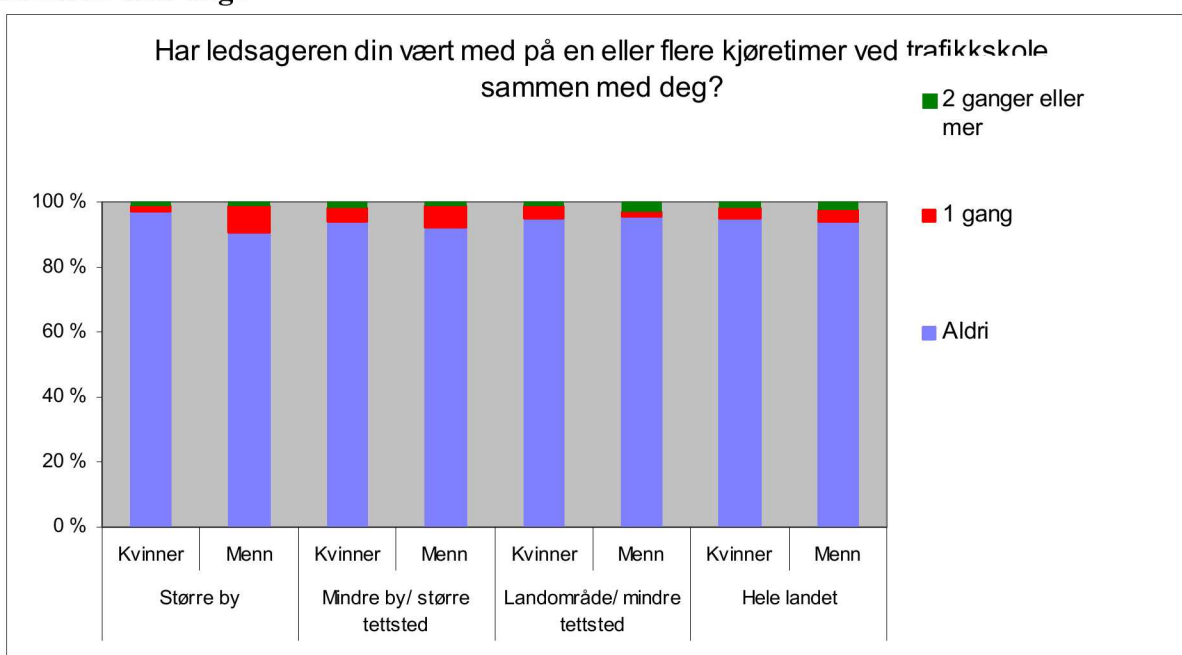
Tabell 3 viser at informasjonen om øvelseskjøring når fram til ungdommen. Kun 2 prosent av guttene svarte at de ikke fikk informasjon om øvelseskjøring fra 16 år.

Figur 8 – Har du og/eller ledsageren din vært på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen?



252 av jentene og 227 av guttene svarte at de hadde vært, enten alene eller sammen med ledsageren sin, på informasjonsmøte arrangert av Statens vegvesen.

Figur 9 – Har ledsageren din vært med på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole sammen med deg?



Figur 9 viser at 595 av 628 jenter svarte at ledsageren aldri hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen. 679 av 725 gutter svarte det samme.

Tabell 4 - Hvor mange timer øvelseskjørte du fra 16 – 19 år

Region	Antall elever	Snitt antall timer privat øvelseskjøring
Øst	326	100
Sør	239	106
Vest	180	83
Midt	403	109
Nord	220	80
Alle	1 368	98

Fører kortkandidatene som er under 19 år, øvelseskjører ca 98 timer i gjennomsnitt fra de er 16 år til de får førerkortet. Det er ca 7 timer mer enn i 2006.

6 Måloppnåelse

I forbindelse med arbeidet med Handlingsprogram for 2002 – 2011 ble målet justert. Det reviderte målet er at førerprøvekandidatene i gjennomsnitt skal ha øvelseskjørt minst 110 timer før førerprøve klass B.

Beregninger viser at førerprøvekandidatene, som er under 19 år, øvelseskjører ca 98 timer i gjennomsnitt fra de er 16 år til de får førerkortet. Dette er en økning på 7 timer fra undersøkelsen i 2006.

7 Oppsummering

I instruksene til tilstandsundersøkelsene står det følgende:

”Utvalgsstørrelse

Undersøkelsen skal gjennomføres innenfor ukene 17-20 (19. april-14. mai) og på samtlige trafikkstasjoner. Til sammen skal det i hver region fylles ut 500 skjemaer. Regionen må fordele dette måltallet på de ulike trafikkstasjonene forholdsmessig ut fra antall førerprøver.

NB! Hver region skal skaffe 500 riktig utfylte skjemaer. Før skjemaet legges i samlekonvolutten må det sjekkes at skjemaet er riktig utfylt. Dersom det er ufullstendig utfylt, skal det forkastes. Innsamlingen skal fortsette til man har så mange korrekt utfylte skjemaer som måltallet tilsier. ”

Regionene sendte i år inn til sammen kun 1 368 riktig utfylte skjemaer. I følge instruksene skulle det vært sendt inn 2 500, eller 500 fra hver region. Regionskontaktene på tilstandsundersøkelser må be om at distriktskontaktene følger instruksene.

Før man fyller 17 år foregår svært lite av kjøretreningen ved trafikkskolen. Dette gjelder uansett bostedstype.

Ungdommene øvelseskjører mer etter at de fyller 17 år enn før de fyller 17 år. Over halvparten øvelseskjører 1 gang i uken eller mer.

Registreringene viser at 98 % av førerprøvekandidatene hadde fått informasjon om at det var tillatt å øvelseskjøre fra de var fylt 16 år. Dette viser at informasjon fortsatt når fram til målgruppen, enten direkte eller via foreldre eller andre kanaler.

Kun 479 av de 1 353 som hadde besvart spørsmålet, svarte at de hadde vært alene eller sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Bare 33 av 628 jenter svarte at ledsageren hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole. 46 av 725 gutter svarte det samme.

Målet er at de mellom 16 og 18 år skal øvelseskjøre 110 timer før de går opp til førerprøven som 18 åring. Dette målet er ikke nådd, og beregningene viser at omfanget i gjennomsnitt ligger på 98 timer, noe som viser en økning på 7 timer i forhold til undersøkelsen i 2006.

Tilstandsundersøkelse kap. 9/2007 - Kvaliteten på førerprøvekandidater klasse B

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 9/2007 – Kvaliteten på førerprøvekandidater ble utført i regionene i uke 43 og 44 i 2007. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

2. Bakgrunn

Ved førerprøven stilles det bestemte krav for at førerprøvekandidaten skal få førerkort. Det er et mål at de kravene som stilles skal være relevante for sikker og hensynsfull kjøring og for god framkommelighet på vegen. Noen feilhandlinger er mer alvorlige enn andre og antas å ha større sammenheng med risiko for ulykker. Dette er det viktig at opplæringen og prøven legger vekt på. Bedre kunnskap om hvilke feil kandidatene gjør, gir grunnlag for tilbakeføring av informasjon til kandidater og kjøreskoler, som igjen kan påvirke opplæringen og kandidatens forberedelse til prøven. Dette kan også ha betydning for læreplanarbeid og læremiddelproduksjon.

3. Metode

Ved førerprøven vurderes kandidatens kjøring blant annet ut fra følgende kategorier: observasjon, tegngiving, plassering, fart, trafikktilpassing og kjøretøybehandling. Sensor noterer fortløpende på et vurderingsskjema. Ved noteringen brukes symbolene + (atferd som er bedre enn gjennomsnittsprestasjonen, 1 (mindre feil), 2 (større feil) og 3 (avgjørende feil). Etter førerkortforskriften skal sensors helhetsvurdering være avgjørende, slik at enkeltfeil ikke skal føre til stryk. Unntatt fra dette er ”avgjørende feil”, som normalt fører til at prøven blir underkjent.

4. Resultater 2007

Ved tilstandsundersøkelsen 2007 ble det samlet inn data fra 2201 førerprøver klasse B. Det er gitt 23 952 anmerkninger i kategoriene observasjon, tegngiving, plassering, fart, trafikktilpassing og kjøretøybehandling. Pr prøve er det gitt i snitt 10,88 anmerkninger, hvorav 9,17 enere, 1,45 toere og 0,25 treere. Dette er noe høyere enn under fjorårets undersøkelse, da anmerkningene i gjennomsnitt pr prøve var 10,2, hvorav 8,5 enere, 1,5 toere og 0,2 treere.

Kategorien observasjon har vært den mest omdiskuterte siden systemet ble innført. Hoveddelen av anmerkninger ble gitt i denne kategorien. Det har vært innvendt mot dette at sensor i mange tilfeller vanskelig kan se hva kandidaten har observert. Man har lagt vekt på at manglende observasjon ofte kommer tilsyne i atferdsfeil, for eksempel ved at kandidaten kjører for fort eller plasserer kjøretøyet feil. Sensorene er blitt anbefalt å føre feilen der den kommer til syne i registrerbar atferd. I 2006 ble 39 % av anmerkningene gitt under kategorien observasjon, i 2007 har dette øket til 43 %. Regionsvis er det noe variasjon. I Region nord gis 27 % av anmerkningene under observasjon, mens 63 % gis i denne kategorien i Region øst.

Det gis færrest anmerkninger i kategorien tegngiving. Den regionsvise variasjonen er også relativ liten. Vi kan ikke se forhold som kan knytte variasjonen direkte til stasjonsstørrelse, trafikk tetthet e.l

Det fremgår ikke av rapporteringen hvor mange prøver som er underkjent. Distriktsvis og

stasjonsvis er det relativt store variasjoner med hensyn til antall og fordeling av anmerkninger. Det kan tyde på at sensorene bruker vurderingsskjemaet ulikt. Dette behøver likevel ikke bety at helhetsvurderingen av prøveprestasjonene spriker tilsvarende.

Tabell 1 – Anmerkninger pr prøve pr region

Region	Antall prøver	Antall 1	Antall 2	Antall 3	Antall anmerk. pr prøve	Antall 1 pr prøve	Antall 2 pr prøve	Antall 3 pr prøve
Sum Øst	695	6673	1069	229	11,47	9,60	1,54	0,33
Sum Sør	479	3910	720	112	9,90	8,16	1,50	0,33
Sum Vest	383	3561	524	95	10,91	9,30	1,37	0,33
Sum Midt	379	3118	479	55	9,64	8,23	1,26	0,33
Sum Nord	265	2929	410	68	12,86	11,05	1,55	0,33
Hele landet	2201	20191	3202	559	10,88	9,17	1,45	0,33

Tabell 1 viser at det er en liten variasjon av anmerkninger pr prøve mellom regionene. For enere varierer anmerkninger pr prøve fra 8,16 i Region sør til 11,05 i Region nord. For toere varierer anmerkninger pr prøve fra 1,26 i Region midt til 1,55 i Region nord. For treere varierer anmerkninger pr prøve fra 0,15 til 0,33.

Tabellene 2, 3, 4, 5 og 6 viser antall anmerkninger pr prøve pr adferdskategori. Vedlegg 1 viser antall anmerkninger pr prøve fordelt på stasjonene.

Antall anmerkninger pr prøve - Region Øst

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	1,5	0,10	0,01	1,6
Tegn	0,5	0,03	0,00	0,5
Plassering	2,3	0,36	0,05	2,7
Fartstilpassing	2,6	0,43	0,03	3,1
Trafikktilpassing	1,1	0,52	0,22	1,8
Kjøretøybehandling	1,7	0,10	0,01	1,8
Sum	9,6	1,54	0,33	11,5

Antall anmerkninger pr prøve - Region Sør

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	1,9	0,20	0,03	2,2
Tegn	0,7	0,01	0,00	0,7
Plassering	1,7	0,43	0,04	2,1
Fartstilpassing	1,9	0,30	0,02	2,2
Trafikktilpassing	0,8	0,44	0,13	1,4
Kjøretøybehandling	1,2	0,13	0,01	1,3
Sum	8,2	1,50	0,23	9,9

Antall anmerkninger pr prøve - Region Vest

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,2	0,16	0,01	2,3
Tegn	0,6	0,02	0,00	0,7
Plassering	2,1	0,32	0,07	2,5
Fartstilpassing	1,8	0,28	0,01	2,1
Trafikktilpassing	1,4	0,52	0,15	2,1
Kjøretøybehandling	1,1	0,06	0,01	1,2
Sum	9,3	1,37	0,25	10,9

Antall anmerkninger pr prøve - Region Midt

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,7	0,19	0,01	2,9
Tegn	0,5	0,03	0,00	0,6
Plassering	1,6	0,27	0,02	1,9
Fartstilpassing	1,4	0,26	0,01	1,7
Trafikktilpassing	0,9	0,43	0,10	1,4
Kjøretøybehandling	1,1	0,08	0,01	1,2
Sum	8,2	1,26	0,15	9,6

Antall anmerkninger pr prøve - Region Nord

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,5	0,11	0,00	2,6
Tegn	0,6	0,03	0,00	0,6
Plassering	1,7	0,27	0,03	2,0
Fartstilpassing	1,4	0,20	0,03	1,6
Trafikktilpassing	0,7	0,39	0,10	1,2
Kjøretøybehandling	0,9	0,08	0,01	1,0
Sum	11,1	1,55	0,26	12,9

5. Mål

I gjennomsnitt skal det a) ikke være mer enn 1,5 feil av type 2 pr kandidat, og b) ikke mer enn én feil av type 3 for hver 15. kandidat.

I gjennomsnitt skal c) ikke mer enn hver 20. kandidat få feil av type 3 på adferdskategorien ”trafikktilpassing”.

(Type 1 feil er ”mindre feil, type 2 feil er ”større feil” og type 3 feil er ”avgjørende feil”.)

6. Måloppnåelse

Målene er satt som beskrevet under pkt. 5. Mål.

a) I følge tabell 1 er det i gjennomsnitt 1,5 anmerkninger av type 2 pr. prøve. Målet er nådd.

b) I følge tabell 1 er det 3,8 anmerkninger av type 3 pr 15. kandidat. Dette målet er ikke nådd.

c) I følge målet skal det ikke være mer enn 1 anmerkning av type 3 for hver 20. kandidat på adferdskategorien ”trafikktilpassing”. I det innsamlede materialet er det 348 anmerkninger av type 3 i denne kategorien for i alt 2 201 kandidater. Det betyr at det er 3,16 anmerkninger av type 3 for hver gruppe av 20 kandidater (I 2006 var tallet 3,3). Dette målet er således heller ikke nådd.

Tilstandsundersøkelse kap 11/2007 - Bilers rødlyskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 11 - Bilers rødlyskjøring, ble gjennomført i regionene i uke 19 i 2007. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

Registreringene er foretatt ved observasjon i lysregulerte kryss og siktemålet har vært å kartlegge kjøretøyers atferd i slike kryss. Registreringene viser hvor stor andel av bilene som stopper når de får rødt lys. Registreringene er begrenset til de 3 første sekundene av rødlysperioden, da det er de som kjører i denne perioden som foretar en bevisst avgjørelse om å kjøre på rødt. Det antas at de som kjører på rødt senere i rødfasen er uoppmerksomme eller av andre grunner ikke er oppmerksomme på at de kjører på rødt.

2. Bakgrunn

Rødlyskjøring antas å være et betydelig problem. En undersøkelse i Oslo kommune, som har flest lyskryss i landet, viser at i 7 % av alle personskadeulykkene er det innblandet en trafikant som går, sykler eller kjører mot rødt lys. Når vi bare ser på kryssulykker øker andelen til 12 %. Dette antyder at mangel på respekt for rødt lys er en betydelig ulykkesskapende faktor.

SINTEF har tidligere gjort undersøkelser av andelen rødlyskjøretøyer i forbindelse med automatisk rødlysovervåkning. De har funnet at i underkant av 1 % av de kjøretøyene som totalt ankommer krysset, kjører på rødt lys. Vi velger her å anta at de fleste potensielle rødlyskjørerne er de som ankommer de 3 første sekundene etter at lyset blir rødt. I så fall kan en omregning av SINTEFs tall tyde på minst 15 % av de potensielle rødlyskjørerne faktisk kjørte på rødt.

3. Metode

Innsamling av data ble foretatt ved hjelp av registrering fra en observasjonspost. Observasjonene ble registrert på egnet skjema.

Populasjonen var de som ankom det røde lyset de første 3 sekundene etter at det ble rødt. Det er disse som normalt er potensielle rødlyskjørere, og som man vil påvirke til å bli lovlydige. Det antas at de som kjører mot rødt "midt i" perioden ikke gjør dette bevisst og at de derfor ikke er med i den primære målgruppen for en informasjonssatsing. Det forhindrer ikke at de som kjører på rødt lenger ute i rødperioden sansyneligvis representerer en større ulykkesrisiko. Disse ble derfor også registrert for å få full oversikt over situasjonen.

4. Tidligere undersøkelser

Undersøkelsen ble foretatt, av vegkontorene, første gang i 1999. Som en første tilnærming ble det satt som mål at maksimalt 5 % av potensielle rødlyskjørere kjører på rødt. Som potensielle rødlyskjørere regnes da de som ankommer det røde lyset de første 3 sekundene etter at det er blitt rødt.

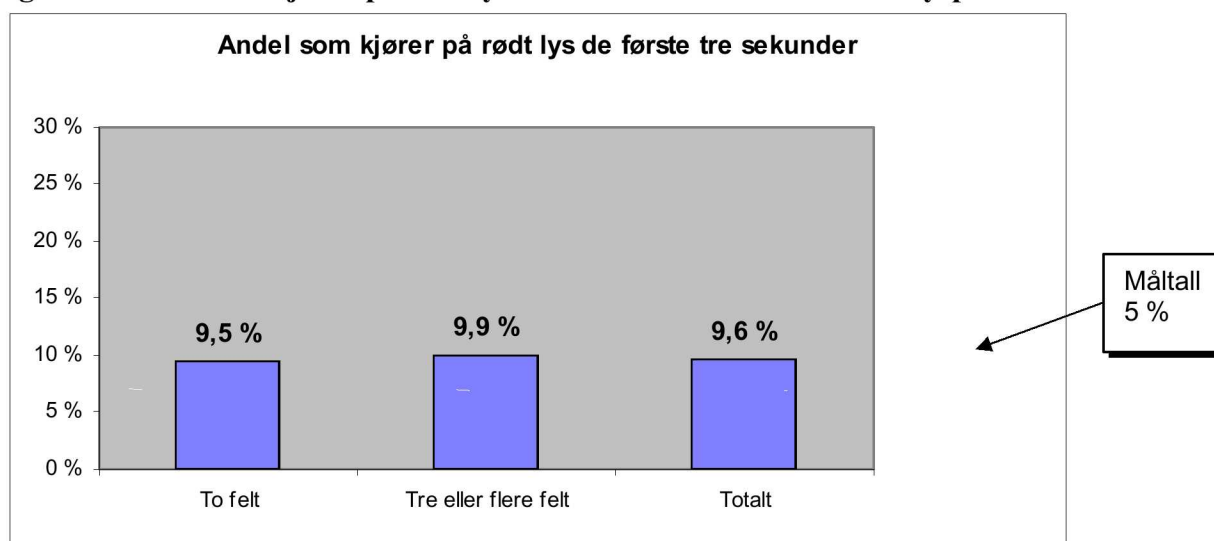
Resultatene for 2003 viste at det var totalt 10,1 % som kjørte på rødt lys. Størst del av rødlyskjørere var der hvor det var tre eller flere felt inn mot krysset. Her var det 11,3 % som ikke respekterte det røde lyset.

5. Resultater fra undersøkelsen 2007

Tabell 1 - Andel som kjører på rødt lys de første tre sekunder av rødlysperioden

	Antall ankommet første 3 sek	Antall som kjørte på rødt lys første 3 sekunder	% som kjørte	Antall som kjørte i resten av rødlysperioden
To felt	2707	256	9,5 %	41
Tre eller flere felt	1037	103	9,9 %	5
Totalt	3744	359	9,6 %	46

Figur 1 - Andel som kjører på rødt lys de første tre sekunder av rødlysperioden



Undersøkelsen viser at det totalt var 9,6 % som kjørte på rødt lys i løpet av de 3 første sekundene av rødlysperioden (10,1 % i 2005). Størst andel av rødlyskjørere var det der hvor det var tre eller flere felt inn mot krysset, men forskjellen er liten. Her var det 9,9 % som ikke respekterte det røde lyset. Undersøkelsen i 2005 viste den gang at det var der hvor det var tre eller flere felt inn mot krysset som hadde størst andel av rødlyskjørere (11,3 %).

5. Måloppnåelse

Målene er satt til 5%, dette er ikke nådd. Årets undersøkelse viser en nedgang på liten nedgang fra undersøkelsen i 2005 (0,5 prosentpoeng).

Årets undersøkelse viser, i likhet med undersøkelsene de siste årene at det bør iverksettes en holdningsskapende kampanje for å nå måltallet på 5 %. Alternativt, eller i tillegg, bør kontrollen med rødlyskjøring intensiveres.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
N - 0033 Oslo
Tlf. (+47 915) 02030
E-post: publvd@vegvesen.no

ISSN 1507-5743