



Statens vegvesen

Tilstandsundersøkelser 2008

RAPPORT

Veg og trafikkavdelingen

TS 2009 : 2



Veg og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Dato: 2008-03-24

Statens vegvesens visjon:

"På veg for eit betre samfunn"

Vi vil

- *ta ansvar og vise tillit*
- *vere opne og kundevenlege*
- *vere romslege og skape arbeidsglede*

TS-RAPPORT

Tittel

Tilstandsundersøkelser 2008

Forfattere

Richard Muskaug, LivMarie Nygaard, Pål Rosland, Kjell Johansen, Jannicke Sjøvold

Avdeling/kontor

Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen

Prosjektnr

Rapportnr

02/2009

Prosjektleder

Richard Muskaug

Etatssatsingsområde/oppdragsgiver

Trafikksikkerhet

Emneord

Bilbelte, Sykkelhjelm, Piggdekk, Kjøre- og hviletids-bestemmelsene, Tunge kjøretøyer, Teknisk stand på kjøretøyparken (periodisk kjøretøykontroll), Øvelseskjøring, Syklistenes respekt for rødt lys

Sammendrag

Resultater fra de tilstandsundersøkelsene som Statens vegvesen har gjennomført i 2008

Språk Norsk

Antall sider 74

Dato 2008-03-24

ISSN 1503-5743

TS-REPORT

Title

Results from behaviour observations for 2008

Autors

Richard Muskaug, LivMarie Nygaard, Pål Rosland, Kjell Johansen, Jannicke Sjøvold

Department/division

Road and Traffic Department, Traffic Safety Section

Project number

Report number

02/2009

Project manager

Richard Muskaug

Project program/employer

Road Safety

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 inspection), Driver training, Cyclists respect for red lights

Summary

Results from driver behaviour observations for 2008

Language of report Norwegian

Number of pages 74

Date 2008-03-24

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 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 ”utvalgundersøkelser”. 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 rapport.

Oslo, april 2009
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen



Finn Harald Amundsen
seksjonsleder

Innhold

Faktaside

Forord

Innhold

Bruk av bilbelte	5
Bruk av sykkelhjelm	13
Bruk av piggdekk	17
Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	23
Tunge kjøretøyer (Tekniske og administrative forhold)	27
Teknisk stand på kjøretøyparken	53
Øvelseskjøring	65
Syklistenes respekt for rødt lys	74

Tilstandsundersøkelse kap 1/2008 - Bruk av bilbelter

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 1- Bruk av bilbelte, ble gjennomført i uke 13 og 14 i 2008, 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 instruksen 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 ilagges 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 2007.

Tabell 1 - Bilbeltebruk for førere i perioden 1973 – 2007

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		
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	58 382	93,5	14 202	89,4
	April	2007	90 077	89,4	61 226	93,7	18 205	89,2

Tabell 2 viser utviklingen av bilbeltebruken for passasjerer fra 1985 til 2007

Tabell 2 - Bilbeltebruken for passasjerer i perioden 1985 – 2007*

	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			
April 07	90	93	91			

*Baksetepassasjerer inngår ikke i tilstandsundersøkelsen fra og med 2006

5. Resultater fra bilbelte tellingene 2008

5.1 Bruk av bilbelte blant førere

Tabell 3 - Bilbeltebruk for førere i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2008*

Fylke	Tettsted		Utenfor tettbygd strøk		Motorveg	
	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Østfold	8789	91,4 %	2650	89,1 %	6173	95,9 %
Akershus (og oslo utenfor tett)	6812	89,5 %	4296	95,1 %	1716	90,2 %
Oslo	4711	78,1 %		-	2217	83,0 %
Hedmark	3739	87,2 %	4947	92,5 %		-
Oppland	2967	84,5 %	2716	94,9 %		-
Buskerud	7288	89,9 %	6552	94,9 %	2370	96,5 %
Vestfold	3751	96,0 %	2353	98,5 %	4420	95,8 %
Telemark	3407	95,9 %	2807	93,8 %		-
Aust-Agder	2747	94,9 %	1273	98,8 %		-
Vest-Agder	2947	91,2 %	2015	94,1 %		-
Rogaland	7867	92,4 %	5245	96,0 %	2088	93,8 %
Hordaland	6634	88,3 %	5354	96,0 %		-
Sogn og Fjordane	2328	95,6 %	3247	97,9 %		-
Møre og Romsdal	6362	90,9 %	3392	94,7 %		-
Sør-Trøndelag	8024	93,9 %	6129	92,3 %		-
Nord-Trøndelag	2503	98,0 %	1381	98,1 %		-
Nordland	9653	90,9 %	6189	93,7 %		-
Troms	1944	84,5 %	3302	88,6 %		-
Finnmark	2870	78,7 %	2544	90,6 %		-
Totalt	95343	90,3 %	66392	94,2 %	18984	93,7 %
Totalt vektet*		89,6 %		94,5 %		92,1 %

* Vektet for trafikkarbeid

Tabell 3 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere 89,6 i tettbygd strøk, 94,5 % utenfor tettbygd strøk og 92,1 % på motorveg. Registreringene er basert på observasjoner av 95.343 førere i tettbygd strøk, 66.392 utenfor tettbygd strøk og 18.984 på motorveg. Sammenligner en tallene fra 2007 med tellingene som ble gjennomført våren 2008 er bruksprosenten blant førere i og utenfor tettbygd strøk omtrent den samme, mens den har en økning på 2,9 prosentpoeng for førere på motorveg.

5.2 Bruk av bilbelte blant forsetepassasjerer

Tabell 4 – Bilbeltebruk for forsetepassasjerer i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2008*

Fylke	Tettsted		Utenfor tettbygd strøk		Motorveg	
	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Østfold	1996	88,6 %	559	89,4 %	1841	91,7 %
Akershus (og oslo utenfor tett)	1554	87,1 %	1045	93,6 %	344	91,3 %
Oslo	884	79,8 %	-	-	419	81,9 %
Hedmark	1933	88,3 %	1403	94,5 %	-	-
Oppland	1228	89,7 %	2336	98,2 %	-	-
Buskerud	2165	87,7 %	1731	94,0 %	614	94,5 %
Vestfold	822	93,8 %	1893	98,0 %	664	93,8 %
Telemark	778	95,5 %	488	92,6 %	-	-
Aust-Agder	802	95,3 %	658	97,1 %	-	-
Vest-Agder	549	92,7 %	511	94,3 %	-	-
Rogaland	1786	91,8 %	2496	94,0 %	323	93,5 %
Hordaland	2527	86,8 %	1427	91,2 %	-	-
Sogn og Fjordane	568	89,8 %	1309	96,3 %	-	-
Møre og Romsdal	2094	85,5 %	1197	94,1 %	-	-
Sør-Trøndelag	1954	94,7 %	1462	91,6 %	-	-
Nord-Trøndelag	1176	96,9 %	651	98,3 %	-	-
Nordland	1702	89,7 %	2043	94,1 %	-	-
Troms	1370	85,1 %	1000	88,9 %	-	-
Finnmark	1118	80,3 %	834	90,8 %	-	-
Totalt	27006	89,0 %	23043	94,3 %	4205	91,6 %
Totalt vektet*		88,8 %		93,8 %		91,1 %

Bilbeltebruken for forsetepassasjerer i tettbygd strøk har gått ned med 0,9 prosentpoeng (fra 89,7 i 2007 til 88,8 i 2008), mens den for forsetepassasjerene utenfor tettbygdstrøk har steget med 0,6 prosentpoeng (fra 93,2 i 2007 til 93,8 i 2008) og på motorveg med 0,2 prosentpoeng (fra 90,9 i 2007 til 91,1 i 2008).

Årets undersøkelse viser at bare 79,8 % av forsetepassasjerene i Oslo benytter bilbelte i tettsted når de er på biltur. I Nord-Trøndelag benytter 96,9 % av passasjerene i tettsted og 98,3 % av passasjerene utenfor tettbygd strøk bilbelte.

6. Måloppnåelse 2008

Tabell 10 – Tettbygd strøk

	Registrert tilstand i 2008	Mål for tilstand i 2010	Mål for tilstand i 2016
Førere	89,6 %	90 % ¹	93 % ¹
Forsetepassasjerer	88,8 %		

¹ Målene gjelder samlet for førere og passasjerer

Tabell 11 – Utenfor tettbygd strøk

	Registrert tilstand i 2008	Mål for tilstand i 2010	Mål for tilstand i 2016
Førere	94,5 %	94 % ¹	97 % ¹
Forsetepassasjerer	93,8 %		

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 innenfor tettbygd strøk, ligger resultatet i 2008 nært opp til målsettingen for 2010, mens det for forsetepassasjerene fremdeles mangler litt før målsettingen er nådd. For førere utenfor tettbygd strøk er målet nådd, mens resultatet for forsetepassasjerer ligger nært opp til målsettingen for 2010.

Bilbeltebruk blant baksetepassasjerer inngår ikke i denne tilstandsundersøkelsen fra og med 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 er omtrent den samme som undersøkelsen i 2007. Utenfor tettbygd strøk og på motorveg har bruksprosenten steget noe.

For førere og forsetepassasjerer, både innenfor og utenfor tettbygd strøk, ligger resultatet i 2008 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 2/2008 - Bruk av sykkelhjelme

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 2/2008 - 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 hjelmbrukstillingen 2008

Telling av hjelmbruk, etter de regler som er satt opp, er utført av regionene i uke 24. Region øst har ikke foretatt tellinger på alle tellepunktene som er angitt under ”Faste tellepunkter for registrering av bruk av sykkelhjelmer fra og med 2006”.

På landsbasis er i alt 9 472 syklist registrert. I 2006 og 2007 ble henholdsvis 9 569 og 9 054 syklist registrert. Tabell 2 viser hvor mange som er registrert i de ulike aldersgrupper og kjønn i 2008, sammenlignet med årene 2000 til 2007.

Tabell 2 - Antall syklist registrert i ulike aldersgrupper 2008

Alder	Under 12 år		12 – 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Alle
Kjønn	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Begge
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
2008	216	379	662	1 009	3 177	4 029	4 055	5 417	9 472

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 418 flere syklist i 2008 enn i 2007.

Tabell 3 - Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper i 2008 sammenlignet med resultatene i 1999 til 2007*

Alder	Under 12 år			12 - 17 år			Over 17 år			Alle over 12 år			Alle aldre			
	Kjønn	Jenter	Gutter	Begge	Jenter	Gutter	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge
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 %
2008*		81,6 %	66,4 %	71,4 %	25,0 %	16,5 %	19,7 %	34,8 %	41,1 %	38,4 %	32,9 %	36,6 %	35,1 %	33,4 %	35,5 %	34,8 %

*Tallene er vektet

Tabell 3 viser resultatene fra tellingene foretatt av regionene i 2008, 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.

Hjelmbruken i landet er i 2008 registrert til 34,8 %, en nedgang på 5,8 prosentpoeng fra 2007. Blant barna er hjelmbruken 81,6 % blant jentene og 66,4 % blant guttene. En økning på hele 13,4 prosentpoeng for jentene og 5,4 prosentpoeng for guttene. Hjelmbruken har gått ned med 7,4 prosentpoeng for jenter i aldersgruppen 12 - 17 år, og 9,8 prosentpoeng for gutter i samme aldersgruppe. For de som er eldre enn 17 år ligger bruksprosenten på 38,4 % for kvinner og

41,1 % for menn, noe som viser en nedgang på hhv 0,9 og 4,2 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2007.

4. Måltall

I handlingsplan for trafiksikkerhet 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

Undersøkelsen i 2008 viser en nedgang på 5,8 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2007. Det ser fremdeles 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 hadde store forhåpninger til at årets kampanje for hjelmb bruk skulle vært med på å øke forståelsen av hvor viktig det er å bruke sykkelhjel.

6. Resultater fra regionene

Tabell 4 viser resultatene fra 2008 fordelt på region*.

Alder	Under 12 år			12 - 17 år			Over 17 år			Alle over 12 år			Alle aldre	
	Jenter	Gutter	Alle	Jenter	Gutter	Alle	Kvinner	Menn	Alle	Kvinner	Menn	Alle	Kvinner	Menn
Region Øst	87,3 %	83,5 %	85,2 %	27,5 %	13,6 %	18,6 %	30,9 %	44,0 %	38,7 %	30,6 %	40,8 %	36,8 %	30,2 %	38,2 %
Region Sør	66,7 %	54,8 %	58,9 %	23,6 %	13,1 %	17,4 %	28,8 %	34,9 %	31,9 %	27,5 %	28,3 %	28,0 %	30,0 %	30,4 %
Region Vest	100,0 %	58,1 %	70,8 %	15,5 %	16,1 %	15,9 %	44,5 %	44,2 %	44,3 %	38,1 %	37,0 %	37,5 %	36,4 %	33,3 %
Region Midt	64,5 %	48,5 %	53,5 %	25,2 %	22,0 %	23,2 %	31,3 %	30,7 %	30,9 %	30,5 %	29,2 %	29,8 %	30,7 %	30,6 %
Region Nord	79,2 %	65,9 %	70,7 %	39,6 %	31,1 %	34,5 %	52,5 %	53,7 %	53,2 %	50,4 %	49,6 %	49,9 %	54,6 %	50,3 %
Totalt	81,6 %	66,4 %	71,4 %	25,0 %	16,5 %	19,7 %	34,8 %	41,1 %	38,4 %	32,9 %	36,6 %	35,1 %	33,4 %	35,5 %

*Vektet

Det er en del forskjeller mellom regionene. Hjelmb Bruken generelt sett er lavest i Region sør og midt og høyest i Region nord. Registreringene viser, ikke uventet, at det er barn under 12 år som er flinkest til å ta på seg hjel.

Når de skal ut å sykle. For barn under 12 år er hjelmb Bruken spesielt høy for jentene i Region vest og Region øst. I gruppen fra 12 til 17 år er hjelmb Bruken generelt meget lav. Den er høyest i Region nord med 39,6 % for jenter og 31,1 % for gutter. For personer over 17 år er hjelmb Bruken spesielt lav for kvinner i Region sør (28,8 %) og for menn i Region midt (30,7 %).

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2008 - Bruk av piggdekk

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2008 - Bruk av piggdekk, ble gjennomført i uke 6 i 2008. 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.

Tellingene 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 2008

Totalt ble det registrert 11 885 lette og 1 509 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 %
2008	55,5 %	70,7 %	57,3 %

Tabellen viser at andelen kjøretøy med piggfrie dekk har en økning fra 2007 til 2008 fra 52,8 til 57,3 prosent. For lette kjøretøy har piggfriandelen økt med 5,4 prosentpoeng. For tunge kjøretøy har andelen økt 3,3 prosentpoeng. Endringene er signifikante.

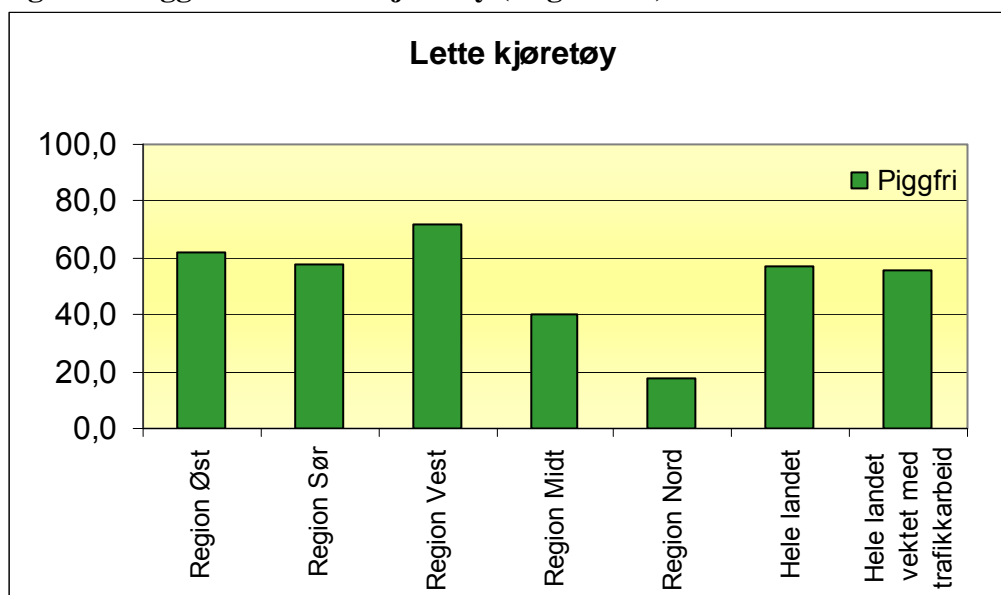
Tabell 2 – Piggdekkandel 2008 for hver region

Piggdekkandel 2008														
Fylke	Antall lette kjøretøy				Antall tunge kjøretøy				Alle kjøretøy					
	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Endring 2007-2008%	
Region Øst	585	949	1534	61,9	47	144	191	75,4	632	1093	1725	63,4	6,9	
Region Sør	429	580	1009	57,5	41	138	179	77,1	470	718	1188	60,4	-1,9	
Region Vest	1561	3937	5498	71,6	122	554	676	82,0	1683	4491	6174	72,7	4,3	
Region Midt	1705	1146	2851	40,2	145	209	354	59,0	1850	1355	3205	42,3	5,7	
Region Nord	819	174	993	17,5	85	24	109	22,0	904	198	1102	18,0	7,7	
Hele landet	5099	6786	11885	57,1	440	1069	1509	70,8	5539	7855	13394	58,6	5,3	
Hele landet vektet med trafikkarbeid				55,5				70,7				57,3		

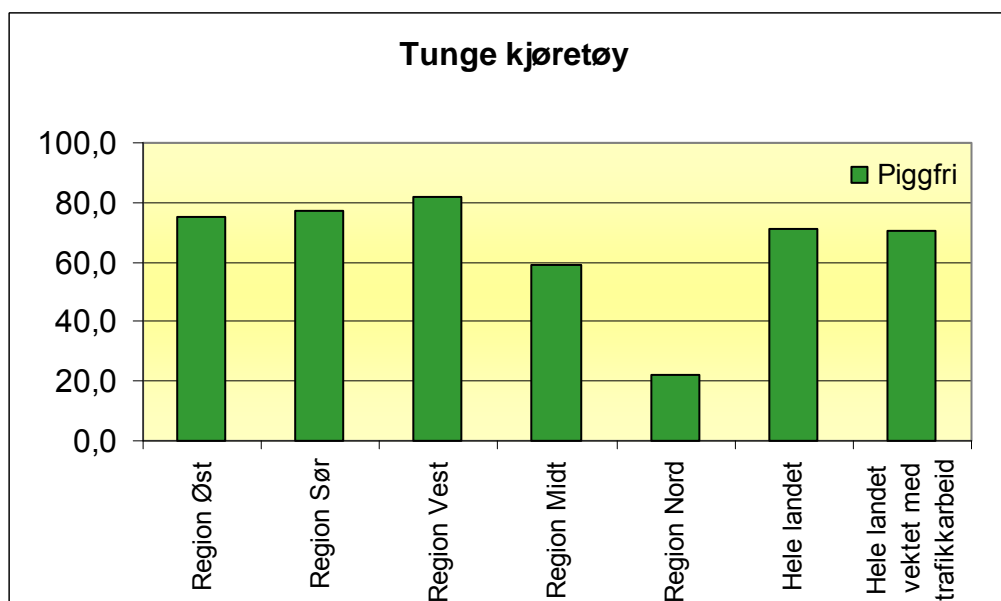
For å se hvor stor del av trafikkarbeidet som foregår med piggfrie dekk, er regionsandelene vektet med regionenes andel av trafikkarbeidet i Norge.

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

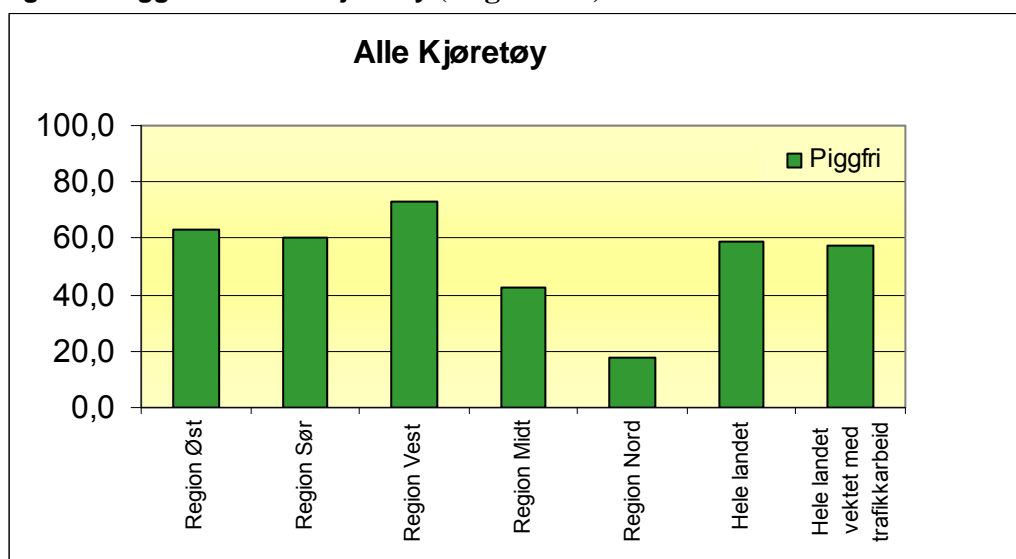
Figur 1 – Piggfriandel lette kjøretøy (Regionsvis)



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 piggdekkseasonen 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 konflikt. 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 2008

Kraftig økning i piggfriandelen i norske byer

Vinteren 2008 ble piggfriandelen i 15 norske byer telt. I Bergen og Trondheim økte piggfriandelen med hele 10 prosentpoeng. I Bergen var det 90 % som kjørte piggfritt, i Trondheim var det nesten 80 %. I Oslo økte piggfriandelen til 84 %. Alle tre byene har piggdekkgebyr.

Den byen som kan vise til den største økningen er Hamar. Her har piggfriandelen gått fra 39 til 60 %. Men også Kristiansand, Skien, Porsgrunn, Fredrikstad og Sarpsborg kan vises til betydelig økning. I Tromsø, Lillehammer og Drammen har piggfriandelen lagt seg på stedet hvil, mens piggfriandelen i Stavanger og Ålesund har gått ned. Statens vegvesen hadde ventet en økning i de tre største byene som følge av piggdekkgebyret, økningen har imidlertid vært større enn forventet.

De betydelige endringene i piggfriandelen skyldes flere årsaker. Det er svært mange nye biler som er kommet ut på veien det siste året. Tradisjonelt kjører nye biler piggfritt. Vintrene er blitt kortere, det tiliser også flere piggfrie biler. Enkelte steder er vinteren blitt så kort at en del bileiere dessverre fortsetter å kjøre på sommerdekk. Det er viktig at folk velger vinterdekk når føreforholdet tilsier det og sommerdekk når det varme været setter inn. Med flere biler blir det

også flere biler i husholdningen, hvorav én kanskje bruker piggdekk. Dette kan være en bil som brukes mest når veiene er spesielt glatte. Likevel tror vi at den viktigste årsaken kan være hvilket råd bileier får av dem som selger bildekk. I noen byer er rådet å kjøp piggfritt, i andre byer er rådet kanskje mer å kjøp piggdekk. Dette kan forklare at piggfriandelen i Sandnes og Stavanger har gått jevnt tilbake over mange år. Den kraftige økningen i bruken av piggdekk i Ålesund har vi ingen god forklaring på. Faktisk velger hele 75 % å kjøre med piggdekk. Det er behov for å undersøke dette nærmere.

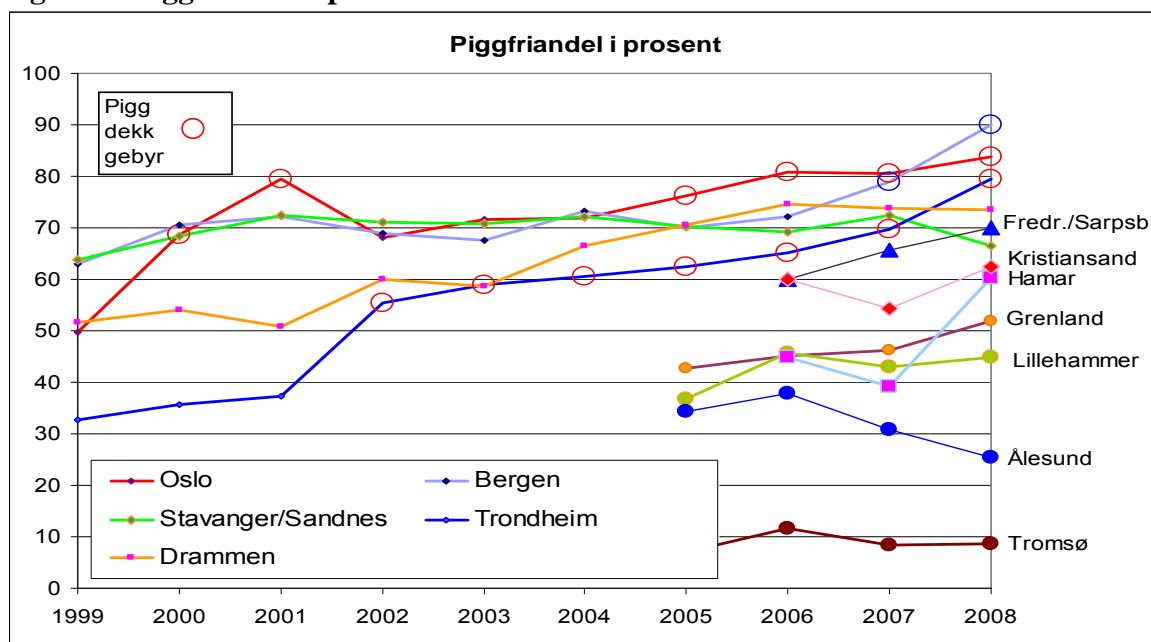
Når det gjelder Tromsø så ligger piggfriandelen stabilt under 10 %. Dette til tross for betydelige kampanjer for å øke piggfriandelen opp mot 50 %. Det har også vært tunge diskusjoner om å innføre piggdekkgebyr i byen. Med en så høy piggdekkandel som Tromsø har, vil byen ha årlige store problemer med svevestøv når veibanen tørker opp og piggdekkene får grave i asfalten.

Tabell 3 – Piggfriandelen i prosent

	Bergen	Drammen	Oslo	Stavanger/ Sandnes	Trondheim
2006	72,2	74,7	80,7	69,2	65,1
2007	78,8	73,8	80,5	72,4	69,6
2008	90,1	73,4	83,8	66,6	79,5

	Fredrikstad/ Sarpsborg	Hamar	Kristiansand	Lillehammer	Skien/ Porsgrunn	Tromsø	Ålesund
2006	59,9	44,9	60	45,8	45,1	11,5	37,8
2007	65,8	39,1	54,4	42,9	46,2	8,5	30,9
2008	70,1	60,4	62,5	44,8	51,8	8,7	25,4

Figur 4 – Piggfriandel i prosent



7. Måloppnåelse

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

Tilstandsundersøkelse kap 5/2008 - 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 2008. Rapporten baserer seg på kontroll av 4 595 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 trafikksikkerhetsmessig 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

80 % av kontrollene har vært utført på Europaveg, 18 % 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, onsdager og torsdager. 1 % av kontrollene ble utført på lørdager, mens 8 % av kontrollene er utført på søndag. 67 % av kontrollene er utført mellom kl 0600 og kl 1800. 24 % er registrert i perioden fra kl 1800 – 2400 og resten om natten (9 %).

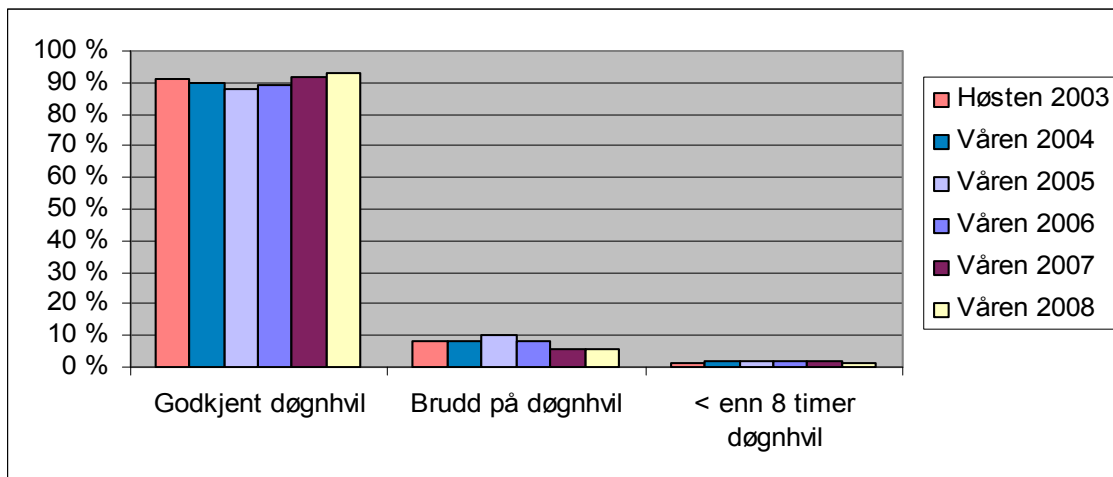
Dette viser at de som har gjennomført undersøkelsene ikke helt har fulgt opplegget til Vegdirektoratet. Der framgår det at 15 % av registreringene skal gjøres i helgen og 15 % om natten. Vi ber om at de som foretar tellingene følger instruksjonen.

82 % av kjøretøyene var registrert i Norge. 93 % av kjøretøyene hadde en totalvekt over 7 500 kg. 97 % drev ervervsmessig transport.

Resultater 2008

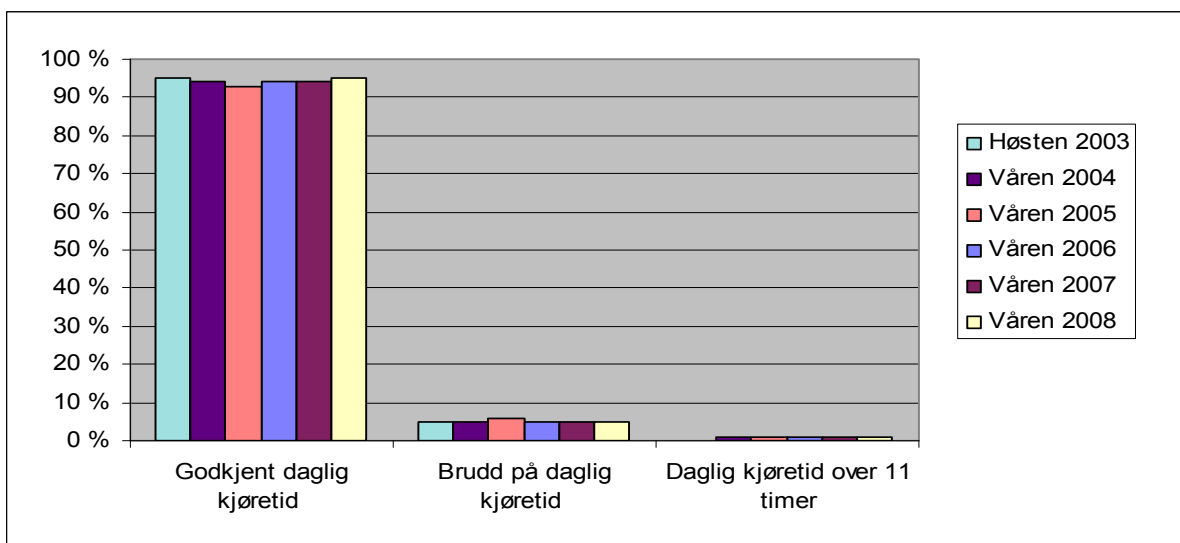
Resultatene er fra om med 2006 vektet med trafikkarbeidet til tunge kjøretøy.

Figur 1 - Døgnhvil

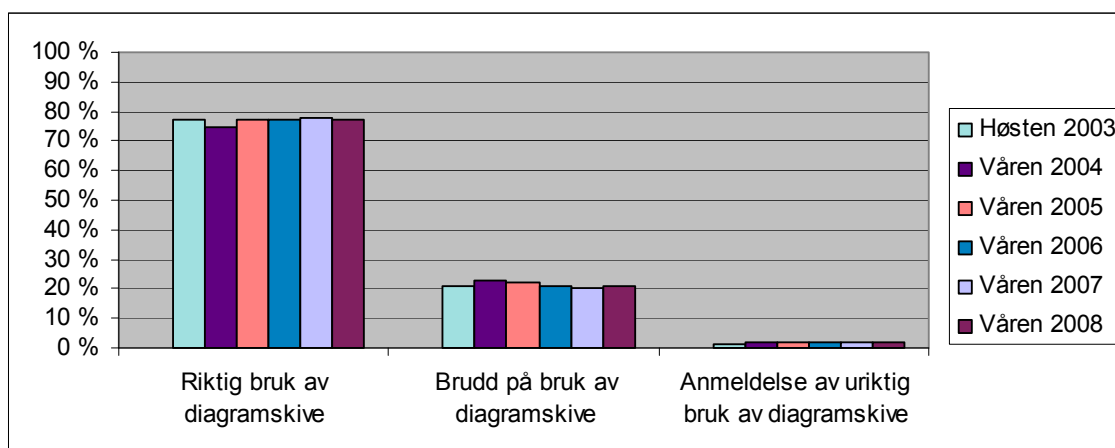


93 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 6 % hadde mindre brudd på døgnhvilen, mens 1 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2007 (92 %) var det en økning på 1 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

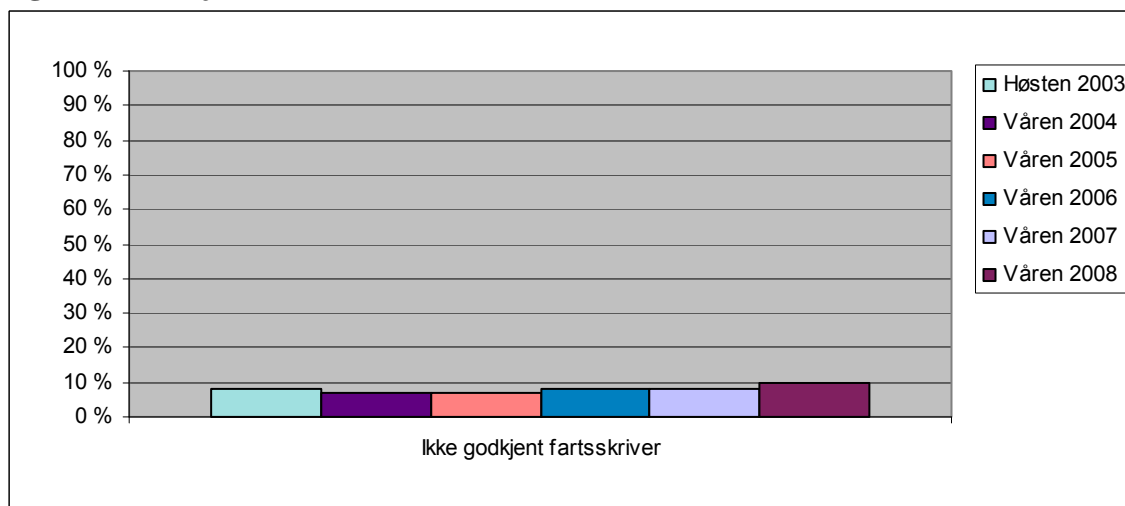
Figur 2 - Daglig kjøretid



95 % 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 siste årene.

Figur 3 - Utfylling/bruk av diagramskiver

77 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive. 21 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskiver. 2 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Dette er en nedgang på 1 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2007 (76 %)

Figur 4 - Godkjent fartsskriver

10 % av de kontrollerte fartsskriverne ble ikke godkjent. Dette er 2 prosentpoeng mer enn i 2007. "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)).

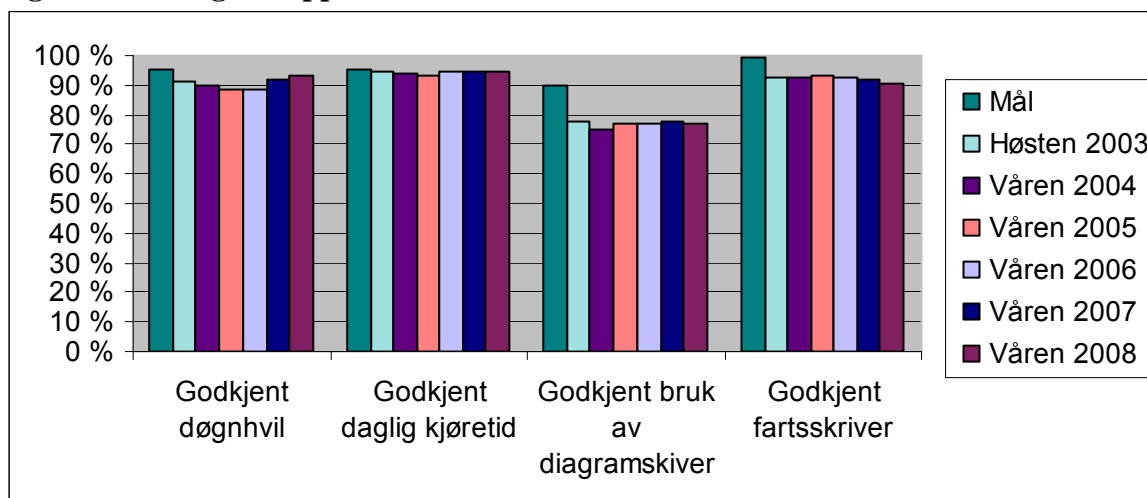
96 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2010(jf St.prp nr 1 (2005-2006)).

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 2008

Hele landet	Mål	Resultater	Resultater	Resultater	Resultater	Resultate	Resultate
		2003	2004	2005	2006	2007	2008
Godkjent døgnhvil	94 %	92 %	90 %	88 %	89 %	92 %	93 %
Godkjent daglig kjøretid	96 %	95 %	94 %	93 %	94 %	94 %	95 %
Riktig bruk av diagramskiver	90 %	78 %	75 %	77 %	77 %	78 %	77 %
Godkjent fartsskriver	99 %	93 %	93 %	93 %	92 %	92 %	90 %

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 77 % 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 10 % 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

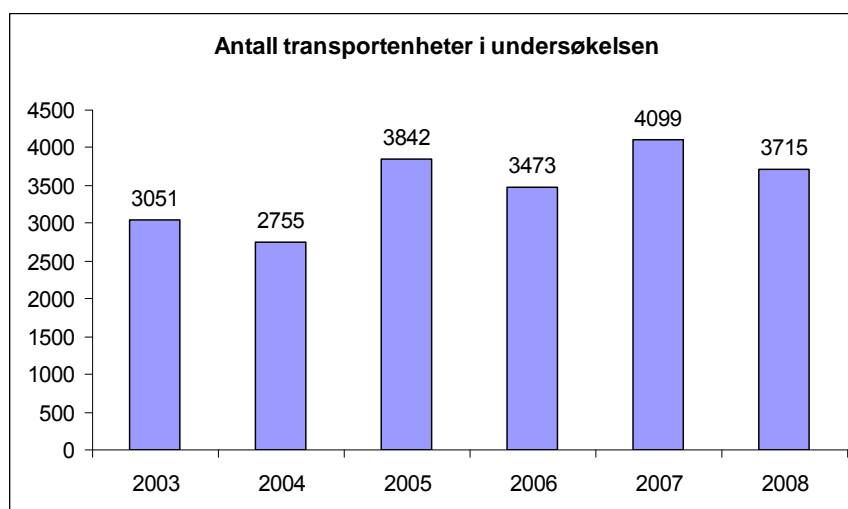
2 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Prosentandelene er omtrent de samme som for undersøkelsene de siste årene.

Tilstandsundersøkelse kap 6/2008 – 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 skjemaene ved kontroll av tunge kjøretøyer. Undersøkelsen ble gjennomført våren 2008, og omfattet alle Statens vegvesens regioner.

Undersøkelsen er gjennomført som stoppkontroller av tunge kjøretøy ved vegvesenets kontrollstasjoner, og utvalgsstørrelsen er på 3715 transportenheter for 2008.



Figur 1 Årlig antall transportenheter i undersøkelsen

Målet er for tiden 1000 kontrollerte transportenheter i hver region, unntatt i Region nord hvor måltallet er satt til 600 transportenheter. Årets resultat er noe svakere enn fjorårets, men er på det jevne med de seneste års kontrollandeler. Målet om 4600 kontrollerte transportenheter er imidlertid ikke oppnådd.

Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 0,8 – 1,4 prosentpoeng for hovedgruppene (hovedfrekvensene). Feilmarginene for det oppsplittede tallmaterialet (undergruppene) er noe større.

Grafene i denne rapporten viser utviklingen av kontrollpunktene siden år 2003. På dette tidspunktet ble registreringsskjemaene som benyttes i tilstandsundersøkelsen noe endret i forhold til tidligere år. Konsekvensen av endringen var at resultatene kunne sammenlignes noenlunde direkte fra 2003 og utover. Det er dermed funnet hensiktsmessig å utelate tidligere års resultater i nærværende rapport. Om man ønsker tallmateriale fra lenger tilbake i tid, vises det til tidligere rapporter av "Tilstandsundersøkelse kapittel 6 – Tunge kjøretøy (Tekniske og administrative forhold)".

Bakgrunn

Transport med tunge kjøretøy reguleres både med hensyn på trafiksikkerhet og konkurranselighet. Selv etter innføring av årlig periodisk kontroll for tunge kjøretøy, (Rådskonferanse 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. Rådskonferanse

2000/30/EF om utekontroll av tunge nyttekjøretøy ble innført (10. august 2002) for å sikre at kjøretøyene i felleskapsområdet 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, vekt og dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last.

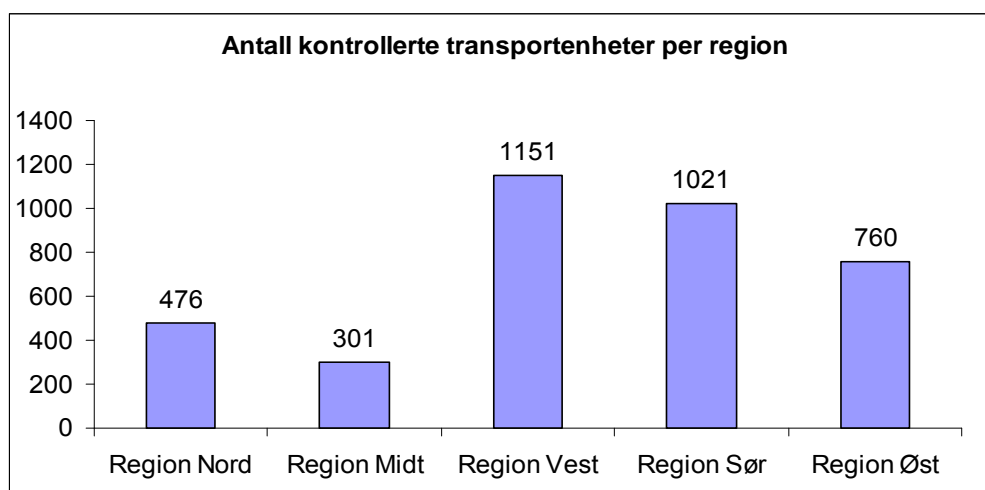
Innsamling av data skjer ved hjelp av registrering av ulike forhold ved tunge kjøretøy. Kontrollene skjer på kontrollsteder som har tilgang på bremseprøver.

Generelt om kontrollene

Kontroller fordelt på region

Målet er at det skal kontrolleres 600 transportenheter i Region nord og 1000 transportenheter i de øvrige regionene. Region vest og Region sør har for 2008 passert dette kontrollmålet. Region midt er den regionen som i 2008 har kontrollert færrest transportenheter med 301 kontroller og er langt fra måltallet. Konsekvensen av dette er at den statistiske usikkerheten øker for Region midt.

Til sammen har regionene utført 81 % av de 4600 kontrollene som skal gjennomføres i 2008.



Figur 2 Antall kontrollerte transportenheter per region

Vekting

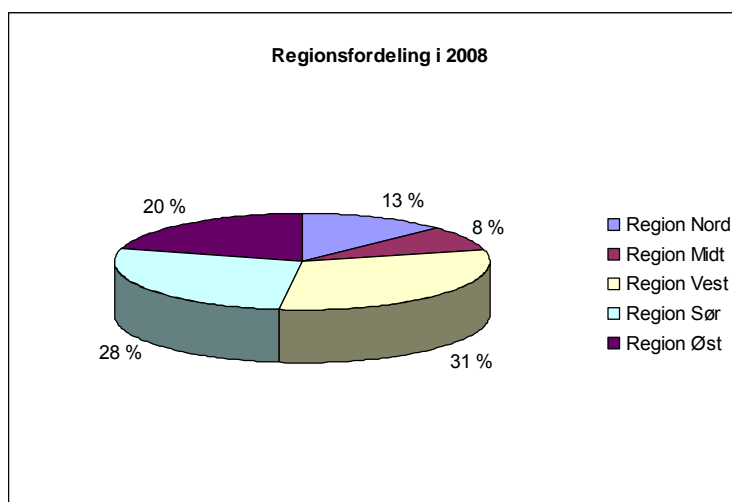
For å kompensere for at det finnes systematiske forskjeller mellom resultatene i de ulike regionene, samt at antallet kontrollerte enheter varierer sterkt fra region til region, blir resultatene fra tilstandsundersøkelsen vektet i forhold til hvor mye trafikk det er i hver region. Slik vekting ble første 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 sammenligning av resultatene fra år til år har gitt noe usikkerhet, noe som er forbedret ved innføring av vekting.

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.

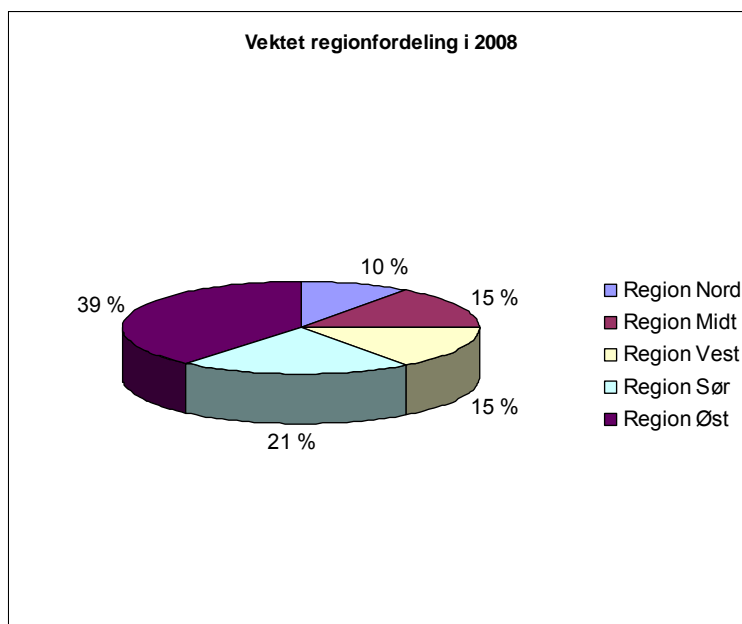
Følgende vekting mellom regionene blir benyttet ved beregning av totalresultatet for landet:

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 3715 kontrollene som ble foretatt i 2008, og hvor den nederste illustrerer fordelingen basert på regionenes vektingsprosent. Vektingsprosentene er de samme i 2008 som for 2006 og 2007.



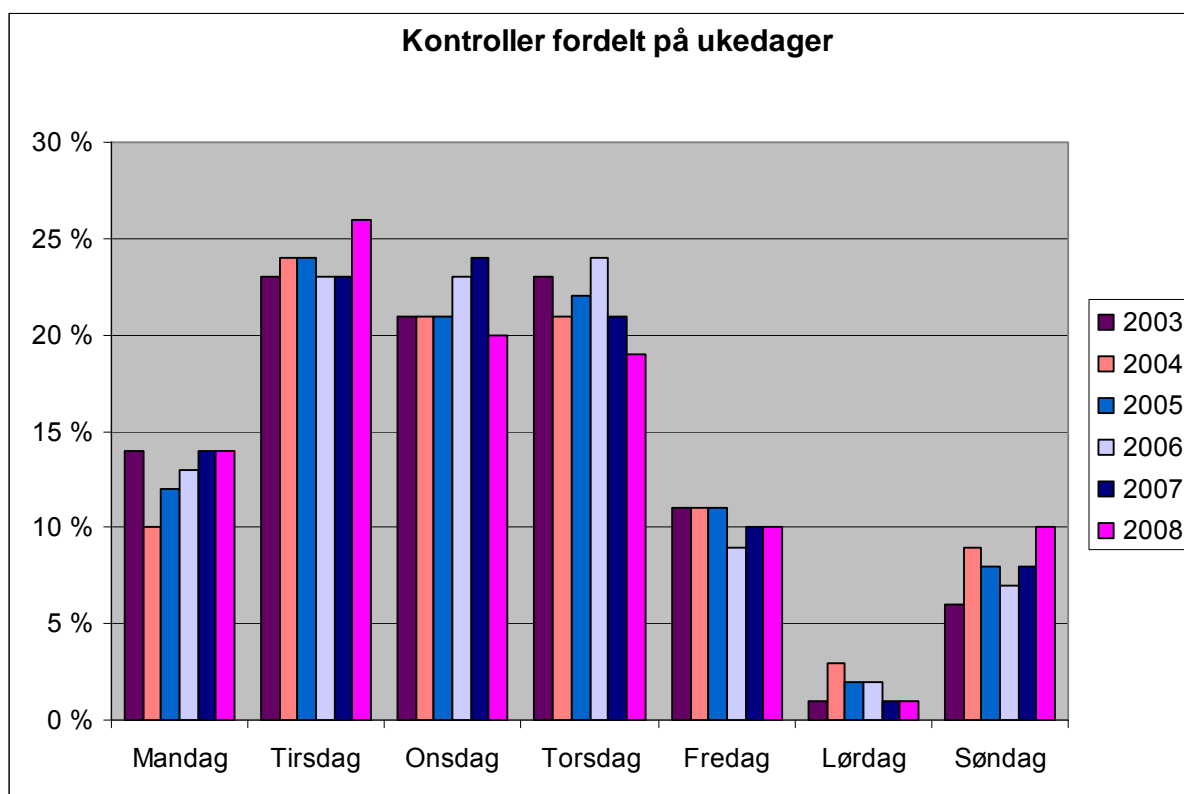
Figur 3 Kontrollandel per region for 2008



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

Kontroll fordelt på ukedager

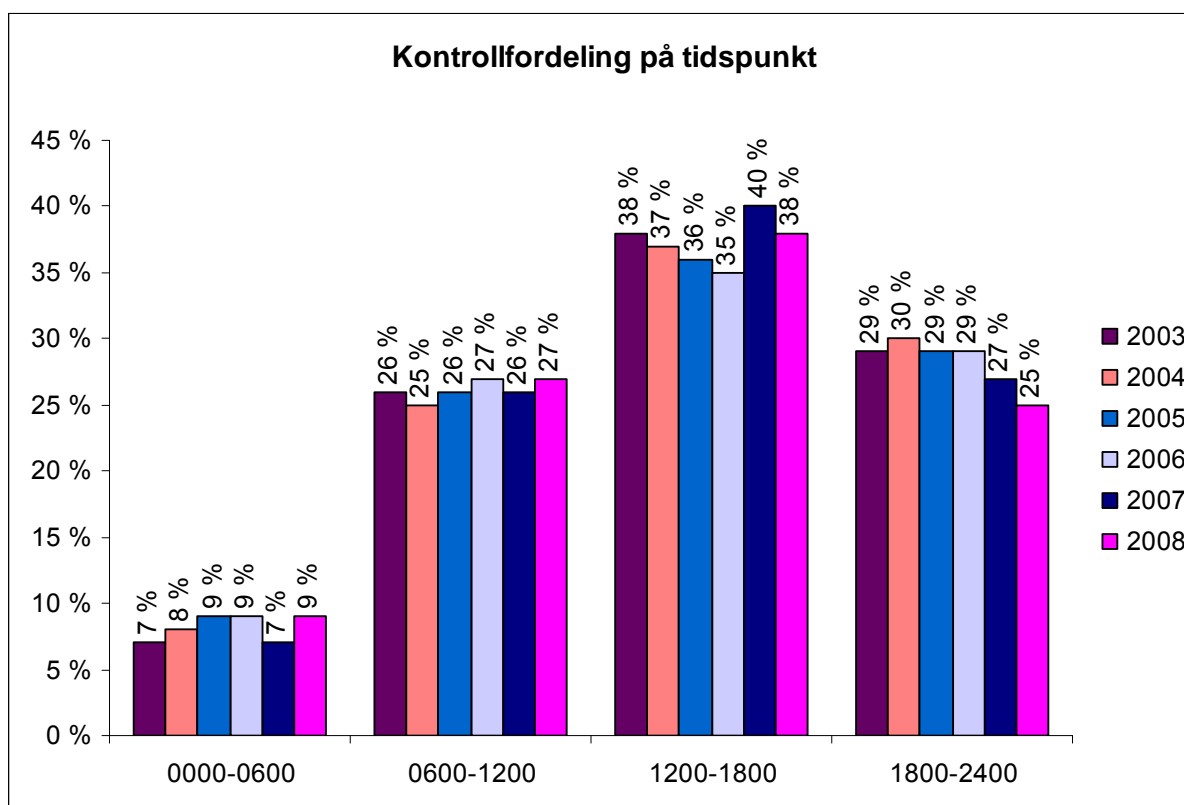
I likhet med tidligere år er det foretatt flest kontroller på tirsdag, onsdag og torsdag og noen færre på mandag og fredag. Lørdag er, med en kontrollandel på 1 %, den dagen hvor det blir foretatt desidert færrest kontroller. Kontrollvirksomhet på søndag har økt med to prosentpoeng siden 2007 og er på sitt høyeste nivå siden 2003. Når det gjelder fordeling av kontroller på virkedager og helgedager er 89 % foretatt på virkedagene og 11 % på helgedagene.



Figur 5 Fordeling av kontroller på ukedager

Kontrollfordeling på tidspunkt

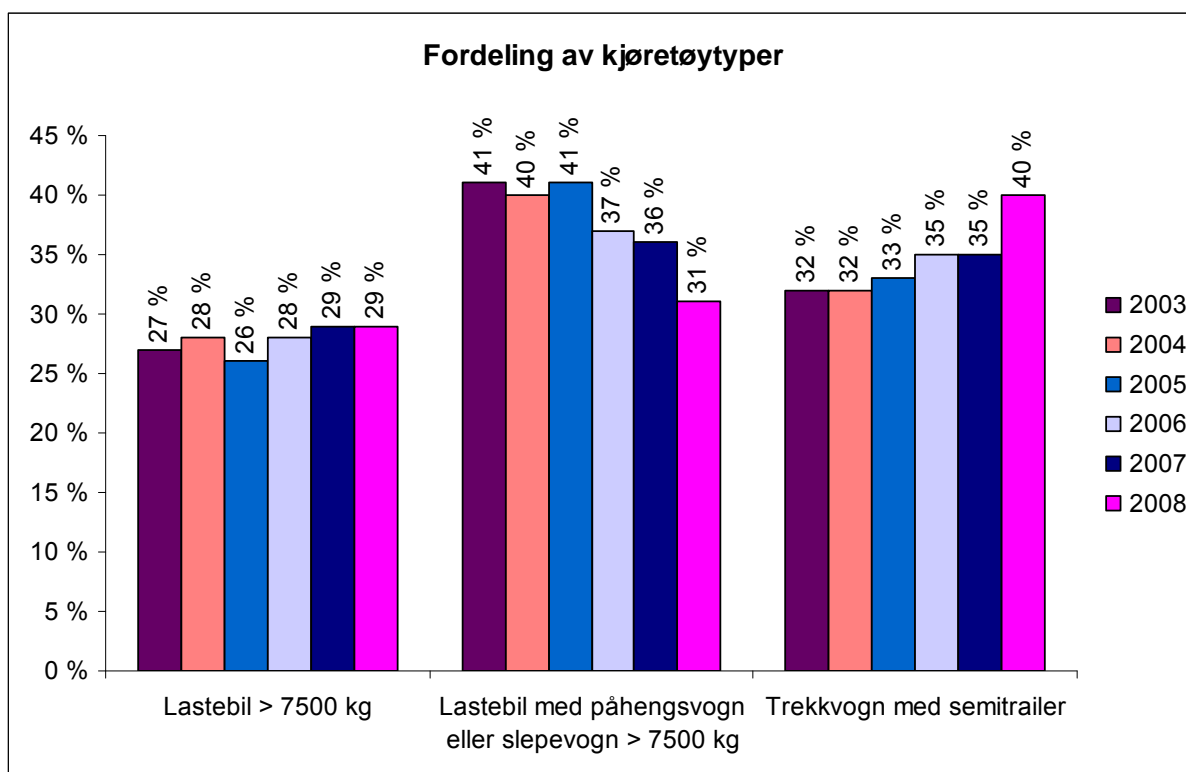
Målet for kontrolltidspunkt er at 15 % av kontrollene skal foretas mellom klokken 00.00 og 06.00 fordelt over alle ukedagene. I forhold til 2007 ble det foretatt to prosentpoeng flere kontroller nattestid og 9 % av kontrollene ble gjennomført i dette tidsrommet i 2008. Dette er samme kontrollandel som i 2005 og 2006, men er fremdeles et lite stykke unna måltallet. Også tidsrommet 06.00-12.00 hadde en liten økning fra i fjor med ett prosentpoeng. De øvrige tidsrommene, 12.00-18.00 og 18.00-24.00, hadde en liten nedgang på to prosentpoeng i forhold til fjoråret. Flest kontroller (38 %) ble gjennomført i tidsperioden 12.00-18.00.



Figur 6 Fordeling av kontroller på tidspunkt

Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

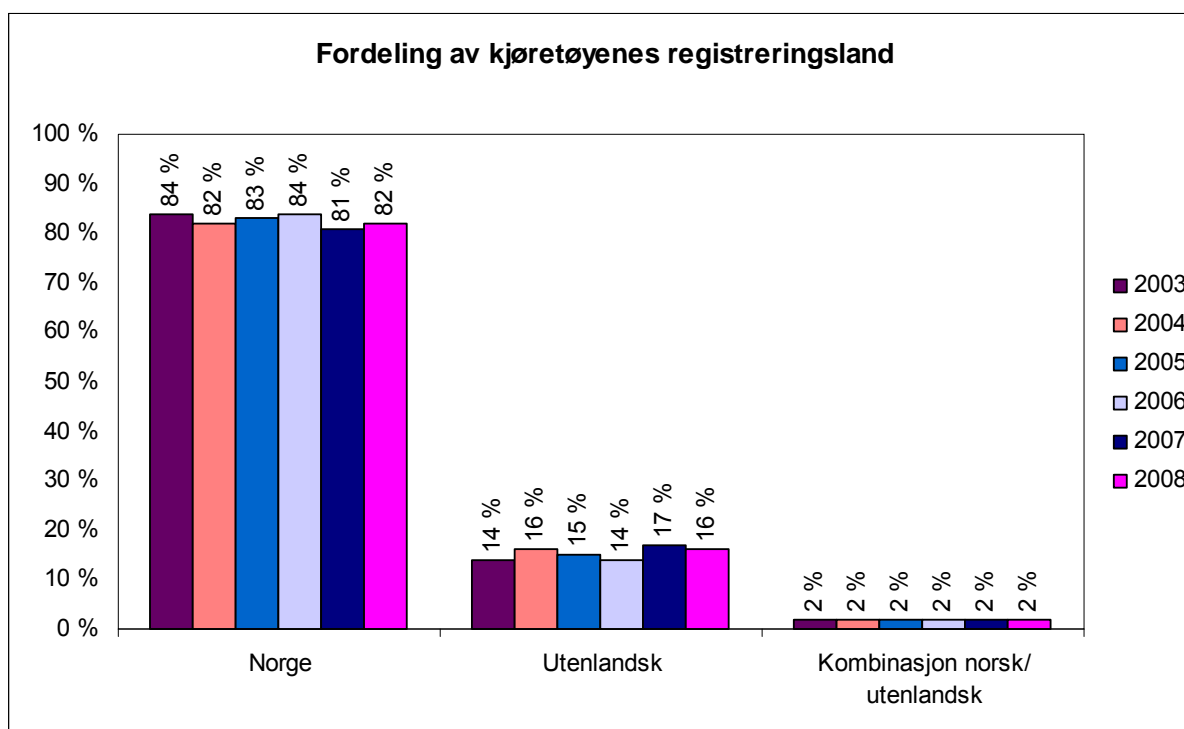
Trenden de seneste årene, se Figur 7, viser at andelen trekkvogn med semitrailer øker i omfang og i 2008 var 40 % av de kontrollerte kjøretøyene av denne typen. Motsatt trend ser vi for kjøretøytypen *lastebil med påhengsvogn eller slepevogn > 7500 kg*. De seneste årene har andelen av denne typen sunket fra 41 % i 2005 til 31 % i 2008. Andelen lastebiler med største totalvekt større enn 7 500 kg har de siste årene ligget stabilt i underkant av 30 %, og i 2008 er andelen 29 %.



Figur 7 Fordeling av kjøretøytyper

Registreringsland

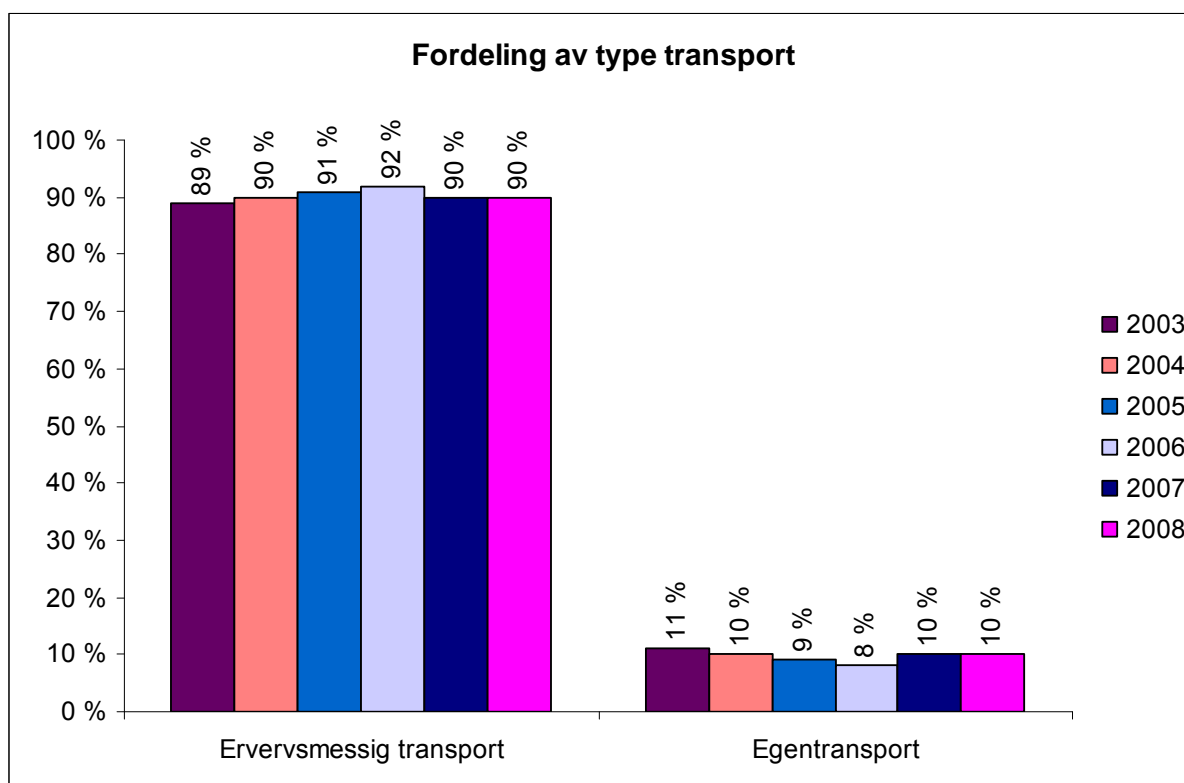
Andelen norskregistrerte kjøretøy ligger i 2008 på 82 %. Bortsett fra noen små variasjoner fra år til år, er totaltrenden at de norskregistrerte kjøretøyene har sunket i andel siden man startet med registrering i 1998 (vises ikke grafisk). Tilsvarende har de utenlandsregistrerte økt noe i andel siden 1998 og i 2008 er denne andelen 16 %, ett prosentpoeng bak fjoråret. 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 liten økning i andelen kontrollerte kjøretøy som driver ervervsmessig transport, og dermed tilsvarende reduksjon i andelen kjøretøy som driver egentransport (vises ikke grafisk). For første gang siden slik registrering startet sank imidlertid andelen ervervsmessig transport med to prosentpoeng i 2007. Fordelingen mellom ervervsmessig transport og egentransport er i 2008 lik fjorårets og ligger på henholdsvis 90 % og 10 %.



Figur 9 Fordeling av type transport

Resultater

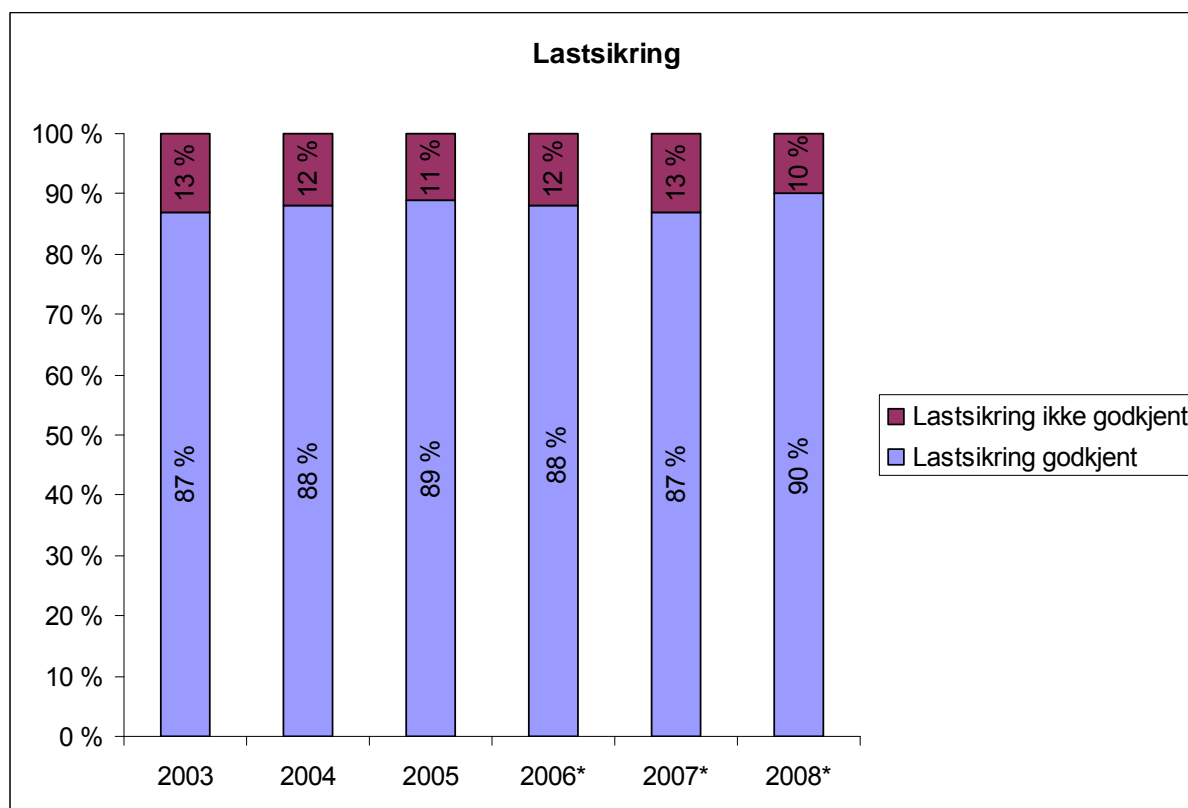
Tolking av resultater

Som nevnt innledningsvis startet man i 2006 med å vekte resultatene fra de ulike regionene ut fra regionvis 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 2006-2008 direkte mot resultatene fra tidligere års undersøkelser. I figurene er imidlertid resultatene fra 2006 til 2008 vist sammen med resultatene fra foregående år. Det gir et bilde på hvordan trenden har vært over tid.

Resultatene som er splittet opp på de ulike underemnene, som eksempelvis registreringsland, kjøretøytype, transporttype eller regionvise tall, er derimot ikke vektet og kan derfor gi et noe annet bilde i forhold til tallene som er vektet for hele landet. Det er verdt å ha med seg når en leser resultatene. Disse verdiene blir imidlertid ikke vist grafisk, men kun kommentert i teksten.

Sikring av last

Godkjent lastsikring regnes som prosent av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres. I 2008 kunne 92 % av kontrollenhetene kontrolleres for last og av disse hadde 90 % godkjent lastsikring. Disse tallene er vektet.



Figur 10 Andel kjøretøy med godkjent lastsikring

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

Ved å gå inn i bakgrunnstallene og sammenligner resultatene for norskregistrerte, utenlandsregistrerte og kombinasjonen norsk/utenlandsregistrerte kjøretøy, har sistnevnte gruppe den laveste andelen med godkjent lastsikring. De har 77 % godkjente mot 92 % godkjente av norskregistrerte kjøretøy. Utenlandsregistrerte kjøretøy har en godkjenningssandel på 86 % for sikring av last.

For ulike kjøretøytyper ligger lastebiler over 7500 kg og lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg jevnt med tanke på godkjent lastsikring, henholdsvis 93 % og 92 % i 2008. Trekkvogn med semitrailer ligger litt bak hvor 88 % ble godkjent.

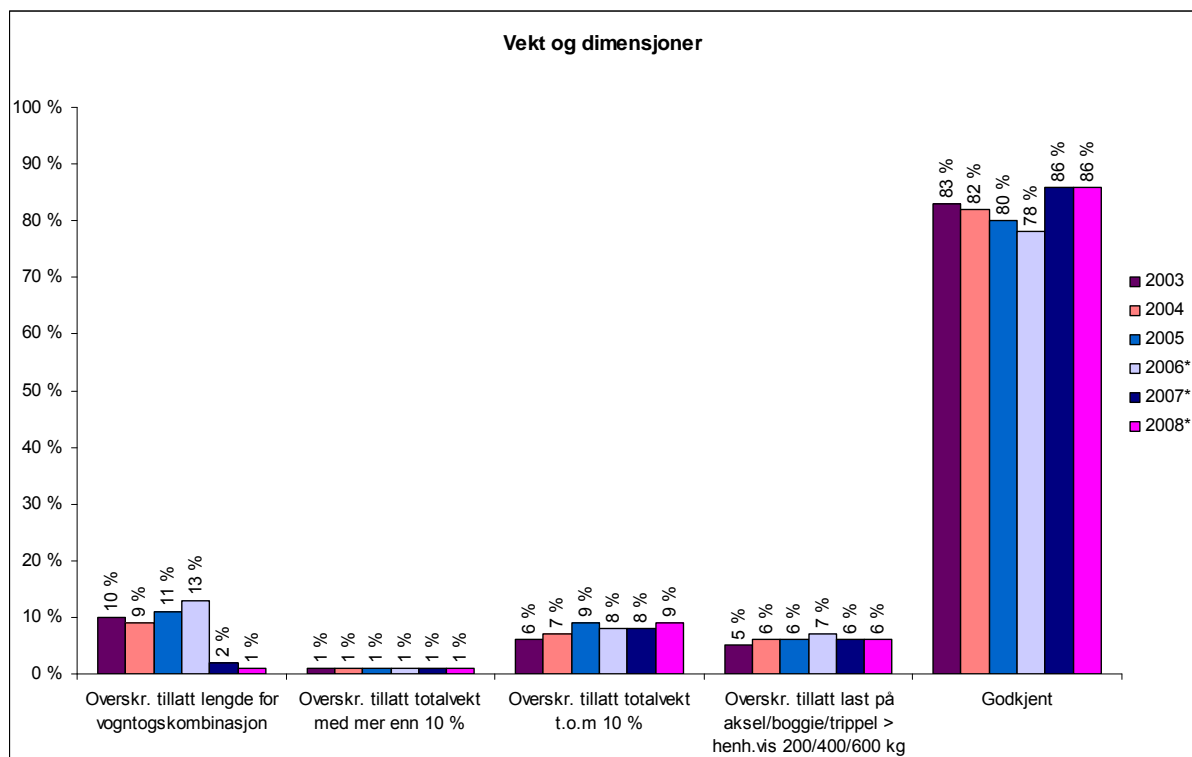
Ser man på hvilken transporttype som bedrives ligger ervervsmessig transport og egentransport nesten helt likt i 2008 med godkjenningssandelene 91 % og 90 % godkjent lastsikring.

Av regionene er det Region øst og Region vest som har de laveste godkjenningssandelene med 88 % i 2008. Region midt har med 95 % den høyeste andelen kjøretøy med godkjent lastsikring. Det er knyttet noe usikkerhet til dette tallet da Region midt hadde få kontrollenheter med i årets tilstandsundersøkelse.

Fordelt over uken fordeler andelen kjøretøy med godkjent lastsikring seg mellom 85 % på lørdag og 94 % på mandag. Tidsrommet kontrollen blir utført på har mindre å si for resultatet. Godkjenningssandelene fordeler seg mellom 90 % og 91 % over hele døgnet.

Vekter og dimensjoner

Andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner har i flere år vært synkende, men i 2007 så vi en fin økning på dette punktet. 86 % av kontrollenhetene ble godkjent mot 78 % i 2006. Godkjenningssandelen for 2008 viser seg å være identisk med fjorårets.



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. I 2007 gikk andelen markant tilbake og lå på 2 %, se Figur 11. I år har denne overtredelsen sunket med ytterligere ett prosentpoeng og kun 1 % av de kontrollerte transportenhetene hadde overskredet tillatt lengde for vognkombinasjon.

Overskridelse av tillatt totalvekt t.o.m. 10 % er feilen som forekom oftest i 2008 med en andel på 9 %. Denne prosentandelen er ett prosentpoeng høyere enn i fjor. 6 % overskred tillatt last på boggi/aksel/trippel med mer enn henholdsvis 200 kg, 400 kg og 600 kg, en prosentandel som er på stedet hvil. 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 (84 %). Lastebilgruppen kom best ut med 92 % godkjente. Både norskregistrerte og utenlandsregistrerte kjøretøy har en godkjenningssandel på 88 % mot 91 % for kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering. Kjøretøy som driver ervervsmessig transport eller egentransport ligger jevnt med henholdsvis 88 % og 87 % godkjent med hensyn til vekter og dimensjoner.

Ukedagen hvor færrest kjøretøy ble funnet godkjent, er lørdag med 66 %. Dette kan imidlertid være tilfeldig i og med at det kun ble foretatt 29 kontroller for vekter og dimensjoner på lørdager i 2008, og det statistiske grunnlaget er derfor for liten for at det kan trekkes noen konklusjoner basert på dette. For de øvrige ukedagene veksler andelen godkjente kjøretøy mellom 86 % og 90 % som må sies å være en jevn fordeling.

Ved å se på tidspunktet på døgnet hvor kontrollene ble gjennomført, finner man at flest (90 %) ble godkjent mellom kl. 12.00 og kl. 06.00 mens tidsrommene 00.00-06.00 og 18.00-24.00 ga 86 % godkjente. For øvrig ble færre kontroller gjennomført i disse kontrollperiodene av døgnet.

Bryter man andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner ned på regionnivå, kommer Region vest og Region nord best ut med 92 % godkjente kontrollenheter. Region midt er regionen hvor færrest ble godkjent i 2008 med andelen 79 %. Igjen kan dette tallet skyldes få kontrollenheter i denne regionen i år.

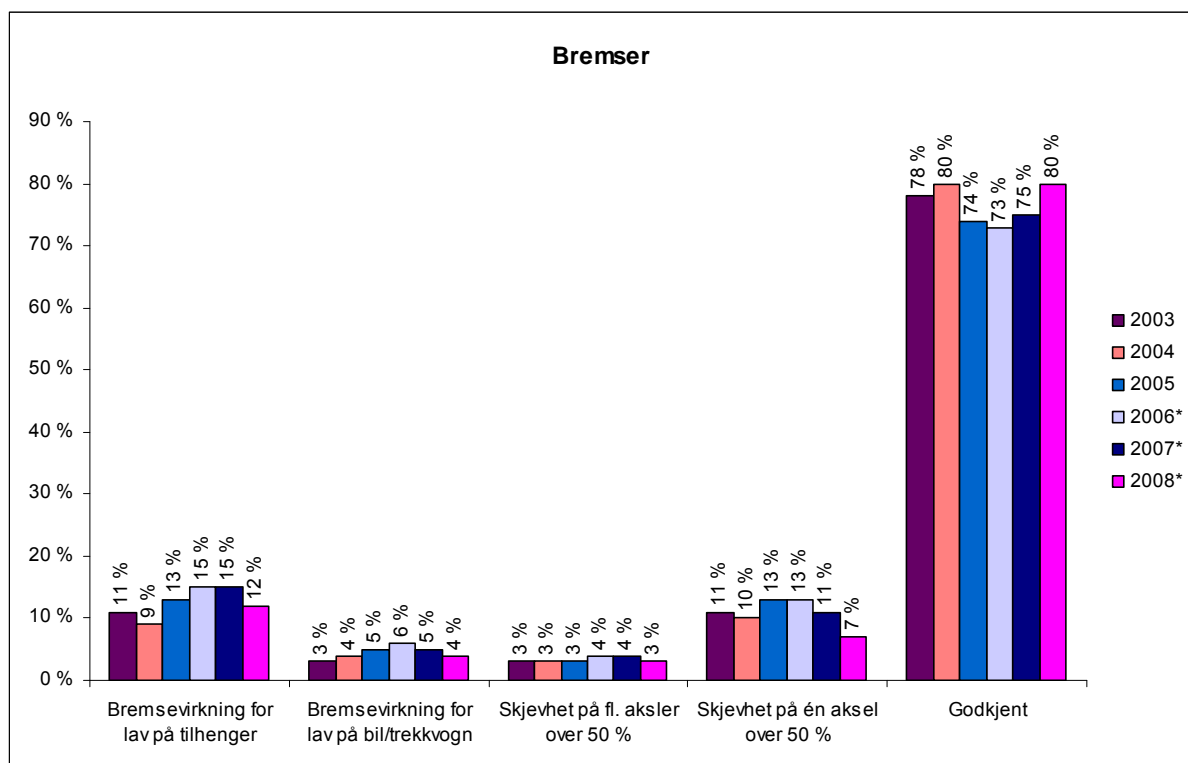
Av de 3715 kontrollerte transportenhetene ble 3698 kontrollert for vekter og dimensjoner i 2008.

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 80 %. Det er en forbedring på fem prosentpoeng i forhold til 2007 og den største godkjeningsandelen siden 2004. Av de kontrollerte kjøretøyene har 12 % for lav bremsevirkning på tilhenger og 3 % har skjevhet på flere aksler. Dette er en nedgang på henholdsvis tre og ett prosentpoeng i forhold til i fjor. Det har også vært en nedgang i feilene ”for lav bremsevirkning på bil/trekkvogn” og ”skjevhet på én aksel” i forhold til 2007 og i 2008 er andelen på 4 % og 7 %. 7 % er det laveste tallet som er målt på dette punktet siden tilstandsundersøkelsene startet opp og viser en klar forbedring fra tidligere.

Tar man utgangspunkt i de ulike regionene er det Region vest som ligger høyest med 88 % godkjente kjøretøy mot Region midt som ligger lavest med 68 % godkjente kontrollenheter. Forskjellene mellom regionene er dermed større for bremsesystemer enn for vekter og dimensjoner. At Region midt kommer såpass lavt ut i år kan skyldes færre utførte kontroller.



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

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

Når tallmaterialet splittes opp, viser det seg at lastebil med påhengsvogn eller slepevogn (78 % godkjent) og trekkvogn med semitrailer (80 % godkjent) har større feilprosent enn lastebil (92 % godkjent). Dette kan forklares med at for lav bremsvirkning på tilhenger er den dominerende feilen for de to førstnevnte kjøretøytypene. For øvrig er alle disse tallene forbedret i forhold til 2007.

84 % av de norskregistrerte kjøretøyene hadde godkjente bremses og kombinasjonen norsk/utenlandsk følger bak med 80 % godkjente kontrollenheter. 78 % av utenlandsregistrerte kjøretøy ble godkjent i henhold til de kontrollerte punkter etter bremseskontrollen, og dette er en forbedring på hele ti prosentpoeng i forhold til 2007. Også fra 2006 til 2007 økte denne andelen, da med åtte prosentpoeng.

Når det kommer til type transport som gjennomføres, får 88 % av kjøretøyene som driver egentransport godkjent bremsesprøvene mot 82 % av de som driver ervervsmessig transport. Begge tallene er forbedringer fra 2007.

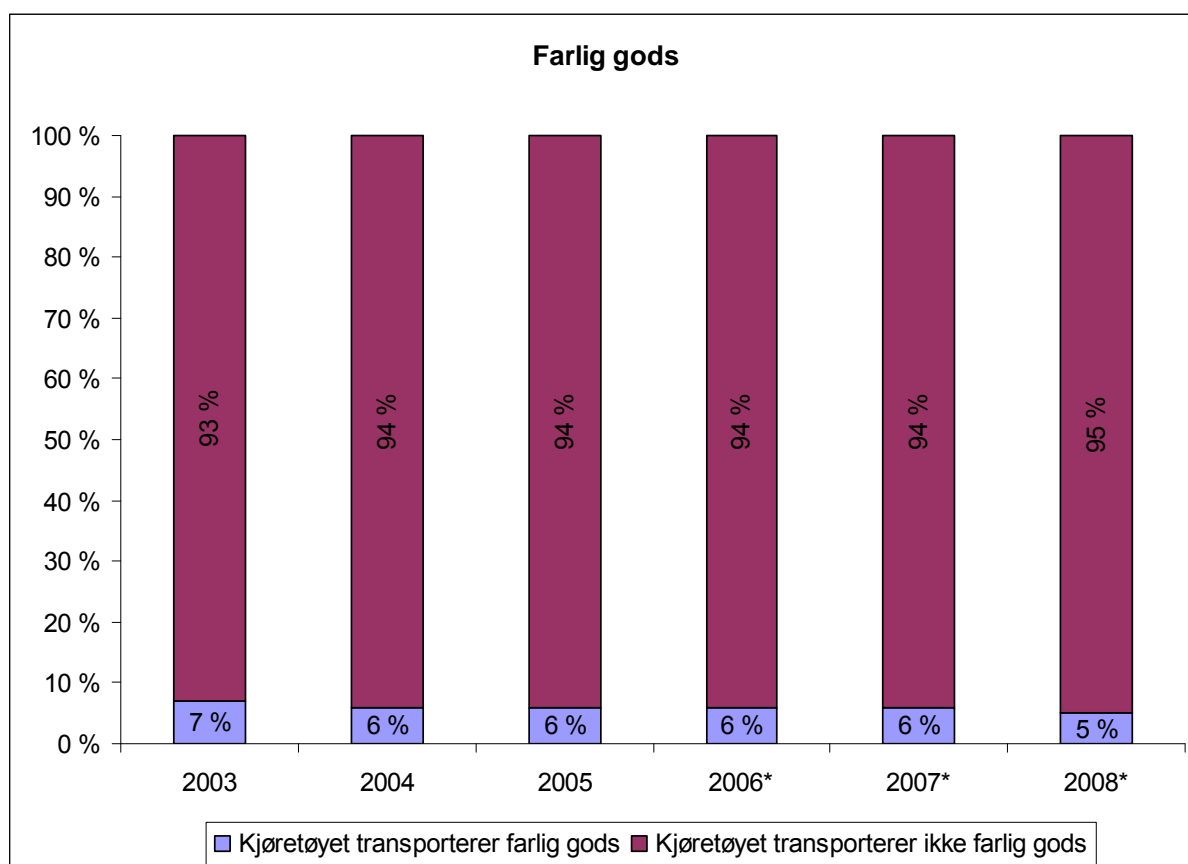
Av de 3715 kontrollerte transportenhetene ble 3664 kontrollert for bremses i 2008.

Farlig gods – dokumenter og påkrevd utstyr

Av utvalget på 3715 transportenheter ble 3523 stk kontrollert for farlig gods. Kjøretøyandelen som transporterte farlig gods i 2008 var 5 %. Det viser seg at andelen transport av farlig gods holder seg meget stabil, men at vi aner en liten nedgang i år.

Mellom regionene varierer andelen som kjører farlig gods fra 2 % i Region nord til 6 % i Region øst. Det er liten variasjon mellom de ulike kjøretøytypene som frakter farlig gods. Trekkvogn med semitrailer er med 6 % den kjøretøytypen som har høyest andel transportenheter som transporterer farlig gods etterfulgt av lastebil med påhengsvogn/slepevogn (5 %) og lastebil > 7500 kg (4 %). Videre er kjøretøy med kombinasjon av norsk/utenlandsk registrering den registreringstypen hvor størst andel av kjøretøyene transporterer farlig gods (7 %) mot 5 % av norskregistrerte og 3 % av utenlandsregistrerte kjøretøyer.

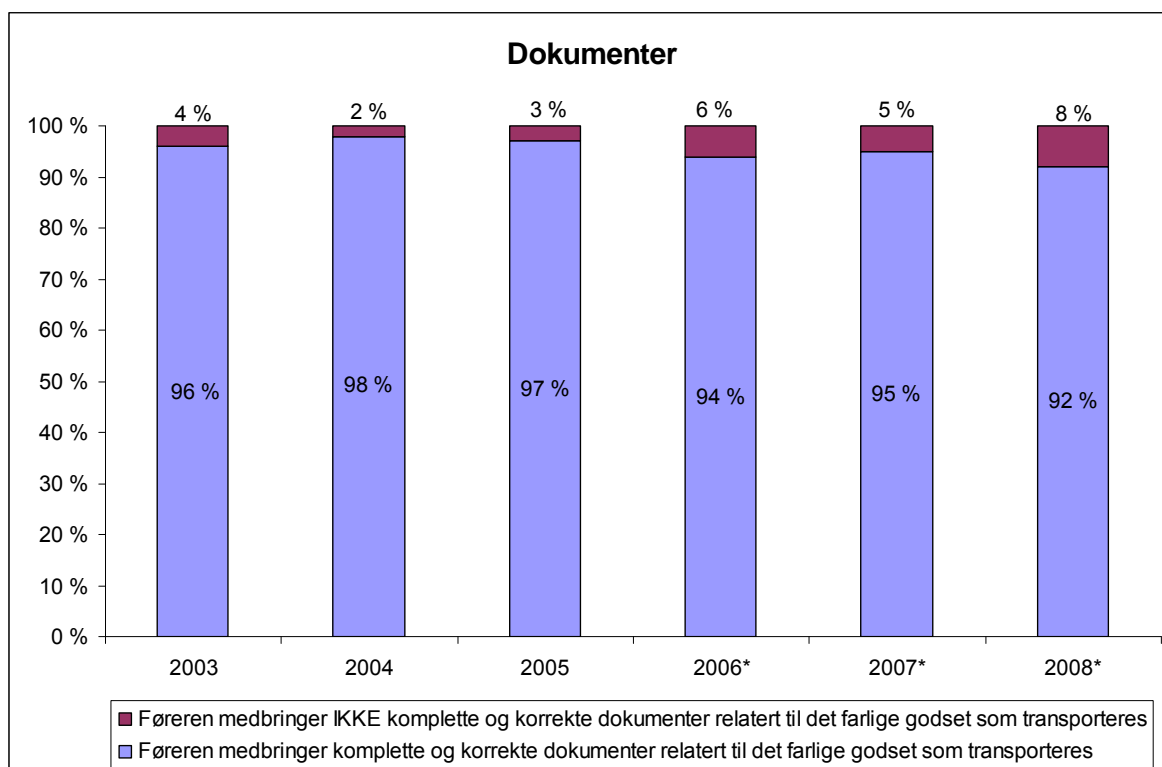
5 % av transportenhetene som transporterer farlig gods kjører ervervsmessig transport. 3 % kjører egentransport.



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)

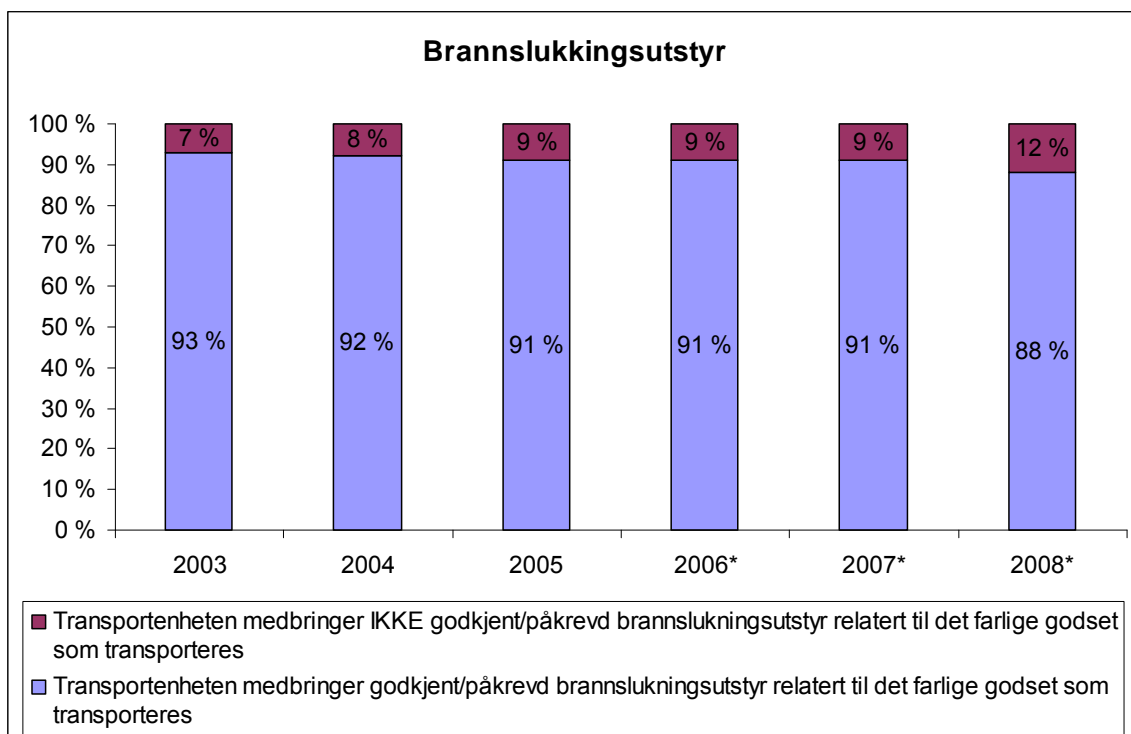
Ett av spørsmålene i undersøkelsen går ut på om føreren har med seg komplette og korrekte dokumenter relatert til det farlige godset som transporteres. Førerandelen som oppfyller dette kravet er 92 % for 2008. Dette er den minste andelen siden 2003 og er en nedgang på tre prosentpoeng fra 2007.



Figur 14 Andel førere med nødvendige dokumenter relatert til farlig gods

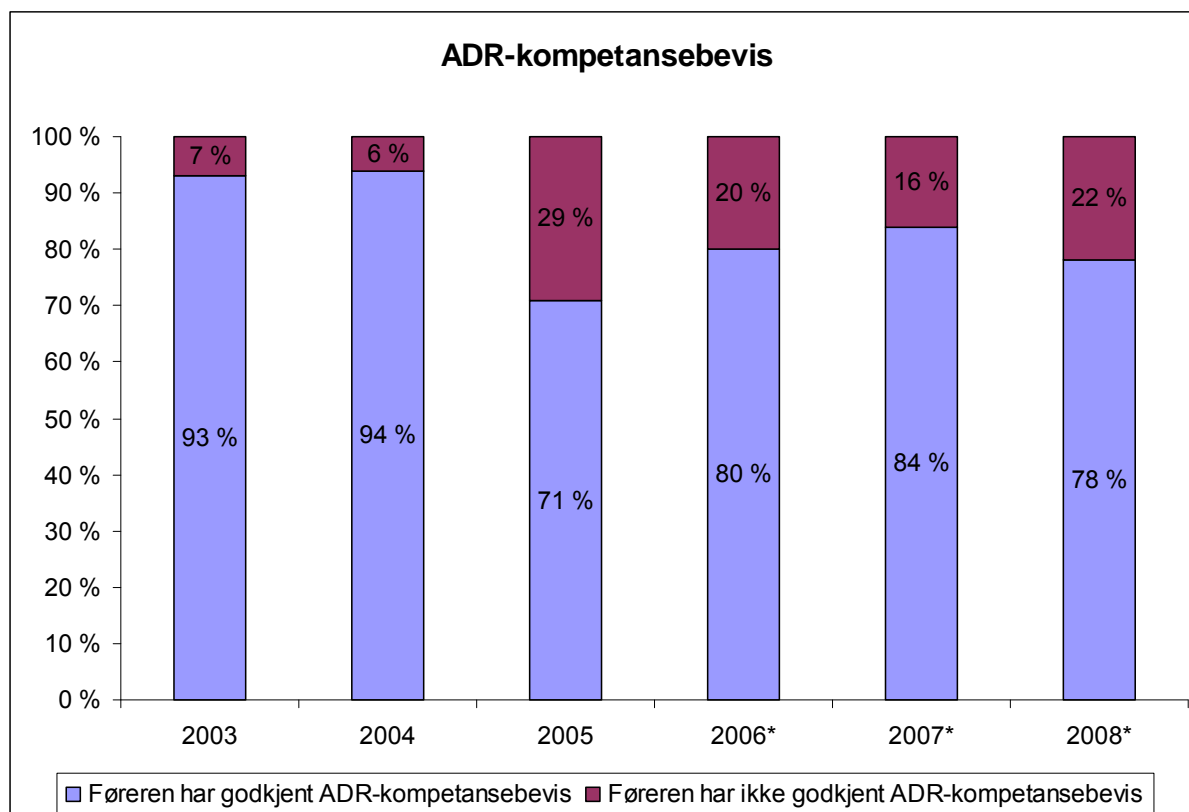
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

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 tilpasset det farlige godset som transporteres. For 2008 er det 88 % av transportenhetene som har godkjent brannslukkingsutstyr. Dette er den laveste andelen siden 2003 da brannslukkingsutstyr ble inntatt som et kontrollpunkt.



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 2008 kunne 78 % av sjåførene forevise godkjent ADR-kompetansebevis. Dette er en reduksjon på seks prosentpoeng fra 2007, se Figur 16. For øvrig er det få transportenheter av dem som kontrolleres ved tilstandsundersøkelsen som frakter farlig gods, og det vil gi statistisk usikkerhet rundt tallene.



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)

Trekker man frem tall fra noen av underemnene, finner man at ved alle kontrollene av transport av farlig gods i Region nord og Region sør kunne føreren forevise gyldig ADR-kompetansebevis. Den laveste andelen finner vi i 2008 i Region øst hvor kun 54 % av de kontrollerte transportenhetene for farlig gods hadde påkrevd ADR-kompetansebevis.

Av kjøretøytypene er det lastebil > 7500 kg som kom best ut. 79 % av disse førerne hadde godkjent ADR-kompetansebevis. Trekkvogn med semitrailer kom dårligst ut med en godkjenningssandel på 75 %.

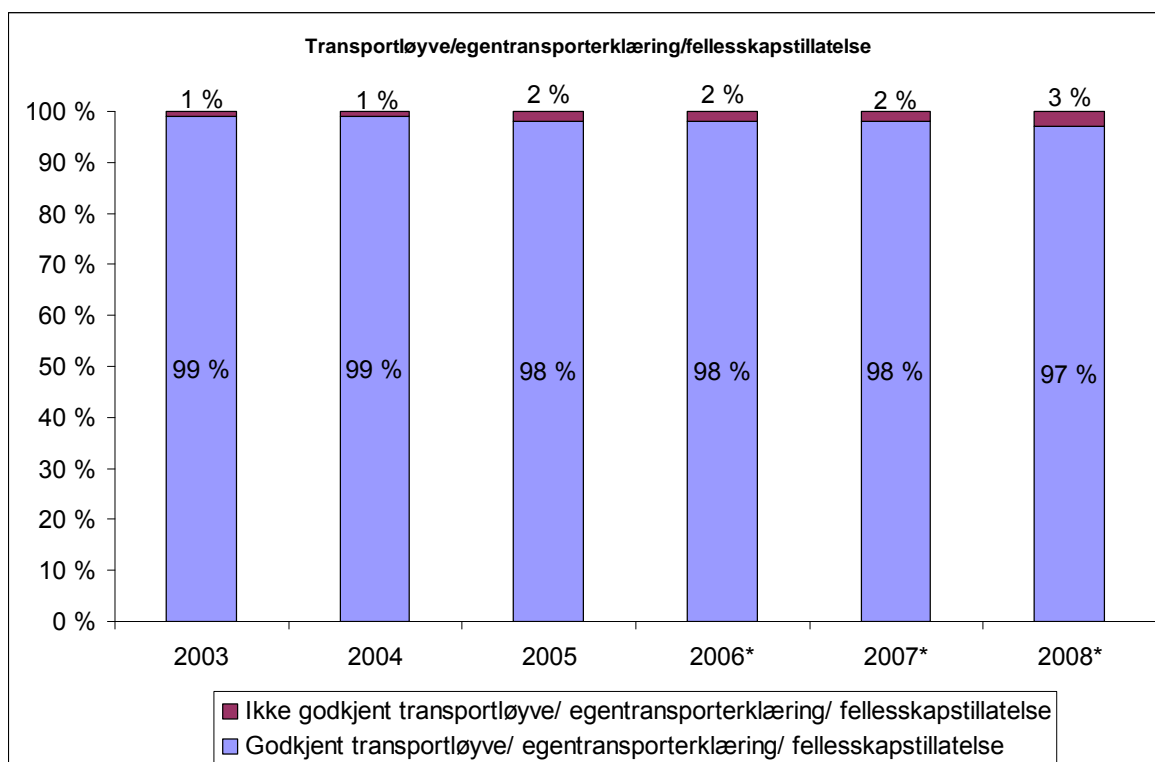
Færrest godkjente kompetansebevis finner vi i gruppen *utenlandsregistrerte kjøretøy* med 58 %. For norskregistrerte kjøretøy var andelen 79 % og registreringskombinasjonen norsk/utenlandsk 86 %.

Løyvepliktig transport / egentransporterklæring / fellesskapstillatelse

Ved kontroll av godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse, kan 97 % av de spurte førerne fremvise dette. Dette er en svak nedgang på ett prosentpoeng fra 2007. Vi finner sterke godkjenningssandeler på tvers av alle regionene med 99 % godkjente i Region nord og 97 % godkjente i regionene øst, vest og midt. I 2008 ble 3679 sjåførere forespurt om slike dokumenter.

Ved å bryte ned tallene mot standard bakgrunnsspørsmål i undersøkelsen finner vi færrest godkjente i gruppen med kjøretøy som driver egentransport (94 %) og for kjøretøytypen

lastebil > 7500 kg (96 %). De resterende undergruppene varierer mellom 97 % og 98 % godkjent på dette spørsmålet.



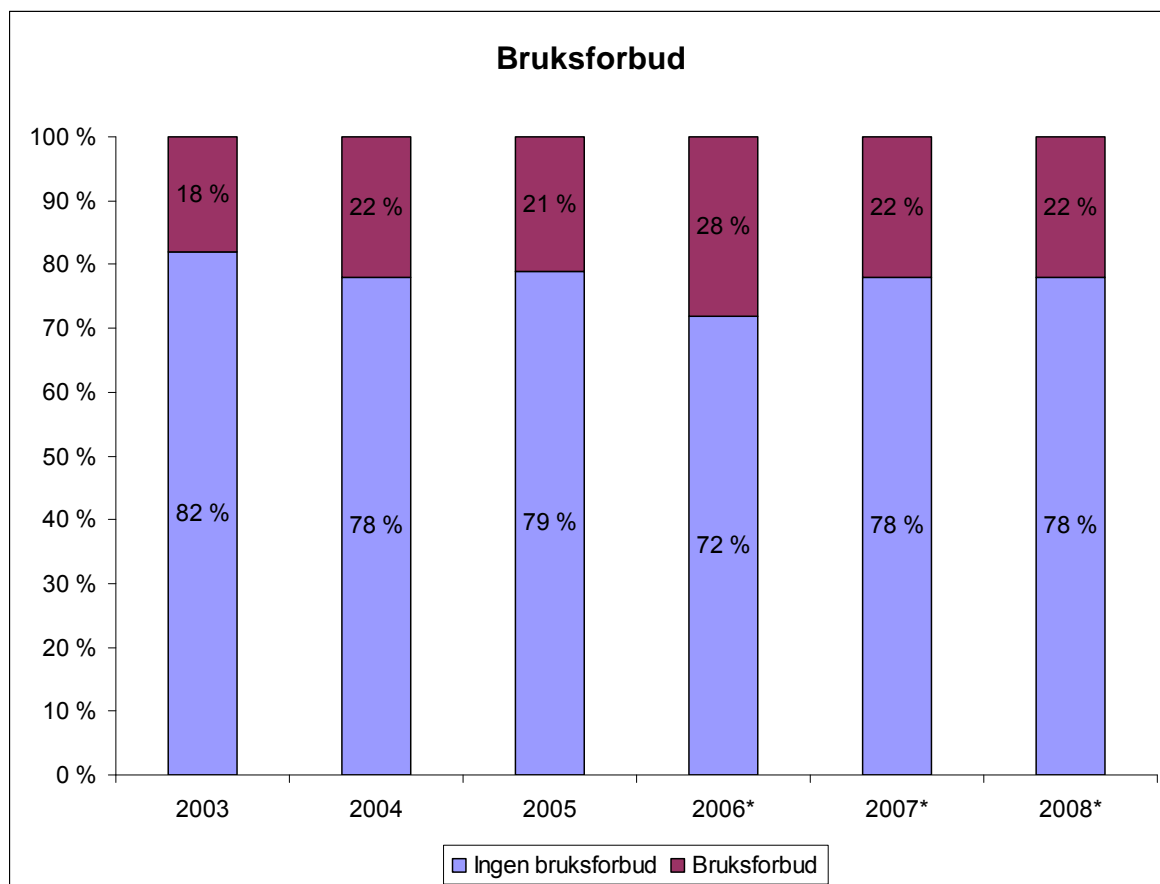
Figur 17 Andel kjøretøy med godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

(* 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. Dette gjelder først og fremst transportløyve. 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 på samme nivå som i fjor. Det er kun årene 2006 til 2008 som er direkte sammenlignbare da disse tallene er vektet.



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 undergruppene viser det seg at 18 % av norskregistrerte kjøretøy ble ilagt bruksforbud. For utenlandsregistrerte var tallet 26 %, mens for registreringskombinasjonen norsk/utenlandsk fikk hele 32 % bruksforbud. Det høye tallet kan forklares med at kun 88 transportenheter i undersøkelsen hadde denne registreringskombinasjonen og det er knyttet større statistisk usikkerhet til resultatet.

Trekkvogn med semitrailer er kjøretøytypen som hyppigst ble ilagt bruksforbud (23 %) mot 14 % for lastebil. Lastebil med påhengsvogn eller slepevogn hadde en andel på 21 %. For kjøretøy som driver egentransport og ervervsmessig transport fikk henholdsvis 17 % og 20 % bruksforbud.

Mål

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

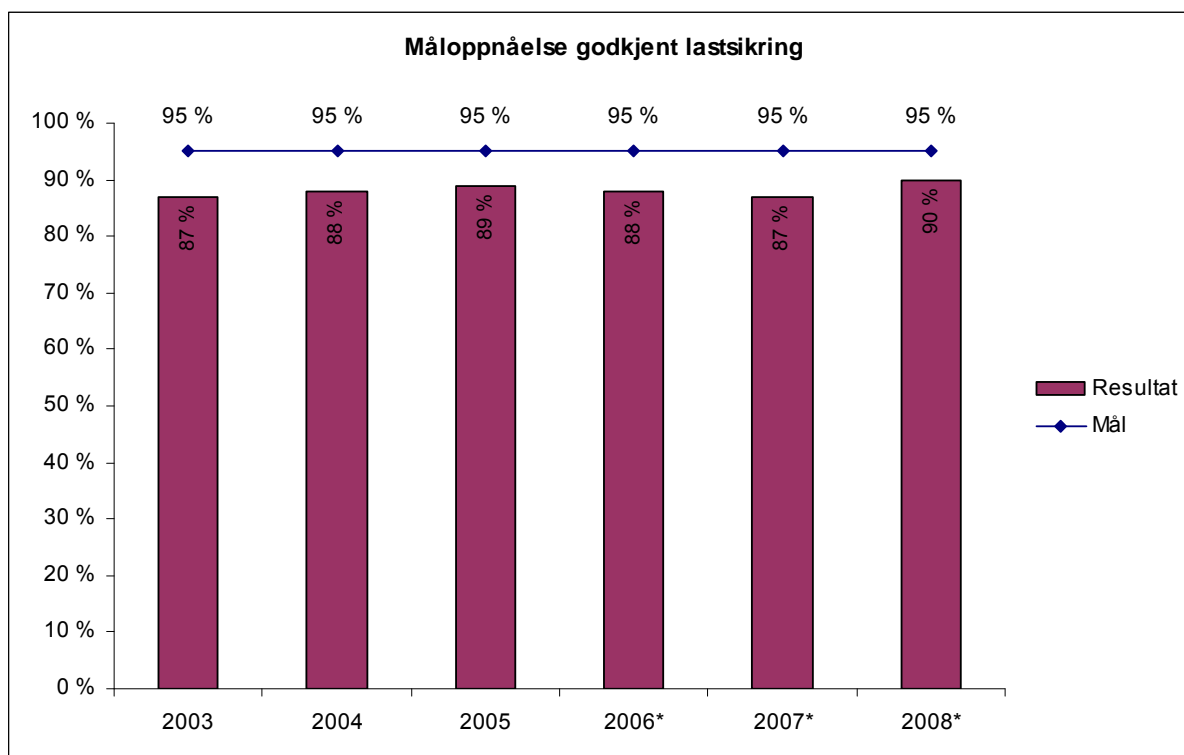
Tabell 1 Mål for hvor stor andel av kontrollenhetene som bør være godkjent

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. I 2008 hadde 90 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent lastsikring. Figur 19 viser resultatene over tid og vi ser at nivået har ligget omtrent på samme nivå siden 2003. Årets godkjenningssandel er imidlertid nærmere måltallet enn noen gang tidligere.



Figur 19 Måloppnåelse for sikring av last

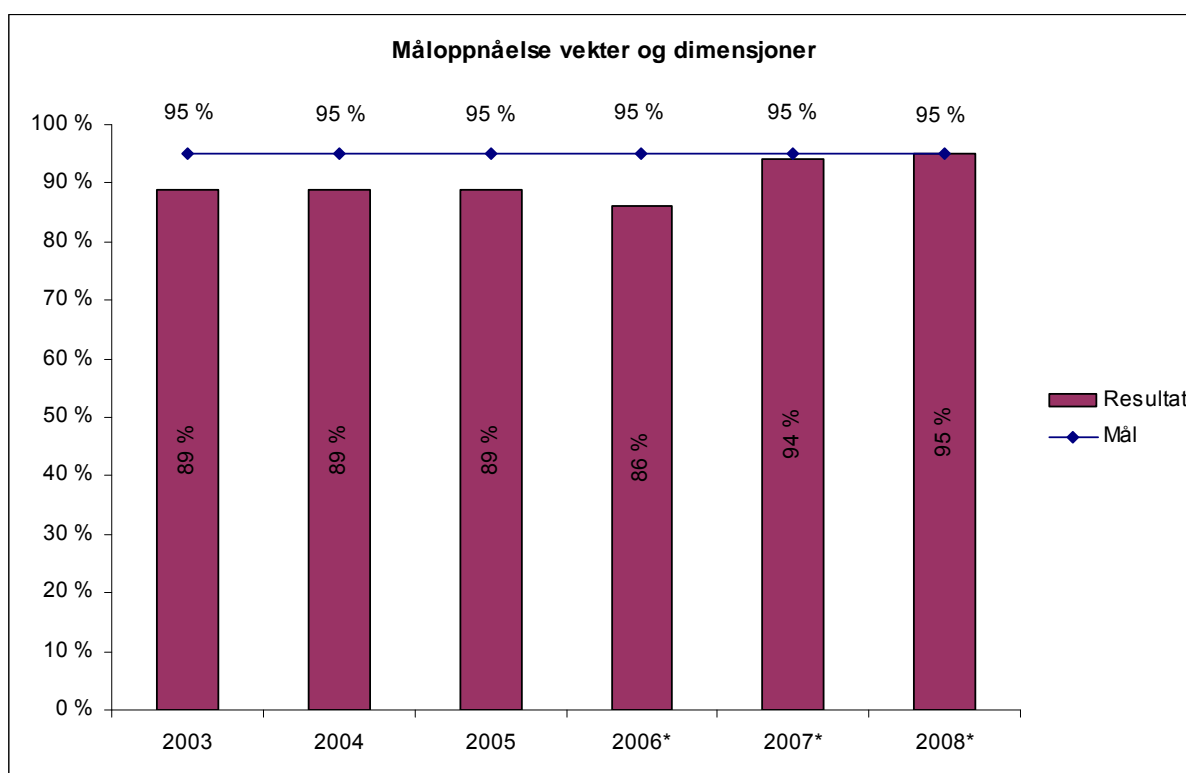
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Vekter og dimensjoner

Som for emnet *sikring av last*, er målet for *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 godkjeningsresultatene 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 ni prosentpoeng unna målet. For 2007 var resultatet forbedret betraktelig og endte på 94 %.

I år ble hele 95 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent under kontrollpunktet *vekter og dimensjoner* og måltallet er for første gang nådd siden tilstandsundersøkelsene startet i 1998 (ikke vist grafisk).



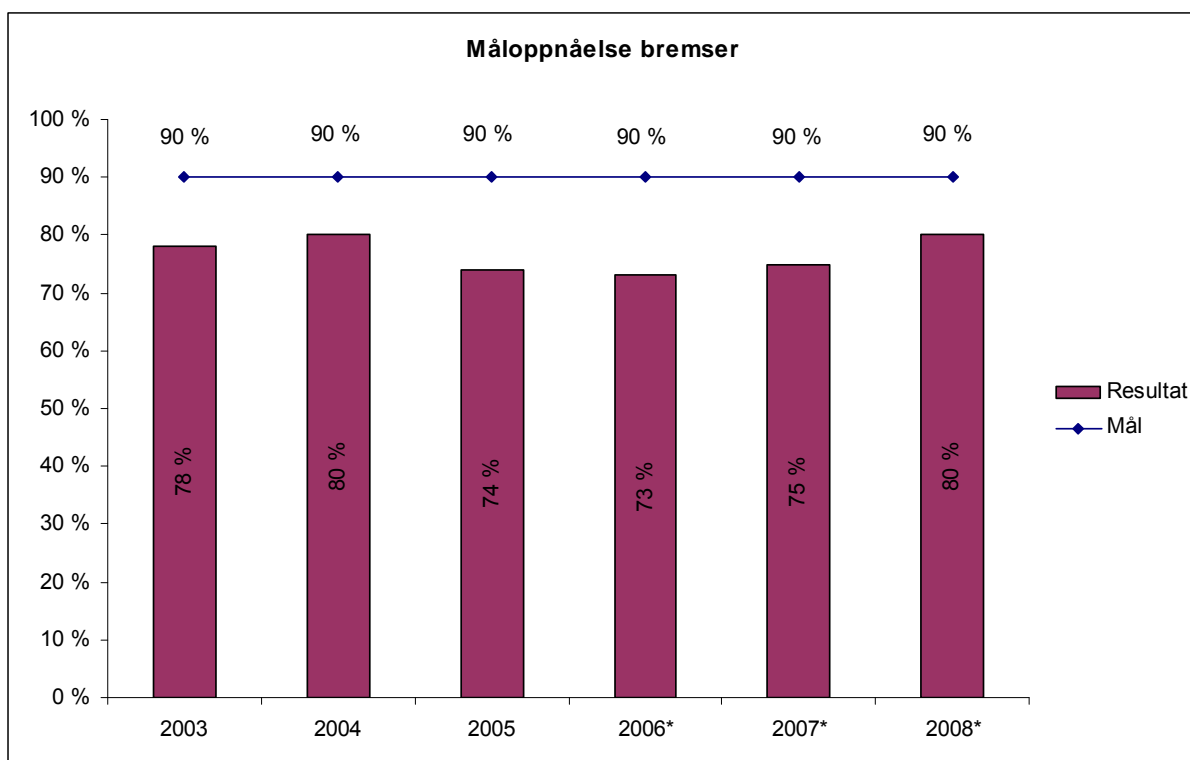
Figur 20 Måloppnåelse for vekter og dimensjoner

(* 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 (ikke vist grafisk). Årets resultat, med vektning, endte på 80 % – ti prosentpoeng unna måltallet.

Årets resultat er en forbedring på fem prosentpoeng fra 2007 og er det året, sammen med 2004, man har kommet nærmest måltallet om 90 % godkjente.

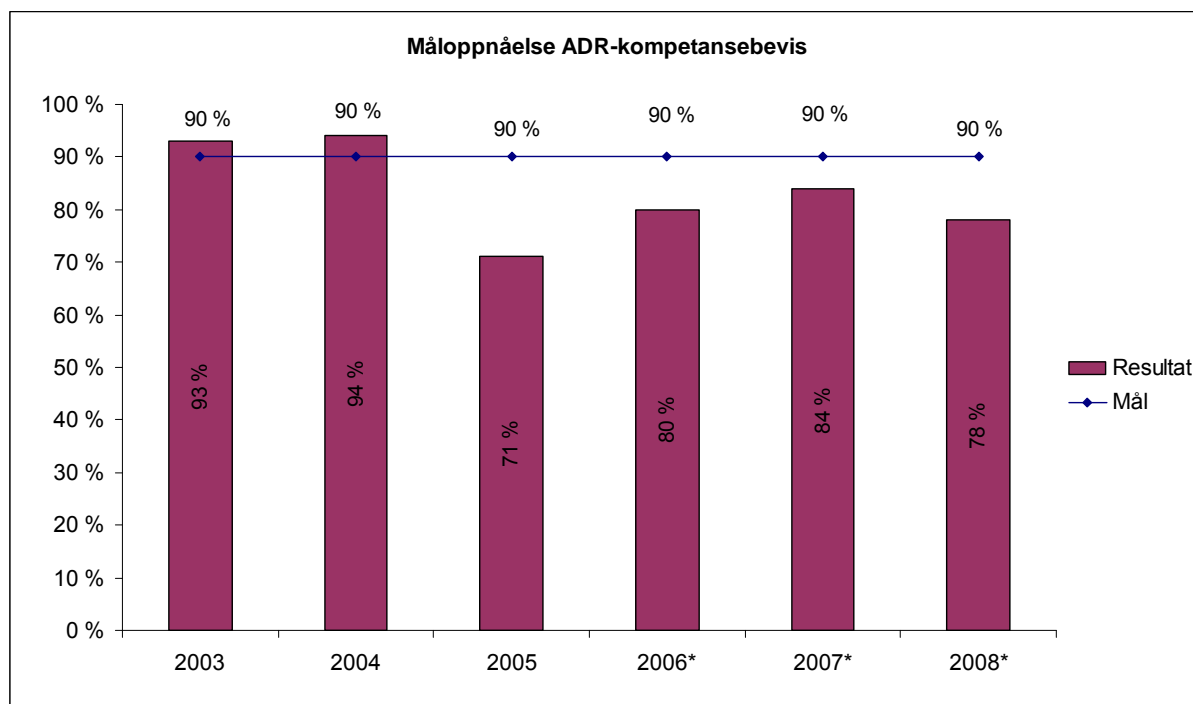


Figur 21 Måloppnåelse for bremses

(* 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. I 2006 og 2007 steg godkjenningsandelen for dette emnet i positiv retning. I år har vi derimot fått en liten nedgang og 78 % av de spurte sjåførene kunne fremvise gyldig/godkjent kompetansebevis i 2008. Det er tolv prosentpoeng under målsettingen, og seks prosentpoeng svakere enn resultatet for 2007.



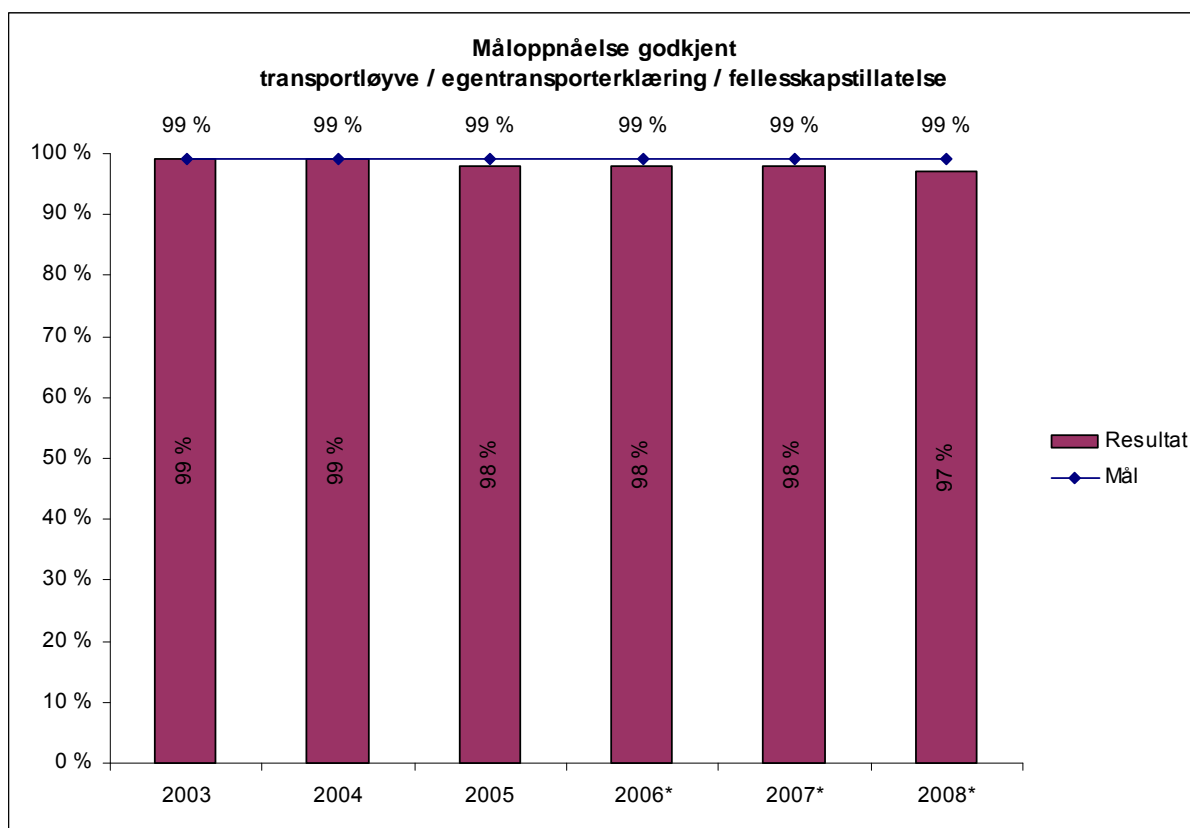
Figur 22 Måloppnåelse for ADR-kompetansebevis

(* 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

Under tilstandsundersøkelsen 2008 hadde 97 % av førerne godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse. Resultatene fra kontrollene av godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse har siden 1998 (ikke vist grafisk) vært svært gode og har ligget stabilt på 98 % og 99 % godkjente. I år har derimot godkjenningsandelen sunket med ett prosentpoeng.

Fram til 2002 var måloppnåelsen høyere enn målet, derfor ble måltallet i 2003 oppjustert fra 96 % til 99 % godkjente. I 2003 og 2004 var det full måloppnåelse mens vi årene etter har ligget ett prosentpoeng bak målet. For 2008 registrerer vi altså at vi er to prosentpoeng unna full måloppnåelse.



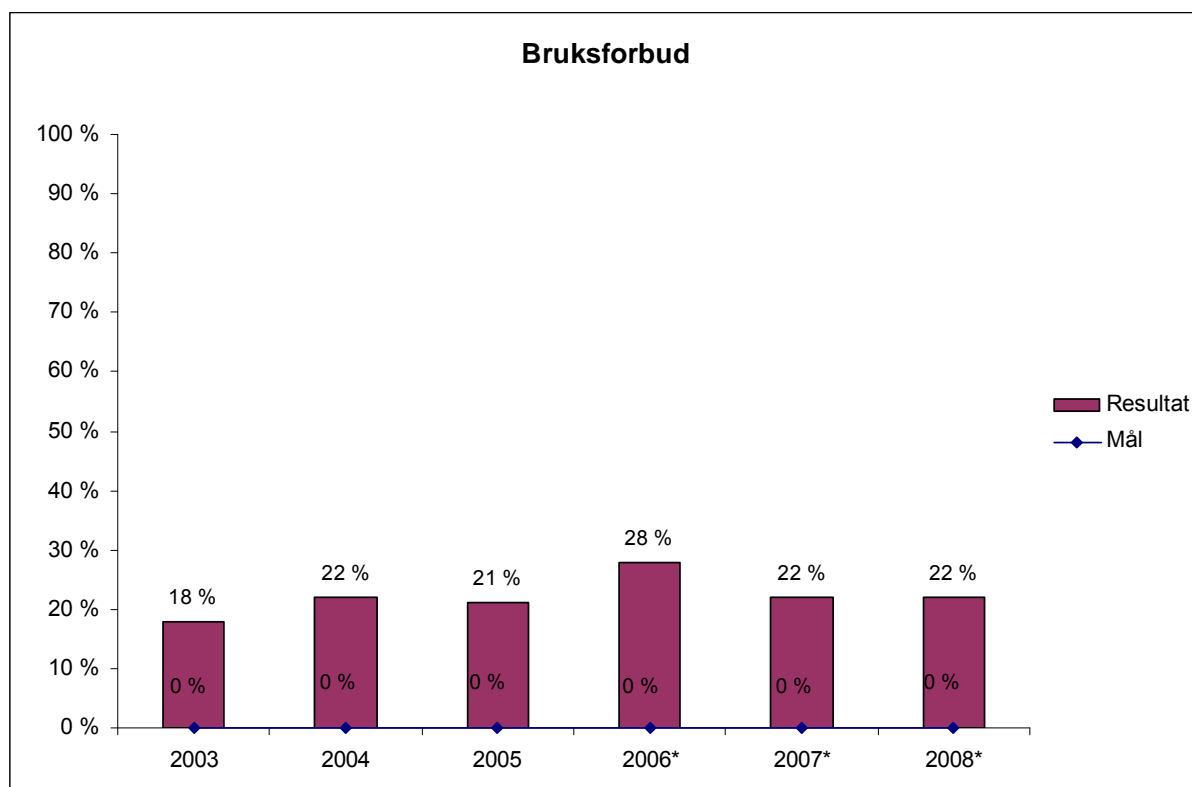
Figur 23 Måloppnåelse for godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

(* 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 2008, det samme tallet som for 2007.

Totalt ble 3697 transportenheter kontrollert på dette punktet i 2008.



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 2008 viser at ett av hovedemnene har nådd full måloppnåelse. Det gjelder kontrollpunktet *veker og dimensjoner*. Fra å være det kontrollpunktet som var lengst fra målet i 2006 er målet altså innfridd i 2008.

Hakk i hel finner vi emnet *godkjent transportløyve, egentransporterklæring og fellesskapstillatelse* som i år er ett prosentpoeng unna målet om 99 % godkjente. Dette kontrollpunktet har gjennom flere år med tilstandsundersøkelser holdt seg godt inntil, og også over, den satte målsetningen.

Lengst fra målet finner vi emnene *bruksforbud* (22 %) og *ADR-kompetansebevis* (12 %). Bruksforbud på 22 % er et høyt tall og meget langt fra målsetningen om at ingen skal bli ilagt dette. 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 veker og dimensjoner som utgjør den største prosentandelen av bruksforbudet i tillegg til enkelte administrative forhold. Resultatet for kontrollpunktet ADR-kompetansebevis viser at vi er lenger fra full måloppnåelse i år enn i fjor. En viss usikkerhet er knyttet til resultatene fordi antall kontroller/observasjoner på dette punktet er lavere i forhold til de andre kontrollpunktene. Brudd på dette kontrollpunktet vil dermed gi større utslag på resultatene. Det er derfor vanskelig å si om variasjonen i resultatene skyldes faktisk endring i atferd eller en tilfeldig/naturlig svingning.

Tilstandsundersøkelser 2008

I 2008 ble 3715 transportenheter kontrollert. Målet er satt til 4600 kontrollerte enheter – 1000 transportenheter i hver region unntatt Region nord hvor tallet er satt til 600. Kontrollene skal fordeles etter denne nøkkelen over uke og døgn:

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

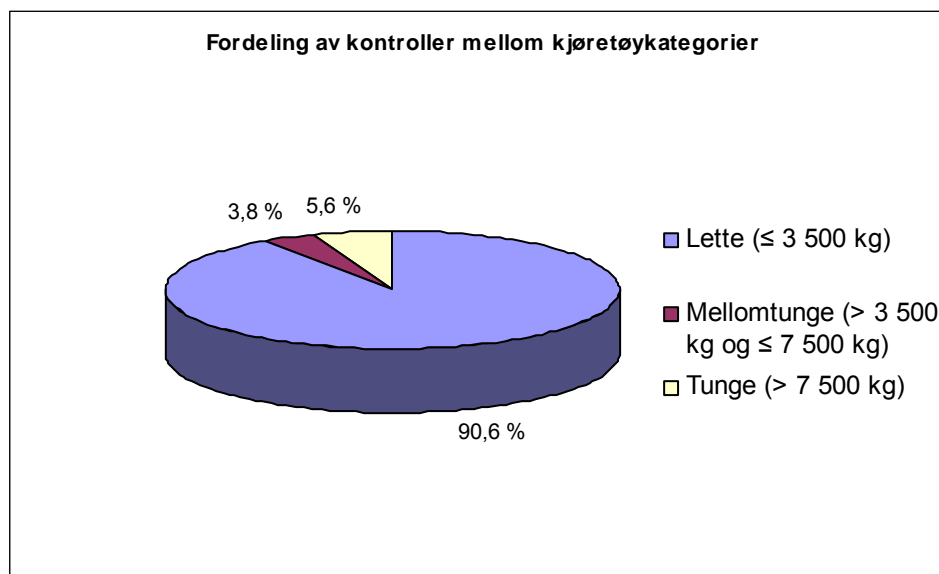
Det gjenstår enda noe for å oppnå kontrollmålene for helg og natt. Kun 9 % av kontrollene i 2008 ble foretatt nattestid og 11 % ble foretatt i helgen. To regioner oversteg måltallet i år; Region sør med 21 kontrollenheter og Region vest med 151 kontrollenheter. Lengst fra målet var Region midt med sine 301 kontroller. Denne kontrollandelen skyldes blant annet at en kontrollstasjon har vært ute av drift. Det lave tallet bidrar til noe større statistisk usikkerhet omkring resultatene.

Årene fra 2006 til 2008 er vektet med hensyn til regionvis ulik mengde trafikkarbeid og er derfor direkte sammenlignbare. Sett under ett er resultatene fra 2008 bedre enn fjoråret. Ved de fleste målepunkter er resultatene forbedret eller på stedet hvil. Måloppnåelse for *bremser* er forbedret med fem prosentpoeng fra i fjor og måloppnåelse for *godkjent lastsikring* er forbedret med tre prosentpoeng. Unntaket er *ADR-komptansebevis* som har en tilbakegang på seks prosentpoeng og *godkjent transportløyve, egentransporterklæring og fellesskapstillatelse* som har gått ett prosentpoeng tilbake.

Tilstandsundersøkelse kap.7/2008 - Teknisk stand på kjøretøyparken

1.0 Innledning

Tilstandsundersøkelse nr. 7/2008 om teknisk stand på kjøretøyparken baserer seg på data fra alle periodiske kjøretøykontroller gjennomført i Norge i 2008. Til sammen ble 1 180 632 kjøretøy kontrollert i 2008, hvorav 1 070 171 (90,6 %) var lette kjøretøy (tillatt totalvekt til og med 3 500 kg), 44 407 (3,8 %) var mellomtunge kjøretøy (tillatt totalvekt mellom 3 501 kg og 7 500 kg), og 66 054 (5,6 %) var tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 7 500 kg).



Figur 25 Andel av det totale antall kontroller for hver kjøretøykategori i 2008.

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. Bremselanlegg
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:

- 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 1 180 632 periodiske kjøretøykontroller i landet i 2008. Tabell 1 viser at kun 0,8 % av disse kontrollene var det Statens vegvesen som stod for. NAFs teststasjoner foretok 9,1 % av de periodiske kjøretøykontrollene, mens de andre kontrollorganene besørget de resterende 90,2 % av kontrollene. Kontrollandelen av periodisk kjøretøykontroll hos Statens vegvesen har i lang tid vært nedadgående. Dette er noe av bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å avvikle tilbudet med periodisk kjøretøykontroll ved de 47 trafikkstasjonene til Statens vegvesen. Dato for avviklingen er per d.d. ennå ikke fastsatt.

Markedsandelen til Statens vegvesen sank med 0,3 prosentpoeng i forhold til 2007, og året før sank markedsandelen med 0,5 prosentpoeng. NAF sin markedsandel økte med 0,4 prosentpoeng, mens de andre kontrollorganene har i 2008 lik kontrollandel som i 2007.

Tabell 2 Antall kontroller fordelt på kontrollorgan.

Kontrollorgan	Antall kontroller	Andel
Statens vegvesen trafikkstasjoner	8989	0,8 %
NAFs teststasjoner	107 050	9,1 %
Andre kontrollorgan	1 064 593	90,2 %
Sum	1 180 632	100,1 %

Som det går fram av tabell 2 var 77,3 % av de kontrollerte kjøretøyene personbiler, 10,4 % var varebiler og 12,3 % var registrert på andre kjøretøykoder. Den største endringen i forhold til 2007 var at andel personbiler økte med ett prosentpoeng. Antall kontroller på personbiler økte med til sammen 69 157 biler. Kontrollandel for kombinertbil reduseres med 0,4 prosentpoeng; en reduksjon på 1929 kontrollerte biler. Andelen for lastebil/trekkbil minker også med 0,4 prosentpoeng, men det blir likevel kontrollert flere biler i denne kjøretøykategorien i 2008 enn i 2007. Dette forklares med totalt flere kontrollerte kjøretøy i 2008 enn i 2007. Buss har minsket sin kontrollandel med 0,3 prosentpoeng, mens de øvrige kjøretøygruppens andeler er tilsvarende 2007-tall.

Tabell 3 Antall kjøretøy inne til periodisk kontroll i 2008, fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Andel
Personbil	912 308	77,3 %
Buss	22 530	1,9 %
Kombinertbil	34 353	2,9 %
Varebil	123 272	10,4 %
Lastebil/trekkbil	69 522	5,9 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	18 023	1,5 %
Motorredskap	624	0,1 %
Totalt	1 180 632	100,0 %

4.2 Lette kjøretøy

Av de 1 070 171 lette kjøretøyene ($\leq 3\,500$ kg) som var inne til kontroll i 2008 ble 51,6 % godkjent ved førstegangs kontroll. Det vil si at de ikke hadde markeringene 2 eller 3 på noen av kontrollpunktene. I forhold til 2007 økte godkjenningssandelen for denne gruppen noe, dvs. med 0,4 prosentpoeng. I 2006 og 2005 var godkjenningssandelen for lette kjøretøy på henholdsvis 51,0 % og 52,3 %.

I tabell 3 er det vist godkjenningssandelene for de ulike kjøretøygruppene blant lette kjøretøy. Personbil hadde en godkjenningssandel på 52,1 %, dvs. en økning på 0,3 prosentpoeng i forhold til 2007. Også varebil hadde en økning i sin godkjenningssandel med 0,6 prosentpoeng. Lastebil/trekkbil hadde en reduksjon på 2,1 prosentpoeng, buss en reduksjon på 1,7 prosentpoeng og kombinertbil en reduksjon på 0,8 prosentpoeng.

Gruppen påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer hadde den største økningen i godkjenningssandel med 25,0 prosentpoeng, mens motorredskap hadde størst reduksjon med 19,7 prosentpoeng. Det må tas i betraktning at det kun ble kontrollert 4 påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer og kun 6 motorredskap karakterisert som lette kjøretøy. Endringer i antall godkjente i disse kjøretøygruppene slår derfor sterkt ut når prosentandelen utregnes.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	910 261	52,1 %
Buss	10 026	43,3 %
Kombinertbil	26 382	37,1 %
Varebil	123 230	51,5 %
Lastebil/trekkbil	262	37,4 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	4	75,0 %
Motorredskap	6	16,7 %
Totalt	1 070 171	51,6 %

Tabell 5 viser godkjenningssandelen for de ulike hovedgruppene som kontrollpunktene ved periodisk kjøretøykontroll er inndelt i. Pilene illustrerer hvorvidt resultatet er en nedgang eller en oppgang i forhold til det foregående året. Det som karakteriserer godkjenningssandelene for 2008 er at alle verdiene har økt eller er på samme nivå som i 2007. Dette er første året man kan påpeke at pilene kun viser seg i positiv retning.

Det fremgår av tabellen under at kontrollpunktet bremsler har den laveste godkjenningssandelen med 70,1 %. Bremsler har hatt lav godkjenningssandel også tidligere år, men hadde en svak økning på 0,1 prosentpoeng i 2008 i forhold til 2007. Ser man på trenden over tid, har godkjenningssandelen for bremsler totalt sett vært nedadgående siden 2002.

Tabell 5 Godkjenningsandeler for de enkelte hovedgruppene - lette kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg.

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Bremser	70,1 ↑	70,0 ↓	70,3 ↓	71,3 ↓	72,6 ↓	73,2 ↓	73,5
Styring	91,1 ↑	91,0 ↑	90,8 ↑	90,7 –	90,7 ↑	90,6 ↓	91,1
Sikt	96,6 –	96,6 –	96,6 –	96,6 ↓	96,8 ↑	96,7 –	96,7
Lys/refleks/el. utstyr	84,0 ↑	83,9 ↓	84,1 ↓	84,9 ↓	85,5 ↓	85,6 ↓	86
Hjul/hjuloppheng	75,3 ↑	75,2 ↑	75,0 ↓	75,8 ↓	76,4 ↓	76,9 ↓	78,1
Karosseri/påbygg/...	93,2 ↑	92,7 ↑	92,0 ↑	91,7 ↑	91,1 ↑	90,4 ↑	89,2
Annet utstyr	98,4 –	98,4 ↑	98,3 –	98,3 –	98,3 ↑	98,2 ↑	98,1
Miljø	92,6 ↑	92,1 ↑	91,6 –	91,6 ↑	91,5 ↑	91,0 ↑	90,6

Andre grupper som har relativt lav godkjenningsandel er hjul/hjuloppheng med 75,3 % og lys/refleks/el. utstyr med 84,0 %. Begge gruppene økte imidlertid sine godkjenningsandeler med 0,1 prosentpoeng i 2008. De resterende kontrollpunktene har alle en godkjenningsandel på over 90 %. Størst økning i godkjenningsandeler hadde gruppene karosseri/påbygg og miljø, begge med 0,5 prosentpoeng.

4.3 Mellomtunge kjøretøy

Det ble i 2008 foretatt 44 407 periodiske kontroller på mellomtunge kjøretøy (> 3 500 kg og ≤ 7 500 kg). 46,6 % av kjøretøyene i denne gruppen ble godkjent ved førstegangs kontroll mot 46,7 % i 2007 og 47,9 % i 2006.

Tabell 6 viser godkjenningsandelen til de ulike kjøretøygruppene i kategorien mellomtunge kjøretøy. I forhold til 2007 har varebil en oppgang i sin godkjenningsandel på hele 14,9 prosentpoeng, men det må tas i betraktning at det kun ble kontrollert 38 kjøretøyer innenfor denne gruppen. Motorredskap har en økning på 4,9 prosentpoeng, mens gruppen personbil har en økning i sin godkjenningsandel med 2,2 prosentpoeng.

De øvrige kjøretøygruppene har en nedgang i forhold til året før. Reduksjonen varierer mellom 0,1 og 1,9 prosentpoeng.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningsandel
Personbil	1 999	46,6 %
Buss	3 968	38,6 %
Kombinertbil	7 677	45,3 %
Varebil	38	81,6 %
Lastebil/trekkbil	30 496	46,2 %
Påhengsvogn/slepvoan/semitrailer	129	48,1 %
Motorredskap	100	45,0 %
Totalt	44 407	45,4 %

For de mellomtunge kjøretøyene har fem av kontrollpunktene hatt en økning i sine godkjenningsandeler mens de andre tre hovedgruppene av kontrollpunkter har hatt en reduksjon. Dette er illustrert med piler i Tabell 7. Som for lette kjøretøy er det kontrollpunktet bremses som har lavest godkjenningsandel også for mellomtunge kjøretøy; her med 68,7 %. Det er en reduksjon på 0,6 prosentpoeng i forhold til 2007. Igjen viser trenden at godkjenningsdelen for dette kontrollpunktet har sunket siden 2002. De andre hovedgruppene som har en nedgang i godkjenningsandelen i 2008 er hjul/hjuloppheng og annet utstyr.

Hovedgruppen lys/refleks/el. utstyr har hatt størst økning i sin godkjenningsandel i 2008 med 0,7 prosentpoeng mens gruppen karosseri/påbygg økte med 0,5 prosentpoeng. Gruppene styring, sikt og miljø har økt med henholdsvis 0,4, 0,1 og 0,1 prosentpoeng. Sikt er for øvrig det kontrollpunktet som kom best ut med en godkjenningsandel på 96,2 %. Resultatene og trendene er vist i tabellen nedenfor.

Tabell 7 Godkjenningsandeler for de enkelte hovedgruppene - mellomtunge kjøretøy med tillatt totalvekt 3 501 – 7 500 kg.

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Bremses	68,7 ↓	69,1 ↓	70,2 ↓	71,9 ↓	73,2 ↓	73,4 ↓	74,3
Styring	88,9 ↑	88,5 –	88,5 –	88,5 ↑	88,0 ↓	88,6 ↓	89,2
Sikt	96,2 ↑	96,1 –	96,1 ↓	96,3 –	96,3 ↑	96,2 –	96,2
Lys/refleks/el.utstyr	78,9 ↑	78,2 ↓	78,4 ↓	80,2 ↓	80,3 ↓	81,2 ↓	82,3
Hjul/hjuloppheng	77,4 ↓	77,8 –	77,8 ↓	78,6 ↑	78,2 ↓	79,4 ↓	80,5
Karosseri/påbygg/...	88,4 ↑	87,9 ↓	88,3 ↓	88,6 –	88,6 ↑	88,5 ↑	88,4
Annet utstyr	91,8 ↓	94,6 ↑	93,9 ↑	92,9 ↑	89,6 ↓	90,3 ↓	90,7
Miljø	94,7 ↑	94,6 ↑	94,4 ↓	94,7 ↑	94,6 –	94,6 ↑	94,2

4.4 Tunge kjøretøy

66 054 tunge kjøretøy var inne til periodisk kjøretøykontroll i løpet av 2008. Av disse ble 32,0 % godkjent ved førstegangs kontroll. Dette er en økning på 1,5 prosentpoeng i forhold til 2007. I 2006 var godkjenningsandelen for tunge kjøretøy på 31,0 %. Godkjenningsandelene på de ulike kjøretøygruppene er for øvrig vist i tabell 7.

Kategorien tunge kjøretøy består for det meste av busser, lastebiler/trekkbiler og påhengsvogn/slepvogn/semitrailer (tilhengere). Det er også disse tre kjøretøygruppene som har lavest godkjenningsandel i 2008: Buss med 31,1 %, lastebil/trekkbil med 31,8 % etterfulgt av påhengsvogn/slepvogn/semitrailer med 32,2 %. Disse tallene forteller imidlertid om 1,0, 1,7 og 1,3 prosentpoeng økning fra året før.

I gruppen personbil ble 54,2 % funnet godkjent ved førstegangs kontroll og gruppen varebil har godkjenningsandel på 50,0 %. Dette er en økning på henholdsvis 13,2 og 25,0 prosentpoeng i forhold til 2007. I begge disse gruppene er det for øvrig få kjøretøy som er kontrollert, og dette gjenspeiles når prosentene regnes ut.

Gruppene kombinertbil og motorredskap hadde en økning på henholdsvis 1,0 og 0,2 prosentpoeng. Det vil si at alle kjøretøygruppene i kategorien tunge kjøretøy hadde økning i sine godkjenningsandeler i 2008 i forhold til 2007.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningsandel
Personbil	48	54,2 %
Buss	8 536	31,1 %
Kombinertbil	294	38,8 %
Varebil	4	50,0 %
Lastebil/trekkbil	38 764	31,8 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	17 890	32,2 %
Motorredskap	518	48,3 %
Totalt	66 054	32,0 %

Som for kategorien lette kjøretøy er det kun økning eller tilsvarende verdier som karakteriserer godkjenningsandelene for de ulike hovedgruppene av kontrollpunkter ved periodisk kjøretøykontroll av tunge kjøretøy i 2008. Det er bare hovedgruppen sikt som har en godkjenningsandel på tilsvarende nivå, de resterende hovedgruppene opplever en økning i sine godkjenningsandeler fra 2007.

Nok en gang finner vi den laveste godkjenningsandelen ved kontrollpunktet bremses. For tunge kjøretøy er godkjenningsandelen i 2008 på 54,8 %; 2,1 prosentpoeng økning fra året før. Som for kjøretøykategoriene lette og mellomtunge finner vi at trenden knyttet til godkjenningsandel for bremses har vært nedadgående siden 2002, med unntak for 2008. Trenden for hovedgruppen lys/refleks/el. utstyr har også totalt sett vært nedadgående siden 2002.

Som for de mellomtunge kjøretøyene er det sikt som har den høyeste godkjenningsandelen av hovedgruppene med 93,9 %, en godkjenningsandel tilsvarende 2007-nivå. Gruppen annet utstyr hadde den største økningen i godkjenningsandel med 2,2 prosentpoeng etterfulgt av den nevnte gruppen bremses med 2,1 prosentpoeng, gruppen lys/refleks/el. utstyr med 1,7 prosentpoeng og hjul/hjuloppheng med 1,6 prosentpoeng. De resterende gruppene hadde økninger mellom 0,1 og 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.

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002
Bremses	54,8 ↑	52,7 –	52,7 ↓	54,2 ↓	55,0 ↓	55,9 ↓	57,5
Styring	92,1 ↑	91,5 ↓	91,6 –	91,6 ↓	91,7 ↑	91,6 ↑	91,5
Sikt	93,9 –	93,9 ↓	94,3 ↓	94,5 ↓	94,9 ↓	95,3 ↑	95
Lys/refleks/el.utstyr	74,6 ↑	72,9 ↓	73,5 ↓	75,7 ↓	77,0 ↓	77,6 ↓	78
Hjul/hjuloppheng	70,6 ↑	69,0 ↑	68,5 ↓	69,3 ↓	69,5 ↓	70,0 ↑	69,7
Karosseri/påbygg/...	69,8 ↑	69,7 ↓	70,3 ↓	72,6 ↓	73,7 ↓	74,0 ↓	74,8
Annet utstyr	89,9 ↑	87,7 ↑	86,6 ↑	86,3 ↑	81,5 ↓	82,6 ↓	83,5
Miljø	92,4 ↑	91,9 ↓	92,4 ↓	93,3 ↓	93,6 ↑	93,5 ↓	93,6

5.0 Mål

For de tre kjøretøykategoriene 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 for de tre kjøretøykategoriene, som er vist i tabell 9, har vært de samme siden 2002.

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

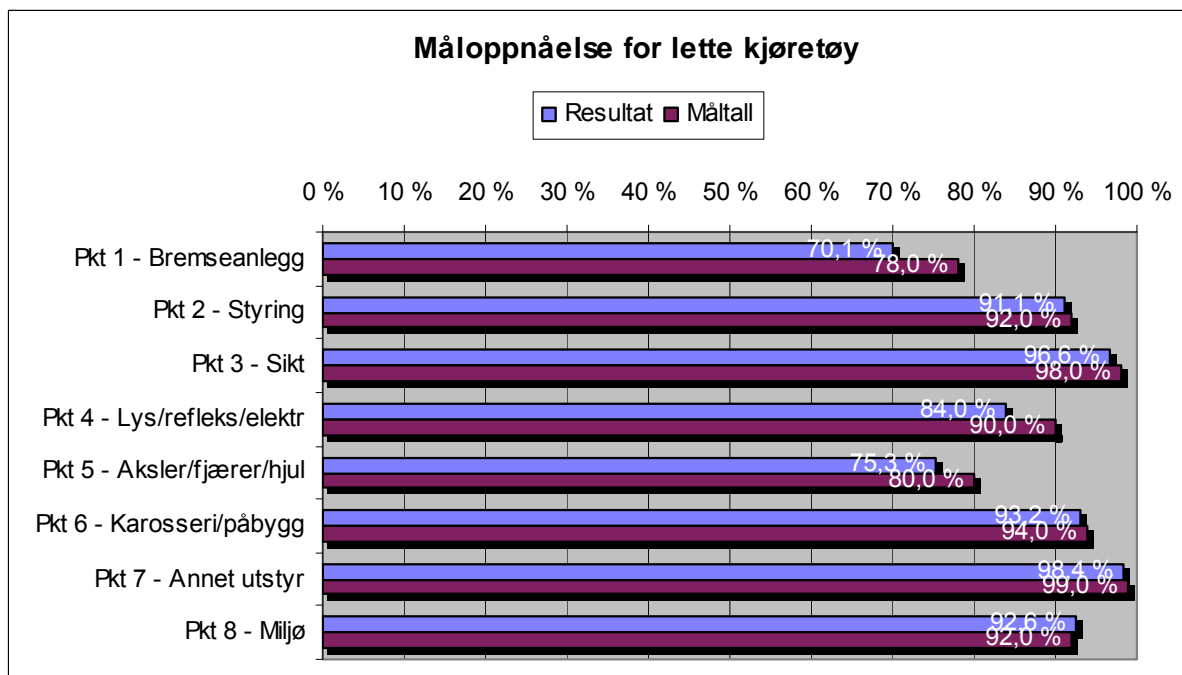
I de etterfølgende figurene er resultatene for 2008 sammenlignet med måltallene ved at de er implementert i søylediagram for lette, mellomtunge og tunge kjøretøy. Dette er gjort for å illustrere i hvor stor grad målene ble nådd i året som gikk.

6.2 Lette kjøretøy

Figur 26 viser at målene for lette kjøretøy ikke ble nådd for de aller fleste av hovedgruppene. Miljø nådde målet med 0,6 prosentpoeng over det fastsatte måltallet.

Størst avstand mellom resultat og mål var det for bremseanlegg som hadde et avvik på 7,9 prosentpoeng. Andre grupper med store avvik var lys/refleks/el. utstyr hvor godkjeningsandelen var 84,0 % og måltallet 90,0 %, og aksler/fjærer/hjul hvor resultatet var 75,3 % og målet 80,0 %.

Den gruppen med minst avstand mellom resultat og mål var punkt 7 annet utstyr hvor avviket var på 0,6 prosentpoeng.



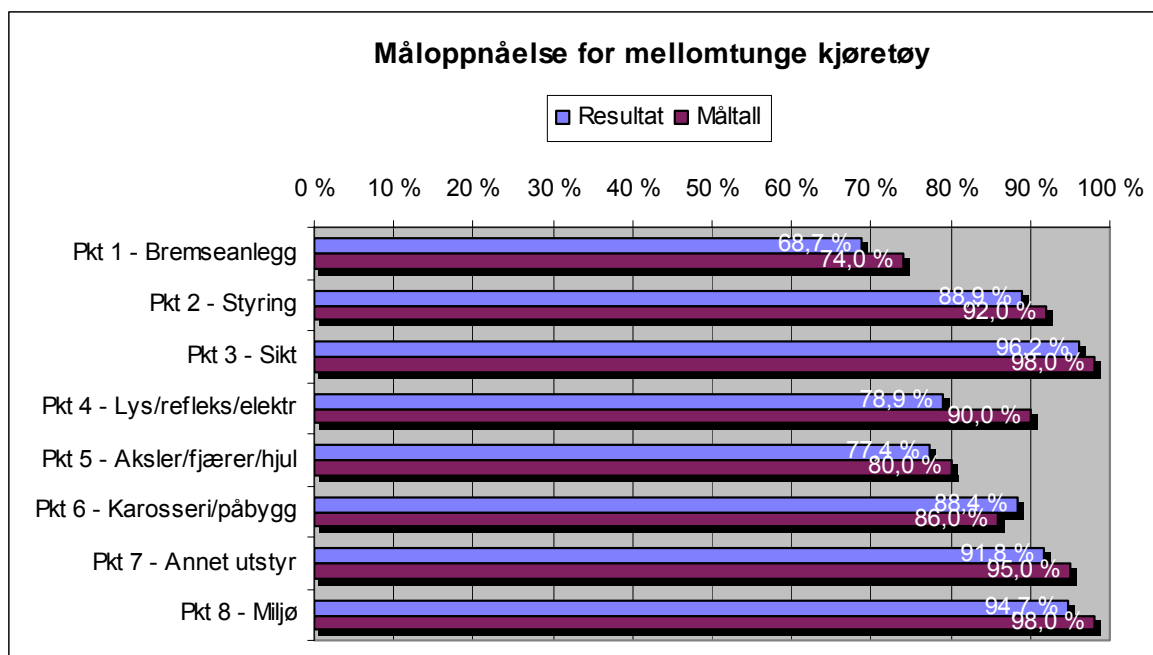
Figur 26 Måloppnåelse for lette kjøretøy

6.3 Mellomtunge kjøretøy

For de mellomtunge kjøretøyene var hovedgruppen karosseri/påbygg/bærende konstruksjon den eneste gruppen som passerte det fastsatte måltallet. Her var resultatet 88,4 % og måltallet 86,0 %. I 2006 og 2007 var resultatet det samme, dvs. at denne gruppen var den eneste hovedgruppen som oppnådde det satte måltallet.

De resterende gruppene oppnådde alle resultater som var under tilstandsmålene. Størst var avviket for lys/refleks/el. utstyr hvor det skilte 11,1 prosentpoeng mellom resultatet på 78,9 % og tilstandsmålet på 90,0 %. For hovedgruppene bremsanlegg, styring og miljø var det relativt store avvik mellom faktisk godkjenningssandel og ønsket mål, henholdsvis 5,3, 3,1 og 3,3 prosentpoeng. For de øvrige hovedgruppene var det mindre avvik.

Forholdet mellom resultat og måltall for de ulike gruppene er illustrert i figur 3.

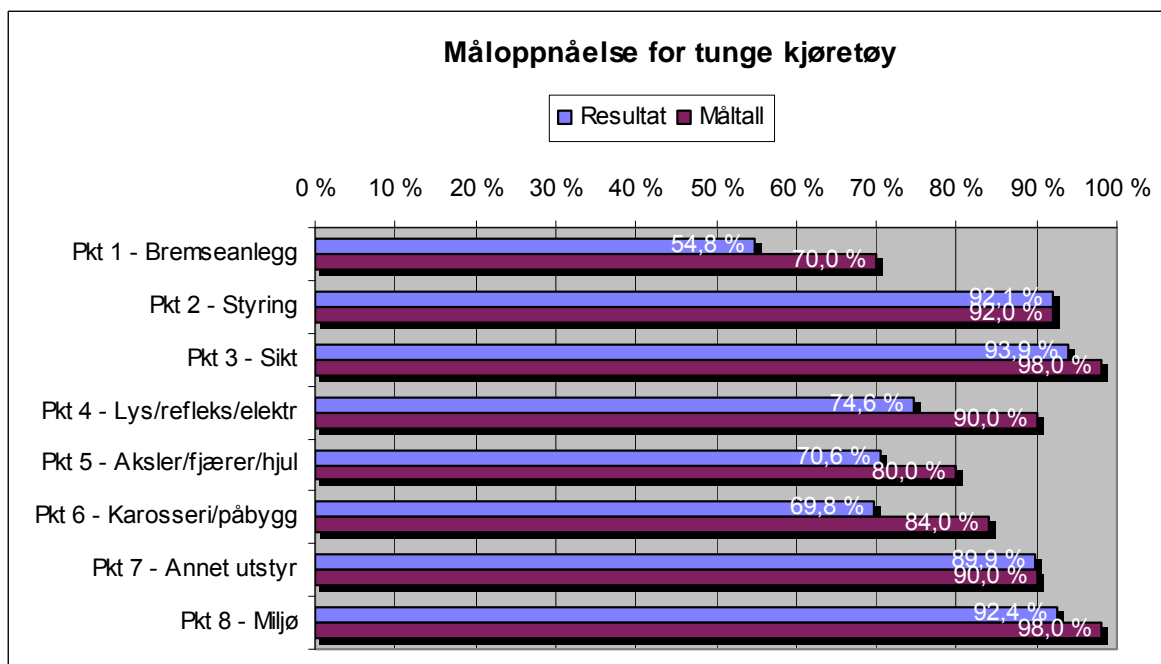


Figur 27 Måloppnåelse for mellomtunge kjøretøy

6.4 Tunge kjøretøy

For de fleste kontrollhovedgruppene for tunge kjøretøy var resultatene generelt sett et godt stykke fra det oppsatte måltallet. Unntaket er kontrollpunkt 2 - styring hvor resultatet passerte tilstandsmålet med 0,1 prosentpoeng. Hovedgruppen annet utstyr lå tett opptil måltallet; kun 0,1 prosentpoeng bak. Forholdet mellom resultat og måltall ved de 8 kontrollhovedgruppene gir et større avvik for de tunge kjøretøyene i forhold til de andre kjøretøykategoriene. Gruppene lys/refleks/el.utstyr (resultat 74,6 %, mål 90,0 %) og bremsanlegg (resultat 54,8 %, mål 70 %) hadde begge et avvik på over 15 prosentpoeng.

Figur 4 illustrerer måloppnåelsen for tunge kjøretøy.



Figur 28 Måloppnåelse for tunge kjøretøy

7.0 Sluttkommentar

Tilstandsundersøkelsen viser at det i 2008 har vært en positiv utvikling i godkjenningsandelene for de aller fleste kontrollpunktene ved periodisk kjøretøykontroll i de tre kjøretøygruppene. Totalt sett hadde tre av kontrollpunktene lik verdi som i 2007, mens tre av kontrollpunktene i kjøretøygruppen mellomtunge kjøretøy hadde lavere godkjenningsandel enn året før. De øvrige kontrollpunktene hadde en økning i sine godkjenningsandeler. Dette er illustrert med grønne piler i tabellene om godkjenningsandeler.

I 2002 ble inndelingen lette, mellomtunge og tunge kjøretøy innført. Dersom resultatene for 2008 sammenlignes med resultatene for 2002, kan det for flere av punktene registreres en reduksjon i godkjenningsandelene selv om kontrollpunktet står med grønn pil i 2008. Ved å kikke på de tunge kjøretøyene finner man at det har vært en nedgang på 5 prosentpoeng på hovedgruppen karosseri/påbygg/bærende konstruksjon etterfulgt av lys/refleks/el. utstyr som har hatt en nedgang på 3,4 prosentpoeng siden 2002. På motsatt side av skalaen finner vi hovedgruppen annet utstyr som har økt sin godkjenningsandel med 6,4 prosentpoeng i forhold til 2002.

For mellomtunge kjøretøy har tre av hovedgruppene hatt en reduksjon i sine godkjenningsandeler, mens de øvrige fem har hatt en økning i forhold til 2007. Sammenlignet med 2002 har kontrollpunktet bremses hatt en reduksjon i sin godkjenningsandel på 5,6 prosentpoeng. Lys/refleks/el. utstyr har hatt en reduksjon på 3,4 prosentpoeng mens gruppen hjul/hjuloppheng har hatt en reduksjon på 3,1 prosentpoeng. Gruppene sikt og karosseri/påbygg/bærende konstruksjon har i 2008 samme resultat som i 2002. For de andre gruppene er det mindre endringer.

Som for tunge kjøretøy ser vi mange grønne piler i tabellen for lette kjøretøy når vi sammenligner godkjenningsandelen i 2008 med 2007. To av verdiene er på likt nivå med fjoråret. Sammenlignes resultatene med 2002-tallene finner vi at tre av hovedgruppene har hatt en positiv utvikling siden den gang og én gruppe har lik verdi. Størst økning finner vi i gruppen karosseri/påbygg/bærende konstruksjon som har hatt en økning på 4,1 prosentpoeng etterfulgt av miljø med 2,0 prosentpoeng. Denne gruppen var også den eneste som passerte måltallet i gruppen lette kjøretøy. Bremses er kontrollpunktet som har hatt størst reduksjon siden 2002 med 3,4 prosentpoeng.

Tilstandsundersøkelse kap 8/2008 - Øvelseskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 8/2008 – Øvelseskjøring, ble gjennomført i ukene fra og med 16. juni til og med 15. august. 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 var 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. Førerkortkandidatene fikk spørreskjemaet elektronisk rett etter at de hadde vært oppe til teoriprøven.

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 2007 viste at øvelseskjøring var mest utbredt fra fylte 17 år. For landet totalt, øvelseskjører 68,8 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere, mens 31 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uken. Totalt antall timer øvelseskjøring pr elev lå på 98.

5 Resultater fra undersøkelsen 2008

Undersøkelsen ble i 2008 for første gang utført elektronisk. Skjemaet ble klargjort for elektronisk igangsettelse fra Vegdirektoratet 15. juni. Undersøkelsen ble lagt inn som en hale til teoriprøven som kandidaten klikket seg inn på når teoriprøven var gjort. Halen ble liggende ute fra og med 15. juni til og med 1. august. Fordelen med å gjøre undersøkelsen tilgjengelig digitalt er blant annet at det vil være enklere for trafikkstasjonene å betjene den (vil kreve mindre ressurser), at den riktige målgruppen ble nådd (17-19 år) og at færre skjema ville bli feil fylt ut.

Innsamlingen i 2008 må sees som en test. Dette skyldes flere forhold.

- I forhold til antall gjennomførte teoriprøver i aldersgruppen 17-19 år var det få som svarte på undersøkelsen (>15%).
- Selv om utfyllingen av skjemaet tar under 3 minutter var det mange som startet undersøkelsen, men gjennomførte den ikke.
- Skjema som var delvis utfylt måtte slutføres av personell på trafikkstasjonene for at en ny prøve skulle kunne gjennomføres.

I undersøkelsen som blir startet i januar 2009 blir det lagt inn en tidsforsinkelse som avslutter en besvarelse hvis det ikke har hendt noe med den innen 5 minutter. Resultatet vil da ikke bli med i undersøkelsen.

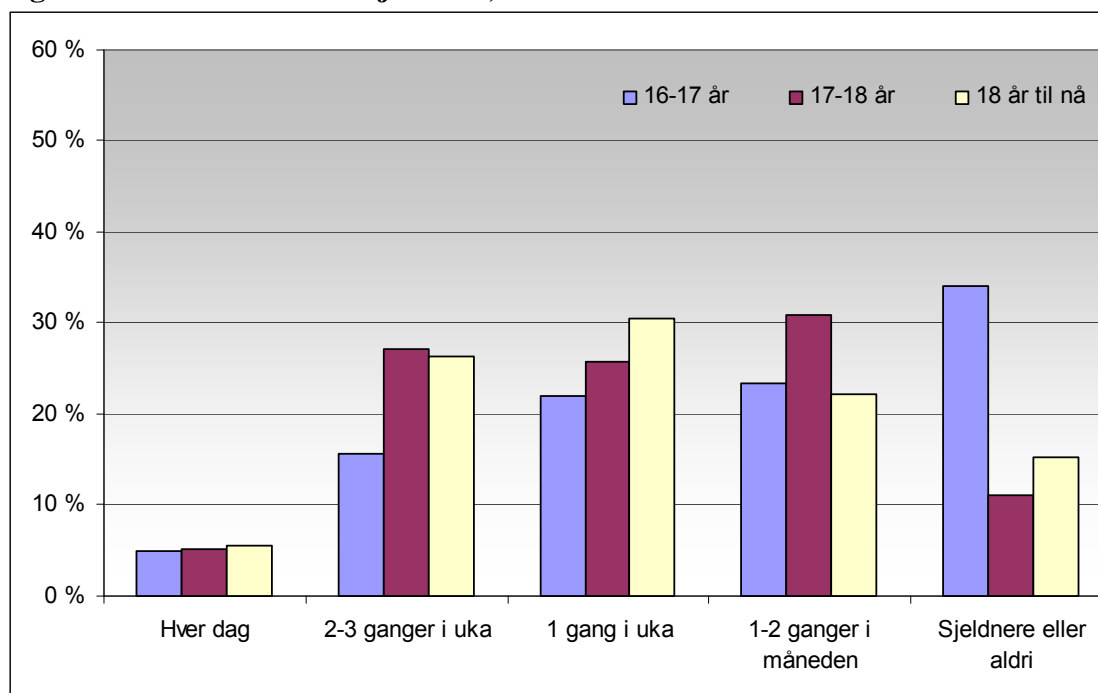
Tabell 1 – Antall skjema fordelt på bostedstype

	Oslo området	Større by, dvs mer enn 50.000 innbyggere	Mindre by, dvs mellom 2.000 og 50.000 innbyggere	Landområde/-mindre tettsted, dvs mindre enn 2.000 innbyggere	Totalt
Mann	79	114	300	191	684
Kvinne	70	77	287	132	566
Totalt	149	191	587	323	1250

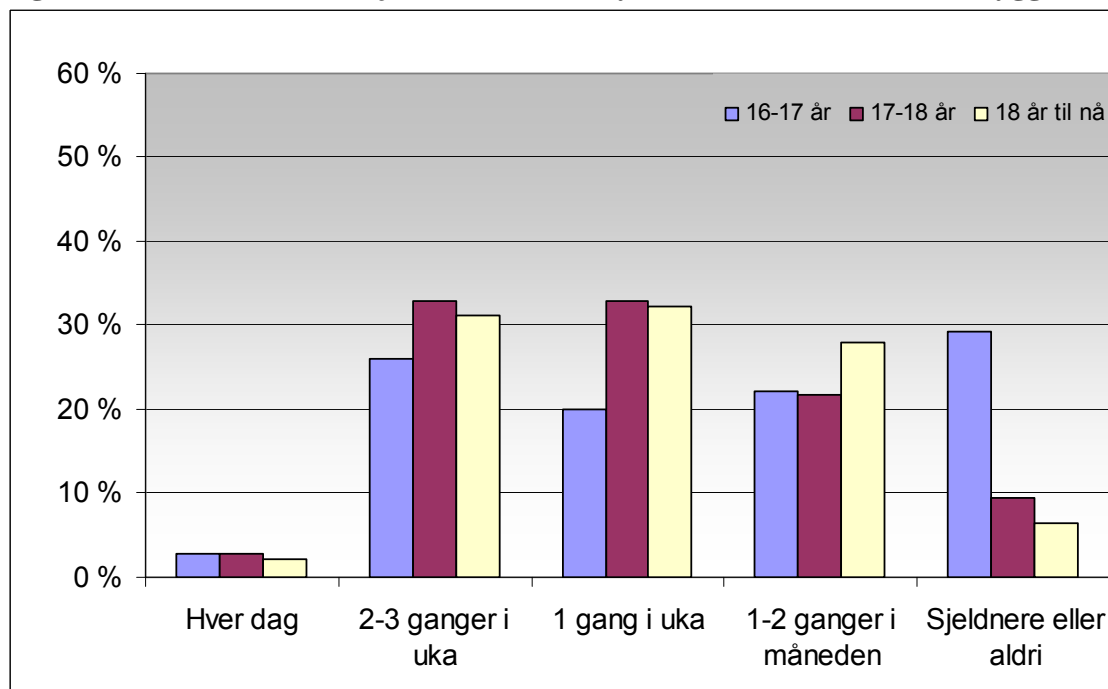
Totalt kom det inn 1 250 riktig utfylte spørreskjemaer, fordelt på bostedstypene: Oslo området, større by (mer enn 50 000 innbyggere), mindre by (mellom 2 og 50 000 innbyggere) og landområde-/mindre tettsted (mindre enn 2 000 innbyggere). Av disse var 566 jenter og 684 gutter.

Figurene 1, 2, 3 og 4 viser hvor ofte kandidaten øvelseskjørte, fordelt på bostedstype og alder.

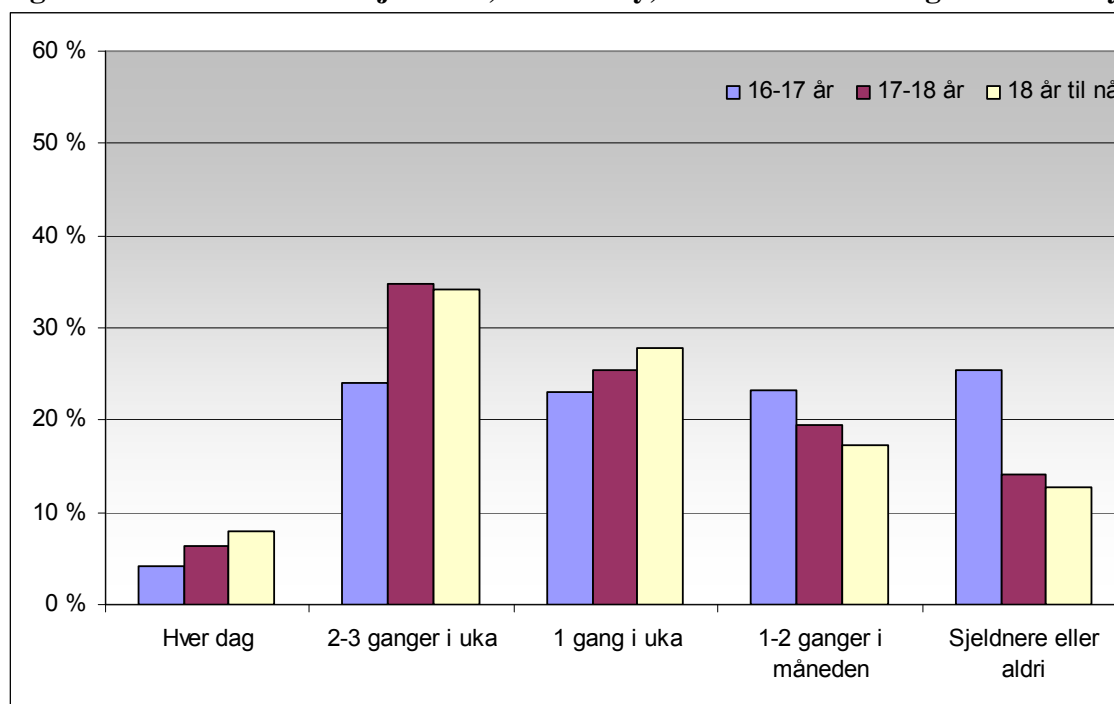
Figur 1 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Oslo området



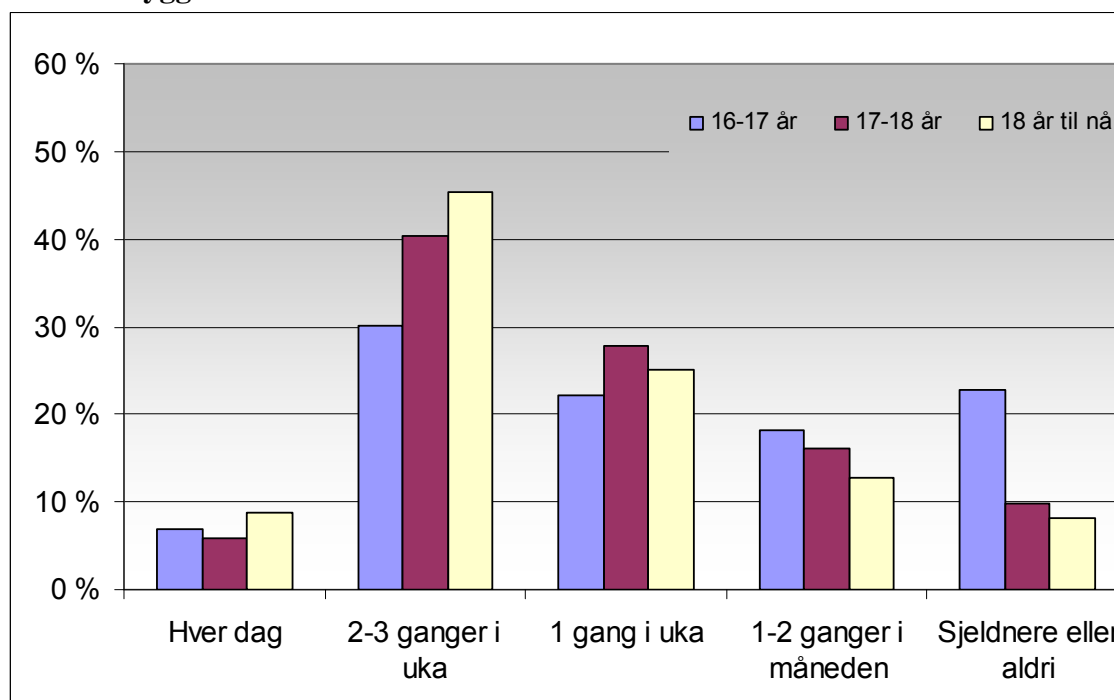
Figur 2 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Større by, med mer enn 50.000 innbyggere



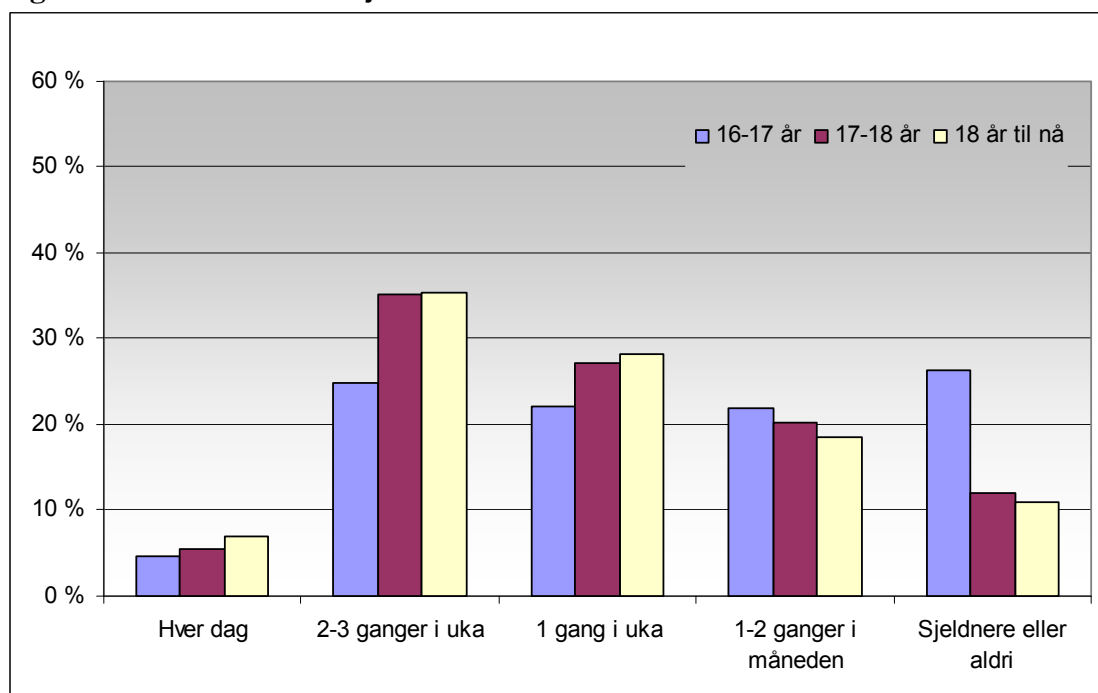
Figur 3 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Mindre by, dvs mellom 2.000 og 50.000 innbyggere



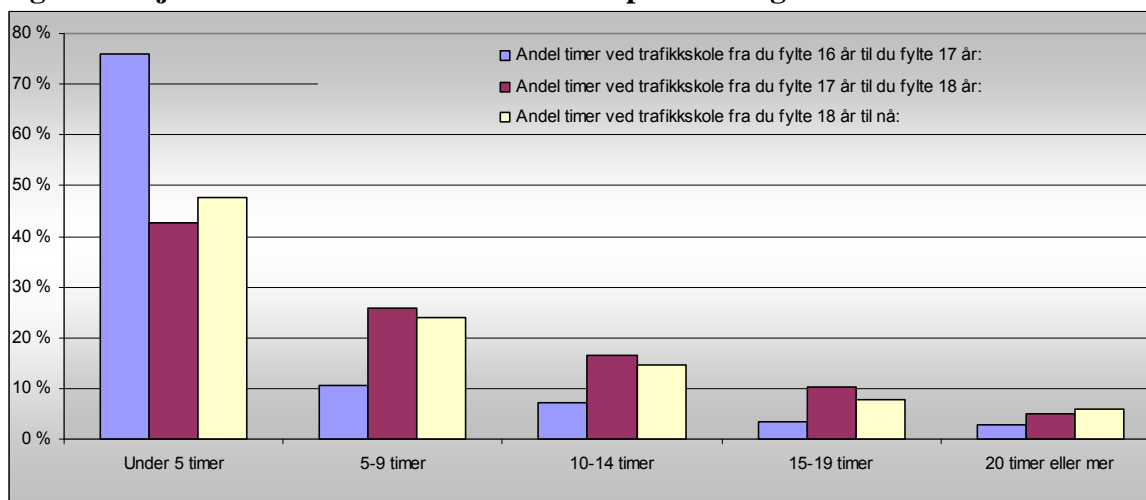
Figur 4 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Landområde-/mindre tettsted, dvs mindre enn 2.000 innbyggere



Figurene viser at det er kandidatene som bor i Mindre byer og Landområde/mindre tettsteder som øvelseskjører mest fra de er 16 år. Øvelseskjøring er mest utbredt fra kandidaten fyller 17 år

Figur 5 - Hvor ofte øvelseskjørte du – Landet totalt

Figur 5 viser at for landet totalt øvelseskjører 51,8 % av kandidatene, én gang i uken eller mer, når de er mellom 16 og 17 år. Når det gjelder kandidater mellom 17 og 18 år og kandidater fra 18 år til nå, svarer henholdsvis 67,8 % og 70,6 % at de øvelseskjører én gang i uken eller mer.

Figur 6 – Kjøretimer ved trafikkskole fordelt på antall og alder

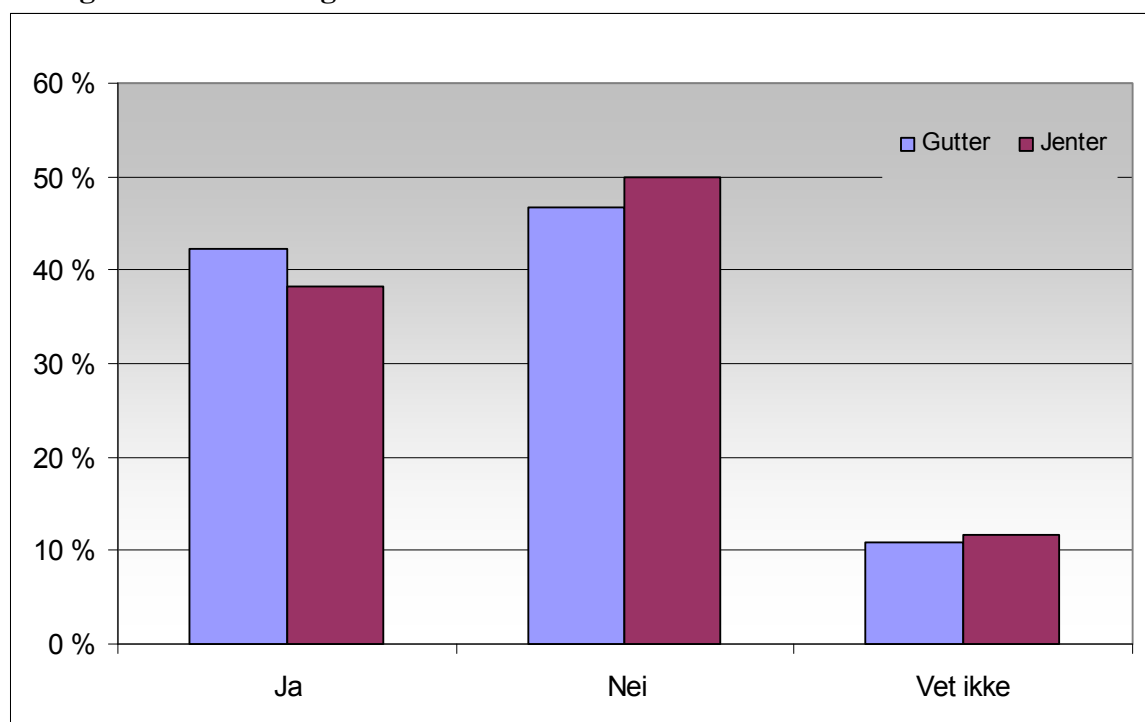
Figur 6 viser andel av totalt antall kjøretimer fordelt på alder. Figuren viser at kandidatene har få timer ved trafikkskole før de fyller 17 år.

Fører kortkandidatene som er under 19 år, øvelseskjører ca 96,5 timer i gjennomsnitt fra de er 16 år til de får førerkortet. Dette er en nedgang på ca 1,5 time mindre enn i 2007, da øvelseskjørte kandidatene i gjennomsnitt ca 98 timer.

Tabell 2 – Hvor fikk du informasjon fra om at øvingskjøring var tillatt fra 16 år?

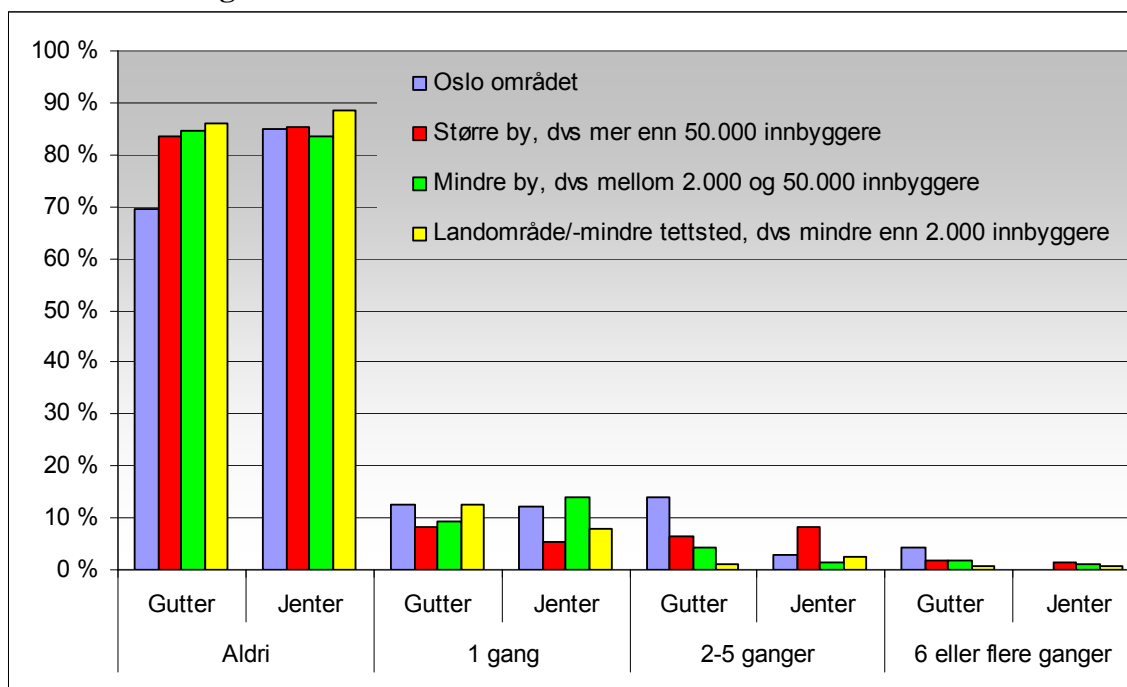
	Jenter					Gutter				
	2004	2005	2006	2007	2008	2004	2005	2006	2007	2008
Foreldre/foresatte	71 %	67 %	61 %	58 %	42 %	64 %	68 %	56 %	57 %	42 %
Kamerater	6 %	7 %	8 %	11 %	11 %	7 %	9 %	10 %	12 %	10 %
Skolen	10 %	10 %	11 %	14 %	13 %	11 %	9 %	10 %	13 %	16 %
Statens vegvesen	9 %	10 %	13 %	13 %	30 %	13 %	9 %	14 %	12 %	32 %
Andre	3 %	5 %	4 %	4 %	4 %	4 %	4 %	6 %	4 %	1 %
Fikk ikke slik info	1 %	1 %	2 %	0 %	0 %	1 %	1 %	3 %	2 %	0 %

Tabell 2 viser at informasjonen om øvelseskjøring når fram til ungdommen. De fleste får denne informasjonen fra sine foreldre/foresatte. Når det gjelder informasjon gitt fra Statens vegvesen har det vært en sterk økning, fra 12 % i 2007 til 32 % i 2008.

Figur 7 – Har du og/eller ledsageren din vært på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen?

38 % av jentene og 42 % av guttene svarte at de hadde vært, enten alene eller sammen med ledsageren sin, på informasjonsmøte arrangert av Statens vegvesen.

Figur 8 – Har ledsageren din vært med på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole sammen med deg?



Figur 8 viser at svært få av ledsagerne har vært med på en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen sammen med kandidaten. Dette gjelder uansett bostedstype.

6 Måloppnåelse

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal handlingsplanen for trafikksikkerhet på veg 2002 – 2011 ble målet for øvelseskjøring for førerprøvekandidater justert. Det reviderte målet er at førerprøvekandidatene i gjennomsnitt skal ha øvelseskjørt minst 145 timer før førerprøve klasse B.

Beregninger viser at førerprøvekandidatene, som er under 19 år, øvelseskjører kun 96,5 timer i gjennomsnitt fra de er 16 år til de får førerkortet. Dette er en nedgang på ca 1,5 time i forhold til i 2007, da lå antall timer på 98.

7 Oppsummering

Før man fyller 17 år foregår svært lite kjøretrening ved trafikkskole. 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 samtlige av førerprøvekandidatene hadde fått informasjon om at det var tillatt å øvelseskjøre fra de var fylt 16 år. Ved undersøkelsen i 2007 svarte 98 % at de hadde fått denne informasjonen.

Tilstandsundersøkelser 2008

38 % av jentene og 42 % av guttene svarte at de hadde vært alene eller sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Kun 15 % av jentene svarte at ledsageren hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole. 17 % av guttene svarte det samme.

Målet er at de mellom 16 og 18 år skal øvelseskjøre 145 timer før de går opp til førerprøven som 18 åring. Dette målet er ikke nådd, og beregningene viser at omfanget i gjennomsnitt ligger på 96,5. Dette er en nedgang på ca 1,5 time i forhold til i 2007.

Tilstandsundersøkelse kap 12/2008 - Syklistenes respekt for rødt lys

I. Innledning

Tilstandsundersøkelse nr. 12 - Syklisters respekt for rødt lys, ble gjennomført i 4 regioner i uke 20 i 2008. Region Nord deltar ikke i denne tilstandsundersøkelsen.

Undersøkelsen blir foretatt annet hvert år, og opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

Registreringene er foretatt ved observasjon i lysregulert kryss og siktemålet har vært å kartlegge syklistenes atferd i slike kryss. Det registreres hvorvidt syklistene venter når de får/har rødt lys, eller om de kjører.

2. Bakgrunn

Det kan defineres to ulike trafikanroller for syklistene: De er svake overfor bilister, der de må beskytte seg mot bilister; mens de er sterke overfor fotgjengere, der de må ta hensyn til de gående. Dersom de kjører på rødt lys er syklistene en stor fare for seg selv og for fotgjengerne.

Det er ønskelig å se på syklistenes respekt for rødt lys bl.a. fordi rødlyssykling synes å være utbredt blant syklistene.

3. Metode

Innsamling av data har skjedd ved hjelp av registreringer fra observasjonspost. Observasjonene ble registrert på egnet skjema.

Populasjonen for analysen var syklistene som ankom lyskrysset når dette var rødt.

4. Resultater fra undersøkelsen 2006

Andel syklistene som sykler på rødt lys

Alder	Venter	Sykler	Prosent som sykler
0-15	106	68	39,1 %
16-60	948	458	32,6 %
>60	34	9	20,9 %

5. Resultater fra undersøkelsen 2008

Tabell 1 - Andel syklistene som sykler på rødt lys

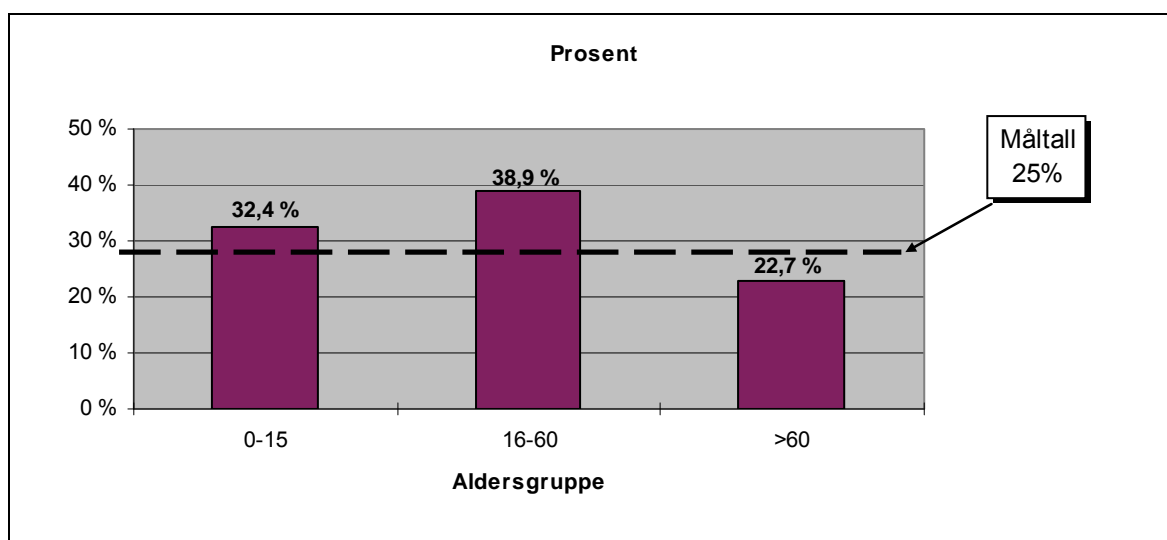
Alder	Venter	Sykler	Prosent som sykler
0-15	169	81	32,4 %
16-60	826	525	38,9 %
>60	102	30	22,7 %

Det er registrert totalt 1 733 syklist, mens opplegget legger opp til at det skal registreres til sammen 2 000 i de fire regionene som deltar. Tilbakemeldingene fra de tilsatte som er ute på vegen og teller, går ut på at de fleste syklistene bruker fortau og gangfelt. Ellers bemerkes det at det er få slike kryss igjen. Det har blitt rundkjøringer, sykkelfelt, underganger, sykkelstier osv. Det blir også påpekt at tilstandsundersøkelsen egner seg best i større byer med relativt høy andel gående, som presser sykkelistene ut i vegbanen. I og med at andel syklistene som skal telles er svært liten, utenom de større byene, må det påregnes å bruke svært mye ressurser for å kunne gjennomføre undersøkelsen.

5. Måloppnåelse

Årets undersøkelse viser en nedgang på 6,7 prosentpoeng for barn mellom 0 – 15 år, som sykler på rødt lys. For syklistene mellom 16 – 60 år, og for de godt voksne har prosentandelen steget med hhv 6,3 og 1,8 prosentpoeng.

Figur I - Andel rødlyskjøring sammenlignet med måltall



Målet er nådd for de eldste sykkelistene, mens vi for aldersgruppen 0-15 og 16-60 ligger noe bak målet på 25 %.

Når det gjelder syklistene, i alle aldersklasser, viser undersøkelsen at det bør gjennomføres tiltak som reduserer rødlyskjøringen, slik at man kan komme ned på måltallet. Det bør bli fokusert på den fare som oppstår ved rødlyskjøring. Videre bør det vurderes å holde en viss kontrollaktivitet med utferdigelse av forenklede forelegg.



Statens vegvesen

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

ISSN 1503-5743



Statens vegvesen



Statens vegvesen

Tilstandsundersøkelser 2008

RAPPORT

Veg og trafikkavdelingen

TS 2009 : 2

Statens vegvesen Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Boks 8142 Dep.
N-0033 Oslo
Tlf. (+47 915)02030
E-post. publvd@vegvesen.no
ISSN 1503-5743



Statens vegvesens visjon:

"På veg for eit betre samfunn"

Vi vil

- *ta ansvar og vise tillit*
- *vere opne og kundevenlege*
- *vere romslege og skape arbeidsglede*