



International Research Institute of Stavanger

www.iris.no

**Stian Brosvik Bayer
og Brita Gjerstad**

Hva forklarer fartsutviklingen på det norske riksvegnettet?

Rapport IRIS - 2015/105

Prosjektnummer: 7252375
Prosjektets tittel: BEST – Hva forklarer fartsutviklingen?
Oppdragsgiver: Statens vegvesen Vegdirektoratet
ISBN: 978-82-490-0821-6
Gradering: Åpen
Kvalitetssikrer: Kathrine Skoland

Stavanger, 30.11.2015

Stian Brosvik Bayer
Prosjektleder

30.11.2015

Einar Leknes
Direktør
IRIS - Samfunnsforskning

30.11.2015

Forord

I Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014 – 2023 er det satt et mål for trafikk sikkerhetsutviklingen om at innen 2024 skal antall drepte og hardt skadde ikke skal overstige 500. På bakgrunn av dette har Statens vegvesen opprettet et FoU-program kalt BEST – Bedre Sikkerhet i Trafikken. Hovedformålet med etatsprogrammet er å frambringe kunnskap som vil ha en avgjørende betydning for prioritering av effektive trafikk sikkerhetstiltak i framtiden.

IRIS var en av to aktører som fikk tilslag på utlysningen «Avrop 43 – Minikonkurranse BEST – Hva forklarer fartsutviklingen?». Her etterlyser Statens vegvesen Vegdirektoratet mer kunnskap om fartsutviklingen, der tre forhold ønskes belyst: 1) utviklingen i fartsnivå, 2) sammenhenger mellom fartsvalg og kjønn og alder, og 3) muligheter til å påvirke fartsnivået.

Rapporten er skrevet av Stian Brosvik Bayer og Brita Gjerstad med førstnevnte som prosjektleder. Kontaktperson hos Vegdirektoratet har vært Arild Ragnøy, mens Arild Engebretsen (Vegdirektoratet) har bistått med oversendelse av tellepunktsdata og relevante tilleggsopplysninger.

Stavanger 30.11.2015

Stian Brosvik Bayer, Prosjektleder

Sammendrag

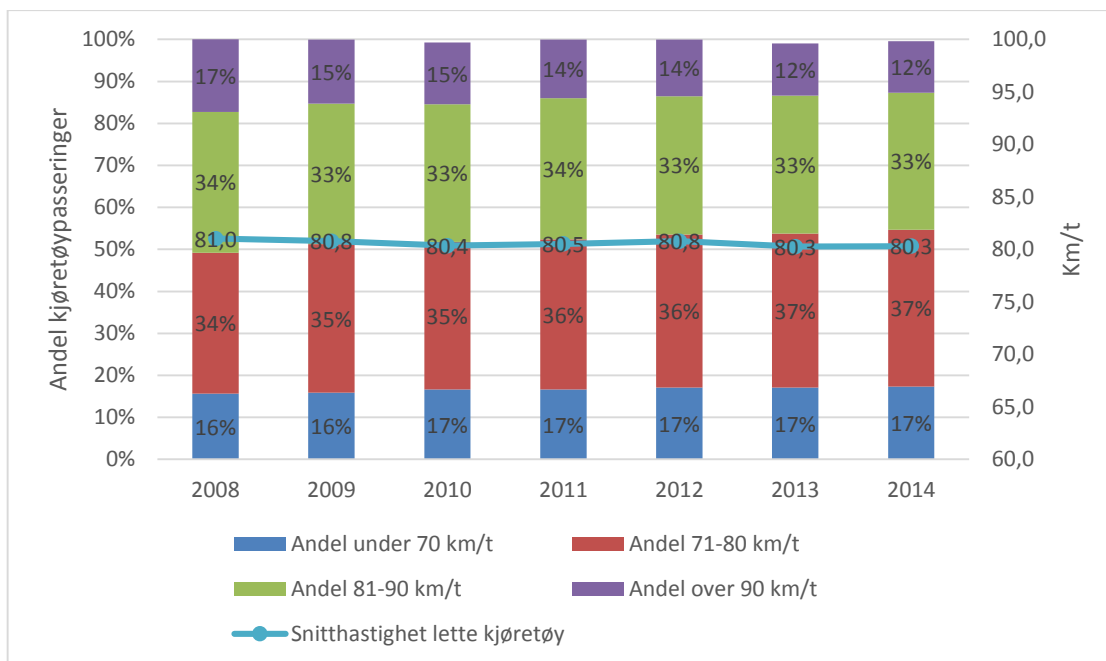
Denne rapporten har som mål å belyse fartsutviklingen på norske veger. Basert på data fra 11 tellepunkt og åtte intervjuer har vi studert hvordan fartsnivået har endret seg i løpet av perioden 2008-2014 og hva som eventuelt kan forklare endringene.

Det framgår tydelig av analysene at fartsnivået er forskjellig på de ulike stedene til tross for at alle tellepunktene står i 80-soner. Som vist i tabell 0-1 varierer snitthastigheten fra 89,0 km/t ved Rv 3 Hanekampen til 73,3 km/t ved Rv 7 Gullbotn. Denne variasjonen gjenspeiles i andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen: ved Rv 3 Hanekampen var denne andelen på 29 % mens den var 3 % ved Rv 7 Gullbotn.

Tabell 0-1 Andel 10 km/t over fartsgrense og snitthastighet over 11 tellepunkt i 2008 og 2014

Tellepunkt	Andel 10 km/t over fartsgrense			Endring snitthastighet		
	2008	2014	Endring prosentpoeng	2008	2014	Endring prosentpoeng
Rv 3 Hanekampen	43 %	29 %	-14	91,6	89,0	-2,6
Rv 3 Motrøa	29 %	12 %	-17	80,8	79,7	-1,1
Rv 52 Bjøberg	19 %	23 %	4	77,3	81,4	4,1
Fv 44 Kvasheim	20 %	18 %	-2	82,0	81,4	-0,6
Rv 7 Gullbotn	6 %	3 %	-2	74,9	73,3	-1,6
Rv 5 Kaupanger	7 %	4 %	-3	76,7	75,6	-1,1
Ev 136 Vaage	15 %	5 %	-10	78,6	71,4	-7,2
Ev 6 Snåsaheia	26 %	15 %	-11	84,4	82,0	-2,4
Rv 17 Kvatningmyra	13 %	11 %	-2	79,9	79,9	0,0
Ev 6 Nyelv	13 %	12 %	-1	77,1	78,4	1,3
Rv 98 Handelsbukt	25 %	14 %	-11	81,5	80,3	-1,2
Totalt (eks. Vaage)	17 %	12 %	-5	81,0	80,3	-0,7

Det generelle inntrykket er at hastigheten på vegene har gått ned i løpet fra 2008 til 2014. Totalt for de undersøkte tellepunktene (unntatt Rv. Vaage) har gjennomsnittsfarten gått ned med 0,7 km/t fra 81,0 km/t til 80,3 km/t. Nedgangen er særlig stor der hastigheten i utgangspunktet var høy. At trafikken disse stedene hadde store innslag av tungtrafikk, kan ikke forklare nedgangen.



Figur 0-1 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved alle tellepunkt (ekskl. Vaage) etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

En mer inngående analyse av tellepunktdata viser at det har blitt en større andel av trafikken som foregår på dagtid, når hastigheten generelt er lavere enn ellers. Tilsvarende har trafikken gått ned om ettermiddag og kveld. Nattestid er trafikken uendret. Det har også vært en utvikling i hvordan trafikken fordeler seg utover uken. I 2014 er det en større andel av trafikken som foregår på ukedagene og mindre i helgen. Generelt er farten lavere på dagtid og i ukedagene. Følgelig innebærer endringene at en større andel av trafikken nå foregår i tidsrom med lavere fart.

Det kan være flere årsaker til at farten går ned. Vi har sett nærmere på flere mulige forklaringer.

Én forklaring kan ligge i alderssammensetningen i befolkningen. Det er imidlertid små endringer i befolkningens aldersfordeling, mens den er noe endret i trafikken. Endringen består av at det relativt sett blir flere eldre bilførere i trafikken. Dette gjør at befolkningen på veiene blir mer representativ for befolkningen totalt sett. Det betyr også at det blir en større andel av de bilførerne som tradisjonelt sett kjører sjeldnere over fartsgrensen.

En annen forklaring på fartsutviklingen kan ligge i kjønn. Menn har tradisjonelt vært overrepresenterte i trafikken og endringer i kjønnsammensetningen blant førerne kan dermed tenkes å forklare endringer i fartsvalg. Denne forklaringen kan vi avvise; tall fra de nasjonale RVUene viser at det ikke har vært endringer i hvordan hastighet fordeler seg på mannlige og kvinnelige førere.

En tredje forklaring på fartsutviklingen kan ligge i holdnings- og atferdsendringer. I undersøkelser er det færre nå enn før som oppgir at de kjører svært mye for fort, og det er færre som synes det er i orden å kjøre over fartsgrensen. Denne aktsomheten bekreftes i antall trafikkskadde. Statistikk fra SSB viser at nedgangen har vært stor særlig i aldersgruppene 18-24 og 25-34 år. Vi ser også en nedgang i antall forseelser, en type

straffereaksjon som hovedsakelig gis for trafikkrelatert kriminalitet. Denne nedgangen viser seg særlig sterk blant de yngste aldersgruppene og blant de unge voksne og middelaldrende (aldersgruppene 30-39 år og 40-49 år).

Fartskontroller er et virkemiddel for å få ned farten. En fjerde mulig forklaring kan derfor være at det har blitt flere kontroller de senere år. Tallet på forelegg økte fra 2002 til 2007, men gikk deretter ned. Det er imidlertid liten grunn til å tro at fartsnivået har økt tilsvarende økningen i utskrevne forelegg i perioden 2002-2007 all den tid vi ikke ser en tilsvarende utvikling skadestatistikken. Dermed er det mest sannsynlig at det økte antallet forelegg skyldtes økt omfang av kontroller. Motsatt har det aldri vært aktuelt å redusere kontrollvirksomheten, noe som gjør det lite trolig at nedgangen i forelegg etter 2007 skyldes færre kontroller. Dette gir grunnlag for å tilskrive nedgangen i utskrevne forelegg en generell nedgang i fartsnivået.

Det framgår av tall fra Statens innkrevingsentral at det har blitt flere eldre førere som får forelegg for fartsoverskridelser. Det går et skille mellom aldersgruppen 18-44 år og 45 år og eldre. Ser vi på aldersfordelingen i befolkningen, finner vi at antall forelegg per 1 000 innbygger i aldersgruppen 18-24 år er vesentlig redusert fra 2008 til 2014, mens samtlige aldersgrupper fra 45 år og eldre nå får flere forelegg enn før. Dette viser at flere eldre i trafikken ikke reduserer fartsnivået i samme grad som før. Vi ser også tendenser til at antall forelegg til aldersgruppen 25-34 år reduseres mer enn til aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år. De fleste forelegg for fartsovertredelser per 1 000 innbygger finner vi i Agderfylkene, Vestfold og Telemark.

Informantene fra UP som har blitt intervjuet har delte oppfatninger om hvilken fartsutvikling de ser i sine distrikt. Mens noen syns fartsnivået er som før, synes andre å se at det går ned. Det pekes på flere mulige forklaringer til at fartsnivået har blitt lavere. Faktorer som hindrer fart og forbikjøring tillegges stor vekt. Slike faktorer er midtdele, streknings-ATK og større trafikk tetthet. Dette gjør fartsoverskridelser vanskelig og reduserer gevinsten med forbikjøring. Også kontroller og synlig politi har effekt. Andre forklaringer kan være at fartsgrensen oppleves som «rett». Det gjelder særlig der fartsgrensen settes opp i forbindelse med at vegstandarden har blitt bedret, og der fartsgrensen er satt høgt. Informanter antar at i en 110-sone vil mange førere føle at det er fort nok. Det er også mulig at bedre førerstøttesystem gjør det mer komfortabelt å følge trafikkflyten, og dermed demper trangen til å kjøre forbi. En siste, men ikke desto mindre viktig, forklaringsmulighet som presenteres ligger i prikkesystemet. Informanter ser at ingen har lyst til å miste førerkortet, og de ser at førere som har prikker kjører bevisst i forhold til det. De som har hatt førerkortet i mindre enn to år får flere prikker for samme forseelse som andre. Det betyr at unge førere straffes hardere enn eldre, noe som er ment å ha en forebyggende effekt. Flere informanter tilskriver nedgangen i fartsnivået hos ungdom å være prikkesystemet.

Informanter fra kjøreskoler påpeker at kjøreopplæringen har mer fokus på risiko og vurderinger av trafikkbildet nå enn før. De erfarer at kjøre-elever har stor forståelse for dette. De følger tankegangen Det gjelder både voksne og unge. Annen forskning viser at ungdom generelt oppfører seg bedre enn før. Forklaringene går i hovedsak ut på at opprør ikke er en viktig del i dagens ungdomskultur, og at ungdommene i stedet er

opptatt av egne livskarrierer. Hvorvidt dette også forklarer hvorfor ungdom kjører mer lovlydig nå enn før, krever nye analyser.

Innhold

FORORD	II
SAMMENDRAG	III
1 INNLEDNING	1
1.1 Metode	1
2 FARTSUTVIKLING PÅ RIKSVEINETTET	3
2.1 Region Øst	3
2.2 Region Vest	9
2.3 Region Midt	14
2.4 Region Nord	20
2.5 Oppsummering	24
3 ANALYSER AV TELLEPUNKTSDATA	26
4 SANNSYNLIGE ÅRSAKER TIL REDUKSJONEN I FARTSVALG	30
4.1 Demografiske endringer blant trafikantene	31
4.2 Holdnings- og atferdsendring blant trafikantene	34
4.3 Oppsummering	37
5 ANALYSER AV FARTSKONTROLLER I NORGE	38
6 ANDRE AKTØRERS OPPFATNINGER OM FARTSUTVIKLINGEN	44
6.1 Hvordan kan fartsutviklingen forklares?	44
6.2 Spesielt om unge førere	47
6.3 Andre om ungdom	48
7 OPPSUMMERING	50
REFERANSER	53

Figurliste

Figur 0-1 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved alle tellepunkt (ekskl. Vaage) etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	IV
Figur 2-1 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Øst med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen (80 km/t) i perioden 2008-2014	3
Figur 2-2 Snitthastighet over Rv 3 Hanekampen etter måned i perioden 2008-2014.....	4
Figur 2-3 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 3 Hanekampen etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	5
Figur 2-4 Snitthastighet over Rv 3 Motrøa etter måned i perioden 2008-2014.	6
Figur 2-5 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 3 Motrøa etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	7
Figur 2-6 Snitthastighet over Rv 52 Bjøberg etter måned i perioden 2008-2014.....	8
Figur 2-7 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 3 Hanekampen etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	8
Figur 2-8 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Vest med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er 80 km/t i perioden 2008-2014.....	9
Figur 2-9 Snitthastighet over Fv 44 Kvasnheim etter måned i perioden 2008-2014.....	10
Figur 2-10 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Fv 44 Kvasnheim etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	11
Figur 2-11 Snitthastighet over Rv 7 Gullbotn etter måned i perioden 2008-2014.	12
Figur 2-12 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 7 Gullbotn etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	12
Figur 2-13 Snitthastighet over Rv5 Kaupanger etter måned i perioden 2008-2014.....	13
Figur 2-14 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv5 Kaupanger etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	14
Figur 2-15 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Midt med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er 80 km/t i perioden 2008-2014.....	15
Figur 2-16 Snitthastighet over Ev 136 Vaage etter måned i perioden 2008-2014.....	16
Figur 2-17 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Ev 136 Vaage etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	16
Figur 2-18 Snitthastighet over Ev 6 Snåsaheia etter måned i perioden 2008-2014.	17
Figur 2-19 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Ev 6 Snåsaheia etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	18
Figur 2-20 Snitthastighet over Rv 17 Kvatningmyra etter måned i perioden 2008-2014.	19

Figur 2-21 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 17 Kvatningmyra etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	19
Figur 2-22 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Nord med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er 80 km/t i perioden 2008-2014.....	20
Figur 2-23 Snitthastighet over Ev 6 Nyelv etter måned i perioden 2008-2014.	21
Figur 2-24 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Ev 6 Nyelv etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	21
Figur 2-25 Snitthastighet over Rv 98 Handelsbukt etter måned i perioden 2008-2014.	22
Figur 2-26 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 98 Handelsbukt etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	23
Figur 2-27 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved alle tellepunkt (ex. Vaage) etter hastighetskategori i perioden 2008-2014	25
Figur 4-1 Andel i hver aldersgruppe som «aldri», «sjelden», «av og til» og «ofte» kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense over 80. Kilde: TØI rapport 1005/2009	31
Figur 4-2 Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten?” Kun de som har førerkort. Prosent. Kilde: TØI rapport 1194/2012.	34
Figur 4-3 Førere som har svart «enig» eller «helt enig» på spørsmål om oppfatninger av trafikksikkerhet, etter undersøkelsestidspunkt. Kilde: TØI Rapport 1287/2013.	35
Figur 4-4 Antall trafikkskadde per 100 000 innbygger i perioden 1999-2014. Kilde: SSB.	36
Figur 5-1 Antall forelegg for trafikkforseelser utskrevet i perioden 2002-2013 etter type forelegg. Kilde: SSB	39
Figur 5-2 Antall forseelser per 1 000 innbygger i perioden 2005-2013 fordelt på alder. Kilde: SSB.	40
Figur 5-3 Antall forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i perioden 2008-2014 etter alder. Kilde: Statens innkrevingsentral	40
Figur 5-4 Andel forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i perioden 2008-2014 etter alder. Kilde: Statens innkrevingsentral	41
Figur 5-5 Antall forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i perioden 2008-2014 etter alder per 1000 innbygger. Kilde: Statens innkrevingsentral.....	42
Figur 5-6 Antall forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i 2008 og 2014 etter fylke per 1000 innbygger. Kilde: Statens innkrevingsentral	43

Tabelliste

Tabell 0-1 Andel 10 km/t over fartsgrense og snitthastighet over 11 tellepunkt i 2008 og 2014	III
Tabell 2-1 Andel 10 km/t over fartsgrense og snitthastighet over 11 tellepunkt i 2008 og 2014	24
Tabell 3-1 Andel av trafikken som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen etter ukedag og tid på døgnet i 2008, alle tellepunkt ekskl. EV 136 Vaage.....	26
Tabell 3-2 Andel av trafikken som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen etter ukedag og tid på døgnet i 2014, alle tellepunkt eks. Vaage.....	27
Tabell 3-3 Utvikling i gjennomsnittshastighet for kjøretøy over 16 meter etter passeringssted i perioden 2008-2014.	28
Tabell 3-4 Utvikling i gjennomsnittshastighet for lette kjøretøy etter passeringssted i perioden 2008-2014.	28
Tabell 4-1 Befolkningen i Norge over 13 år fordelt etter alder i 2005, 2009 og 2013. Kilde: SSB Befolkning	31
Tabell 4-2 Fordeling turer med bil etter alder. Kilde Nasjonal RVU 2005, 2009 og 2013.	32
Tabell 4-3 Fordeling turer med bil etter kjønn. Kilde Nasjonal RVU 2005, 2008 og 2013.	32

1 Innledning

I Nasjonal transportplan (NTP) for perioden 2014 – 2023 er det satt et mål for trafiksikkerhetsutviklingen om at innen 2024 skal antall drepte og hardt skadde ikke overstige 500. På bakgrunn av dette har Statens vegvesen opprettet et FoU-program kalt BEST – Bedre Sikkerhet i Trafikken. Hovedformålet med etatsprogrammet er å frambringe kunnskap som vil ha en avgjørende betydning for prioritering av effektive trafiksikkerhetstiltak i framtiden.

Denne rapporten dokumenterer et av prosjektene som inngår i BEST-programmet. Hovedmålet med prosjektet er å få mer kunnskap om fartsutviklingen på det norske veinettet. Prosjektet analyserer fartsutviklingen i perioden 2008-2014 og drøfter mulige forklaringer til endringene. Den er disponert som følger: i metodekapittelet gjør vi rede for datagrunnlaget. Deretter følger et kapittel som beskriver fartsutviklingen på de stedene som er studert. Vi ser på hvordan farten har utviklet seg over tid og hvordan den varierer i løpet av året. Kapittel 3 viser hvordan trafikken og fartsnivået fordeler seg på timer i døgnet og dager i uken. I kapittel fire testes hypoteser om fartsendringen. Dette etterfølges av et kapittel der vi ser på flere mulige forklaringer til fartsendringen. Kapittel 6 presenterer en analyse av fartskontroller. Rapporten avsluttes med en oppsummering.

1.1 Metode

Prosjektet kombinerer en kvantitativ og en kvalitativ tilnærming. Hovedvekten ligger på den kvantitative tilnærmingen, som innebærer analyse av 11 utvalgte tellepunkt langs det norske riksvegnettet. Dette er supplert med kvalitative intervjuer med distriktsledere i UP.

Tellepunkt

Statens vegvesen foretar trafikkregistreringer ved utvalgte punkter langs vegnettet. Disse registrerer kontinuerlig antall kjøretøy som passerer punktet for hvert felt i vegbanen. Punktene registrerer antall passerte kjøretøy fordelt etter lengdeklasse og hastighetsintervall ved passering, og aggregeres opp per time per kjørefelt. I tillegg registreres snitthastigheten for samtlige kjøretøy som passerte punktet den aktuelle timen registreringen ble foretatt.

Denne analysen er basert på data fra følgende tellepunkt: Rv 3 Hanekampen, Rv 3 Motrøa og Rv 52 Bjørberg i Region Øst, Rv 44 Kvasseheim, Rv 7 Gullbotn og RV 5 Kaupanger i Region Vest, Ev 136 Vaage, Ev 6 Snåsaheia og Rv Kvatningsmyra i Region Midt og Ev 6 Nyelv og Rv 98 Handelsbukta i Region Nord. Disse punktene er valgt ut av flere grunner. En grunn er at det foreligger gode registreringer over tid. En annen grunn er at punktene ligger geografisk spredt og dekker samtlige av Statens vegvesens regioner. En tredje grunn er at de er lokalisert i samme sone, det vil si at alle tellepunktene er lokalisert i 80-soner. Videre er det verdt å merke seg at tellepunktene måler fartsutviklingen på landeveier. Det betyr at ingen av tellepunktene er preget av køproblematikk i vesentlig grad, men i stedet måler farten der fartsvalget i mindre grad påvirkes av annen trafikk. Dette gjør målingene interessante for oss siden vi da analyserer farten der den i større grad bestemmes av sjåføren selv. Ulempen med dette er at siden tellepunktene kun er representativ for de aktuelle vegstrekningene punktene er lokalisert

langs, og siden den generelle trafikken i Norge som i stor grad foregår i og rundt de fire største byområdene, blir analysen ikke representativ for hele vegnettet.

Vekting av tellepunkt

Når snitthastighet benyttes er det et problem at hver registrering per time består av ulikt antall kjøretøypasseringer. Med andre ord teller en registrert snitthastighet av kun ett kjøretøy like mye som den registrerte snitthastigheten av 100 kjøretøy dersom en regner med snittet av samtlige registrerte gjennomsnittshastigheter per time. For å ta høyde for dette har vi valgt å vekte materialet slik at det i hver registrering kun vektlegges den andelen av kjøretøy som passerte over tellepunktet i registreringstimen av samtlige kjøretøy som passerte for den perioden gjennomsnittshastigheten bregnes for kan setningen deles i to?. Som eksempel, dersom det kl 08:00 passerte 2 kjøretøy i ett felt, og det i løpet av dagen passerte 400 kjøretøy i dette feltet, vil vekten til gjennomsnittshastigheten for de to kjøretøyene være 0,005. Når det skal regnes gjennomsnitt for måned, utarbeides det en tilsvarende vekt for måned, og det samme gjelder for år.

Analyse av tellepunkt

Tellepunktene har blitt analysert for å få fram eventuelle endringer i fartsnivået. Vi ser på hvordan snitthastigheten har utviklet seg over tid og hvordan den varierer fra måned til måned. Videre ser vi på hvordan den fordeler seg på tid på døgnet og ukedager. For å forklare endringer testes hypoteser om betydningen av 1) demografiske endringer blant bilførerne, 2) holdnings- og atferdsendring blant bilførerne, 3) økt omfang av fartskontroller og 4) bruk av førerstøttesystemer.

Intervjuer

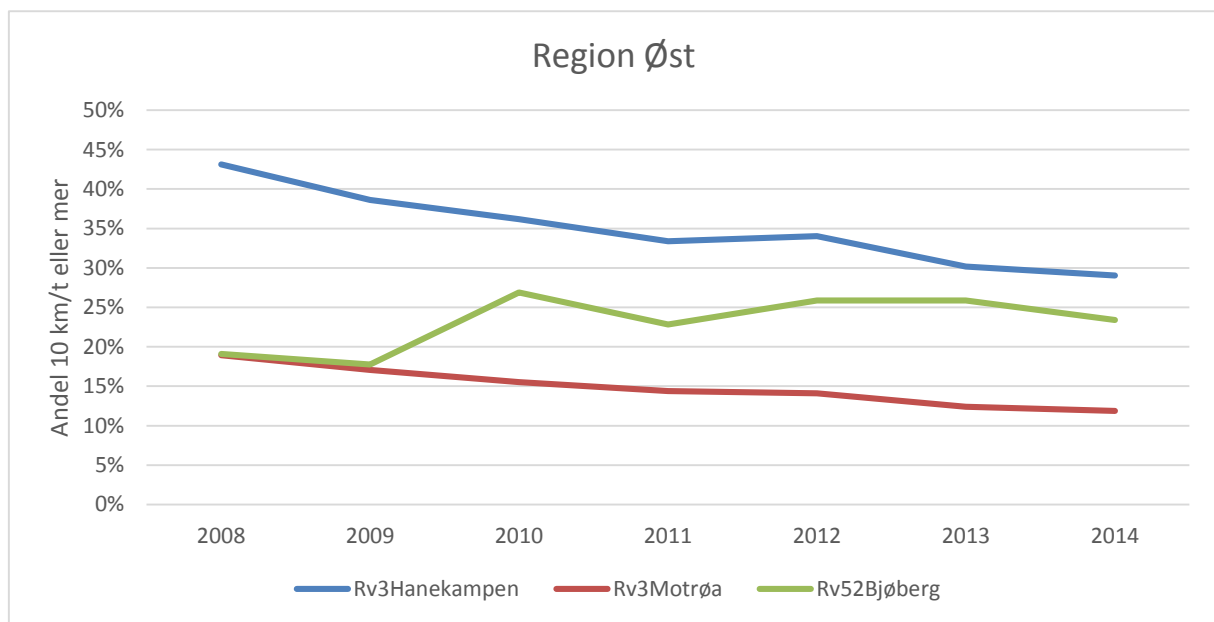
Tellepunktdata gjør det mulig å teste enkelte hypoteser om fartsutviklingen. At vi har valgt tellepunkter på strekninger der bilføreren langt på veg bestemmer farten selv, gjør at vi kan se farten som et resultat av et valg. Dette er et argument for at vi, når vi ønsker å forklare fartsutviklingen, burde snakket med den som velger, nemlig bilføreren. Videre, for å forklare de endringer i fartsnivået vi ser ved de utvalgte tellepunktene, burde vi ha snakket med bilførere som passerte nettopp de tellepunktene. Dette er imidlertid svært vanskelig å gjennomføre i praksis. Vi har derfor i stedet intervjuet personer som møter bilførerne på vegene og i situasjoner hvor forklaringer på fartsvalg kan tenkes å komme til uttrykk. Vi har gjennomført telefonintervjuer med åtte distriktsledere i UP. Norge er delt inn i ni UP-distrikter, men praktiske tilfældigheter gjorde at den siste distriktslederen ikke ble intervjuet. De har blitt bedt om å si noe om sine oppfatninger om fartsnivået og om hva dette kan skyldes. Vi har også gjennomført telefonintervjuer med tre kjørelærere, som har blitt bedt om å si noe om elevenes holdninger viser i trafikken. Alle informantene har delt av sine erfaringer og forklart sine synspunkt, men mange har også presisert at det de forteller er subjektive opplevelser og inntrykk, og ikke informasjon som er etterprøvd. Slik sett kan vi si at intervjuene gir grunnlag for å presentere *mulige* forklaringer snarere enn påstander om årsakssammenhenger.

2 Fartsutvikling på riksveinettet

I dette kapittelet ser vi på hva tellepunktene viser om fartsutviklingen. Vi starter med Region Øst og tar deretter for oss Region Vest, Region Midt og Region Nord. Tidsrommet som analyseres er perioden 2008-2014 og alle tellepunktene er plassert i 80-soner.

2.1 Region Øst

Tre av tellepunktene som inngår i analysen er lokalisert i region øst, to langs Rv 3 i Hedmark og et langs Rv 52 i Buskerud. Figuren under viser utviklingen i andel kjøretøypasseringer med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen av totalt antall kjøretøypasseringer.



Figur 2-1 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Øst med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen (80 km/t) i perioden 2008-2014

Det er en betydelig variasjon i andel kjøretøypasseringer med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen forbi de tre tellepunktene. Også utviklingen over tid er forskjellig. Dette kan tyde på at forholdene ved tellepunktene spiller en avgjørende faktor for det generelle fartsvalget som registreres. I 2008 passerte 43 % av samtlige registrerte kjøretøy tellepunktet ved Rv 3 Hanekampen med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen. At en såpass stor andel av trafikken kjørte 10 km/t eller mer over fartsgrensen gir grunn til å tro at vegstandarden ved dette tellepunktet er god og innbyr til vesentlig høyere fartsvalg enn tillatt. Over tid har fartsutviklingen over dette punktet imidlertid vist en gradvis nedadgående trend, og i 2014 var trafikandelen som passerte punktet 10 km/t eller mer over tillatt hastighet redusert til 29 %, som er 14 prosentpoeng lavere enn i 2008. Det kan dermed ikke være bare vegstandarden som forklarer fartsvalget.

Fartsutviklingen ved Rv 3 Motrøa, lokalisert 67 km nord for Hanekampen, følger i stor grad samme utviklingen, men fra et lavere nivå. I 2008 passerte 19 % av trafikken i en hastighet

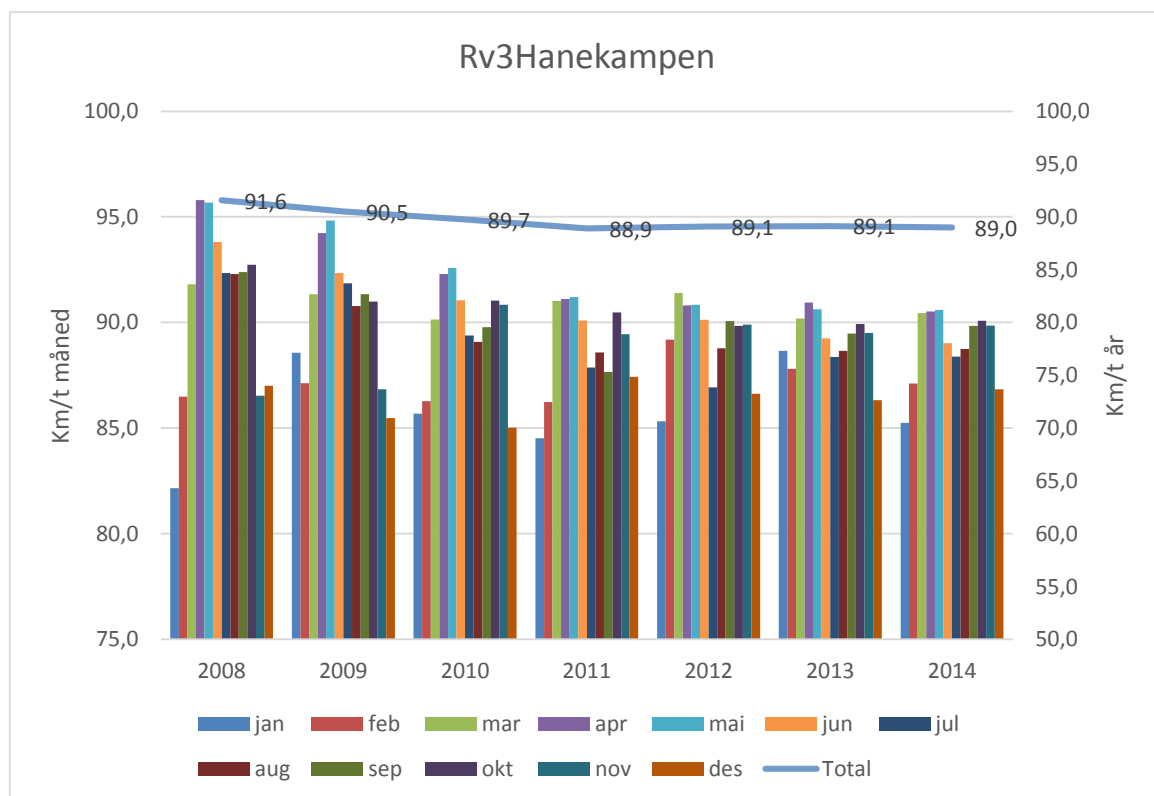
over 90 km/t, som er redusert til 12 % i 2014. Hastighetsreduksjonen har skjedd gradvis på mellom 1-3 prosentpoeng årlig.

Rv 52 Bjøberg er det eneste av de 11 tellepunktene i analysen hvor andelen som passerer med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen økte fra 2008 til 2014. I 2008 passerte 19 % av trafikken mer enn 10 km/t, mens i 2014 var tilsvarende andel 23 %. Veksten skjedde i hovedsak mellom 2009 og 2010, hvor andelen økte fra 18 % til 27 %. En sannsynlig forklaring på fartsøkningen er at veien ble forbedret ved dette punktet sommeren 2009.

Rv 3 Hanekampen

Tellepunktet Rv 3 Hanekampen er lokalisert i Hedmark litt nord for krysset der Fv 219 kommer inn på Rv 3. ÅDT i 2014 var 2149 kjøretøy, hvorav 33 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er svært god, da det er blitt foretatt kontinuerlige registreringer i hele perioden 2008-2014.

Gjennomsnittshastigheten over punktet er svært høy, men har vist en sterkt fallende tendens over tid. Figuren under viser gjennomsnittshastigheten fordelt etter måned og år i perioden 2008-2014 for lette kjøretøy.

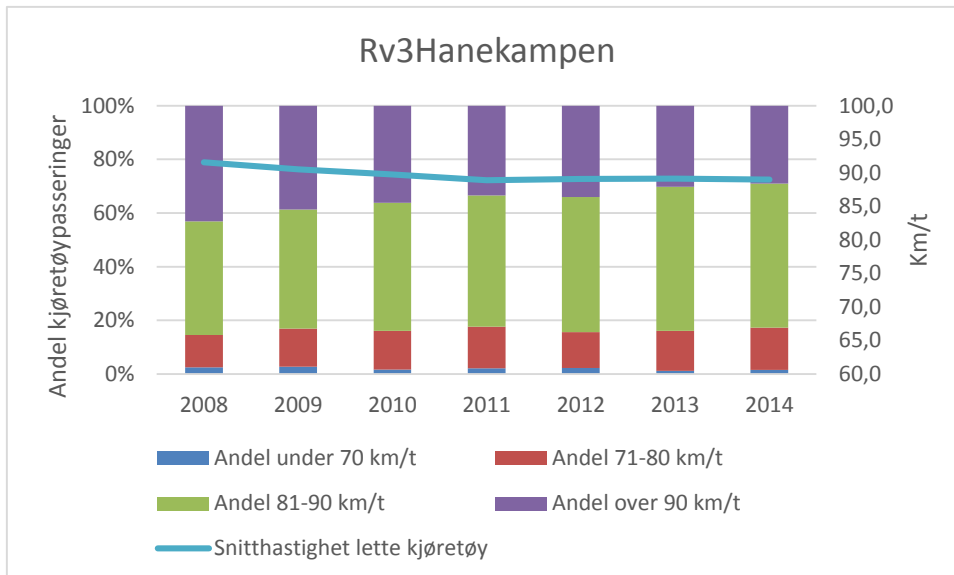


Figur 2-2 Snitthastighet over Rv 3 Hanekampen etter måned i perioden 2008-2014.

Det er betydelige variasjoner i snitthastigheten over dette tellepunktet etter måned, hvor vårmånedene april og mai er de to månedene trafikken holder høyest hastighet. Samtidig er det disse månedene fartsreduksjonen i perioden 2008 til 2014 har vært størst. I 2008 var snitthastigheten ved punktet hele 95,8 km/t i disse to månedene, som er redusert til 90,4 km/t i 2014. Vintermånedene har lavest snitthastighet, og fartsutviklingen i disse månedene har

vært mer variabel. Skiftende værforhold fra år til år forklarer mest sannsynlig denne utviklingen.

Figuren under viser hvordan trafikken fordeler seg etter fire hastighetskategorier ved passering av tellepunktet. I hele perioden 2008 til 2014 har under 18 % av kjøretøyene holdt seg på eller under gjeldende fartsgrense på stedet. Likevel har det vært en nedgang i snitthastigheten i perioden 2008 til 2014, da andelen som kjører vesentlig over fartsgrensen (mer enn 10 km/t) er redusert.

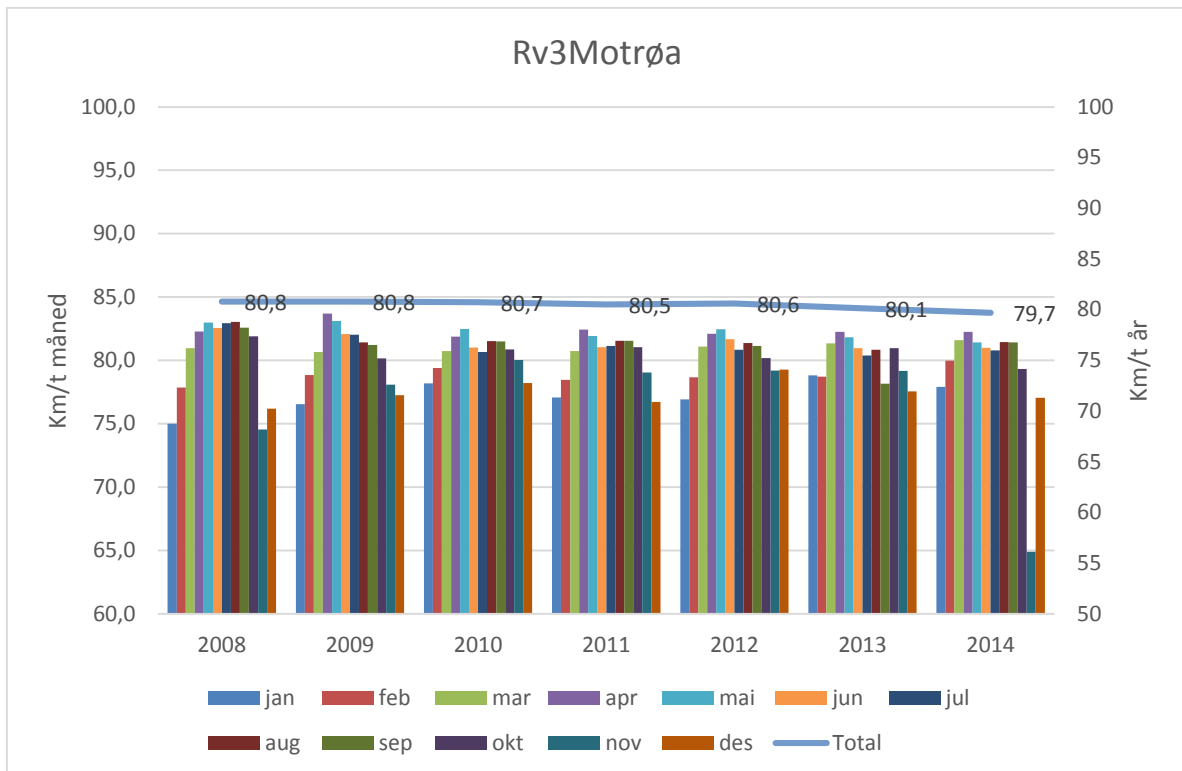


Figur 2-3 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 3 Hanekampen etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

Rv 3 Motrøa

Tellepunktet Rv 3 Motrøa er lokalisert i Hedmark, sør for Tynset og krysset der Fv30 kommer inn på Rv 3. ÅDT i 2014 var 3463 kjøretøy, hvorav 25 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er svært god, da det er blitt foretatt kontinuerlige registreringer i hele perioden 2008-2014.

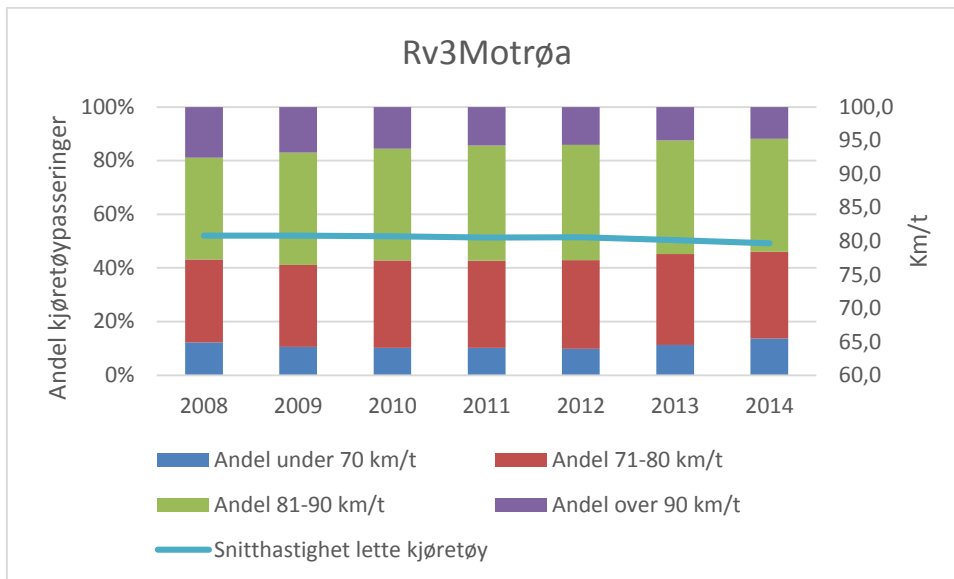
Gjennomsnittshastigheten over punktet er relativt høy, men vesentlig lavere sammenlignet med Hanekampen 67 km lenger sør. Også her har fartsvalget vist en fallende tendens over tid. Figuren under viser gjennomsnittshastigheten fordelt etter måned og år i perioden 2008-2014 for lette kjøretøy.



Figur 2-4 Snitthastighet over Rv 3 Motrøa etter måned i perioden 2008-2014.

Den største forskjellen mellom tellepunktet Rv 3 Motrøa og Hanekampen er at det ikke er registrert vesentlig høyere snitthastighet i vårmånedene april og mai på RV 3 Motrøa. I stedet er snitthastigheten for disse to månedene her mer lik sommer- og høstmånedene. I vintermånedene har det vært mindre variasjon i snitthastighet fra år til år sammenlignet med Hanekampen.

Fordeles trafikken etter fire hastighets kategorier, hhv. under 70 km/t, 71-80 km/t, 81-90 km/t og over 90 km/t, ser vi at det er andelen som passerer med en hastighet mellom 81-90 km/t som økte mest i perioden 2008-2014, fra 38 % til 42 %. Tilsvarende er det andelen som passerer med en hastighet over 90 km/t som ble mest redusert i samme periode.

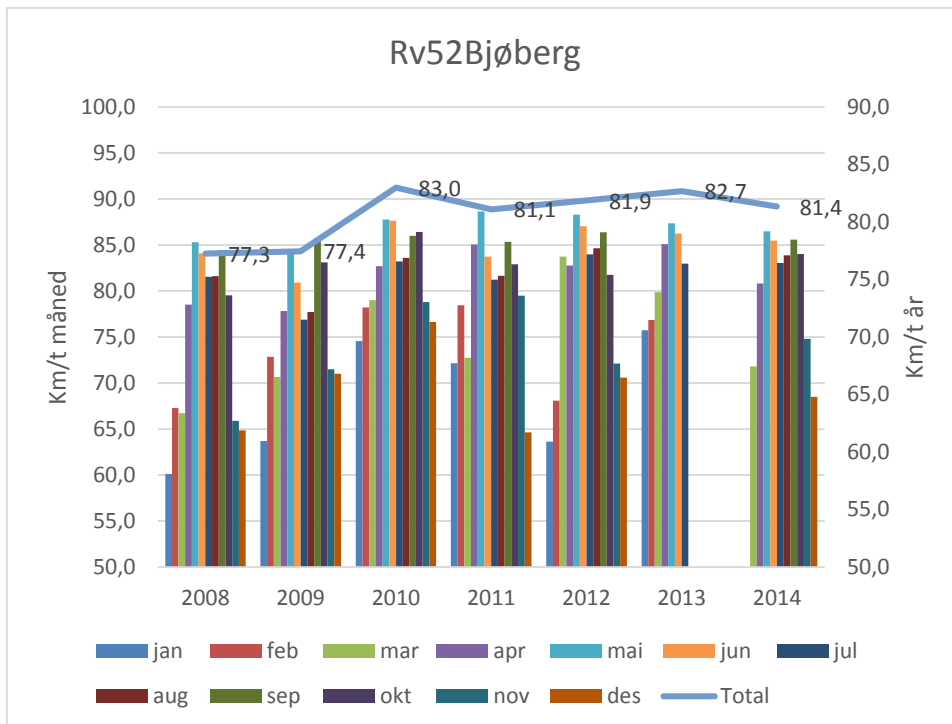


Figur 2-5 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 3 Motrøa etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

Rv 52 Bjøberg

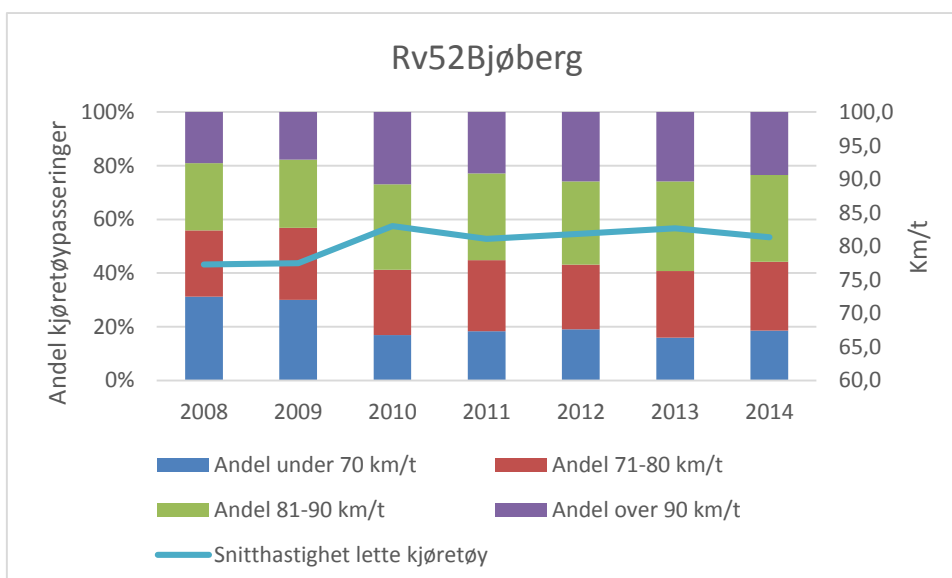
Tellepunktet Rv 52 Bjøberg er lokalisert i Buskerud ca 7 km sør for fylkesgrensen mot Sogn og Fjordane. ÅDT i 2014 var 1246 kjøretøy, hvorav 31 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er svært god fram til juni 2013 da det ble iverksatt veiarbeid på strekningen. Det er blitt foretatt kontinuerlige registreringer i perioden 2008-2014, med unntak av perioden juli 2013-februar 2014.

Snitthastigheten over dette punktet økte betydelig mellom 2009 og 2010 fra 77,4 km/t til 83,0 km/t. Grunnen er mest sannsynlig oppgradert veistandard, der det bl.a. ble lagt ny asfalt på strekningen sensommeren 2009. Asfalteringsarbeidet kan for øvrig forklare den relativt lave snitthastigheten i august og september 2009. Fra 2010 og utover er snitthastigheten redusert gradvis til 81,4 km/t i 2014. Siden dette punktet ligger ved en fjellovergang varierer snitthastigheten i perioden november-mars betydelig fra år til år på grunn av værforhold.



Figur 2-6 Snitthastighet over Rv 52 Bjøberg etter måned i perioden 2008-2014.

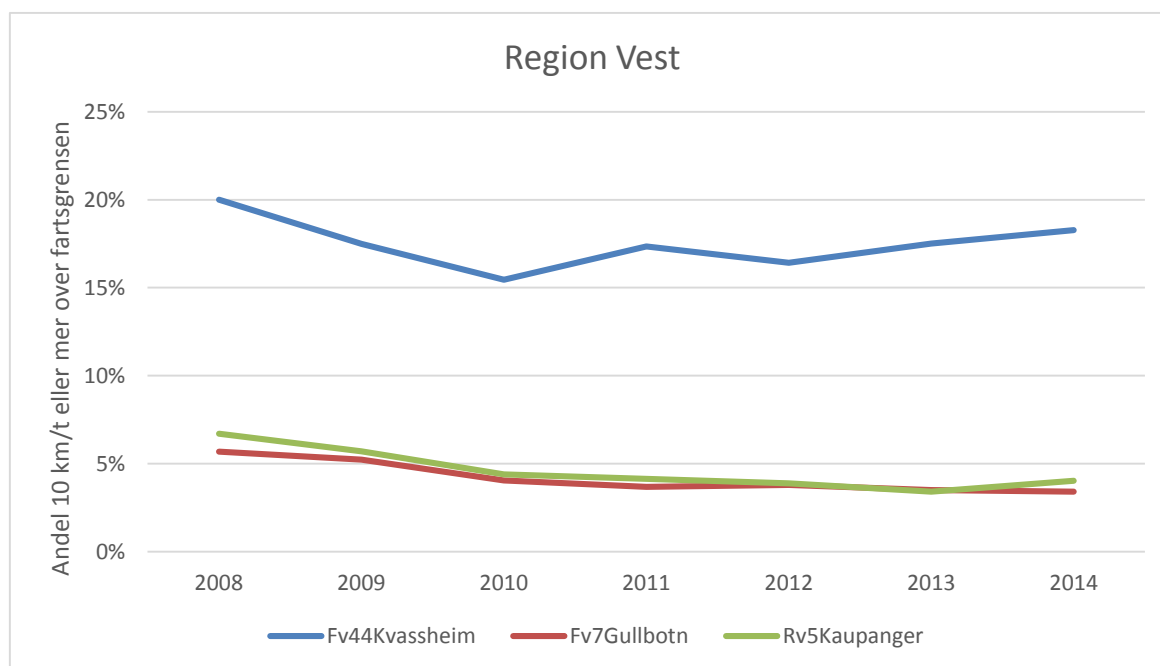
Som nevnt økte snitthastigheten over Bjøberg betydelig mellom 2009 og 2010. Dette skyldes at trafikkdelen som passerte punktet med en hastighet under 70 km/t ble betydelig redusert, fra 30 % til 17 %. Fra forrige figur kan en lese at snitthastigheten økte i samtlige måneder mellom 2009 og 2010, slik at skiftende værforhold kun kan forklare deler av denne reduksjonen. Standardheving av vegbanen ved tellepunktet er dermed en mer plausibel forklaring på at andelen kjøretøy som kjører under fartsgrensen er såpass kraftig redusert i denne perioden.



Figur 2-7 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 3 Hanekampen etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

2.2 Region Vest

Tre av de undersøkte tellepunktene ligger i region vest, og samtlige fylker i denne regionen er representert. Det sørligste av tellepunktene ligger langs Rv 44 ved Kvasheim i Rogaland, sør for Vigrestad i Hå kommune. Tellepunktet i Hordaland er lokalisert langs Rv 7 ved Gullbotn, mens tellepunktet i Sogn og Fjordane er lokalisert ved Rv 5 i Kaupanger. De to sistnevnte tellepunktene utmerker seg ved at en svært lav andel av trafikken passerer registreringspunktet med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen. Ved Gullbotn gjaldt dette 6 % av samtlige passerte kjøretøy i 2008, og andelen er redusert til 3 % i 2014. En lignende utvikling kan observeres ved Kaupanger, der 7 % av trafikken passerte registreringspunktet med en hastighet på 10 km/t eller mer i 2008, og 4 % i 2014. For begge punkt var nedgangen størst i perioden 2009 til 2010, da andelen ble redusert med 2 prosentpoeng. Ved Kvasheim i Rogaland passerer en langt høyere andel av trafikken registreringspunktet med en hastighet på 10 km/t eller mer. I 2008 gjaldt dette 20 % av trafikken, men også her har det vært en reduksjon over tid. Reduksjonen i hastighet var særlig stor mellom 2008 og 2010 da andelen ble redusert med 5 prosentpoeng. I de påfølgende årene har hastigheten tatt seg noe opp igjen, og i 2014 passerte 18 % av trafikken registreringspunktet med en hastighet på 10 km/t eller mer.



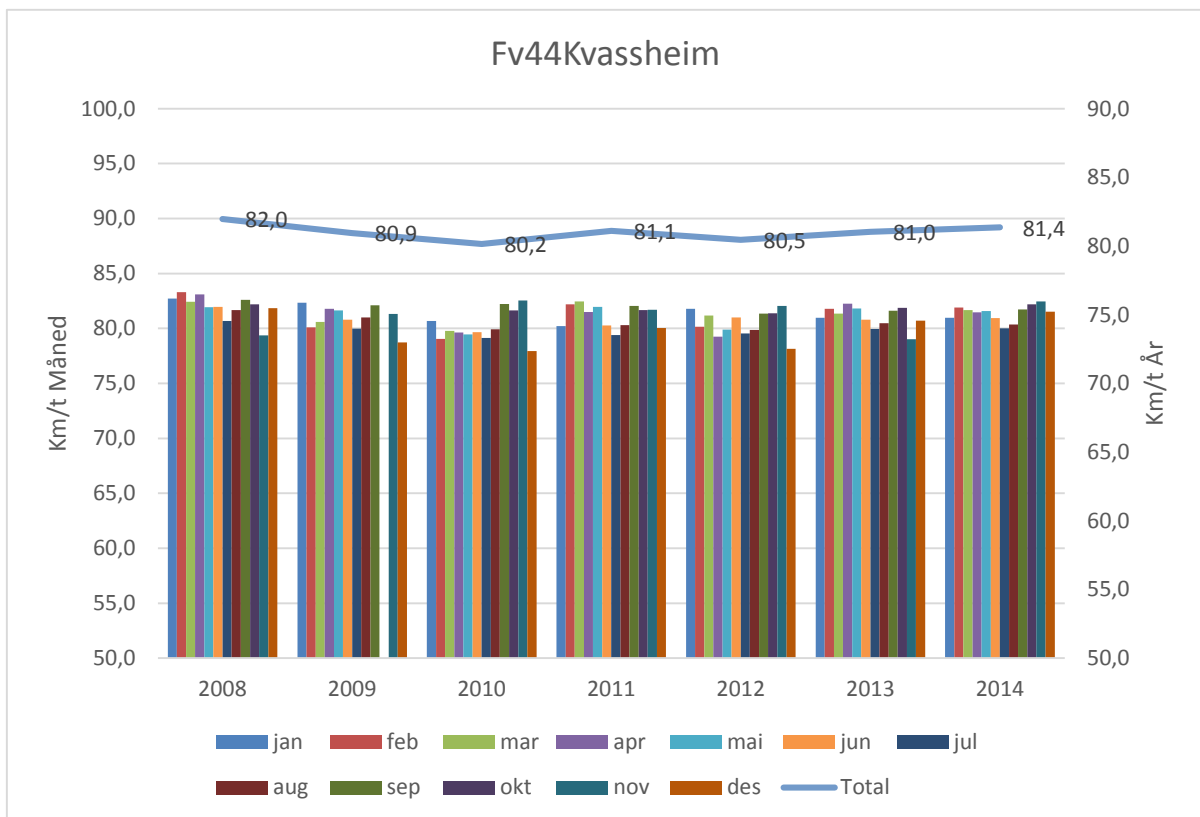
Figur 2-8 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Vest med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er 80 km/t i perioden 2008-2014

Fv 44 Kvasheim

Tellepunktet Fv 44 Kvasheim er lokalisert i Rogaland sør for Vigrestad. ÅDT i 2014 var 3844 kjøretøy, hvorav 13 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er svært god, og med unntak av oktober 2009 er det blitt foretatt kontinuerlige registreringer i hele perioden 2008-2014.

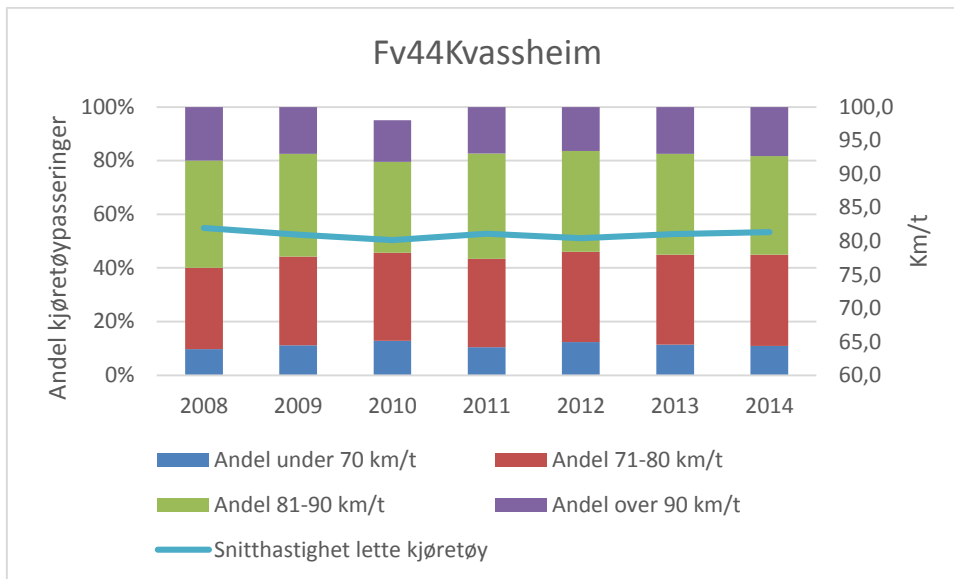
Snitthastigheten over dette punktet ligger over fartsgrensen. For hele perioden er snitthastigheten på 81 km/t. Farten er høy året rundt, noe som trolig skyldes at det er det

tellepunktet med minst vinterproblematikk. Fv 44 der tellepunktet er lokalisert går langs Nordsjøen kun få meter over havnivå.



Figur 2-9 Snitthastighet over Fv 44 Kvasseheim etter måned i perioden 2008-2014.

Gjennomsnittshastigheten for trafikken som registreres ved Kvasseheim viste en nedadgående trend i perioden 2008-2010 og gikk ned med 1,8 km/t i denne perioden. I 2010, som er året det er registrert lavest snitthastighet, lå denne vesentlig lavere enn de to foregående årene for månedene januar til august. Utover høstmånedene økte imidlertid snitthastigheten over nivået som ble registrert i 2008 og 2009 i samme periode. I de påfølgende årene har snitthastigheten gradvis økt mot 2008-nivå, og i 2014 var hastigheten kun 0,6 km/t lavere enn i 2008.



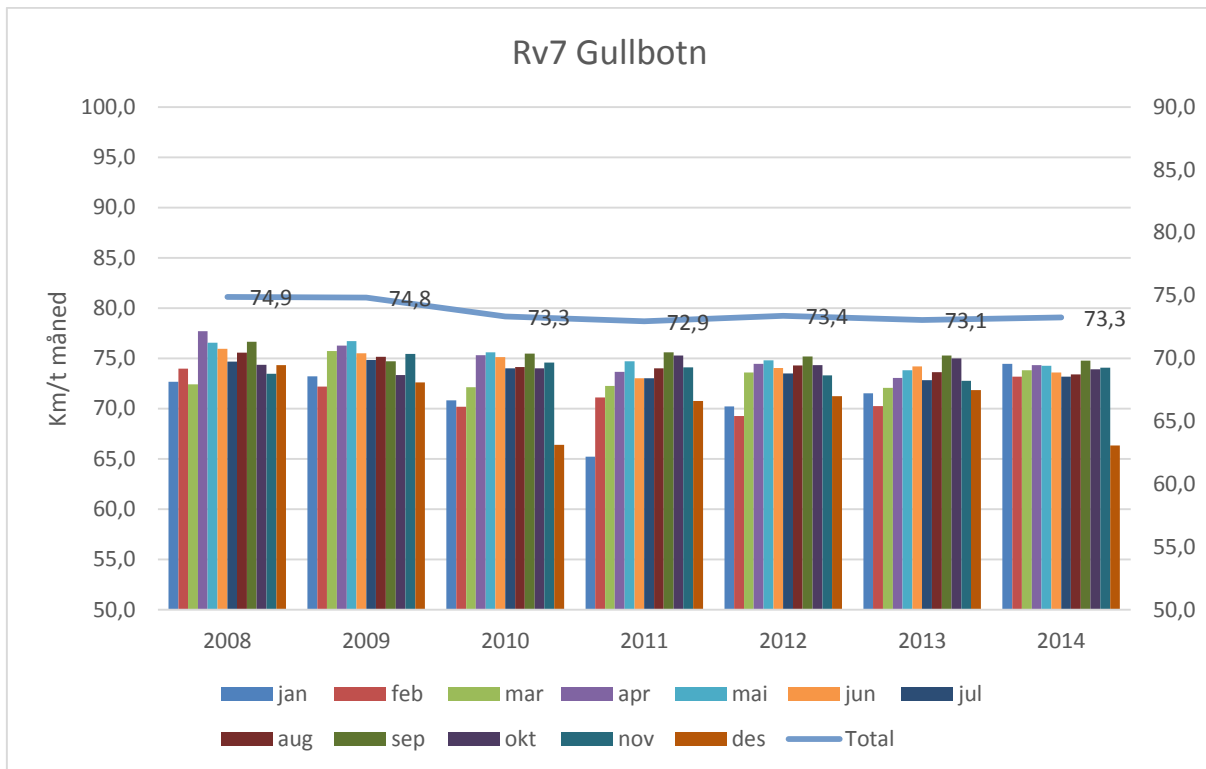
Figur 2-10 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Fv 44 Kvasheim etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

Rv 7 Gullbotn

Tellepunktet Rv 7 Gullbotn er lokalisert i Hordaland nord for krysset der Fv 137 kommer inn på Rv 7. ÅDT i 2014 var 4366 kjøretøy, hvorav 12 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er svært god, og med unntak av april 2008 er det blitt foretatt kontinuerlige registreringer i hele perioden 2008-2014.

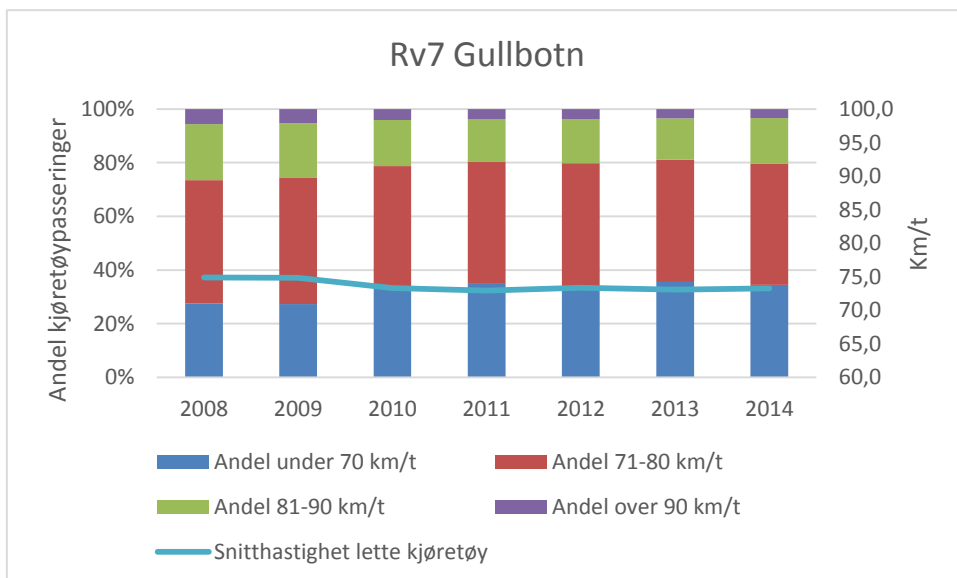
Snitthastigheten over dette punkt er relativ lav og har vært under 75 km/t i hele registreringsperioden. Fra 2009 til 2010 ble snitthastigheten redusert ytterligere fra 74,8 km/t til 73,3 km/t og har ligget på dette nivået i de påfølgende årene. Dette tilsier at det er forhold ved tellepunktet som gjør at trafikken passerer med en hastighet som er betydelig lavere enn fartsgrensen. Av den grunn er ikke tellepunktet optimalt for å inngå i en fartsindeks som måler utviklingen av det generelle hastighetsnivået, siden trafikantene kjører under fartsgrensen på denne strekningen.

I flere av årene er gjennomsnittshastigheten betydelig lavere i vintermånedene.



Figur 2-11 Snitthastighet over Rv 7 Gullbotn etter måned i perioden 2008-2014.

Årsaken til den relativt lave snitthastigheten er at en betydelig andel av trafikken holder en hastighet som er 10 km/t eller mer under fartsgrensen. I 2009 gjaldt dette 27 % av trafikken, og andelen økte til 34 % i 2010. I de påfølgende årene har andelen som kjører 10 km/t eller mer under fartsgrensen holdt seg på dette nivået. Andelen som holder seg rundt fartsgrensen (71-80 km/t) har holdt seg noenlunde stabil på rundt 46 % over hele registreringsperioden, mens andelen som kjører i 81-90 km/t ble redusert fra 20 til 17 % mellom 2009 og 2010.

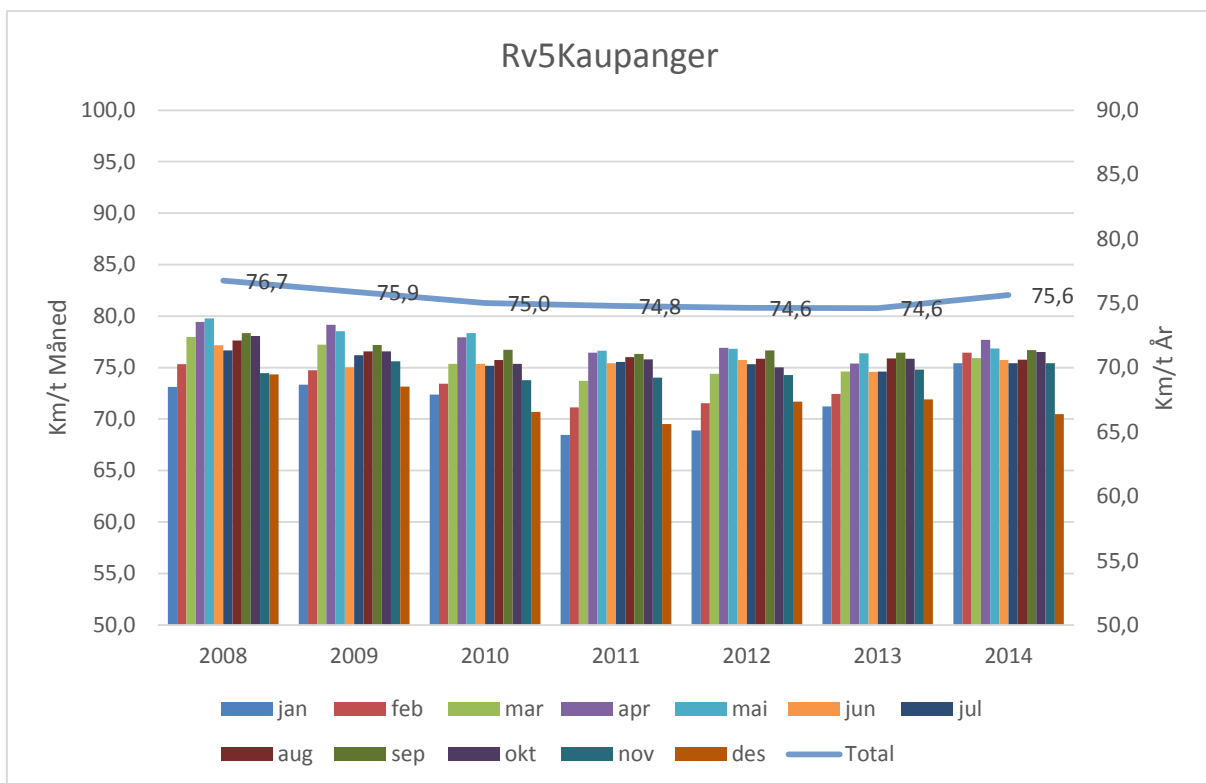


Figur 2-12 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 7 Gullbotn etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

Rv 5 Kaupanger

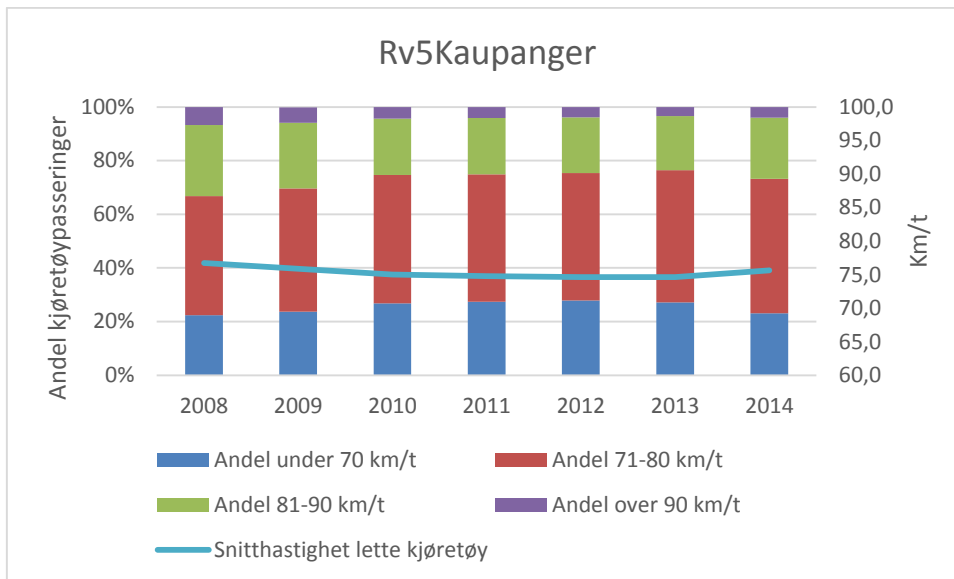
Tellepunktet Rv 5 Kaupanger er lokalisert i Sogn og Fjordane før en kommer til industriområdet i Kaupanger fra Sogndal. ÅDT i 2014 var 4409 kjøretøy, hvorav 12,2 % av trafikken var tunge kjøretøy. Trafikk til og fra Manheller ferjekai utgjør en betydelig del av trafikken over dette tellepunktet. Datakvaliteten for dette tellepunktet er svært god, og det blitt foretatt kontinuerlige registreringer i hele perioden 2008-2014.

Snitthastigheten over dette punktet er relativt lav og har vært under fartsgrensen i hele registreringsperioden. Fra 2008 til 2012 er snitthastigheten ytterligere redusert fra 76,7 km/t til 74,6 km/t, for så å øke til 75,6 km/t i 2014. Det at tellepunktet ligger på en strekning med flere veikryss er trolig grunnen til at trafikken passerer med en hastighet som er lavere enn fartsgrensen. I flere av årene er gjennomsnittshastigheten betydelig lavere i vintermånedene, mens mai er den måneden med høyest snitthastighet.



Figur 2-13 Snitthastighet over Rv5 Kaupanger etter måned i perioden 2008-2014.

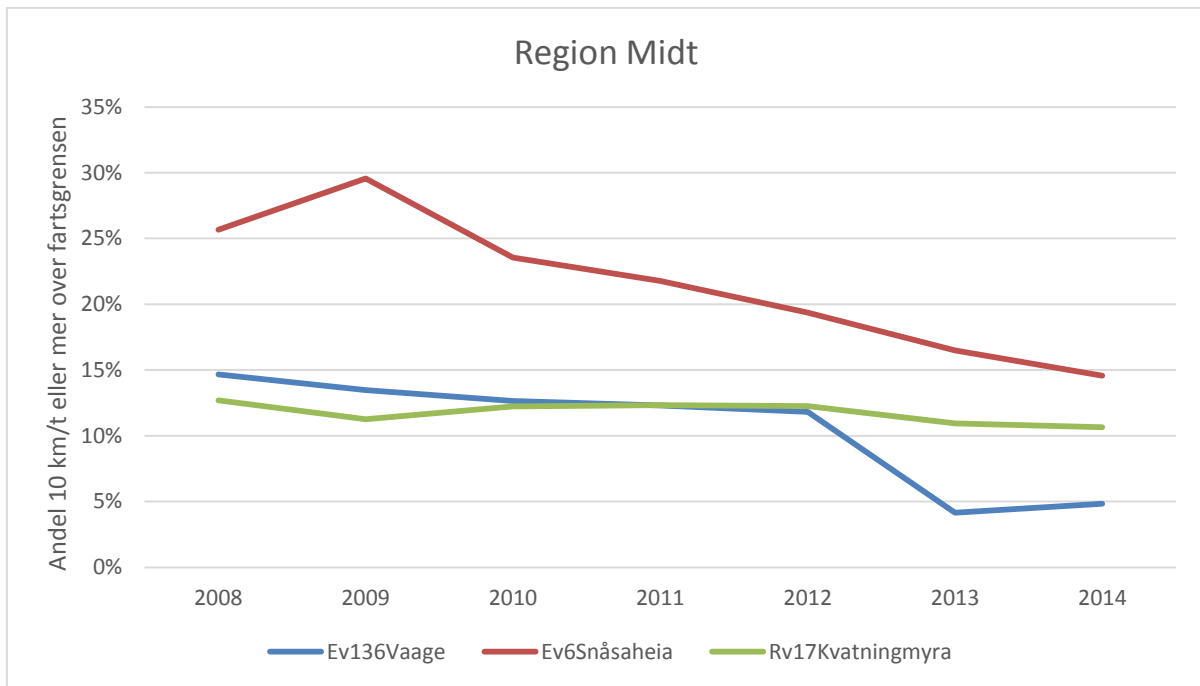
Andelen av trafikken som registreres med en hastighet på 10 km/t eller mindre under fartsgrensen økte fra 22 % i 2008 til 27 % i 2010, og holdt seg på dette nivået fram til og med 2013. I 2014 er denne andelen redusert til 23 %, noe som har bidratt til økt snitthastighet. Generelt er andelen som kjører over 80 km/t redusert fra 33 % i 2008 til 23 % i 2013. I 2014 økte denne gruppen til 27 % av all trafikk som passerer tellepunktet.



Figur 2-14 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv5 Kaupanger etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

2.3 Region Midt

Tre av tellepunktene som inngår i analysen ligger i Region Midt. Ett av ligger i Møre og Romsdal og to i Nord-Trøndelag. Ved disse tre tellepunktene har det vært en svært ulik utvikling i fartsvalget i perioden 2008-2014. Tellepunktet hvor det registerets høyest hastighet i denne regionen er lokalisert langs EV 6 ved Snåsaheia. I 2008 passerte 26 % av trafikken med en hastighet 10 km/t eller mer over fartsgrensen. Denne andelen økte til 30 % i 2009 før den over de påfølgende årene gradvis er redusert. I 2014 utgjorde gruppen som kjørte 10 km/t eller mer over fartsgrensen 15 %, som er en reduksjon på 15 prosentpoeng fra toppåret 2009. Hastigheten over det andre tellepunktet i Nord-Trøndelag, som ligger ved en innfartsåre mot Namsos, er svært ulik den som er observert over Snåsaheia. I 2008 utgjorde andelen som passerte punktet med en hastighet på 10 km/t eller mer 13 % av all trafikk, og har blitt marginalt redusert til 11 % i perioden frem mot 2014. Fartsutviklingen over tellepunktet langs E 136 ved Vaage i Møre og Romsdal har også vist en fallende tendens i perioden fra 2008 til 2012, der andelen som passerte punktet med en hastighet 10 km/t eller mer ble redusert fra 15 % til 12 % i denne perioden. I 2013 var denne andelen redusert til 4 %, men her har det oppstått problemer med registreringen ved tellepunktet fra oktober 2012 og utover slik at det er usikkert hvorvidt denne nedgangen er reell.

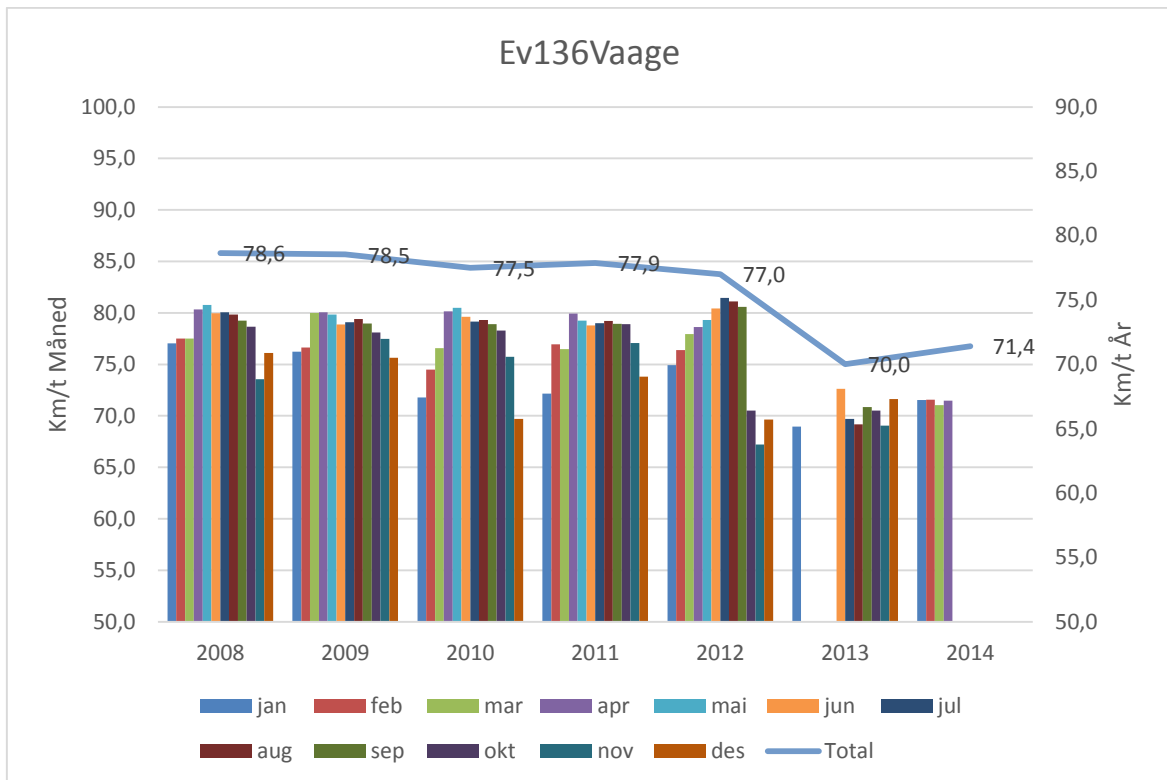


Figur 2-15 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Midt med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er 80 km/t i perioden 2008-2014

E 136 Vaage

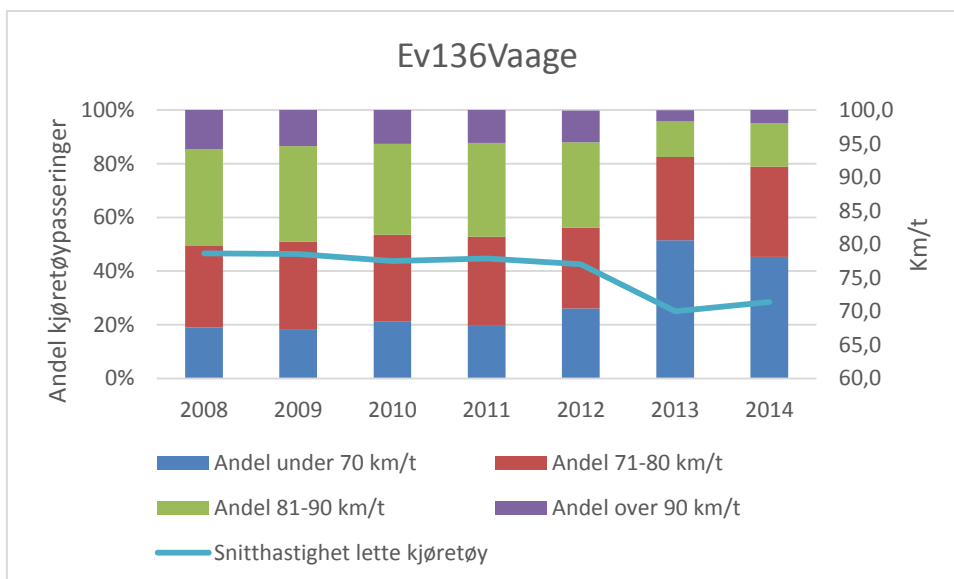
Tellepunktet EV 136 Vaage er lokalisert i Møre og Romsdal nær Vågshamnbrua (Strekningen Vikebukt-Åndalsnes). Fra oktober 2012 har det vært problemer med dette tellepunktet, og det er av den grunn tatt ut av tellepunktetsrapporten som publiseres av Statens vegvesen for Møre og Romsdal. Dette tellepunktet utelates av den grunn fra de samlede analysene da fartsreduksjonen som er registrert over dette punktet mest sannsynlig ikke gjenspeiler den faktiske utviklingen på denne strekningen.

Figuren under viser at snitthastigheten ble betydelig redusert over dette punktet fra oktober 2012, fra 80,6 km/t i september til 70,5 km/t. Deretter har registreringen falt ut over lengre perioder i 2013 og 2014, noe som indikerer at det er problemer med målingene ved dette tellepunktet.



Figur 2-16 Snitthastighet over Ev 136 Vaage etter måned i perioden 2008-2014.

I årene hvor det har oppstått problemer med registreringen ved tellepunktet, fra 2012 og utover, har andelen av trafikken som passerer tellepunktet med en hastighet på 10 km/t eller mindre under fartsgrensene økt fra 20 % i 2011 til 52 % i 2013. Dette gjenspeiler med stor sannsynlighet ikke den generelle utviklingen i fartsvalg for trafikken i Møre og Romsdal og av den grunn blir det feil å bruke disse målingene i de videre analysene. Nei, det er vel ikke 52 prosent som kjører i 10km/t, for det er det du mener?

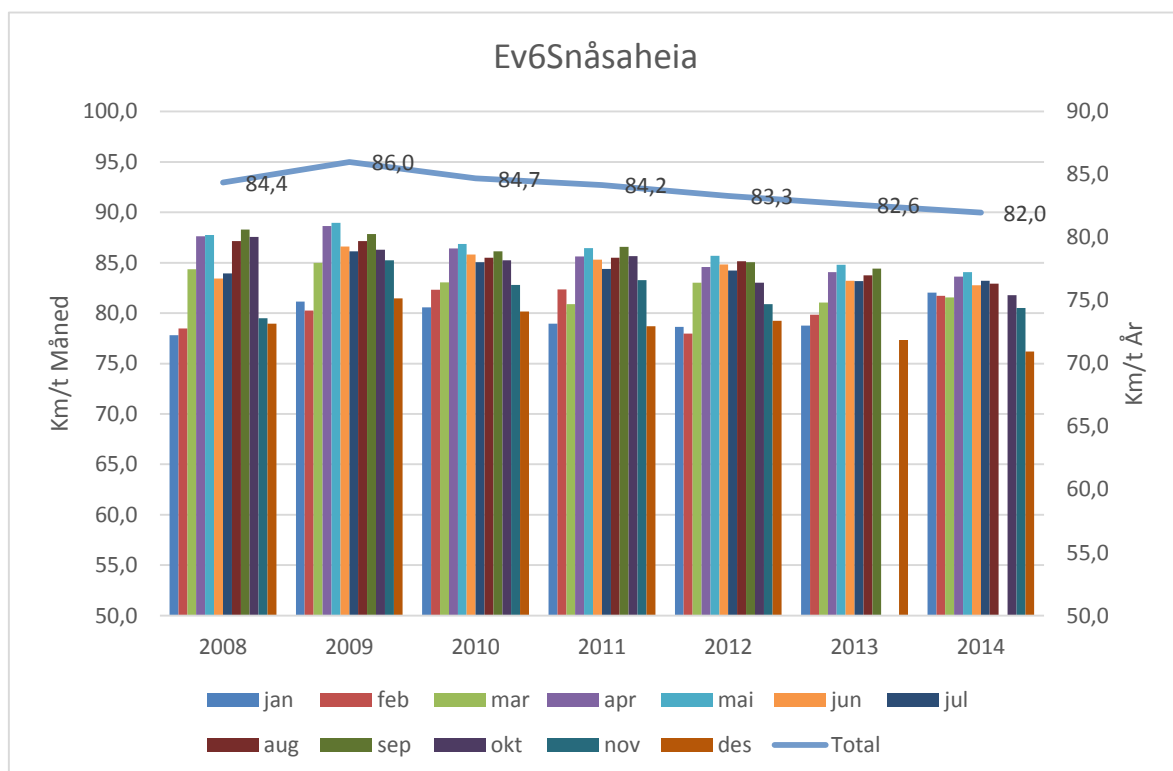


Figur 2-17 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Ev 136 Vaage etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

EV 6 Snåsaheia

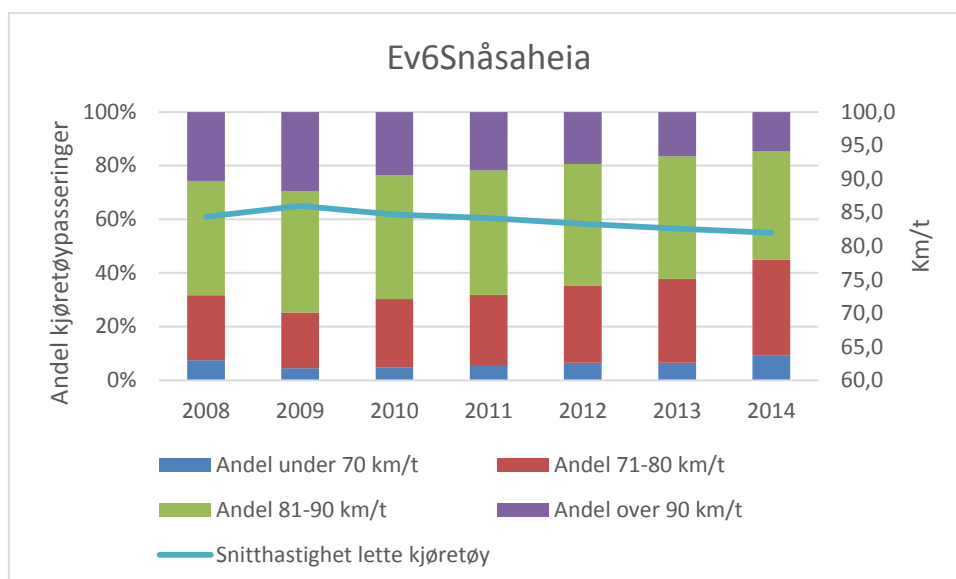
Tellepunktet EV 6 Snåsaheia er lokalisert i Nord-Trøndelag nord for Snåsa. ÅDT i 2014 var 2077 kjøretøy, hvorav 24,5 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er generelt god, men det har oppstått noen problemer med registrering for høstmånedene i 2013 og 2014.

Snitthastigheten over dette punktet er relativt høy og har vært over fartsgrensen i hele registreringsperioden. Snitthastigheten økte fra 84,4 km/t i 2008 til 86,0 km/t i 2009, som er det året hvor det ble registrert høyest snitthastighet i analyseperioden. Fra 2009 og utover er hastigheten gradvis redusert, og var 82,0 km/t i 2014. Hastighetsreduksjonen har vært generell for samtlige måneder i perioden 2009-2014.



Figur 2-18 Snitthastighet over Ev 6 Snåsaheia etter måned i perioden 2008-2014.

I 2009, som var det året det ble registrert høyest snitthastighet over EV 6 Snåsaheia passerte 30 % av trafikken med en hastighet på 10 km/t eller mer over tillatt hastighet. 45 % av trafikken passerte med en hastighet på mellom 81-90 km/t, mens 21 % passerte med en hastighet på mellom 71-80 km/t. 4 % av trafikken passerte med en hastighet under 70 km/t. I 2014, som er det året hvor det ble registrert lavest snitthastighet de siste 7 årene, var andelen som passerte med en hastighet over 90 km/t redusert med 15 prosentpoeng til 15 %. Andelen som passerte med en hastighet mellom 81 og 90 km/t var redusert med 5 prosentpoeng til 40 %. Dette innebærer at andelen av trafikken som passerte med en hastighet på eller under fartsgrensen økte tilsvarende. Trafikken som holdt en hastighet mellom 71-80 km/t økte med 15 prosentpoeng til 36 %, mens andelen som holdt en hastighet under 70 km/t økte med 5 prosentpoeng til 9 %.

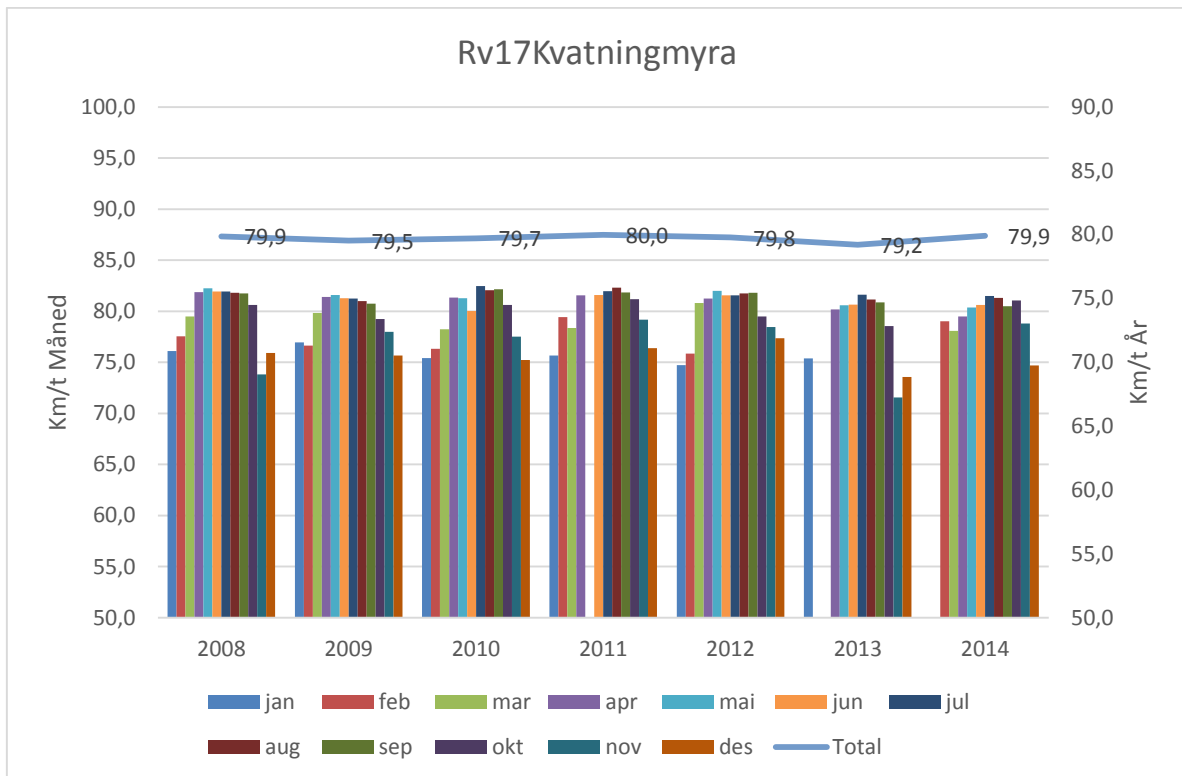


Figur 2-19 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Ev 6 Snåsaheia etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

Rv 17 Kvatningsmyra

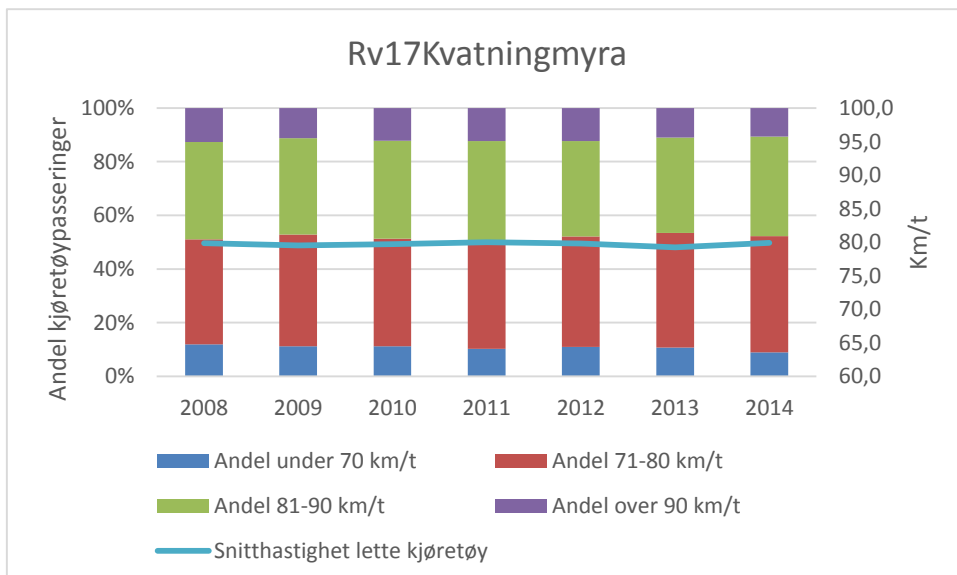
Tellepunktet Rv 17 Kvatningmyra er lokalisert i Nord Trøndelag ved en innfartsvei øst for Namsos. ÅDT i 2014 var 3129 kjøretøy, hvorav 11,2 % av trafikken var tunge kjøretøy. Datakvaliteten for dette tellepunktet er generelt god, med unntak av mai 2011, februar og mars 2013 samt januar 2014. Disse månedene mangler registreringer.

Snitthastigheten over dette punktet har lagt rundt fartsgrensen på 80 km/t i hele perioden 2008-2014. Måned for måned følger fartsutviklingen et fast mønster over tid, hvor snitthastigheten i perioden november-februar ligger 5 km/t under snitthastigheten for året. Snitthastigheten øker utover våren og ligger 2 km/t over snitthastigheten for året i perioden april-oktober.



Figur 2-20 Snitthastighet over Rv 17 Kvatningmyra etter måned i perioden 2008-2014.

Hastighetsutviklingen over Rv 17 Kvatningmyra har holdt seg svært stabil i perioden 2008-2014, og det er innen betydelige endringer når en fordeler trafikken i intervall etter registrert hastighet ved tellepunktet. 11-13 % av trafikken holder en hastighet over 90 km/t, 36-37 % holder en hastighet på 81-90 km/t, 39-43 % holder en hastighet på 71-80 km/t og 9-12 % holder en hastighet under 70 km/t.

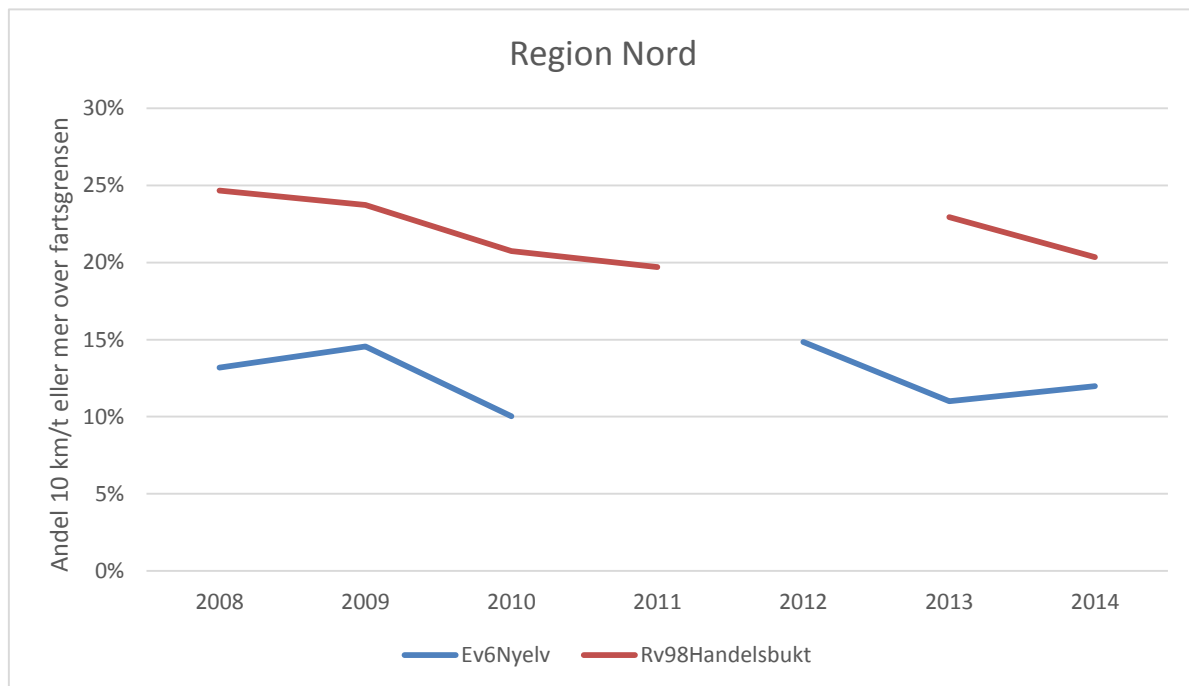


Figur 2-21 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 17 Kvatningmyra etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

2.4 Region Nord

To av tellepunktene i denne analysen er lokalisert i Region Nord, begge i Finnmark. Disse to punktene skiller seg fra de andre som inngår i analysen ved at det er vesentlig færre kjøretøypasseringer. Registrert ÅDT i 2014 er 550 og 400 over hhv. EV 6 Nyelv og Rv 98 Handelsbukt.

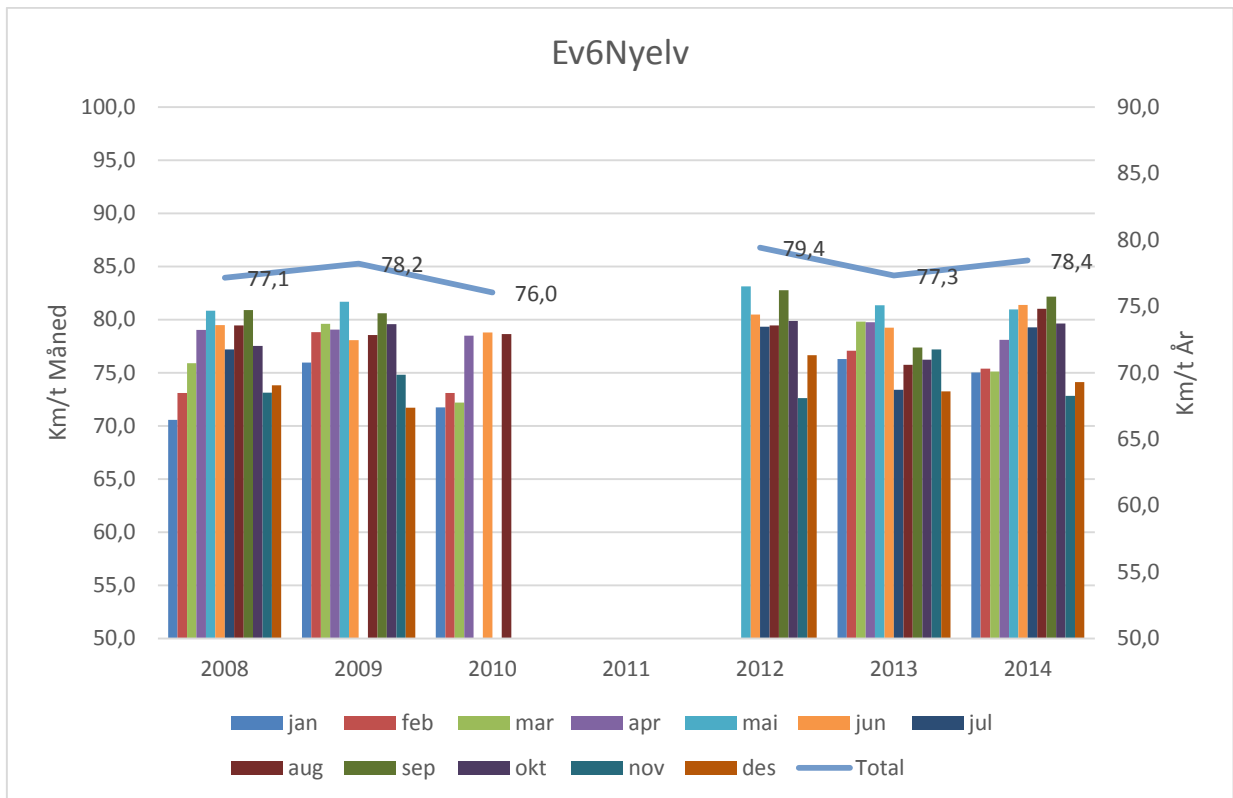
På tross av lavere trafikk ser en igjen de samme trekkene i hastighetsutviklingen som for de andre tellepunktene, der trenden er lavere fartsvalg over tid. Også utvikling i andel av trafikken som holder en hastighet på over 90 km/t er sammenlignbar med tellepunkt med langt større trafikk.



Figur 2-22 Andel kjøretøypasseringer over tellepunkt i Region Nord med en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er 80 km/t i perioden 2008-2014

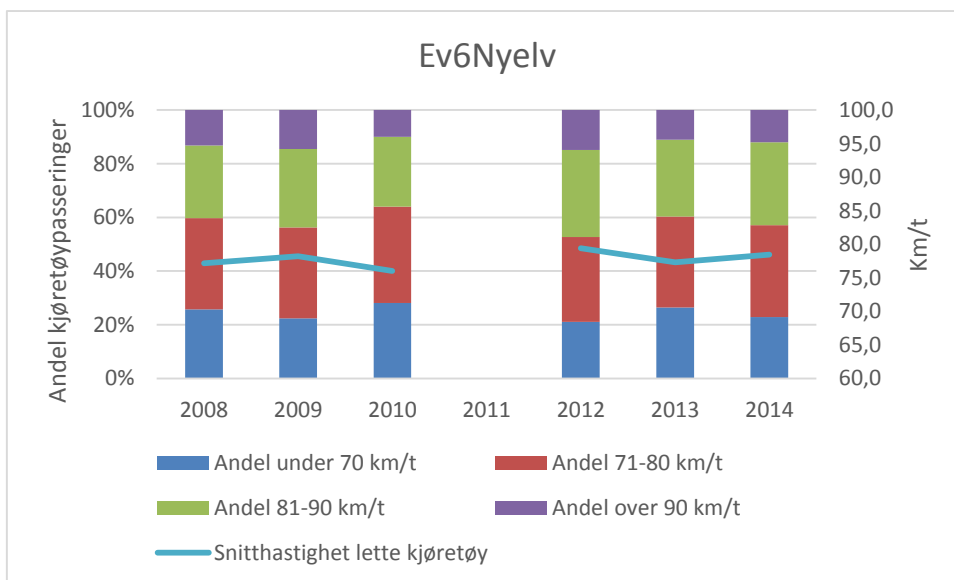
EV 6 Nyelv

Tellepunktet EV 6 Nyelv er lokalisert i Finnmark på strekningen Varangerbotn-Kirkenes. ÅDT i 2014 var 554 kjøretøy, hvorav 18,1 % av trafikken var tunge kjøretøy. Registreringer i perioden mai 2010-mai 2012 har ikke vært tilgjengelig for analyse, ellers har datamaterialet god kvalitet i 2008-2009 og 2013-2014. Snitthastigheten over dette punktet har lagt et par km/t under fartsgrensen på 80 km/t de fleste årene i perioden 2008-2014. Det er betydelig variasjon i snitthastighet mellom vinter- og sommerhalvåret.



Figur 2-23 Snitthastighet over Ev 6 Nyelv etter måned i perioden 2008-2014.

Endringer i fordeling av trafikken etter hastighetsintervall over tid ser ut til å i stor grad kunne forklares ut fra varierende værforhold, samt hvilke perioder det foreligger registreringer for. At andelen som kjørte over fartsgrensen i 2012 var høyere enn i 2013 skyldes i stor grad at det for 2012 ikke foreligger registreringer for perioden januar-april som er måneder med vesentlig lavere snitthastighet enn resten av året, med unntak av november og desember.

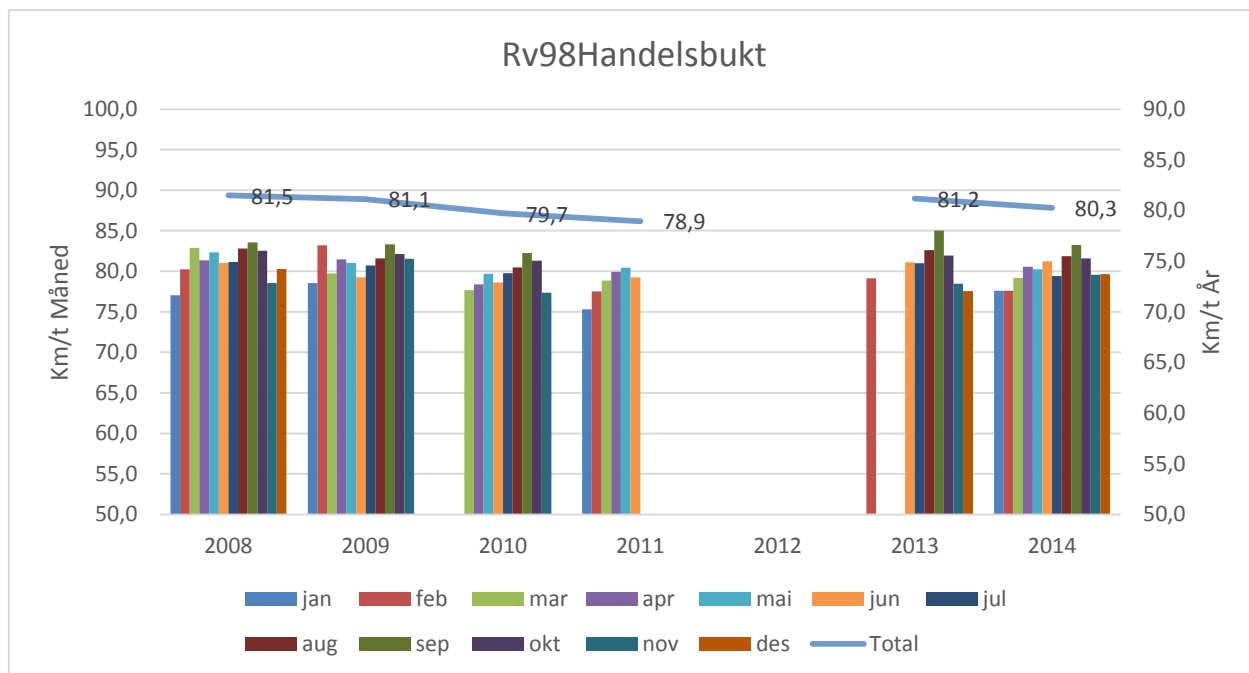


Figur 2-24 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Ev 6 Nyelv etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

Rv 98 Handelsbukt

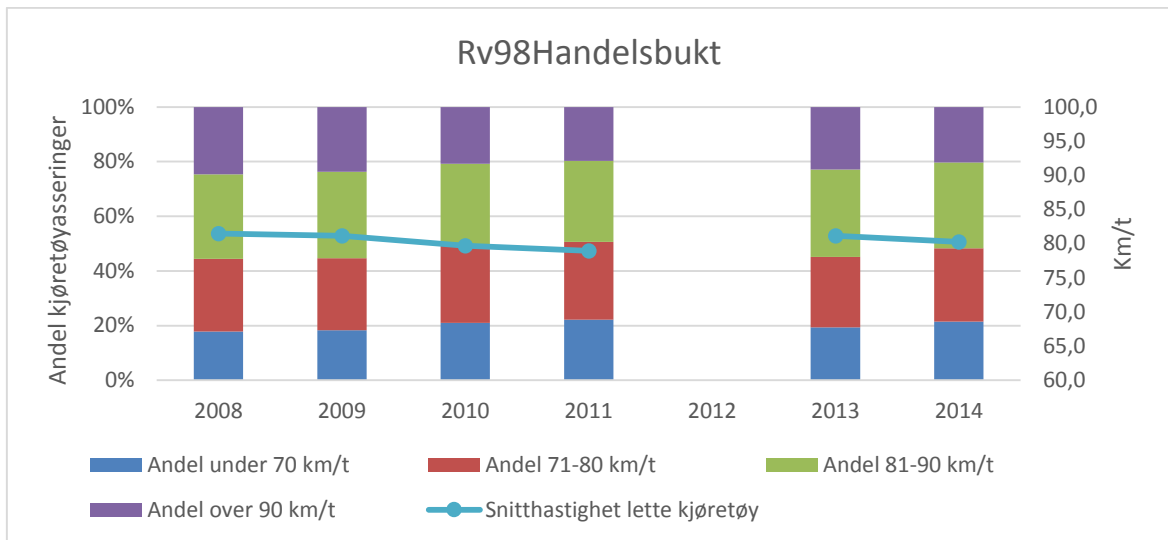
Tellepunktet Rv 98 Handelsbukt er lokalisert i Finnmark like nord for Lakselv på østsiden av Porsangerfjorden. ÅDT i 2014 var 404 kjøretøy, hvorav 18,0 % av trafikken var tunge kjøretøy. Registreringer i perioden juni 2011-juni 2013 har ikke vært tilgjengelig for analyse, men det er ellers god kvalitet på registreringene i 2008-2009 og 2014.

Snitthastigheten over dette punktet lå rundt fartsgrensen på 80 km/t \pm 1 km/t i perioden 2008-2014. Det er mindre variasjon i snitthastighet mellom vinter- og sommerhalvåret sammenlignet med EV 6 Nyelv lengre øst.



Figur 2-25 Snitthastighet over Rv 98 Handelsbukt etter måned i perioden 2008-2014.

Også ved dette tellepunktet er det vanskelig å fastslå om det har vært en endring i fartsvalget over tid, på grunn av at det ikke er foretatt registreringer i store deler av perioden 2011-2013.



Figur 2-26 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved Rv 98 Handelsbukt etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

2.5 Oppsummering

Som analysen av tellepunktregistreringene har vist, er det store forskjeller både i snitthastighet og hvordan hastigheten har endret seg over tid. Forskjellene presenteres i tabellen nedenfor.

Tabell 2-1 Andel 10 km/t over fartsgrense og snitthastighet over 11 tellepunkt i 2008 og 2014

Tellepunkt	Andel 10 km/t over fartsgrense			Endring snitthastighet (km/t)		
	2008	2014	Endring i prosentpoeng	2008	2014	Endring (km/t)
Rv 3 Hanekampen	43 %	29 %	-14	91,6	89,0	-2,6
Rv 3 Motrøa	29 %	12 %	-17	80,8	79,7	-1,1
Rv 52 Bjøberg	19 %	23 %	4	77,3	81,4	4,1
Fv 44 Kvasheim	20 %	18 %	-2	82,0	81,4	-0,6
Rv 7 Gullbotn	6 %	3 %	-2	74,9	73,3	-1,6
Rv5 Kaupanger	7 %	4 %	-3	76,7	75,6	-1,1
Ev 136 Vaage	15 %	5 %	-10	78,6	71,4	-7,2
Ev 6 Snåsaheia	26 %	15 %	-11	84,4	82,0	-2,4
Rv 17 Kvatningmyra	13 %	11 %	-2	79,9	79,9	0,0
Ev 6 Nyelv	13 %	12 %	-1	77,1	78,4	1,3
Rv 98 Handelsbukta	25 %	14 %	-11	81,5	80,3	-1,2
Totalt (eks. Vaage)	17 %	12 %	-5	81,0	80,3	-0,7

Som vi ser er det betydelige variasjoner i utviklingen av fartsvalg over de 11 tellepunktene som inngår i denne analysen. For de to tellepunktene langs Rv 3 kan en slå fast at snitthastigheten er vesentlig redusert i perioden 2008 til 2014. Dette skyldes i hovedsak at andelen som passerer tellepunktet i en hastighet på 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert betydelig. Ved Hanekampen har denne gruppen gått fra å utgjøre 43 % av samtlige passeringer til 29 %, noe som gjør at snitthastigheten for lette kjøretøy er redusert fra 91,6 km/t i 2008 til 89,0 km/t i 2014. Ved Motrøa har andelen som kjører 10 km/t eller mer for fort gått fra 29 % til 12 %, slik at snitthastigheten er redusert fra 80,8 km/t til 79,7 km/t.

For tellepunktet Bjøberg er det mye som tilsier at en generell standardheving på strekningen, og tilfeldig variasjon i vær og føreforhold, har medført at hastigheten over tellepunktet på et tidspunkt økte. Økningen skjedde fra 2009 til 2010, og har deretter lagt stabilt på 2010-nivået. Utviklingen over dette tellepunktet tilsier at fartsvalget har vært stabilt.

For Kvasheim har det vært mindre endringer i fartsvalget, som har vært stabilt rundt fartsgrensen i hele perioden 2008 til 2014. Andelen som passerer punktet med en hastighet

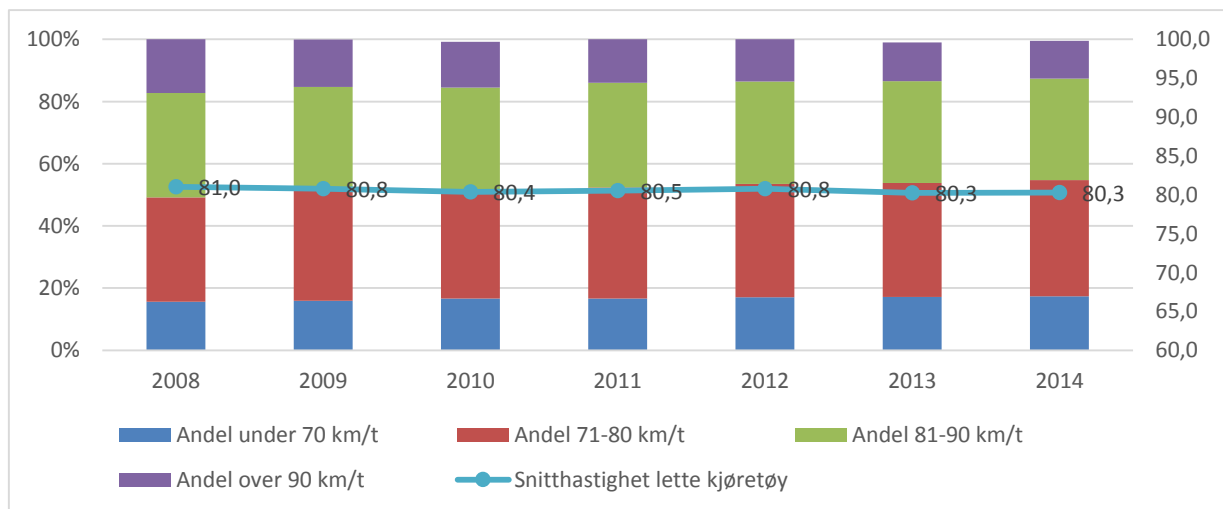
på 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert med 2 prosentpoeng mellom 2008 og 2014, som følge av dette er snitthastigheten redusert med 0,6 km/t til 81,4 km/t. Dette punktet gir indikasjoner om redusert fartsvalg, men i vesentlig mindre omfang sammenlignet med Rv 3.

Trafikken over tellepunktene lokalisert ved Gullbotn og Kaupanger har i hele perioden 2008-2014 passert med en snitthastighet som ligger under gjeldende fartsgrense på stedet. Av den grunn er de ikke gode til å si noe om endringer i hvordan bilførerne forholder seg til fart, siden det ser ut til at forhold ved tellepunktet er med på å redusere farten. Hastigheten over begge disse punktene har imidlertid gått ned mellom 2008 og 2014, som følge av at andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert med 3 prosentpoeng over begge punkt.

Tellepunktet ved Vaage har ikke gitt troverdige registreringer de to siste årene, men i perioden 2008-2012 var trenden i fartsvalg nedadgående.

Snåsaheia har opplevd en stabil nedgang i både andel som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen og snitthastighet. Andelen som passerer punktet med en hastighet på 10 km/t eller mer er redusert fra 26 % i 2008 til 15 % i 2014, og snitthastigheten er av den grunn redusert fra 84,4 til 82,0 mellom disse årene. Både andel som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen og snitthastighet over Kvatningmyra har vært stabil i perioden 2008-2014.

For tellepunktene i region nord kan en slå fast at ulikt vær og føreforhold fra år til år får relativt stor betydning for utviklingen i fartsvalg, noe som gjør det vanskelig å identifisere en entydig trend. Nyelv har opplevd en svak økning og Handelsbukt en svak nedgang når en sammenligner snitthastigheten i 2008 med 2014.



Figur 2-27 Snitthastighet og andel av kjøretøy ved alle tellepunkt (ex. Vaage) etter hastighetskategori i perioden 2008-2014

På tross av noe variasjoner mellom tellepunktene er det generelle inntrykket at det har vært en nedgang i hastigheten på det norske landevegnettet i perioden 2008-2014. Totalt for de 10 undersøkte tellepunktene er gjennomsnittshastigheten redusert med 0,7 km/t fra 81,0 km/t i 2008 til 80,3 km/t i 2014. Dette skyldes at andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert med 5 prosentpoeng, fra 17 % av trafikken i 2008 til 12 % av trafikken i 2014. Det er særlig over punktene hvor denne andelen var høy (over 20 %) i 2008, det vil si Rv 3Hanekampen, Rv 3Motrøa, Ev 6Snåsaheia og Rv 98Handelsbukt, som har opplevd en den største nedgangen i trafikkandelen som passerer med en hastighet på 10 km/t eller mer.

3 Analyser av tellepunktsdata

I dette kapitlet fortsetter vi å analysere data fra de samme tellepunktene som allerede er presentert (EV 136 Vaage unntatt). I Tabell 3-1 er andel som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen fordelt etter ukedag og tid på døgnet i 2008, mens

Tabell 3-2 viser tilsvarende for 2014. I tillegg vises total trafikkfordeling etter tid på døgnet og ukedag, og endring mellom 2008 og 2014. Fargeleggingen viser når andelen som kjører 10 km/t over fartsgrensen er høyere og lavere; andelen som kjører 10 km/t for fort er høyere jo rødere farge, og lavere jo grønnere farge.

Tabell 3-1 Andel av trafikken som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen etter ukedag og tid på døgnet i 2008, alle tellepunkt ekskl. EV 136 Vaage

	SØN	MAN	TIR	ONS	TOR	FRE	LØR	Total	Andel
1:00	27 %	33 %	28 %	27 %	27 %	28 %	28 %	28 %	1,0 %
2:00	28 %	36 %	27 %	27 %	30 %	29 %	30 %	29 %	0,7 %
3:00	30 %	39 %	31 %	30 %	32 %	34 %	33 %	33 %	0,5 %
4:00	35 %	37 %	32 %	32 %	32 %	33 %	35 %	34 %	0,4 %
5:00	39 %	36 %	33 %	30 %	31 %	32 %	38 %	34 %	0,4 %
6:00	39 %	33 %	29 %	29 %	29 %	30 %	37 %	31 %	0,9 %
7:00	36 %	23 %	23 %	23 %	24 %	24 %	35 %	24 %	2,6 %
8:00	34 %	16 %	15 %	15 %	15 %	16 %	31 %	17 %	3,9 %
9:00	29 %	16 %	15 %	15 %	15 %	16 %	26 %	17 %	3,8 %
10:00	22 %	15 %	13 %	13 %	13 %	15 %	19 %	15 %	4,3 %
11:00	19 %	14 %	13 %	13 %	13 %	14 %	15 %	14 %	5,1 %
12:00	17 %	14 %	13 %	13 %	14 %	15 %	14 %	14 %	5,9 %
13:00	17 %	15 %	14 %	14 %	14 %	15 %	15 %	15 %	6,6 %
14:00	17 %	15 %	14 %	14 %	15 %	15 %	16 %	15 %	7,2 %
15:00	16 %	15 %	14 %	14 %	14 %	15 %	17 %	15 %	7,9 %
16:00	17 %	14 %	14 %	13 %	14 %	14 %	17 %	15 %	9,3 %
17:00	16 %	15 %	14 %	14 %	15 %	15 %	18 %	15 %	8,8 %
18:00	16 %	17 %	15 %	16 %	16 %	16 %	20 %	16 %	7,5 %
19:00	18 %	17 %	16 %	17 %	17 %	18 %	21 %	18 %	6,5 %
20:00	19 %	19 %	18 %	18 %	19 %	20 %	24 %	19 %	5,3 %
21:00	21 %	20 %	19 %	20 %	20 %	22 %	25 %	21 %	4,3 %
22:00	24 %	21 %	20 %	20 %	21 %	24 %	26 %	22 %	3,3 %
23:00	27 %	23 %	22 %	22 %	23 %	25 %	25 %	24 %	2,4 %
24:00	30 %	24 %	24 %	24 %	25 %	25 %	24 %	25 %	1,6 %
Total	19 %	17 %	16 %	16 %	17 %	17 %	19 %	17 %	100 %
Andel	14,2 %	14,2 %	13,9 %	14,4 %	14,6 %	16,8 %	11,9 %	100 %	

Tabell 3-2 Andel av trafikken som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen etter ukedag og tid på døgnet i 2014, alle tellepunkt eks. Vaage

	SØN	MAN	TIR	ONS	TOR	FRE	LØR	Total	Andel	Endring
1:00	21 %	24 %	17 %	18 %	19 %	20 %	20 %	20 %	0,9 %	-0,1 %
2:00	23 %	25 %	18 %	17 %	19 %	20 %	22 %	21 %	0,6 %	-0,1 %
3:00	26 %	27 %	18 %	19 %	20 %	21 %	24 %	23 %	0,5 %	0,0 %
4:00	29 %	26 %	19 %	20 %	21 %	22 %	25 %	23 %	0,4 %	0,0 %
5:00	31 %	27 %	21 %	21 %	22 %	23 %	24 %	24 %	0,5 %	0,0 %
6:00	30 %	28 %	25 %	25 %	25 %	26 %	27 %	26 %	1,0 %	0,1 %
7:00	29 %	18 %	17 %	18 %	18 %	20 %	25 %	19 %	2,9 %	0,3 %
8:00	26 %	11 %	10 %	11 %	11 %	12 %	23 %	12 %	4,1 %	0,2 %
9:00	22 %	11 %	9 %	10 %	11 %	12 %	19 %	12 %	3,9 %	0,1 %
10:00	18 %	10 %	9 %	9 %	10 %	10 %	15 %	11 %	4,4 %	0,2 %
11:00	15 %	10 %	8 %	9 %	10 %	10 %	12 %	10 %	5,2 %	0,1 %
12:00	13 %	9 %	8 %	9 %	9 %	10 %	11 %	10 %	6,1 %	0,1 %
13:00	12 %	9 %	9 %	9 %	10 %	10 %	11 %	10 %	6,7 %	0,1 %
14:00	12 %	10 %	9 %	10 %	10 %	10 %	11 %	10 %	7,3 %	0,1 %
15:00	12 %	10 %	9 %	9 %	10 %	10 %	12 %	10 %	8,1 %	0,2 %
16:00	12 %	10 %	9 %	9 %	9 %	10 %	13 %	10 %	9,4 %	0,2 %
17:00	11 %	10 %	10 %	11 %	10 %	11 %	13 %	11 %	8,5 %	-0,3 %
18:00	11 %	11 %	10 %	11 %	12 %	12 %	14 %	12 %	7,2 %	-0,2 %
19:00	12 %	12 %	12 %	12 %	13 %	13 %	15 %	13 %	6,2 %	-0,2 %
20:00	13 %	13 %	12 %	13 %	14 %	15 %	17 %	14 %	5,1 %	-0,2 %
21:00	14 %	14 %	14 %	14 %	15 %	17 %	19 %	15 %	4,1 %	-0,2 %
22:00	17 %	15 %	14 %	15 %	16 %	17 %	19 %	16 %	3,2 %	-0,2 %
23:00	20 %	16 %	16 %	17 %	17 %	18 %	20 %	18 %	2,2 %	-0,2 %
24:00	21 %	17 %	17 %	17 %	18 %	19 %	19 %	18 %	1,4 %	-0,2 %
Total	14 %	12 %	11 %	11 %	12 %	12 %	14 %	12 %	100%	
Andel	13,8 %	14,3 %	14,1 %	14,4 %	14,9 %	16,7 %	11,8 %	100 %		
Endring	-0,4 %	0,2 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	-0,1 %	-0,1 %			

Tabell 3-2 viser at en større andel av trafikken på veinettet over de 10 tellepunktene foregår i tidsrommet 06:00-16:59 i 2014 enn i 2008, som er da fartsvalget generelt er lavest. I 2008 passerte 57,5 % av samtlige kjøretøy tellepunktet i denne tidsperioden, mens 59,3 % passerte tellepunktene i denne perioden i 2014. Det er trafikk i perioden 17:00-24:00 som utgjør en lavere andel. Denne er redusert fra 39,6 % til 37,9 % i samme periode, mens trafikk i perioden 01:00-05:59 er uendret. I tillegg viser tabellen at en forholdsvis større andel av trafikken (0,7 prosentpoeng) foregår på ukedager i 2014 sammenlignet med 2008. Selv om dette er tilfellet forklarer ikke dette hele nedgangen, da andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert for samtlige ukedager og samtlige timer over dagen mellom 2008 og 2014. Reduksjonen er størst på tidspunkt som i 2008 hadde høyest andel kjøretøypasseringer 10 km/t eller mer over fartsgrensen, som er tidsrommet mellom kl 03:00 og 05:59. I dette tidsrommet er andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen redusert fra en tredjedel av samtlige kjøretøy til en fjerdedel, eller rundt 10 prosentpoeng, mellom 2008 og 2014. Det er med andre ord fartsvalg i perioder med lav trafikk, og dermed foretas uten påvirkning fra andre kjøretøy, som har opplevd sterkest nedgang. At en større andel av trafikken på veinettet over de 10 tellepunktene foregår i tidsrommet 06:00-16:59 i 2014 enn i 2008 er dermed ikke en tilstrekkelig forklaring på andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert med 5 prosentpoeng i denne perioden.

Et særtrekk ved tellepunktene som har opplevd størst fartsreduksjon, Hanekampen, Motrøa og Snåsaheia, er at de også har betydelig andel tunge kjøretøy på over 30 % av all trafikk. Dette kan bety at det er denne gruppen som har forårsaket den største nedgangen i snitthastigheten. For å undersøke dette er utvikling i snitthastighet for kjøretøy over 16 meter og lette kjøretøy vist i hhv. Tabell 3-3 og Tabell 3-4.

Tabell 3-3 Utvikling i gjennomsnittshastighet for kjøretøy over 16 meter etter passeringsted i perioden 2008-2014.

Sted	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring
Rv 3Hanekampen	83,97	82,87	83,63	83,06	83,47	83,62	83,23	-0,75
Rv 3Motrøa	81,54	81,83	80,99	80,78	80,65	80,05	79,32	-2,23
Rv 52Bjøberg	69,43	69,11	77,02	76,78	77,83	81,00	78,01	8,58
Fv 44Kvassheim	81,80	81,49	81,11	82,02	80,84	80,58	80,41	-1,40
Rv 7Gullbotn	67,53	67,03	65,00	65,30	63,20	64,50	64,71	-2,81
Rv5Kaupanger	73,72	73,09	72,72	72,53	72,48	72,18	72,95	-0,77
Ev 6Snåsaheia	81,33	83,46	81,53	81,42	80,84	80,44	78,00	-3,33
Rv 17Kvatningmyra	79,24	78,45	78,71	79,52	78,91	80,84	77,51	-1,73
Ev 6Nyelv	73,73	74,20	72,32	.	76,10	73,56	73,93	0,20
Rv 98Handelsbukt	80,90	81,94	81,62	81,27	76,43	81,40	81,41	0,51

Tabell 3-4 Utvikling i gjennomsnittshastighet for lette kjøretøy etter passeringsted i perioden 2008-2014.

Sted	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Endring
Rv 3Hanekampen	91,57	90,51	89,74	88,83	88,81	89,11	88,98	-2,59
Rv 3Motrøa	80,71	80,78	80,68	80,45	80,53	79,70	78,47	-2,24
Rv 52Bjøberg	74,27	75,83	82,59	79,91	80,53	82,14	79,82	5,56

Fv 44Kvassheim	81,87	80,76	80,04	81,06	80,15	80,92	81,27	-0,60
Rv 7Gullbotn	73,87	74,31	72,44	71,61	72,67	72,47	72,50	-1,37
Rv5Kaupanger	76,70	75,78	74,94	74,59	74,41	74,43	75,53	-1,17
Ev 6Snåsaheia	84,10	85,96	84,68	84,16	83,24	82,54	81,87	-2,23
Rv 17Kvatningmyra	79,84	79,49	79,58	79,96	79,74	79,08	79,87	0,02
Ev 6Nyelv	76,69	77,86	75,37	.	79,23	77,05	78,26	1,57
Rv 98Handelsbukt	81,16	80,76	79,32	78,28	82,79	80,78	79,93	-1,23

Generelt har det vært en minst like betydelig reduksjon i snitthastigheten blant lette kjøretøy som blant kjøretøy over 16 meter over tellepunktene i perioden 2008-2014. Det vil si at tunge kjøretøy kun har fulgt den generelle trenden med lavere fartsvalg på det norske landeveisnett, og ikke stått for nedgangen alene.

Analyser av tellepunktsdata viser at hastighetsreduksjonen som er påvist i kapittel 2 har vært størst på dager og tidspunkt med høyest hastighet i utgangspunktet og at reduksjonen kan påvises for samtlige kjøretøygrupper. Begge deler tilsier at det har vært en generell nedgang i fartsvalget over de undersøkte tellepunktene. I de neste kapitlene vil vi vurdere rimelige årsaker til dette.

4 Sannsynlige årsaker til reduksjonen i fartsvalg

De foregående analysene påviste en til dels betydelig nedgang i hastigheten over de undersøkte tellepunktene. Videre viser analysene av tellepunktsregistreringene at både lette og tunge kjøretøy har redusert fartsvalget i perioden 2008-2014, og at andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen er redusert mest ved tellepunkt og tidspunkt der dette var høyest i utgangspunktet. En mulig forklaring er at dette skyldes økt kontrollvirksomhet langs strekninger og i perioder der en av erfaring vet at trafikken holder en høy hastighet. En annen forklaring er at sjåførene i større grad enn tidligere holder et lavere fartsvalg når de kan bestemme fartsvalget upåvirket av annen trafikk.

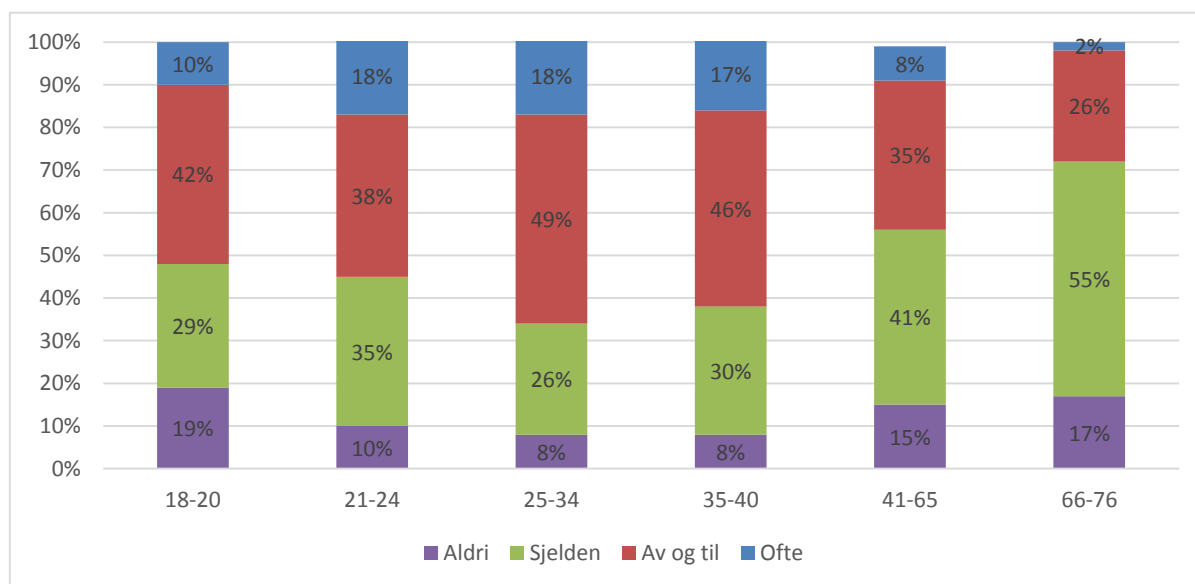
Ulempen med trafikkdata når en skal gå videre med å se på årsaken til nedgangen er at den ikke inkluderer informasjon om sjåførene, slik at det ikke er mulig å identifisere hva eller hvilke trafikantgrupper som i størst grad har bidratt til hastighetsreduksjonen. Av den grunn må andre datakilder benyttes for å identifisere mulige årsaker til reduksjonen i fartsvalg. Videre i rapporten ses det på følgende årsaker som kan ha betydning for at fartsvalget er redusert:

- Demografiske endringer blant trafikantene
- Holdnings- og atferdsendring blant trafikantene
- Økt fartskontrollomfang
- Innføring av førerstøtteteknologi blant en større andel av kjøretøyene

I tillegg kan reduserte fartsgrenser på flere vegstrekninger ha påvirket det generelle fartsvalget. Den seinere tid er fartsgrensene på det norske vegnettet satt ned fra 90 til 80 km/t og fra 80 til 70 km/t etter gitte kriterier for en betydelig del av veistrekingene. Høsten 2001 ble det foretatt en større generell hastighetsreduksjon ved 294 delstrekninger med en samlet lengde på 1134 km, og i 2011 ble tilsvarende gjort for ytterligere 420 km av vegnettet. Det er foretatt evalueringer av dette på kjørefart og trafikkulykker, som viser klare positive effekter (TØI 2004). Det er derimot ikke gjort noen analyser, så vidt vi er klar over, som ser på hvorvidt et lavere hastighetsnivå på en betydelig del av vegnettet også får konsekvenser for det øvrige veinettet. Her kan det tenkes at færre 90-soner vil medføre at færre holder en hastighet på 90 i 80-soner, da de sjelden eller aldri har anledning til lovlig å holde så høy fart på det norske veinettet, og at dette igjen fører til en generell fartsreduksjon i nærliggende 80 soner, siden andelen av trafikken som er vant til å holde en hastighet på 90 km/t er redusert. Dersom en slik effekt spiller inn, er det naturlig å forvente at reduksjonen i fartsvalg er generell for samtlige demografiske grupper.

4.1 Demografiske endringer blant trafikantene

En mulig forklaring på hvorfor fartsvalget er redusert, er at det har skjedd demografiske endringer i trafikken, f.eks. at eldre utgjør en større andel nå enn tidligere. I en befolkningsrepresentativ studie om holdninger, kunnskap og adferd i trafikken (Backer-Grøndal 2009) kom det fram at fartsvalget først begynner å falle i aldersgruppen over 40 år.



Figur 4-1 Andel i hver aldersgruppe som «aldri», «sjelden», «av og til» og «ofte» kjører 15 km/t over fartsgrensen på veier med fartsgrense over 80. Kilde: TØI rapport 1005/2009

Dersom andelen eldre i trafikken har økt fram mot 2014, kan dette være en årsak til at fartsvalget er redusert. Tabell 4-1, som viser befolkningen i Norge over 13 år fordelt etter alder i 2005, 2009 og 2013, viser denne utviklingen.

Tabell 4-1 Befolkningen i Norge over 13 år fordelt etter alder i 2005, 2009 og 2013. Kilde: SSB Befolkning

Alder	2005		2009		2013	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
13-17 år	305 551	8,0 %	318 020	7,9 %	318 072	7,3 %
18 - 24 år	384 234	10,0 %	422 685	10,5 %	477 372	11,0 %
25-34 år	631 649	16,5 %	622 425	15,5 %	699 670	16,1 %
35-44 år	683 806	17,9 %	721 675	18,0 %	715 766	16,4 %
45-54 år	616 799	16,1 %	643 388	16,0 %	709 890	16,3 %
55-66 år	597 908	15,6 %	668 984	16,7 %	714 759	16,4 %
67-74 år	250 159	6,5 %	262 377	6,5 %	363 004	8,3 %
75 år og eldre	353 775	9,3 %	354 237	8,8 %	359 737	8,3 %
Totalt	3 823 881		4 013 791		4 358 270	

Norges befolkning over 13 år har økt fra 3,8 millioner i 2005 til 4,4 millioner i 2013. Andelen 18-24 år, som er ansett som en høyrisikogruppe i trafikken, har økt med 1 prosentpoeng i denne perioden, fra 10 til 11 prosent. Andelen over 55 år økte fra 31 % til 33 % i samme periode. Det har med andre ord vært mindre endringer i befolkningens aldersfordeling de siste 10 årene, der andelen eldre økte med 2 prosentpoeng mellom 2005 og 2013.

Tabellen under er basert på nasjonale reisevaneundersøkelser av et representativt utvalg i den norske befolkningen gjennomført i 2005, 2009 og 2013 og viser fordelingen av turer med bil som sjåfør fordelt etter de samme alderskategoriene som over.

Tabell 4-2 Fordeling turer med bil etter alder. Kilde Nasjonal RVU 2005, 2009 og 2013.

	2005		2009		2013	
	Antall	Andel	Antall	Andel	Antall	Andel
13-17 år	30	,1%	204	,5%	538	,5%
18 - 24 år	2427	7,7%	2826	7,4%	8905	8,2%
25-34 år	5885	18,6%	6421	16,9%	18231	16,8%
35-44 år	7973	25,2%	10337	27,2%	24904	22,9%
45-54 år	6890	21,8%	8432	22,2%	21982	20,3%
55-66 år	5480	17,3%	6479	17,0%	19620	18,1%
67-74 år	1842	5,8%	2011	5,3%	8032	7,4%
75 år og eldre	1110	3,5%	1292	3,4%	6342	5,8%

Andelen bilturer utført av sjåførere i aldersgruppen 18-24 år økte fra 7,7 % i 2005 til 8,2 % i 2013. Andelen bilturer utført av sjåførere i aldersgruppen 55+ år økte fra 27 % i 2005 til 31 % i 2013. Aldersgruppen med størst økning er 75+. I 2005 utgjorde denne aldersgruppen 3,5 prosent av gjennomførte bilturer som sjåfør, mens tilsvarende andel i 2013 var 7,4 prosent. Dette indikerer at biltrafikken er blitt mer befolkningsrepresentativ med hensyn til alder over tid, og innebærer at andelen eldre bilførere i trafikken er den gruppen som øker mest.

Noen av informantene fra UP forteller at eldre førere sjelden er de store fartssynderne, men de kan likevel representere en sikkerhetsutfordring som følge av svekket helse. Med de middelaldrende førerne forholder det seg annerledes. Flere informanter mener å se at fartsovertredelsene øker i denne gruppen. En del middelaldrende førere tåler boten økonomisk og kan dermed forholde seg svært bevisst til prikketystemet, det vil si at de demper farten først når førerkortet står på spill. Andre kjører uansett så fort at de mister førerkortet. Andre informanter forteller at det blir forelegg og beslag i alle aldersgrupper, og at det ikke er noen spesiell gruppe som utpeker seg som bedre eller verre enn andre.

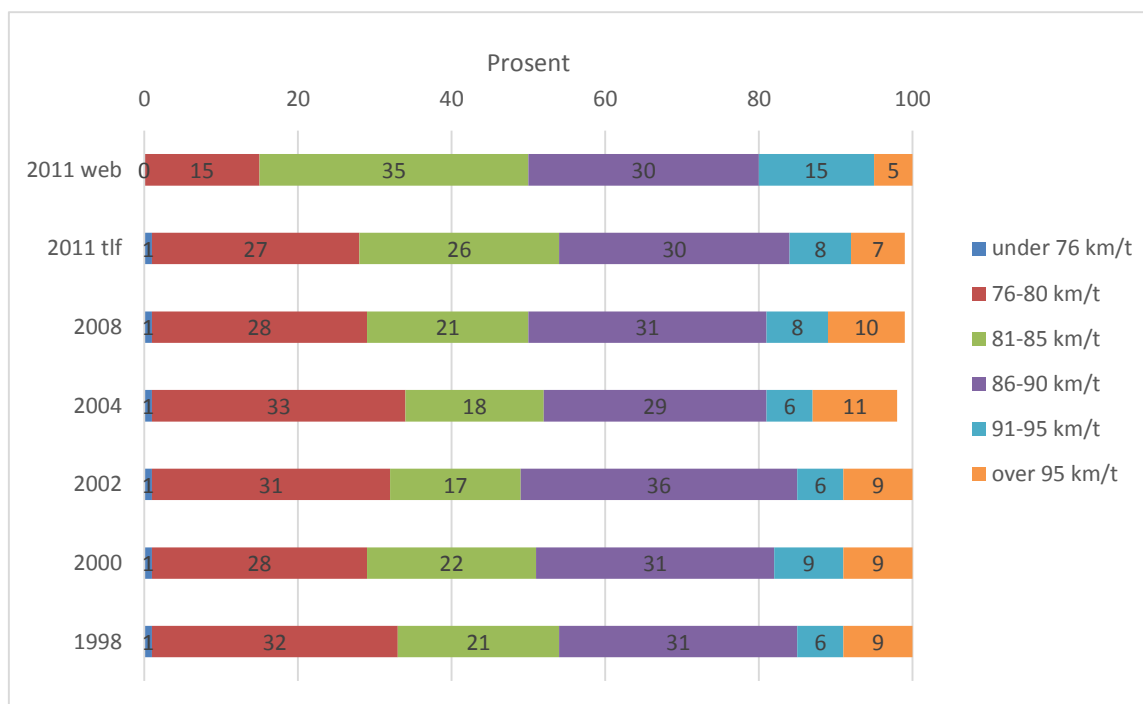
Tabell 4-3 Fordeling turer med bil etter kjønn. Kilde Nasjonal RVU 2005, 2008 og 2013.

	2005		2009		2013	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Mann	17869	56,5%	22046	58,0%	61873	57,0%
Kvinne	13770	43,5%	15958	42,0%	46603	43,0%

Det har ikke vært noen betydelige endringer i kjønnsfordelingen av biltrafikken og menn er fortsatt relativt betydelig overrepresentert i trafikken. På bakgrunn av dette kan vi avise endret kjønnsfordeling som mulig årsak til at fartsvalget på det norske landevegsnett er noe redusert. For øvrig er det ikke gitt at flere kvinner i trafikken vil redusere fartsnivået. En informant forteller at det er flere kvinner nå enn før som kjører så fort at de mister førerkortet.

4.2 Holdnings- og atferdsendring blant trafikantene

Jevnlig publiseres det studier med formål om å avdekke befolkningens holdning og atferd i trafikken. Den siste generelle studien som er gjennomført er Trafikksikkerhetstilstanden 2011 (Fyhri og Torquato 2012).



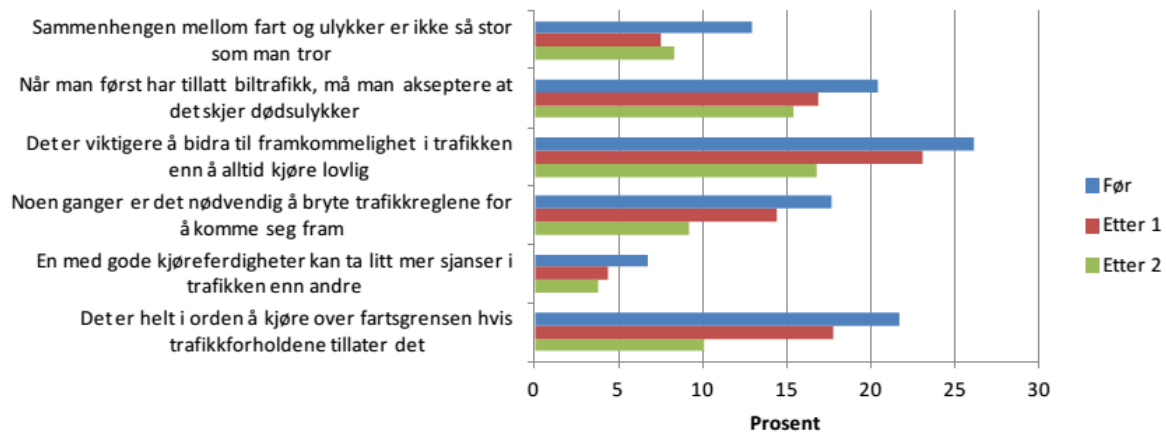
Figur 4-2 Hvor fort kjører du normalt på en veg med fartsgrense 80 km/t, når det er liten trafikk og du selv kan velge farten? Kun de som har førerkort. Prosent. Kilde: TØI rapport 1194/2012.

Svarene fra denne undersøkelsen viser at andelen som oppgir at de normalt kjører over 95 km/t holdt seg noenlunde stabil fra 1998 til 2008 på 9-11 %, mens den ble redusert til 5-7 % i 2011 avhengig av utvalg. Dette er i tråd med funnene fra trafikkdataanalysen som viser at det spesielt er andelen av de mest ekstreme fartsovertredelsene som i størst grad er redusert i perioden 2008 til 2014. For de andre kategoriene er det ikke mulig å avdekke en entydig trend over tid.

Undersøkelsen ovenfor avdekker en viss aksept for fartsovertredelser. Det samme viser egen forskning: IRIS gjennomførte i 2010 en landsrepresentativ undersøkelse blant personer med førerkort. Der var det riktignok tre fjerdedeler som var helt eller delvis enige i at en bør holde trafikkreglene uansett hvordan trafikkforholdene er, men samtidig var 26 prosent helt enige og 34 prosent delvis enige i påstanden «Det er helt greit å kjøre 10 km/t over fartsgrensen såfremt trafikkforholdene gjør det mulig» (Berg og Gjerstad 2011). For øvrig viste samme undersøkelse at 51 prosent var helt enige i at «Trafikkulykker skyldes ofte høy fart».

Den siste studien om kjøreatferd og holdninger (Sagberg 2013), tar kun for seg gruppen unge bilførere, og ble publisert i 2013 som en del av evalueringen av den nye førerkortopplæringen som ble innført i 2005. Denne studien er gjennomført tre ganger, blant dem som fikk førerkort

i 2004, dem som fikk førerkort i 2007-08 og dem som fikk førerkort i 2011-12. Undersøkelsen avdekker til dels betydelige holdningsendringer blant unge sjåførere.



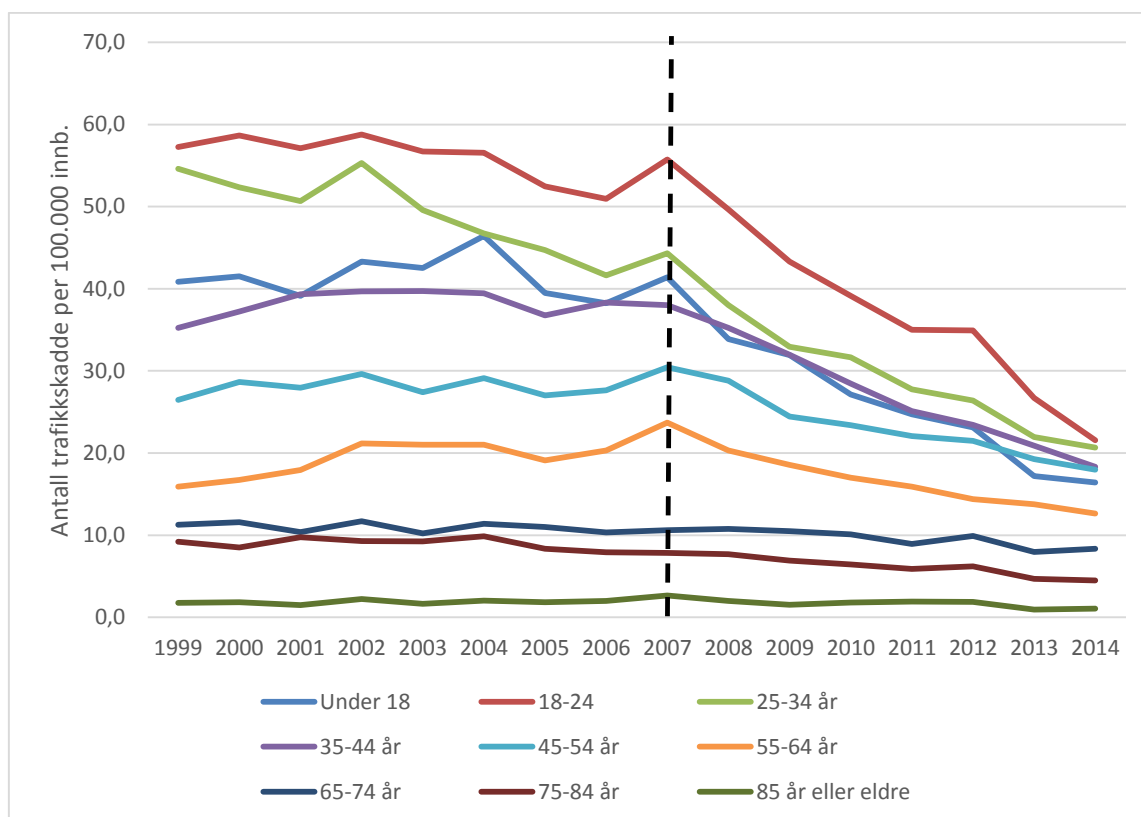
Figur 4-3 Førere som har svart «enig» eller «helt enig» på spørsmål om oppfatninger av trafiksikkerhet, etter undersøkelsestidspunkt. Kilde: TØI Rapport 1287/2013.

Figuren viser bl.a. at andelen som har svart «enig» eller «helt enig» i påstanden «Det er helt i orden å kjøre over fartsgrensen hvis trafikkforholdene tillater det» er redusert fra over 20 prosent blant dem som tok førerkort i 2004 til rundt 18 prosent blant dem som tok førerkort i 2007-08 og til 10 prosent blant dem som tok førerkort i 2011-12. Også på de andre spørsmålene viser respondentene som tok førerkort i 2011-12 generelt en langt mer forsiktig holdning til fart og trafikk sammenlignet med dem som tok førerkort tidligere.

I samme rapport kommer det fram at unge bilførere over tid har fått et mer pragmatisk syn på bilbruk. Bl.a. er andelen som oppgir at de er del av et miljø som kjører mye rundt i bil redusert fra 40 til 30 prosent og andelen som er veldig interessert i bil og motor er redusert fra 30 til 20 prosent mellom dem som tok førerkort i 2011-12 sammenlignet med dem som tok førerkort i 2004.

Kjøreskolelærere intervjuet i forbindelse med dette oppdraget forteller at kjøre-elever har en helt annen forståelse for risiko nå enn før. Det gjelder også unge førere. Det påpekes at folk får risiko-tenkningen inn fra mange steder, både fra hjem, skole og arbeidsliv. Kjøreskolelærere opplever at det er lettere å snakke om risiko fordi elevene skjønner og har respekt for hva risiko er. De hevder at kjøre-elever er mer ansvarsbevisste i trafikken, og at «de ser galskapen i det» (i det å kjøre for fort). Ungdommer er ingen unntak, de er reflekterte og viser forståelse for hvordan en skal opptre på en god måte i trafikken.

Effekten av en mer forsiktig holdning til fart og trafikk blant unge førere nå enn tidligere kan en også lese ut fra statistikk om antall trafikkskade.



Figur 4-4 Antall trafikkskade per 100 000 innbygger i perioden 1999-2014. Kilde: SSB.

Figuren over viser at det har vært en betydelig reduksjon i antall trafikkskade blant samtlige aldersgrupper, dersom en relaterer det til antall innbyggere. Aldersgruppen som har opplevd størst reduksjon i antall trafikkskade per 100.000 innbygger er 18-24 år, som er den aldersgruppen med høyest ulykkesrisiko, hvor det har vært en reduksjon fra 55,7 i 2007 til 20,7 i 2014. Tilsvarende utviklingstrend ser en både i Sverige og Danmark, så mulige forklaringer kan ikke kun begrense seg til norske forhold alene. Det er også viktig å presisere at denne statistikken inkluderer effekten av samtlige trafikksikkerhetstiltak som er gjennomført i denne perioden, og dermed ikke utelukkende kan relateres til fart. Det er påvist at veisikringstiltak, økt bilbeltebruk og mer sikre kjøretøy, i tillegg til redusert hastighet, har bidratt vesentlig til reduksjonen i antall trafikkuulykker i denne perioden. Det kan tenkes at ulike trafikksikkerhetstiltak gir en langt større effekt blant høyrisikogrupper i trafikken. Av den grunn er ikke denne utviklingen alene en tilstrekkelig indikasjon på at det er de yngre aldersgruppene som i størst grad har redusert fartsvalget over tid.

4.3 Oppsummering

Analyser av annen tilgjengelig statistikk viser tre utviklingstrekk som i sum har bidratt til et lavere fartsvalg i trafikken i perioden 2008-2015. Andelen bilturer utført av eldre sjåførere har økt jevnt i denne perioden, der aldersgruppen over 55 år økte fra 27 % i 2005 til 31 % i 2013. Sjåførere i alderen 18-24 år viser generelt en langt mer forsiktig holdning til fart og trafikk sammenlignet med dem som tok førerkort tidligere. Dette har gjort seg utslag i statistikken for trafikkulykker ved at denne aldersgruppen har opplevd størst reduksjon fra 2007 til 2014. Økt kontrollvirksomhet i politiet i perioden 2002-2007 har ført til at antall forenklede forelegg utskrevet er redusert i perioden fra 2007-2014.

Reduksjonen i fartsvalg har tre mulige forklaringer:

1. Yngre aldersgrupper foretar et lavere fartsvalg enn hva de gjorde før 2005-2007. Etter hvert som de blir eldre så reduseres fartsvalget for samtlige aldersgrupper.
2. Reduksjonen i fartsvalget er generelt for samtlige aldersgrupper.
3. Fartsvalget generelt reduseres fra 40-årsalderen og oppover. Denne gruppen utgjør en økende andel av bilistene, noe som fører til redusert snitthastighet.

Den siste forklaringen er gyldig uavhengig av de to andre. Spørsmålet blir dermed hvorvidt reduksjonen i fartsvalg fra 2008 og utover utelukkende skyldes at nye bilister foretar et lavere fartsvalg enn hva de gjorde før 2005-2007, eller om det også skyldes at bilister i aldersgruppen 25-49 år også har redusert fartsvalget i denne perioden. Dette kan omformuleres til hvorvidt nedgang i fartsvalg skyldes introduksjon av nye bilister med annerledes holdning og atferd i trafikken, eller om det har vært en generell holdnings og atferdsendring også blant trafikanter som tidligere foretok et langt høyere fartsvalg.

En mulig forklaring på fartsreduksjonen er at det kan ha vært en økning i omfang av fartskontroller på veinettet. Dette analyseres nærmere i neste kapittel.

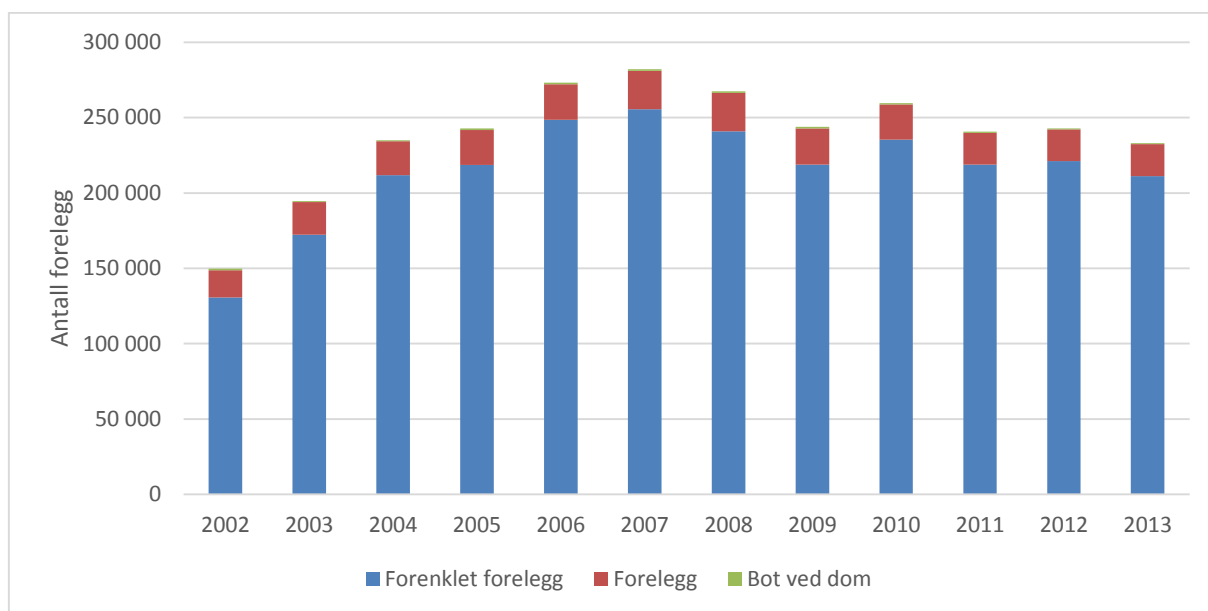
5 Analyser av fartskontroller i Norge

Årlig sender Statens innkrevingsentral ut rundt 80 000 forelegg til fartsøvertredere som er tatt i politiets fartskontroller. I prosessen påføres også informasjon om overtrederens kjønn, alder og bosted.

Statistikk over ilagte forelegg fra politiets kontrollvirksomhet er, i tillegg til statistikk over trafikkulykker med personskade, blant få offisielle datakilder som kan gi en indikasjon over utviklingen i fartsvalg blant ulike trafikkantgrupper. Fordelen med denne statistikken, sammenlignet med trafikkdata fra tellepunkt, er at kontrollvirksomheten dekker en større del av veinettet og dermed gir et mer generelt bilde over utviklingen i fartsnivå. Utfordringene er flere, der den viktigste er at kontrollene ikke gjennomføres på samme måte fra år til år. I noen år prioriteres strekninger der en oppnår flest reaksjoner per kontrolltime, mens i andre år skifter fokus til kjente ulykkesstrekninger. Også fordelingen mellom åpne og skjulte fartskontroller er ulikt fra år til år etter hvorvidt politidistriktene fokuserer på å øke den subjektive oppdagelsesrisikoen i befolkningen eller luke ut de verste fartsøvertrederne. Begge deler varierer i tillegg geografisk som følge av at politidistriktene ikke foretar de samme prioriteringene fra år til år. Til slutt operer politiet med måltall, som fører til at antall reaksjoner fra år til år blir mer stabil enn hva den faktiske utviklingen skulle tilsi. Dette fordi politiet trapper ned kontrollvirksomheten eller velger å prioritere kontroller etter andre kriterier enn å oppnå flest mulig reaksjoner, i det måltallene er i ferd med å oppnås.

På tross av utfordringene, vil statistikken trolig gi den beste pekepinnen av tilgjengelige datakilder på den relative utviklingen i fartsnivå mellom ulike trafikkantgrupper over tid, siden en får informasjon om kjønn, alder og bosted blant de som mottar reaksjoner på fartsøvertredelser. Den viktigste feilkilden er dersom ulike aldersgrupper har ulik risiko for å motta reaksjon etter hvilken kontrolltype som gjennomføres, siden dette kan endres over tid.

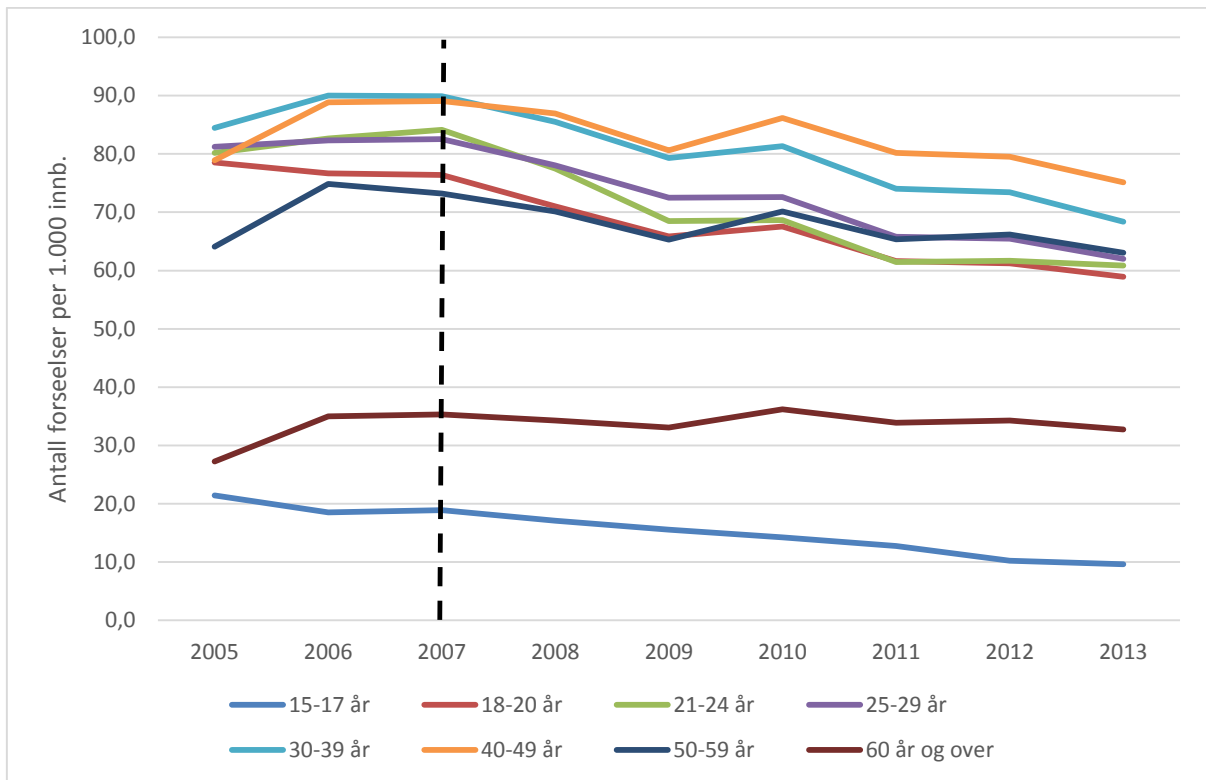
Ser en på statistikken over utskrevne forelegg for trafikk-kriminalitet i perioden 2002-2013 ser en at antall forelegg økte fra 150.000 i 2002 til over 280.000 i 2007. I de påfølgende årene har antall utskrevne forelegg hatt en nedadgående trend, og i 2013 ble det skrevet ut 233.000 forelegg som er det laveste antallet siden 2003.



Figur 5-1 Antall forelegg for trafikkforseelser utskrevet i perioden 2002-2013 etter type forelegg. Kilde: SSB

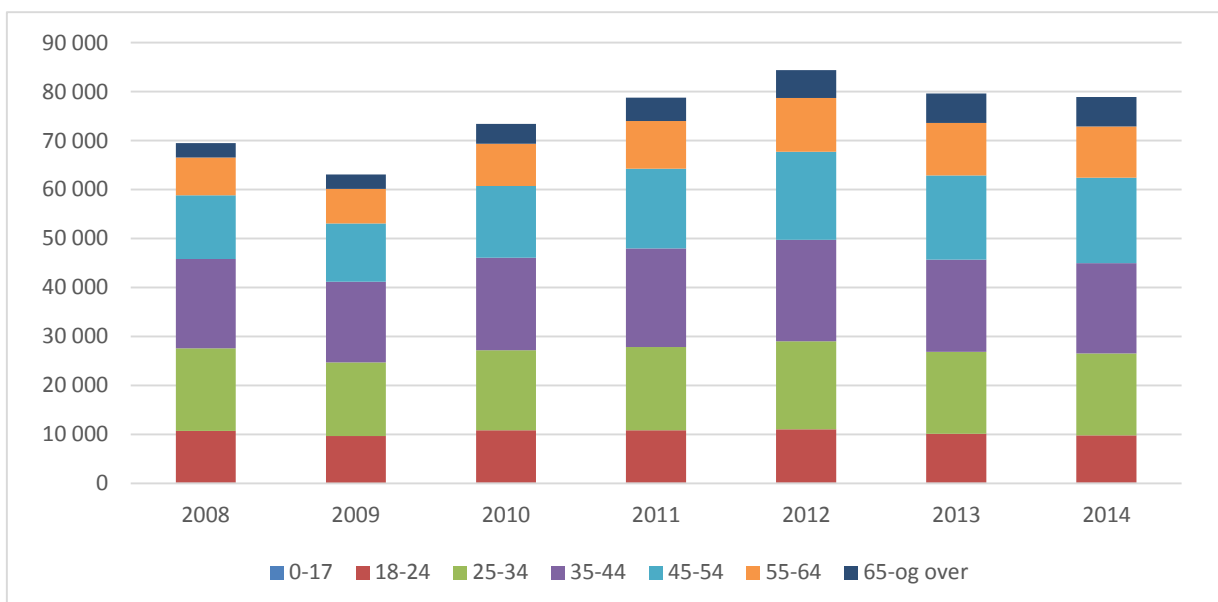
Siden statistikken ikke inkluderer informasjon om antall kjøretøy kontrollert er det ikke entydig mulig å slå fast hvorvidt variasjoner fra år til år skyldes endret fartsvalg eller endret omfang av fartskontroller. Det er imidlertid lite trolig at fartsvalget har økt tilsvarende økningen i utskrevne forelegg i perioden 2002 til 2007. Grunnen er at dette ville kunne leses ut fra skadestatistikken som ville vist økt omfang av drepte og skadde dersom så var tilfelle. Realiteten var at omfang av skadde og drepte i trafikken var tilnærmet uendret i denne perioden, og det er naturlig at også fartsvalget var stabilt i denne perioden rundt 2008-nivået fra tellepunktstatistikken. Dermed er det mest sannsynlig at økningen i forelegg i denne perioden skyldes økt omfang av fartskontroller. På grunn av nullvisjonen har det aldri vært på tale å redusere omfang av fartskontroller, snarere tvert imot. Av den grunn det er naturlig å tilskrive nedgangen i utskrevne trafikkrelaterte forelegg, fra 2007 og utover, en generell reduksjon i fartsvalg, og ikke redusert omfang av fartskontroller. En slik antagelse underbygges også av resultatene fra analysen av tellepunktdata i perioden 2008-2014.

Ser en på antall forbrytelser og forseelser per 1000 innbygger, der trafikkrelaterte straffereaksjoner utgjør 75-80 %, er dette mest redusert blant de yngste aldersgruppene, fra 80 forseelser per 1000 innb. i 2005 til 60 i 2013. Også her er tendensen tydeligst fra 2007 og utover.



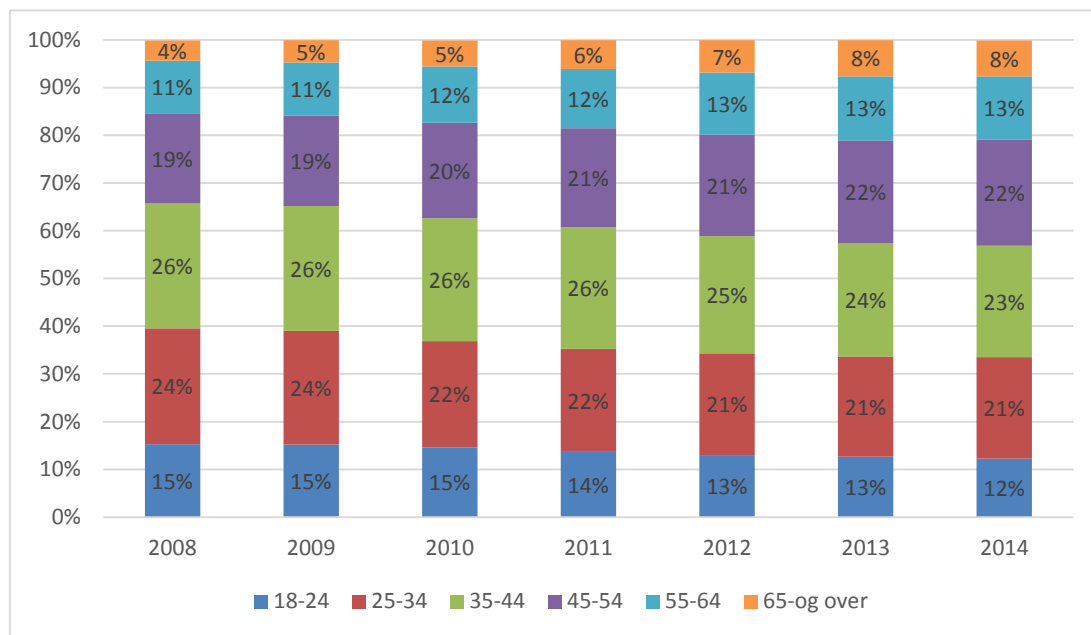
Figur 5-2 Antall forseelser per 1 000 innbygger i perioden 2005-2013 fordelt på alder. Kilde: SSB.

Også aldersgruppen 30-39 år og 40-49 år har opplevd en betydelig reduksjon i antatt forseelser per 1.000 innbygger. For denne aldersgruppen er det trafikk-kriminalitet som utgjør det meste av straffereaksjonene.



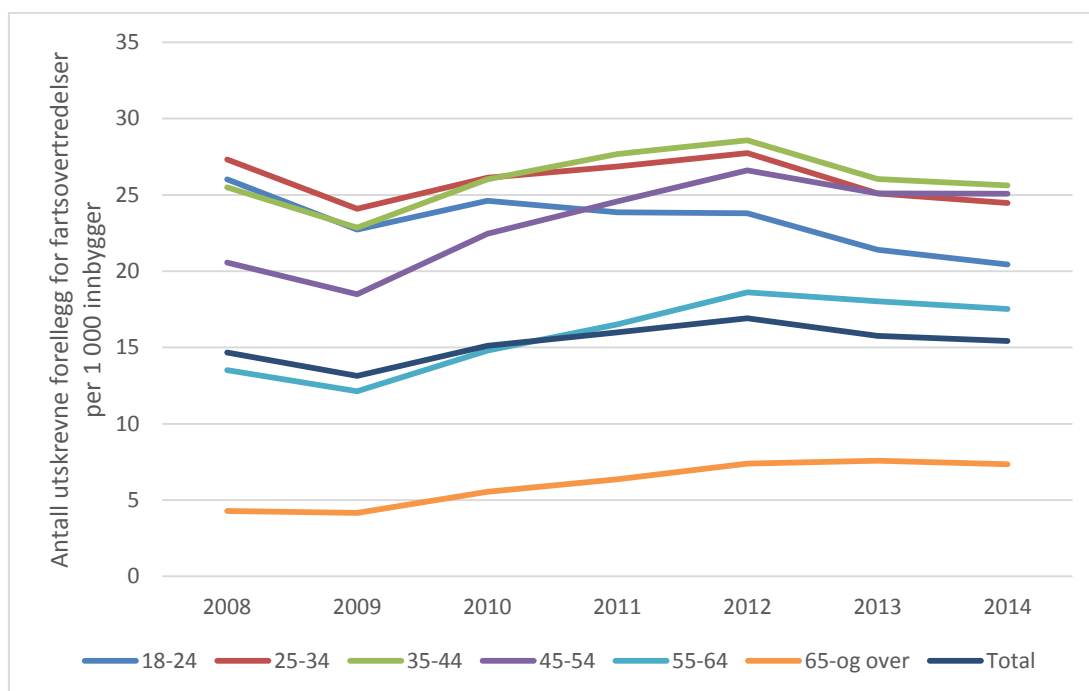
Figur 5-3 Antall forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i perioden 2008-2014 etter alder. Kilde: Statens innkrevingsentral

Figuren over viser antall forelegg sendt ut fra Statens innkrevingsentral i perioden 2008-2014 fordelt etter alder. Som nevnt tidligere er ikke dette en god indikasjon på den generelle fartsutviklingen, siden det ikke er gitt at lik andel av trafikken over fartsgrensene kontrolleres fra år til år. Statistikken viser en betydelig reduksjon i antall utsendte forelegg fra 2008 til 2009, fra i underkant av 70 000 til 63 000. Dette er i tråd med analysene av trafikkdata, som viste at andelen som kjørte 10 km/t eller mer over fartsgrensen gikk betydelig ned mellom 2008 og 2009. Mellom 2009 og 2012 økte antall utsendte forelegg gradvis til 84 000, før antallet stabiliserte seg på 2011 nivået, som var i underkant av 80 000, i 2013 og 2014.



Figur 5-4 Andel forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i perioden 2008-2014 etter alder. Kilde: Statens innkrevingsentral

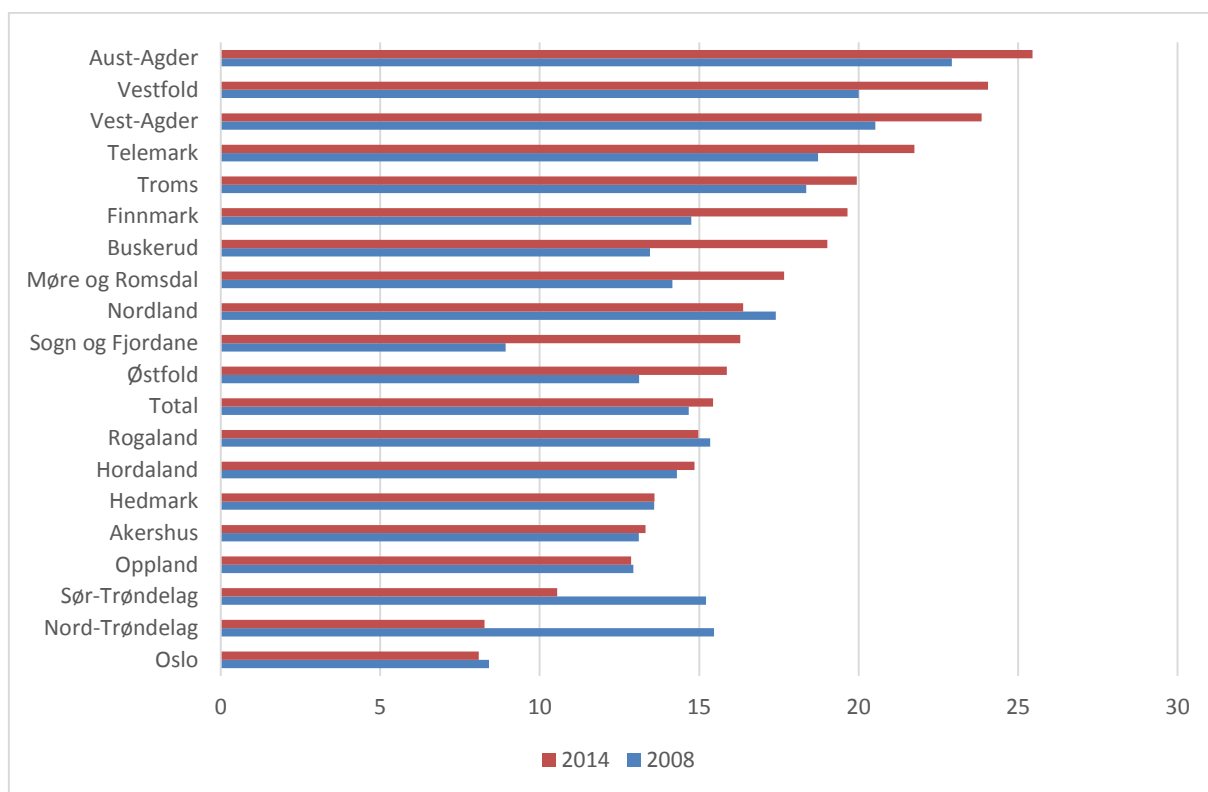
Ser en på den relative aldersfordelingen blant dem som mottar reaksjoner i perioden 2008-2014, går det et skille mellom aldersgrupper fra 45 år og over og 18-44 år. I 2008 mottok aldersgruppen 45 år og over totalt 34 % av alle reaksjonene for fartsovertredelser. Denne andelen har økt gradvis frem mot 2014 hvor tilsvarende andel var 43 %. Den største økningen forekom i aldersgruppen 65 og oppover som økte fra 4 % av samtlige reaksjoner i 2008 til 8 % i 2014. Den største reduksjonen forekom i aldersgruppen 18-24 år hvor tilsvarende andel ble redusert fra 15 til 12 % i samme periode. Sammenligner en fordelingen med total fordeling av antall turer som bilsjåfør etter alder ser en at aldersgruppen 18-24 år fortsatt er overrepresentert, da de kun står for 8 % av bilsjåførturene som gjennomføres, men i langt mindre grad enn tidligere. Samtidig er aldersgruppene fra 55 år og oppover blitt langt mer representativ i andel utskrevne forelegg for fartsovertredelser i trafikken.



Figur 5-5 Antall forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i perioden 2008-2014 etter alder per 1000 innbygger. Kilde: Statens innkrevingsentral

For å ta høyde for demografiske endringer som årsak til økningen i andelen eldre som mottar reaksjoner for fartsovertredelser, viser figuren over antall utskrevne forelegg etter alder per 1000 innbygger i tilsvarende aldersgruppe i befolkningen. Figuren viser at det totalt utskrives 15 forelegg per 1000 innbygger, og dette forholdet har vært noenlunde stabilt i hele perioden 2008-2014. Ser en på utviklingen mellom aldersgruppene er det to interessante trekk som kan leses ut fra figuren. Antall forelegg per 1 000 innbygger i aldersgruppen 18-24 år er redusert fra 25 til 20 i perioden 2008 til 2014, mens aldersgruppen 45-54 har opplevd motsatt utvikling. Det andre er at samtlige aldersgrupper over 45 år har opplevd en økning i antall utskrevne forelegg per 1000 innbygger i samme periode. Dette tilsier at effekten på fartsvalg av økt andel eldre i trafikken reduseres, da en ser at eldre holder et høyere fartsvalg enn tidligere.

En ser også tendenser til at aldersgruppen 25-34 år, som i 2008 var den aldersgruppen med flest forelegg per 1000 innbygger, reduseres i større grad enn aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år. Dette er med på å styrke teorien om at reduksjonen i fartsvalg først startet i aldersgruppen 18-24 år, da en over tid vil forvente redusert fartsvalg i neste alderskohort etter hvert som denne aldersgruppen i større grad utgjøres av generasjoner med et lavere fartsvalg enn tidligere.



Figur 5-6 Antall forelegg for fartsoverskridelser utskrevet i 2008 og 2014 etter fylke per 1000 innbygger. Kilde: Statens innkrevingssentral

Fylkene med flest forelegg for fartsovertredelser per 1000 innbygger er Agderfylkene samt Vestfold og Telemark. I samtlige av disse fylkene har det vært en betydelig økning i forelegg per 1000 innbygger fra 2008 til 2014. Utbygging av E18 til 4-felts motorvei kan være en nærliggende forklaring på denne utviklingen, da de fire fylkene med høyest antall forelegg per innbygger har det til felles at E18 er den viktigste veikorridoren. Fra intervjuer av UP-ledere finner vi at en mulig årsak til dette er at flere bruker sekundærveier for å unngå bompenger, der denne trafikken foregår til dels langt høyere enn tillatte hastigheter. I motsatt ende av skalaen er Oslo, der dette mest sannsynlig skyldes lavere bilbruk på et mer trafikkert veinett sammenlignet med resten av landet. Deretter kommer trøndelagsfylkene som har opplevd en sterk nedgang i antall forelegg per 1000 innbygger fra 2008 til 2014. Denne forbedringen har vi ikke forsøkt å finne forklaringer på.

6 Andre aktørers oppfatninger om fartsutviklingen

Som en del av datainnsamlingen har vi intervjuet UP-ledere og kjøreskolelærere. De har uttalt seg på grunnlag av de erfaringer de har gjort seg der de er. Dette innebærer blant annet at det de sier ikke kan kobles til tellepunktene som har blitt analysert i tidligere kapitler.

Noen UP-ledere mener å se at fartsnivået i det store og hele er stabilt. De syns ikke det har endret seg, verken i den ene eller andre retning. Flere av UP-ledere er imidlertid av den oppfatning at det har gått ned. En av dem mener det er mye pen kjøring særlig på hovedfartsårene. Fremdeles er det mange som kjører for fort, og noen kjører svært høyt over fartsgrensen. Men mange kjører bare litt for fort, slik at det generelle inntrykket er at gjennomsnittsfarten har gått ned. En kjørelærer syns at de som kjører mye for fort har blitt mer synlige i trafikken, de skiller seg mer ut. Det kan tolkes som at farten generelt har blitt lavere, men som han påpeker, det kan man ikke vite sikkert. Andre kjørelærere mener bestemt at farten har gått ned.

Informantene er hovedsakelig forsiktige i sine uttalelser om fartsutviklingen, og viser til at det er begrenset i hvilken grad de kan begrunne sine oppfatninger. En informant bygger sitt inntrykk av at farten går ned på subjektive observasjoner fra politimenn i sivile biler. Andre viser til antall forelegg og førerkortbeslag. Siden UP forholder seg til måltall må vi imidlertid forholde oss kritisk til hvilken informasjon foreleggene og beslagene gir. En informant forteller at de gir flere forelegg på lavere fartsoverskridelser nå enn før. En annen forteller at de sliter med å oppfylle måltallene, men igjen er det slik at det ikke trenger å henge sammen med at farten har gått ned.

6.1 Hvordan kan fartsutviklingen forklares?

At det er vanskelig å nå måltallene kan ikke nødvendigvis forklares med at farten har gått ned. Det kan være tvert imot, UP-lederen som forteller om problemer med å oppfylle måltallene forklarer det med at fartsgrensen er satt høyere enn før (til 110 km/t) som følge av bedre vegstandard. Da blir farten så høy at mange er ubekvemme med å kjøre noe særlig fortere. Også andre påpeker det samme: med høye fartsgrenser blir den tillatte farten «høy nok». Dette forklarer et lavere antall forelegg og førerkortbeslag, men det forklarer ikke umiddelbart at gjennomsnittsfarten har gått ned. Det må i så fall være at lavere fartsgrenser trigger en mer aggressiv kjøring som i større grad innebærer grove fartsoverskridelser.

Det er lettere å se endringer på veger med de høyeste fartsgrensene enn på de andre vegene. Det er jevnt over vanskelig å se at kjøringen blir bedre på strekninger med 70- og 80-soner, og likeså på veger med lavere fartsgrenser. Dette er imidlertid ikke entydig. En UP-leder forteller om alternative veger hvor fartsgrensen settes ned for å gjøre hovedvegen mer attraktiv. Mange kjører likevel sidevegen for å unngå bompenger, og mange av dem kjører så fort at publikum klager. Motsatt hevder en annen informant at fartsnedgangen viser seg best i lavhastighetssoner. Dette henger sammen med at slike soner dels er i områder med mye trafikk, og trafikk tetthet demper fart. Det er enklere å ha stor fart der det er mindre trafikk. Flere, både UP-ledere og kjørelærere, påpeker at trafikk tetthet har økt, og at det reduserer hastigheten. Det blir vanskeligere å kjøre forbi, og for dem som likevel gjør det er det mindre tid å tjene på det. Både mulighetene og gevinstene i form av større fart reduseres. Dermed

bremses enkeltpersoner som vil kjøre fortere enn hva trafikken flyter. En kjørelærer påpeker at trafikken alltid har sin rytme, og at det er lite å vinne på å prøve å bryte den rytmen. Tar en mange forbikjøringer for å komme seg ut av et felt, vil en med stor fart etter hvert ta igjen et annet felt, og dermed må en i gang med forbikjøringer igjen. Det kan virke som om det går fort, men i realiteten er det svært liten tid som spares.

Også førerstøttesystemer kan virke positivt inn på fartsutviklingen. Noen informanter mener at førerstøttesystemer gjør det ikke bare enklere, men også mer behageligere, å holde farten. Blant annet kan slike systemer gjøre at folk sitter mer avslappet i kø.

Trafikktettheten gjør som sagt noe med mulighetene til å kjøre fortere enn den farten trafikken flyter i. På samme måte virker midtdelere. Noen informanter påpeker at de gjør det umulig å kjøre forbi, og de antar at det bidrar til å holde farten nede siden førere blir tvunget til å følge trafikkflyten.

Økt trafikktetthet og tiltak som midtdelere sies å gjøre rommet for forbikjøring og fartsoverskridelser mindre. En annen faktor som nevnes som forklaring på at farten har gått ned er at trafikkbildet har blitt mer komplisert, og at førere av den grunn kjører mer forsiktig.

For øvrig ser UP at kontroller langs vegene har effekt. Riktignok er det uvisst hvor langvarig effekten er, men flere påpeker at de ser fartsoverskridelsene blir færre når de har kontroll, og tilsvarende, når de kommer til steder hvor de ikke har kontrollert før, er det gjerne mange som kjører for fort. Tilstedeværelsen i trafikken anses dermed som en medvirkende årsak til fartsnedgangen. Synlighet blir dermed viktig. En informant fortalte om en episode en gang der en mann som kjørte for fort ble stoppet, og kommenterte at han hadde ikke trodd at UP var ute i slikt et dårlig vær. For UP ble episoden en bekreftelse på at kontroll og tilstedeværelse i trafikken er viktig. De regner også med at historien får en viss preventiv effekt på den måten at føreren har lært at han kan bli tatt hvis han kjører for fort uansett vær, og hvis han forteller det til andre vil de motta samme budskap. Mulighetene til å slippe unna med fartsoverskridelser er dermed mindre enn hva mange gjerne vil tro.

UP følger i hovedsak de samme arbeidsmåter nå som før. hva som står i fokus endrer seg noe. I år har de vært særlig opptatt av rus, og noen har som følge av det prioritert ruskontroller framfor fartskontroller. Bilførere har lenge varslet hverandre om kontroller, og nå gjør Facebook slik varsling lettere. En informant forteller at de som følge av det flytter seg oftere, men i det store og hele plages de ikke av at bilister varsles om kontroller all den tid det gjør at de senker farten. En informant forteller at de før hadde flere større kontroller, men at det er slutt på det nå. I stedet har de mindre kontroller og heller er på flere steder. At det rettes oppmerksomhet mot kontroller og trafikksikkerhet oppfattes som positivt. UP bruker selv sosiale medier for å informere om sitt arbeid, noe som antas å ha en forebyggende effekt. En informant påpeker at medias interesse for trafikksaker kan ha hatt en holdningsskapende effekt. Han mener å se at UP har mer kontakt med media nå enn før. Lokalmedia er opptatt av trafikksaker, og dette skaper oppmerksomhet om trafikksikkerhet. Mediekontakt kan dermed indirekte ha bidratt til at farten senkes.

Kjøreopplæringen ble endret i 2005. Kjørelærer framholder opplæringens trinn 4, om risikoforståelse og trafikksystemet (Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. §7-1), som viktig. En kjørelærer forteller at med den kom en større vektlegging på det å forstå trafikken og å kunne vurdere situasjoner med tanke på risiko. Det legges mindre vekt på å

finjustere tekniske detaljer som for eksempel bruk av clutch. En kjørelærer sier at han jobber med risiko fra dag én. Flere kjørelærere sier at det er stor forståelse av risikotenkning blant elevene, også de unge. Som en kontrast nevnes utenlandske kjøre-elever, som «... når de kan kjøre, styre og bremse tror de at de kan kjøre bil». Dette er en tankegang langt fra den som ligger til grunn for den norske kjøreopplæringen. Flere UP-ledere viser til streknings-ATKer og mener at effekten av disse er tydelig. En av dem karakteriserer betydningen som «enorm». Ifølge han er det nesten som det går for langt den andre veien, det vil si at førerne legger seg for langt under tillatt fart for å være på den sikre siden. På den måten skaper de nesten et trafikkavviklingsproblem, ikke minst dersom det gjelder strekninger hvor det også er midtdelere som hindrer forbikjøring.

Nok en mulig forklaring som løftes fram av UP-ledere er den gradvis forbedrede vegstandarden. Når fartsgrensen oppfattes å være i tråd med vegstandarden, oppfattes den som «rett» og færre bryter fartsgrensen. Da ligger effektiv hastighet under fartsgrensen. Dette er imidlertid en forklaring som først og fremst gjelder strekningene med de høyeste fartsgrensene. Det hevdes at der fartsgrensen har blitt satt 110 km/t har antallet fartsovertredelser gått ned. Ifølge en UP-leder kan selv 100 km/t oppleves som effektivt nok i en 110-sone. Poenget er at fartsnivået tilpasser seg.

En UP-leder forteller om strekninger hvor det er mange forskjellige fartsgrenser. Dette kan skape forvirring, for det kan være vanskelig å vite hva fartsgrensen til enhver tid er. Som konsekvens kjører folk forsiktig for å være på den sikre siden.

I denne forbindelse kan det nevnes at Stephen Boyles ved University of Texas, Austin, er av den oppfatning av bilførere selv er i stand til å finne ut hva som er sikker hastighet¹. Ifølge ham er problemet at folk forholder seg forskjellig til fartsgrensen. Noen følger dem nærmest slavisk mens andre overser dem. Dette skaper usikkerhet og aggressivitet, og det er det, mer enn høy fart, som er farlig. «Riktig fart» er den som 85 prosent har som grense. Med en slik fartsgrense vil flere biler holde samme hastighet, noe som vil legge til rette for en trygg og effektiv hastighet. Dette synet har imidlertid få talsmenn i Norge.

Norske trafikkmyndigheter har siden 2004 operert med et system med prikkbelastning av fører. Hver overtredelse registreres med prikker. Lenge var hovedregelen at overtredelser medfører to prikker, mens enkelte lavere fartsovertredelser gav bare én prikk. Fra 1. juli 2014 ble systemet justert slik at det straffer seg hardere, det vil si at det gis to prikker der det før ble gitt en, og tre prikker der det før ble gitt to. Prikkbelastning kan gis samtidig for flere forhold, som for eksempel når en fører både har kjørt for fort og ikke har overholdt regelen om vikeplikt. Det gis da prikkbelastning for hver bestemmelse som er overtrådt. Generelt gjelder at dersom man får åtte prikker i en periode på tre år, mister man førerkort i seks måneder. Flere UP-ledere tillegger systemet med prikkbelastning stor effekt. På den annen side ser de også at førere kalkulerer kjøringen i forhold til antall prikker de har. Har de mange prikker, blir de forsiktige, men har de få og råd til å betale boten, trenger de ikke i samme grad

1 <http://news.utexas.edu/2015/07/02/roads-are-better-cars-are-safer-raise-the-speed-limit>;
<http://www.tv2.no/a/7136621>

ta hensyn til fartsgrensene. For noen, kanskje mest middelaldrende menn, svir ikke boten nødvendigvis noe særlig, men *ingen* har lyst til å miste førerkortet. Den enkeltes risiko for å miste førerkortet er dermed noe som kan dempe nettopp den enkelte personens fart. Som forebygging kan det imidlertid være boten som har størst effekt. En informant sier at «En person som mister førerkortet, og som følge av dette ofte også jobben, vil i større grad forsøke å skjule dette, mens en som bøtelegges for å kjøre i 91 km/t i 80 sonen som regel vil fortelle de fleste i sin omgangskrets om hendelsen.»

6.2 Spesielt om unge førere

Det er delte oppfatninger av hvor vidt unge førere kjørere bedre nå enn før. Noen mener de *ikke* gjør det, selv om de ser på ulykkesstatistikken at utviklingen har gått i rett retning også for unge førere. De begrunner sin oppfatning med å vise til områder hvor de tar mange ungdommer når de har kontroller. Andre mener unge førere faktisk kjører bedre, og det presenteres flere mulige forklaringer på hvorfor. Én forklaring er at det har blitt så dyrt å ta førerkortet at færre ungdommer gjør det, slik at det er færre ungdommer på vegene. En annen forklaring er systemet med prikkbelastning. Personer som har førerkort nyere enn to år belastes dobbelt, og må ta teoriprøven og oppkjøringen på nytt. Meningen er å oppmuntre unge førere til å senke farten, og flere informanter tror systemet virker etter hensikten.

En annen forklaring ligger i kjøreopplæringen. Flere UP-ledere vurderer den som god. Også det at det er mulig å øvelseskjøre allerede fra 16 år trekkes fram som noe positivt. Dersom denne muligheten utnyttes kan ungdommen få kjøre mye med veiledning underveis, og dermed få kjøretrening over to somrer, to vintre og gjerne flere ferier med lengre turer. Det er såpass lang tid at han eller hun får lært fornuftig kjøring. Som allerede nevnt trekker kjørelærere fram at kjøreopplæringen legger stor vekt på risikoforståelse. De opplever å nå fram med dette. En nyutdannet kjørelærer forteller at han hadde ventet at det skulle være mer arbeid med å få de unge til å forstå nødvendigheten av å vurdere risiko, men han opplever at de har en sunn risikoforståelse som påvirker kjøringen i positiv retning. En annen er enige og mener at ungdom er mye mer risikobeviste nå enn før. Viljen til å tenke og vurdere risiko er større.

En informant undres over om bilinteressen blant de unge mennene har gått ned. Kanskje forholder de seg mer praktisk til bilen som et framkomstmiddel, i stedet for å være opptatt av felger og hestekrefter. Bilen er ikke en hobby slik den var for mange ungdommer tidligere. Andre har ikke det inntrykket, og mener at «rånekulturen» fremdeles finnes. Informanter ser også områder hvor de tar mange ungdommer når de har kontroller. En informant har stor tro på særlige tiltak nettopp for bilinteressert ungdom. Han nevner blant annet arbeidet som politiet og Trygg Trafikk har gjort mot russen, og Trygg Trafikks innsats i skolen. I tillegg er det en rekke lokale tiltak der en møter ungdommen på deres premisser. Som eksempel kan nevnes «Glatta», et tverretatlig samarbeid der ungdom får bruke glattkjøringsbanen mot at de skriver under på en kontrakt med politiet om prikkfri kjøring. Tilgangen til glattkjøringsbanen organiseres som månedlige treff der også politiet og andre trafikinteresserte er til stede. Tiltaket gjør at ungdommene forplikter seg både overfor politiet og fellesskapet. «Glatta» er et tiltak i flere Hedmarks-kommuner. På andre steder finnes andre tiltak, for eksempel at en

tilbyr kjøring og mekking mot en kontrakt. Dette bidrar til å ansvarliggjøre de unge førerne, samtidig som de ifølge en informant «får kjørt av seg den ungdommelige aggresjonen» i trygge former. Informanten anser tiltaket som positivt fordi det er å komme ungdommene i møte i stedet for å bare heve pekefingeren. Det tar ungdommen på alvor og legger grunnlag for dialog og samarbeid, og på den måten skapes det et fellesskap som de unge forplikter seg overfor. Slikt arbeid krever mange aktører, og det viktigste er det lokale engasjementet. UPs rolle er gjerne å være riset bak speilet.

Kort oppsummert er de mulige forklaringene på hvorfor farten reduseres som blir presentert i intervjuene:

- Med høy fartsgrense oppleves lovlig fart som høy nok
- Når fartsgrensen settes opp når vegstandarden økes oppfattes fartsgrensen som rimelig
- Bedre førerstøttesystem gjør det enklere / mer komfortabelt å følge flyten
- Større trafikk tetthet gir rent praktisk mindre rom for å kjøre for fort, og gjør gevinstene med for eksempel forbikjøring mindre
- Midtdelere hindrer forbikjøring
- Kontroller og synlig politi demper farten
- ATK, og særlig streknings-ATK, demper farten
- Systemet med prikkbelastning virker dempende, særlig for ungdom
- Færre unge tar førerkort
- Kjøreopplæringen legger mer vekt på forståelse og vurderinger av risiko
- Kjøreelever har bedre forståelse og respekt for risiko i utgangspunktet
- Tiltak for ungdom som innebærer muligheter og forpliktelser og som tilbyr dem et fellesskap

6.3 Andre om ungdom

Ungdomstiden er for mange en brytningstid. Å bli voksen innebærer at grenser flyttes og at en får innpass på flere arenaer. Mye prøves ut og gjøres for første – og kanskje eneste – gang. Tradisjonelt har mange deltatt i handlinger som er på kant med loven og / eller på kant med det som er alminnelig sosialt akseptert. De senere års utvikling viser imidlertid at ungdom har blitt generelt skikkeligere. Ungdomskriminaliteten gått ned (Ungdata 2014) og de drikker mindre alkohol (Gran 2015). De bruker mindre narkotiske stoffer, de har et bedre forhold til foreldrene, de har mindre anti-sosial atferd og de har færre konflikter og trives mer på skolen (Øia 2013, Ungdata 2014). Det finnes ingen entydige forklaringer på denne utviklingen. Én mulig forklaring er at generasjonskløften har forsvunnet. De unge er ikke opptatt av å opponere, verken mot samfunnet eller egne foreldre. Ungdomskulturen er ikke lenger forbundet med opprør. I stedet konsentrerer ungdom seg om sine egne livskarrierer (Øia 2013), og er opptatt av å gjøre det bra på skolen for å sikre seg en god framtid. En annen forklaring er at de faktisk gjør opprør, men ikke som forventet. Eksempelvis kan nedgangen i alkoholkonsum være et opprør mot foreldre og besteforeldre som drikker for mye (Pedersen 2015). Men nedgangen kan også være resultat av påvirkning fra ungdom med muslimsk bakgrunn som ikke drikker. Kanskje kan det også være en forklaring at risikoutsatt ungdom tidligere kom lettere i kontakt med andre som hadde tilgang til alkohol, mens mange i dag holder seg hjemme og spiller dataspill (ibid.). Alternativt kan skole, utdanning, utseende og

helse betyr mer nå enn før, og dempe alkoholforbruket (ibid.). Hvilken av disse forklaringene som virker sterkest, har vi liten kunnskap om.

At ungdom generelt har blitt prektigere betyr ikke at det ikke finnes subkulturer. Rånekulturen er et eksempel på en slik subkultur som er relevant å trekke fram i denne sammenheng. Som for alle subkulturer kan det diskuteres om den skal oppfattes som en motstand mot majoritetssamfunnet eller som et alternativt hierarki til ordenen som finnes i majoritetssamfunnet. En masteroppgave viser hvordan et rånemiljø framstår som en arena hvor blant annet praktisk kunnskap blir vektlagt (Andersen 2009). Bilen er ikke bare et transportmiddel, men også et grunnlag for sosialt samvær. Fra egen forskning vet vi at denne oppfatningen deles av flere: Det er 15 prosent som helt eller delvis sier seg enige i påstanden «Bilkjøring er ikke bare transport, det er også fart og moro». Tallet er fra en landsrepresentativ undersøkelse blant voksne med førerkort. Andre ser det mest som et ungdomsfenomen at det er bilkjøringens farer som gjør den attraktivt (Taubman and Ari 2014). Som aktivitet består rånningen i hovedsak av å kjøre fram og tilbake en gitt strekning, og hilse på andre rånere (Andersen 2009). Dermed tilbyr miljøet identitet og tilhørighet. Rånemiljøet kan sies å drive fram både praktiske ferdigheter og kontaktnett, og det kan dermed være en veg inn i arbeidslivet (ibid.).

7 Oppsummering

Denne rapporten har som mål å belyse fartsutviklingen på norske veger. Basert på data fra 11 tellepunkt og åtte intervjuer har vi studert hvordan fartsnivået har endret seg i løpet av perioden 2008-2014 og hva som eventuelt kan forklare endringene.

Det framgår tydelig av analysene at fartsnivået er forskjellig på de ulike stedene til tross for at alle tellepunktene står i 80-soner. Som vist i tabell 2-1 varierer snitthastigheten fra 89,0 km/t ved Rv 3 Hanekampen til 73,3 km/t ved Rv 7 Gullbotn. Denne variasjonen gjenspeiles i andelen som kjører 10 km/t eller mer over fartsgrensen: ved Rv 3 Hanekampen var denne andelen på 29 % mens den var 3 % ved Rv 7 Gullbotn.

Disse tallene gjelder 2014. Ser vi på hvordan fartsnivået og andelen fartsoverskridelser har endret seg siden 2008, finner vi at det er to steder hvor farten har gått opp, og ett sted hvor den har vært konstant. Fartsøkningen har vært størst ved Rv 52 Bjøberg, der snitthastigheten steg med 4,1 km/t. Ved Ev 6 Nyelv gikk den opp med 3,1 km/t og ved Rv 17 Kvatningmyra var den uendret. Ved alle de andre tellepunktene har farten gått ned. Størst har nedgangen vært ved Rv 3 Hanekampen (- 2,6 km/t) og Ev 6 Snåsaheia (- 2,4 km/t).

De de to tellepunktene med høyest nedgang, Rv 3 Hanekampen og Ev 6 Snåsaheia, og Rv 3 Motrøa, skiller seg fra de andre tellepunktene med å ha en større andel tunge kjøretøy. Dette gav grunn til å stille spørsmål om det var de tunge kjøretøyene som stod for fartsnedgangen. Analyser viser imidlertid at det ikke var tilfelle. Blant lette kjøretøy er fartsnedgangen minst like stor som blant tunge kjøretøy. Tunge kjøretøy har dermed fulgt den generelle utviklingen.

Det generelle inntrykket er at hastigheten på vegene har gått ned i løpet fra 2008 til 2014. Totalt for de undersøkte tellepunktene (unntatt Rv. E39 Vaage) har gjennomsnittsfarten gått ned med 0,7 km/t fra 81, 0 km/t til 80,3 km/t. Nedgangen er særlig stor der hastigheten i utgangspunktet var høy.

En mer inngående analyse av tellepunktdata viser at det har blitt en større andel av trafikken som foregår på dagtid, det vil si i tidsrommet 06:00-16:59. I dette tidsrommet er hastigheten generelt lavere enn ellers. Tilsvarende har trafikken gått ned om ettermiddag og kveld, det vil si i perioden 17:00-24:00. Nattestid er trafikken uendret. Det har også vært en utvikling i hvordan trafikken fordeler seg utover uken. I 2014 er det en større andel av trafikken som foregår på ukedagene og mindre i helgen. Generelt er farten lavere på dagtid og i ukedagene. Fartsovertredelser kommer gjerne i helger og kveld / natt. Følgelig innebærer endringene at en større andel av trafikken nå foregår i tidsrom med lavere fart.

Det kan være flere årsaker til at farten går ned. Vi har sett nærmere på flere mulige forklaringer.

En forklaring kan ligge i alderssammensetningen i befolkningen. Siden vi vet at yngre førere tenderer mot å kjøre raskere enn eldre, vil en større andel eldre førere kunne senke gjennomsnittsfarten. Av tall fra SSB ser vi at andelen personer i aldersgruppen 18-24 år har økt med ett prosentpoeng fra 2005 til 2013. Denne aldersgruppen anses som en høyrisikogruppe i trafikken. Andelen over 55 år økte med to prosentpoeng samme periode. Det er med andre ord små endringer i befolkningens aldersfordeling. Tilsvarende framgår det av nasjonale RVUer (2005, 2009, 2013) at andelen bilturer kjørt av førere i aldersgruppen 18-

24 år har økt med 0,5 prosentpoeng fra 2005 til 2013. Andelen bilturer kjørt av førere i aldersgruppen 55 år og eldre økte i samme tidsrom med fire prosentpoeng. Størst var økningen blant førere i aldersgruppen 75 år og eldre (3,9 prosentpoeng). Dette viser at det relativt sett blir flere eldre bilførere i trafikken, noe som innebærer at det blir en større andel av de bilførerne som sjeldnere kjører over fartsgrensen.

En annen forklaring på fartsutviklingen kan ligge i kjønn. Menn har tradisjonelt vært overrepresenterte i trafikken og endringer i kjønns sammensetningen blant førerne kan dermed tenkes å forklare endringer i fartsvalg. Denne forklaringen kan vi avvise; tall fra de nasjonale RVUene viser at det ikke har vært endringer i hvordan bilturene fordeler seg på mannlige og kvinnelige førere.

En tredje forklaring på fartsutviklingen kan ligge i holdnings- og atferdsendringer. I nasjonale undersøkelser som stiller spørsmål om kjørevaner er det færre førere nå enn før som oppgir at de kjører svært mye for fort (over 95 km/t i 80-sone) (Fyhri og Torquato 2012). En undersøkelse blant unge førere viser at det er betydelig færre som synes det er i orden å kjøre over fartsgrensene hvis trafikkforholdene tillater det av de som tok førerkortet i 2011-2012 sammenlignet med de som tok førerkortet i 2004 (Sagberg 2013). Denne aktsomheten bekreftes i tall over antall trafikkskade. Statistikk fra SSB viser at nedgangen har vært stor særlig i aldersgruppene 18-24 og 25-34 år. Vi ser også en nedgang i antall forseelser, en type straffereaksjon som hovedsakelig gis for trafikkrelatert kriminalitet. Denne nedgangen viser seg særlig sterk blant de yngste aldersgruppene og blant de unge voksne og middelaldrende (aldersgruppene 30-39 år og 40-49 år).

Samme undersøkelse viser at det er færre unge som vanker i miljø der det kjøres mye i bil. Det er også færre som er interessert i bil og motor.

Fartskontroller er et virkemiddel for å få ned farten. En fjerde mulig forklaring kan derfor være at det har blitt flere kontroller de senere år. Tallet på forelegg økte fra 2002 til 2007 men gikk deretter ned. Spørsmålet er da om det er samsvar mellom antall forelegg og antall kontroller. Dette lar seg vanskelig besvare uten informasjon om hvor mange kjøretøy som har blitt kontrollert. Det er imidlertid liten grunn til å tro at fartsnivået har økt tilsvarende økningen i utskrevne forelegg i perioden 2002-2007 all den tid vi ikke ser en tilsvarende utvikling skadestatistikken. Dermed er det mest sannsynlig at det økte antallet forelegg skyldtes økt omfang av kontroller. Motsatt har det aldri vært aktuelt å redusere kontrollvirksomhet, noe som gjør det lite trolig at nedgangen etter 2007 i forelegg skyldes færre kontroller. Dette gir grunnlag for å tilskrive nedgangen i utskrevne forelegg en generell nedgang i fartsnivået.

Det framgår av tall fra Statens innkrevingsentral at det har blitt flere eldre førere som får forelegg for fartsoverskridelser. Det går et skille mellom aldersgruppen 18-44 år og 45 år og eldre. Sistnevnte fikk 34 % av alle forelegg i 2008 og 43 % av foreleggene i 2014. I samme periode var det en nedgang i andel forelegg i aldersgruppen 18-44 fra 15 % til 12 %. Fordeling av antall turer per aldersgruppe viser at denne aldersgruppen er likevel overrepresentert, men i mindre grad enn tidligere. Ser vi disse tallene opp mot aldersfordelingen i befolkningen, finner vi at antall forelegg per 1 000 innbygger i aldersgruppen 18-24 år er vesentlig redusert fra 2008 til 2014, mens samtlige aldersgrupper fra 45 år og eldre nå får flere forelegg enn før. Dette viser at flere eldre i trafikken ikke reduserer fartsnivået i samme grad som før. Vi ser også tendenser til at antall forelegg til aldersgruppen 25-34 år reduseres mer enn til aldersgruppene 35-44 år og 45-54 år. Dette kan tyde på en kohorteffekt, der

hastighetsreduksjonen først forekom i den yngste aldersgruppen, og etter hvert som disse blir eldre så medfører dette en nedgang i eldre aldersgrupper over tid.

Vi ser at det er i Agderfylkene, Vestfold og Telemark vi finner de fleste forelegg for fartsovertredelser per 1 000 innbygger. Fra intervjuer av UP-ledere finner vi at en mulig årsak til dette er at flere bruker sekundærveier for å unngå bompenger, etter at E18 er bygd ut til 4-felts motorvei store deler av strekningen, der denne trafikken foregår til dels langt høyere enn tillatte hastigheter.

Informantene som har blitt intervjuet har delte oppfatninger om hvilken fartsutvikling de ser i sine distrikt. Mens noen syns fartsnivået er som før, synes andre å se at det går ned. Det pekes på flere mulige forklaringer til at fartsnivået har blitt lavere. Faktorer som hindrer fart og forbikjøring tillegges stor vekt av UP-ledere. Slike faktorer er midtdelere, streknings-ATK og større trafikk tetthet. Dette gjør fartsoverskridelser vanskelig og reduserer gevinsten med forbikjøring. Også kontroller og synlig politi har effekt. Andre forklaringer kan være at fartsgrensen oppleves som «rett». Det gjelder særlig der fartsgrensen settes opp i forbindelse med at vegstandarder har blitt bedret, og der fartsgrensen er satt høgt. I en 110-sone vil mange førere føle at det er fort nok. Det er også mulig at bedre førerstøttesystem gjør det mer komfortabelt å følge trafikkflyten, og dermed demper trangen til å kjøre forbi. En siste, men ikke desto mindre viktige, forklaringsmulighet ligger i prikk-systemet. UP-ledere ser at ingen har lyst til å miste førerkortet, og de ser at førere som har prikker kjører bevisst i forhold til det. De som har hatt førerkortet i mindre enn to år får flere prikker for samme forseelse som andre. Det betyr at unge førere straffes hardere enn eldre, noe som er ment å ha en forebyggende effekt. Flere UP-ledere tilskriver nedgangen i fartsnivået hos unge bilførere å være prikk-systemet. Det finnes også tiltak som spiller på lag med ungdom og lar dem få muligheter til å være med i et fellesskap og utfolde seg innenfor trygge rammer mot at de forplikter seg til å kjøre fint ellers. Kjøre lærere er opptatt av risikoforståelse. Risiko har fått en større plass i kjøreopplæringen, samtidig som elevene allerede i utgangspunktet har større vilje til å tenke og vurdere risiko. Annen forskning viser at ungdom generelt oppfører seg bedre enn før. Forklaringene går i hovedsak ut på at opprør ikke er en viktig del i dagens ungdomskultur, og at ungdommene i stedet er opptatt av egne livskarrierer. Hvorvidt dette også forklarer hvorfor ungdom kjører mer lovlydig nå enn før, krever nye analyser.

Referanser

Accident Analysis and Prevention, editorial 2014. The parental factor in adolescent reckless driving: The road ahead.

Andersen, Tor Egil 2009. Råning – en meningsfull vei fra ung til voksen. Masteroppgave i sosiologi, Institutt for sosiologi og samfunnsgeografi, Universitetet i Oslo.

Berg, Christin og Brita Gjerstad 2011. Handlingsrommet for personvern og trafikk – hvor går grensene? Rapport IRIS 2011/039

Gran Sunnev 2015. Ungdom og rusbruk i endring. Rus & Samfunn 2015 (03).

Pedersen, Willy 2015. Bittersøtt. Nye perspektiver på rus og rusmidler. Universitetsforlaget.

Ungdata. Nasjonale resultater 2014. Rapport NOVA 7/15.

Øia, Tormod 2014. Ungdom, rus og marginalisering. Cappelen Damm Akademisk Forlag 2013