



Statens vegvesen

Tilstandsundersøkelser 2005

RAPPORT

Veg- og trafikkavdelingen

nr: 2/2006



Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen
Dato: 2006-02-10

Forord

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

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

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

Oslo, februar 2006
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen

Geir-Ove Nordgård
fung. seksjonsleder

RAPPORT	REPORT
Tittel Tilstandsundersøkelser 2005	Title Results from driver behaviour observations for 2005
Forfattere Richard Muskaug Liv Marie Nygaard Haakon Dragset	Autors Richard Muskaug Liv Marie Nygaard Haakon Dragset
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr 600092	Project number 600092
Rapportnr 02/2006	Report number 02/2006
Prosjektleder Richard Muskaug	Project manager Richard Muskaug
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver Trafikksikkerhet	Project program/employer Road Safety
Emneord Bruk av bilbelte Piggdekk Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold) Teknisk stand på kjøretøyparken (periodisk kjøretøykontroll) Privat øvelseskjøring Kvaliteten på førerprøvekandidater Bilers rødlyskjøring	Key words Seat belt Studded tyres Hours-of-service regulations Heavy duty vehicles (technical and administrative conditions) Technical condition of the vehicle population (periodical technical inspection) Driver training The quality of driving licence candidates Red light driving
Sammendrag Resultater fra de tilstandsundersøkelsene som Statens vegvesen har gjennomført i 2005	Summary Results from driver behaviour observations for 2005
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider 59	Number of pages 59
Dato Februar 2006	Date February 2006
ISSN 1503-5743	ISSN 1503-5743

Innhold:

Bruk av bilbelte	4
Bruk av sykkelhjelm	15
Bruk av piggdekk	18
Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene	20
Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold)	25
Teknisk stand på kjøretøyparken (periodisk kjøretøykontroll)	37
Privat øvelseskjøring	43
Kvaliteten på førerprøvekandidater klasse B	50
Bilers rødlyskjøring	53

Tilstandsundersøkelse kap. 1/2005 - Bruk av bilbelter

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 1- Bruk av bilbelte, ble gjennomført i uke 14 og 15 i 2005. Undersøkelsen ble foretatt i alle fylkene.

Undersøkelsen viser hvor stor andel av førerne som bruker bilbelte og hvor stor andel av passasjerene som bruker bilbelte eller barnesete. Passasjerene er fordelt på aldersgruppene:

- 0 - 3 år
- 4 - 14 år
- 15 år og eldre

2. Bakgrunn

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

Transportøkonomisk institutt og senere Statens vegvesen har årlig siden august 1973 (unntatt 1989, 1992, 1994 og 1996) registrert bruk av bilbelte hos fører i personbiler og i små varebiler. Fra 1995 har Vegdirektoratet, med hjelp fra trafikkstasjonene, foretatt disse tellingene. Statens vegvesen har også fra februar 1985 registrert bruk av bilbelte og barnesete hos baksetepassasjerer. Fra 1997 har en også registrert bruk av bilbelte og barnesete hos forsetepassasjerer.

Det har fra 1971 vært påbudt å montere bilbelter i forsete på person- og varebiler i Norge. I september 1975 ble det innført sanksjonsfritt påbud om bruk av bilbelte i forsete. I

oktober 1979 ble det innført gebyr på kr 200 for ikke å bruke bilbelte. Dette gebyret ble forhøyet i januar 1987 til kr 300,-, i januar 1994 til kr 500,- og i januar 2000 til kr 750,-.

Det er påbudt å bruke bilbelte når dette er montert, uansett biltype.

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

Gebyr for ikke bruk av bilbelte er i dag kr 750,-. Sjøføren er ansvarlig for passasjerer under 15 år. Barn fra 0 til og med 3 år skal sitte i sete der bilbelte er montert, bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte. Barn over 4 år skal bruke godkjent sikringsutstyr som er egnet for barnet når slikt er i bilen. Når bilene ikke har slikt utstyr skal de ordinære bilbeltene brukes på en egnet måte.

Påbudet gjelder ikke når bilen står stille, under rygging, under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedsområde eller lignende område. En er også fritatt

under kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass (dette gjelder postbud, renovasjon o.l.). Drosjesjåfører er også fritatt. Bruk av bilbelte gjelder heller ikke dersom vedkommende har med legeerklæring som fritar ham fra å bruke bilbelte. Ledsagere ved øvelseskjøring og førerprøve i klassene C, D, CE og DE der ledsager i bilbelte ikke rekker fram til rattet er også unntatt.

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

3. Metode

Antall bilførere og passasjerer som bruker eller ikke bruker bilbelte eller barnesete, fordelt på aldersgruppe og vegkategori er registrert. I tidligere undersøkelser var det lagt opp til at hvert fylke bare skulle registrere i ett vegmiljø, dvs. enten i tettbygd strøk, utenfor tettbygd strøk eller på motorveg. I forbindelse med de utvidete undersøkelsene, Vegdirektoratets brev av 18. desember 2000, ble det påkrevd at alle vegkontorene skal registrere både i og utenfor tettbygd strøk.

Som vedlegg til Vegdirektoratets brev av 1. februar 2005 ble det sendt ut revidert instruks for gjennomføring av undersøkelsen. (Se SVEIS nr 2003/00887-059.) I instruksen heter det:

"I hvert fylke skal det gjennomføres registreringer både i tettbygd strøk og utenfor tettbygd strøk. Dette er den eneste tilstandsundersøkelsen som SKAL gjennomføres i ALLE fylker. I de fylkene som har motorveg A med minst fire felt og midtdeler skal det også registreres på disse. Registreringene foretas separat for hver vegtype.

Når det gjelder selve tellestedet, ber vi vegkontorene i utgangspunktet bruke de tellestedene som har vært brukt tidligere. Vegkontorene bør imidlertid foreta en vurdering av om disse stedene fremdeles er egnet for dette formålet. Tellepunktet må ha høyt trafikkgrunnlag, og samme punktet bør kunne brukes i en periode på 10 - 15 år framover."

VW transporter og større kjøretøy er ikke med i denne undersøkelsen. Drosjer, utrykningskjøretøy, utenlandske biler, militære biler og skolebiler er heller ikke registrert.

Registreringen blir gjennomført fra klokken 0800 til 1100 og 1230 til 1700. Det blir satt av to uker til undersøkelsene. Det er presisert at tellingene bør skje på samme tidspunkt hver gang, for å sikre sammenlignbare data fra ett år til et annet.

Regionene sender resultatene fra hvert enkelt fylke inn til Vegdirektoratet for sentral bearbeiding. De ulike registreringsskjemaene er vist i vedlegg 1.

Svakheten med dette opplegget er at de lengre turene er overrepresentert. De helt korte turene som handleturer, kjøring av barn til barnehage og skole o.l. vil bli underrepresentert, på grunn av de valgte tellepunktene. Analysen har også en svakhet når det gjelder kategorien 0 - 3 år. Skal en kontrollere at barn er riktig sikret må en ideelt sett inn i bilen for å se om utstyret er riktig montert. I denne type undersøkelse er dette ikke mulig. Skal en få et riktig bilde av dette forhold kreves det en dybdeundersøkelse. Denne analysen gir bare et bilde over hvor stor andel som bruker godkjent sikringsutstyr, men den sier altså ikke hvor stor andel av barna som er riktig sikret.

Ved registrering av bilbeltebruk blant passasjerer stanses kjøretøyene. Tidligere har det stått i instruksene for utførelse av tilstandsundersøkelsen at bruk av bilbelte skal registreres, men det skal ikke ilegges gebyr for manglende bruk. Fra og med 2005 er dette endret. I instruksene for bilbelte-tellingene i 2005 står det at:

”Fra og med 2005 skal det ilegges gebyr for manglende bilbeltebruk i samband med registrering av bilbeltebruk blant passasjerer.”

Denne endringen kan ha påvirket resultatet når det gjelder bilbeltebruk blant passasjerer (se punkt 5.2).

Bilbeltebruk blant førere registreres uten at kjøretøyene stanses. Det er her ingen endringer i metodikk sammenliknet med tidligere år.

4. Tidligere undersøkelser

Tabell 1 viser utviklingen av bilbeltebruken for førere fra 1973 til 2004.

Tabell 1 - Bilbeltebruk for førere i perioden 1973 – 2004

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

Tabell 2 viser utviklingen av bilbeltebruken for passasjerer fra 1985 til 2004

Tabell 2 - Bilbeltebruken for passasjerer i perioden 1985 – 2004

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

5. Resultater fra bilbeltetellingene 2005

5.1 Bruk av bilbelte blant førere

Tabell 3 - Bilbeltebruk for førere i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2005

Fylke	Tettsted		Utenfor tettbygd strøk		Motorveg	
	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Østfold	1580	91,1 %	1417	92,2 %		-
Akershus	3913	89,9 %	1844	90,8 %	1520	84,0 %
Oslo	2697	79,9 %	5242	83,7 %		-
Hedmark	1860	86,9 %	1738	93,3 %		-
Oppland	4573	89,7 %	2514	94,8 %		-
Buskerud	6623	83,2 %	782	85,4 %	5279	89,4 %
Vestfold	1934	93,2 %	1885	97,3 %	143	93,7 %
Telemark	2647	89,8 %	2526	89,5 %		-
Aust-Agder	1022	74,7 %	1133	95,5 %		-
Vest-Agder	1539	84,1 %	1148	87,3 %		-
Rogaland	4390	89,5 %	3478	93,6 %	2071	93,2 %
Hordaland	7677	85,1 %	4183	91,4 %		-
Sogn og Fjordane	3978	85,3 %	1089	93,9 %		-
Møre og Romsdal	6279	89,5 %	3813	91,1 %		-
Sør-Trøndelag	2073	90,6 %	3370	98,1 %		-
Nord-Trøndelag	1406	89,3 %	2260	95,3 %		-
Nordland	6691	83,3 %	4420	93,1 %		-
Troms	7830	76,7 %	2593	92,9 %		-
Finnmark	1161	83,4 %	4194	90,7 %		-
Totalt	69873	85,5 %	49629	91,8 %	9013	89,4 %
Totalt vektet*		86,8 %		91,8 %		88,5 %

* Vektet for trafikkarbeid

Tabell 3 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere 86,8 i tettbygde strøk, 91,8 % utenfor tettbygde strøk og 88,5 % på motorveg. Registreringene er basert på observasjoner av 69.873 førere i tettbygde strøk, 49.629 utenfor tettbygde strøk og 9.013 på motorveg. Sammenligner en tallene fra 2004 med tellingene som ble gjennomført våren 2004 har bruksprosenten blant førere i tettbygde steget med 2,5 prosentpoeng, mens den har steget noe svakere utenfor tettbygde strøk og på motorveg.

5.2 Bruk av bilbelte/barnesete blant passasjerer

Tabellene 4, 5 og 6 viser andel av passasjerene som bruker bilbelte eller barnestol.

Tabell 4 - Bruk av bilbelte/barnesete blant passasjerer i tettsted våren 2005

		Tettbygde strøk							
		0 - 3 år		4 - 14 år		15 år eller eldre		Alle	
		Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall Reg.	Andel m/belte
Forsete	Våren 05	444	92 %	1 749	95 %	14 151	93 %	16 344	93 %
	Våren 04	502	91 %	2 797	90 %	17 358	89 %	20 657	89 %
	Høst 03	435	91 %	2 138	88 %	17 399	89 %	19 972	89 %
	Høst 02	820	89 %	3 128	88 %	30 455	88 %	34 403	88 %
	Høst 01	461	89 %	1 371	88 %	11 924	89 %	13 756	89 %
Baksete	Våren 05	1 311	97 %	1 813	93 %	2 855	87 %	5 979	91 %
	Våren 04	1 729	95 %	2 694	89 %	3 279	72 %	7 702	83 %
	Høst 03	1 367	96 %	2 481	84 %	3 430	68 %	7 278	79 %
	Høst 02	2 598	94 %	4 139	85 %	5 257	67 %	11 994	79 %
	Høst 01	1 158	94 %	1 715	84 %	2 571	68 %	5 444	79 %
Totalt	Våren 05	1 755	96 %	3 562	94 %	17 006	92 %	22 323	93 %
	Våren 04	2 231	94 %	5 491	89 %	20 637	86 %	28 359	88 %
	Høst 03	1 802	95 %	4 619	86 %	20 829	86 %	27 250	86 %
	Høst 02	3 418	93 %	7 267	86 %	35 712	85 %	46 397	86 %
	Høst 01	1 619	93 %	3 086	86 %	14 495	85 %	19 200	86 %

Tabell 5 - Bruk av bilbelte/barnesete blant passasjerer utenfor tettsted våren 2005

		Utenfor tettbygde strøk							
		0 - 3 år		4 - 14 år		15 år eller eldre		Alle	
		Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Forsete	Våren 05	273	95 %	1 077	96 %	12 195	97 %	13 545	96 %
	Våren 04	170	92 %	994	90 %	11 775	94 %	12 939	93 %
	Høst 03	98	89 %	578	91 %	9 067	94 %	9 743	94 %
	Høst 02	138	91 %	959	88 %	10 166	94 %	11 263	93 %
	Høst 01	298	92 %	973	90 %	16 657	95 %	17 928	95 %
Baksete	Våren 05	720	97 %	1 458	96 %	3 520	94 %	5 698	95 %
	Våren 04	739	95 %	1 349	91 %	2 305	84 %	4 393	88 %
	Høst 03	467	95 %	745	90 %	1 903	83 %	3 115	87 %
	Høst 02	652	97 %	1 140	90 %	2 887	84 %	4 679	87 %
	Høst 01	772	96 %	1 317	87 %	2 894	81 %	4 983	85 %
Totalt	Våren 05	993	97 %	2 535	96 %	15 715	96 %	19 243	96 %
	Våren 04	909	94 %	2 343	91 %	14 080	92 %	17 332	92 %
	Høst 03	565	94 %	1 323	91 %	10 970	92 %	12 858	92 %
	Høst 02	790	96 %	2 099	89 %	13 053	91 %	15 942	91 %
	Høst 01	1 070	95 %	2 290	89 %	19 551	93 %	22 911	93 %

Tabell 6 – Bruk av bilbelte/barnesete blant passasjerer på motorveg våren 2005

		Motorveg							
		0 - 3 år		4 - 14 år		15 år eller eldre		Alle	
		Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Forsete	Våren 05	44	75 %	118	84 %	1 821	90 %	1 983	89 %
	Våren 04	35	97 %	167	88 %	3 157	88 %	3 350	88 %
	Høst 03	30	80 %	112	91 %	2 409	90 %	2 551	90 %
	Høst 02	38	87 %	76	74 %	2 641	91 %	2 755	91 %
	Høst 01	25	88 %	60	80 %	1 081	87 %	1 166	87 %
Baksete	Våren 05	150	91 %	289	83 %	454	75 %	893	80 %
	Våren 04	213	100 %	376	89 %	556	77 %	1 155	85 %
	Høst 03	184	91 %	245	80 %	540	70 %	970	77 %
	Høst 02	42	79 %	121	84 %	455	81 %	618	81 %
	Høst 01	34	79 %	105	88 %	381	82 %	520	83 %
Totalt	Våren 05	194	88 %	407	83 %	2 275	87 %	2 876	87 %
	Våren 04	248	99 %	543	89 %	3 723	86 %	4 514	87 %
	Høst 03	215	90 %	357	84 %	2 949	86 %	3 521	86 %
	Høst 02	80	83 %	197	80 %	3 096	90 %	3 373	89 %
	Høst 01	59	83 %	165	85 %	1 462	86 %	1 686	85 %

Tabell 4 viser at bruksprosenten for bruk av bilbelter/barnestoler totalt, har steget med 5 prosentpoeng i tettbygd strøk fra 88 % i 2004 til 93 % i 2005. For de aller yngste er bruksprosenten 96 %. For barn mellom 4 og 14 år har bruksprosenten steget fra 89 % i 2004 til 94 % i 2005. Spesielt for voksne personer i baksete har det vært en kraftig økning i bruksprosenten, fra 72 % i 2004 til 87 % i 2005.

Tabell 5 viser at bruksprosenten totalt utenfor tettbygd strøk har steget med 3 prosentpoeng for de minste passasjerene, 5 prosentpoeng for passasjerene mellom 4 og 14 år og 4 prosentpoeng for de voksne passasjerene.

Tabell 6 viser totalt en nedgang på 11 prosentpoeng for de minste passasjerene på motorveg. For forsetepassasjerene i denne aldersgruppen har det vært en nedgang på hele 22 prosentpoeng. For passasjerene mellom 4 og 14 år er det totalt en nedgang på 6 prosentpoeng. For de eldste baksetepassasjerene på motorveg er bruksprosentene generelt lav.

Det er grunn til å anta at den kraftige økningen i registrert bilbeltebruk blant passasjerer har sammenheng med at det fra og med 2005 ilegges gebyr i samband med registrering av bilbeltebruk blant passasjerer (jfr punkt 3). Ved tvilstilfeller vil det oppfattes som vanskeligere å krysse av for manglende bruk når dette samtidig har som konsekvens at det skal ilegges gebyr for manglende bruk.

Tabell 4, 5 og 6 viser at det er fremdeles er potensiale for forbedring av bruksprosenten.

Tabell 7, 8 og 9 viser passasjerer som bruker belte/barnesete i fylkene våren 2005.

Tabell 7 – Bruk av bilbelter hos passasjerer - tettsted

Fylke	Andel m/belte	
	Foran	Bak
Østfold	99,0 %	100,0 %
Akershus	94,9 %	96,4 %
Oslo	91,2 %	74,1 %
Hedmark	95,0 %	98,1 %
Oppland	98,3 %	93,8 %
Buskerud	87,5 %	81,7 %
Vestfold	94,2 %	86,8 %
Telemark	96,1 %	95,6 %
Aust-Agder	91,6 %	77,8 %
Vest-Agder	90,6 %	83,1 %
Rogaland	94,9 %	93,0 %
Hordaland	87,1 %	92,9 %
Sogn og Fjordane	98,0 %	97,2 %
Møre og Romsdal	98,9 %	98,0 %
Sør-Trøndelag	96,5 %	95,7 %
Nord-Trøndelag	97,3 %	91,4 %
Nordland	94,3 %	95,2 %
Troms	91,4 %	93,6 %
Finnmark	96,6 %	91,2 %

Tabell 8 - Bruk av bilbelter hos passasjerer - utfor tettbygd strøk

Fylke	Andel m/belte	
	Foran	Bak
Østfold	98,0 %	100,0 %
Akershus	98,1 %	97,1 %
Oslo	97,0 %	88,9 %
Hedmark	98,2 %	98,5 %
Oppland	98,0 %	96,6 %
Buskerud	80,6 %	85,1 %
Vestfold	99,2 %	95,3 %
Telemark	92,0 %	90,7 %
Aust-Agder	95,5 %	86,2 %
Vest-Agder	93,4 %	91,3 %
Rogaland	97,0 %	88,9 %
Hordaland	92,1 %	94,7 %
Sogn og Fjordane	98,3 %	98,6 %
Møre og Romsdal	98,2 %	98,2 %
Sør-Trøndelag	97,3 %	94,7 %
Nord-Trøndelag	99,0 %	98,8 %
Nordland	96,9 %	93,2 %
Troms	97,6 %	96,3 %
Finnmark	93,5 %	99,6 %

Tabell 9 - Bruk av bilbelter hos passasjerer - motorveg

Fylke	Andel m/belte	
	Foran	Bak
Østfold	-	-
Akershus	85,1 %	75,8 %
Oslo	-	-
Hedmark	-	-
Oppland	-	-
Buskerud	89,1 %	77,8 %
Vestfold	100,0 %	79,4 %
Telemark	94,9 %	97,5 %
Aust-Agder	-	-
Vest-Agder	-	-
Rogaland	87,1 %	81,2 %
Hordaland	-	-
Sogn og Fjordane	-	-
Møre og Romsdal	-	-
Sør-Trøndelag	-	-
Nord-Trøndelag	-	-
Nordland	-	-
Troms	-	-
Finnmark	-	-

Tabell 9 viser at bare 76 % av baksetepassasjerene i Oslo og 78 % av baksetepassasjerene i Buskerud benytter bilbelte når de er passasjerer i bil som kjører på motorveg.

6. Måloppnåelse 2005

Tabell 10 - Førere

Tettbygd Strøk	Utenfor tettbygd strøk	Motorveg	Mål
87 %	92 %	89 %	97 %

Tabell 11 -Passasjerer 0 - 3 år

Forsete Tettbygd	Baksete Tettbygd	Forsete utenfor tettbygd	Baksete utenfor tettbygd	Forsete motorveg	Baksete motorveg	Mål
92 %	97 %	95 %	97 %	75 %	91 %	97 %

Tabell 12 - Passasjerer 4 - 14 år

Forsete Tettbygd	Baksete Tettbygd	Forsete utenfor tettbygd	Baksete utenfor tettbygd	Forsete motorveg	Baksete motorveg	Mål
95 %	93 %	96 %	96 %	84 %	83 %	97 %

Tabell 13 - Passasjerer 15 år eller eldre

Forsete Tettbygd	Baksete Tettbygd	Forsete utenfor tettbygd	Baksete utenfor tettbygd	Forsete motorveg	Baksete motorveg	Mål
93 %	87 %	97 %	94 %	90 %	75 %	97 %

Tabell 10 viser at bruksprosenten blant førere er lavest i tettbygd strøk. Det er imidlertid potensiale til forbedring av bruksprosenten for alle de tre vegtypene.

Tabell 11 viser at for de minste baksetepassasjerene, både i og utenfor tettbygd strøk, er målet på 97 % nådd.

Tabell 12 viser ingen av miljøene har nådd målet på 97 %.

Tabell 13 viser at passasjerer som er 15 år eller eldre, som sitter i baksetet og som kjører på motorveg, har en bruksprosent på 75 %. For forsetepassasjerene utenfor tettbygd strøk er målet på 97 % nådd.

7. Oppsummering

Bruksprosenten for førere i tettbygd strøk har steget med 2,5 prosentpoeng. Utenfor tettbygd strøk og på motorveg er bruksprosenten omtrent den samme som i 2004. Målet er ikke nådd i noen av de tre miljøene.

For de yngste passasjerene har bruksprosenten steget noe innenfor tettbygd strøk. Både for forsete- og baksetepassasjerene utenfor tettbygd strøk har bruksprosenten steget noe.

På motorveg har bruksprosenten sunket for alle tre aldersgruppene. For de minste barna som sitter i forsetet, har bruksprosenten gått ned med hele 22 prosentpoeng fra 97 til 75 %.

For voksne er bruksprosenten uendret for passasjerer på motorvei, mens det har vært en økning for de to andre miljøene.

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

Tilstandsundersøkelse kap. 2 - Bruk av sykkelhjelm

Tilstandsundersøkelse kap. 2 - Bruk av sykkelhjelm ble gjennomført i 4 av regionene i uke 24. Region Nord deltok ikke i undersøkelsen.

Vegdirektoratet har besluttet å ikke offentliggjøre tall fra årets undersøkelse, da vi er skeptiske til de bearbeidede tallene.

Vegdirektoratet vil utarbeide et nytt opplegg for tilstandsundersøkelse kap 2, i god tid før neste års undersøkelse.

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2005 - Bruk av piggdekk

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2005 - Bruk av piggdekk, ble gjennomført i uke 6 i 2005. Undersøkelsen ble gjennomført i alle regionene. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

2. Bakgrunn

I NVVP 1998-2007 er det vedtatt at det skal gjennomføres en rekke tilstandsundersøkelser for å kartlegge utviklingen i en del parametre som påvirker sikkerheten og forurensing fra vegtrafikken. Bruken av piggdekk er vist å påvirke produksjonen av svevestøv som igjen kan føre til en økning av lunge- og luftveissykdommer. En interdepartemental gruppe fremla i desember 1996 en rapport med "Forslag til en politikk for redusert bruk av piggdekk". På dette grunnlaget har Stortinget bestemt at det skal innføres restriksjoner på bruken av piggdekk i de fire største byene i landet (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Siden har man vedtatt at Drammen, Grenland, Lillehammer, Tromsø og Ålesund også følger samme politikk). Det er vedtatt som mål at piggdekkbruken i disse byene/større tettstedene ikke skal overstige 20%. Det er ikke noe uttrykt mål å redusere piggdekkbruken i øvrige deler av landet. Statens vegvesen ønsker imidlertid å ha en løpende oversikt over piggdekkbruken.

3. Metode

For å følge opp dette vedtaket og for å følge utviklingen i piggdekkbruk på landsbasis gjennomfører Statens vegvesen årlig registreringer av piggdekkbruken rundt i landet. Det gjennomføres rene tellinger i alle regionene og tellinger kombinert med intervjuer i de fem nevnte byene. I dette notatet refereres resultatene fra tellingene rundt i landet.

Den tellemetoden som er valgt er at det i hver region skal registreres minst 1 000 kjøretøy (lette og tunge) på en bensinstasjon. Det skal registreres på den eller de samme bensin-stasjonene hvert år. Dette gjøres for å sikre sammenlignbare resultater. Registreringene gjennomføres i løpet av februar måned.

Telling etter dette opplegget ble første gang gjennomført februar 1998.

4. Resultater fra undersøkelsen 2005

Totalt ble det registrert 7 357 lette og 1 183 tunge kjøretøy.

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

Tabell 1 – Andel piggfrie kjøretøy (%)

År	Andel piggfri lette	Andel piggfri tunge	Andel piggfri alle
1998	20,7 %	57,1 %	26,3 %
1999	26,6 %	54,8 %	30,6 %
2000	31,6 %	56,3 %	35,0 %
2001	40,4 %	65,3 %	42,4 %
2002	40,8 %	71,6 %	46,0 %
2003	37,3 %	53,4 %	38,7 %
2004	38,0 %	55,7 %	40,0 %
2005	43,2 %	66,9 %	46,5 %

Tabellen viser at andelen kjøretøy med piggfrie dekk har en økning på 6,5 prosentpoeng fra 2004 til 2005, fra 40,0 til 46,5 prosent. Blant lette kjøretøy har andelen steget med 5,2 prosentpoeng, og blant tunge kjøretøy med 11,2 prosentpoeng. Endringene er signifikante.

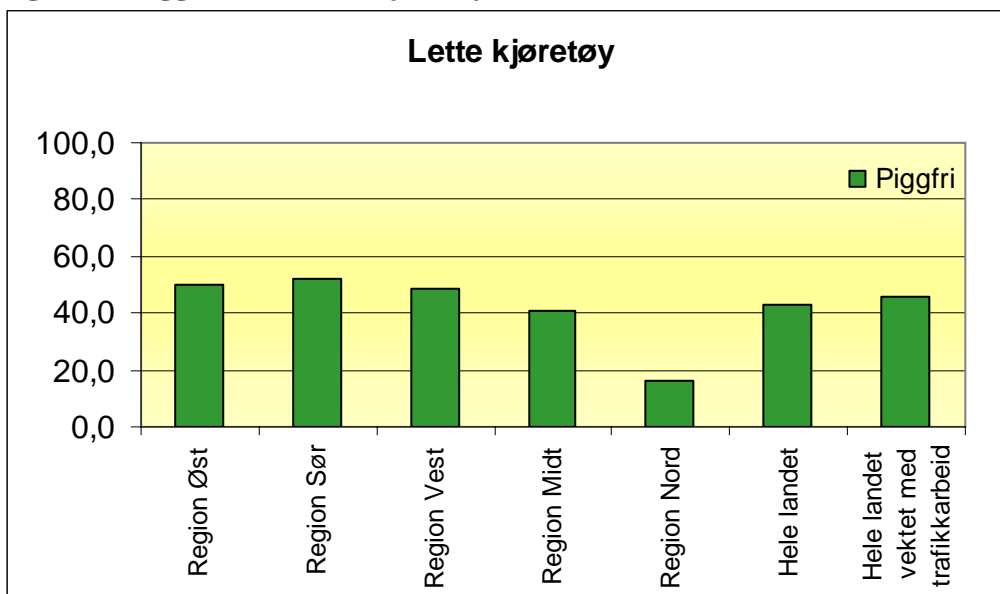
Tabell 2 – Piggdekkandeler 2005 for hver region

Piggdekkandeler 2005													
Fylke	Antall lette kjøretøy				Antall tunge kjøretøy				Alle kjøretøy				
	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Piggdekk	Ikke piggdekk	Sum	Piggfri %	Endring 2004-2005
Region Øst	804	808	1612	50,1	44	174	218	79,8	848	982	1830	53,7	
Region Sør	712	784	1496	52,4	34	93	127	73,2	746	877	1623	54,0	
Region Vest	906	853	1759	48,5	144	370	514	72,0	1050	1223	2273	53,8	
Region Midt	776	542	1318	41,1	76	119	195	61,0	852	661	1513	43,7	
Region Nord	981	191	1172	16,3	94	35	129	27,1	1075	226	1301	17,4	
Hele landet	4179	3178	7357	43,2	392	791	1183	66,9	4571	3969	8540	46,5	
Hele landet vektet med trafikkarbeid				45,9				70,1				49,1	

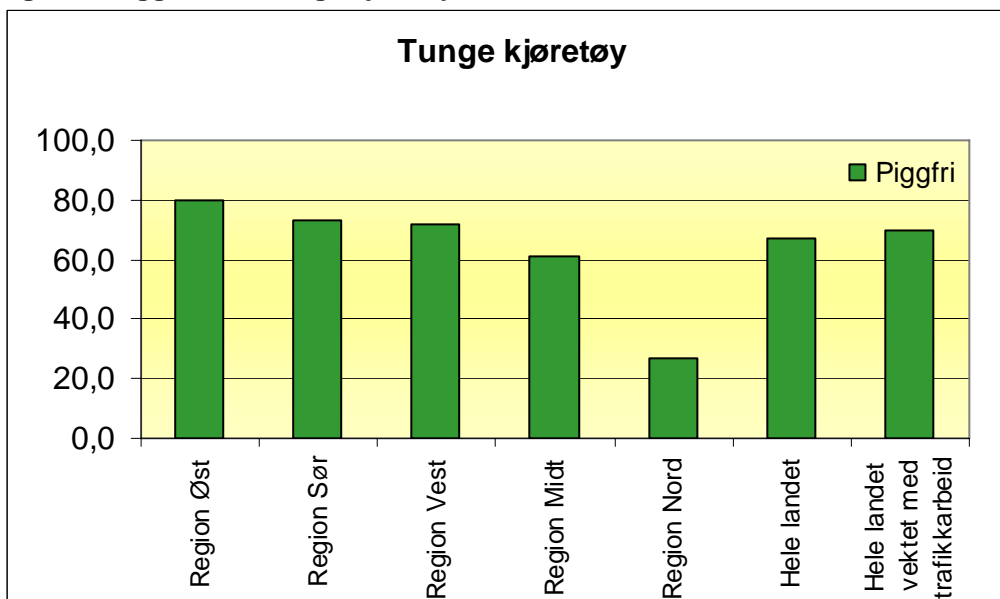
I landsoversikten som er vist i tabellen ovenfor (tabell 2) teller noen regioner mer enn andre fordi de har registrert flere kjøretøyer. Det er av interesse å se hvor stor del av trafikkarbeidet som foregår med piggfrie dekk. For å beregne det må regionsandelene vektet med regionenes andel av trafikkarbeidet i Norge (unntatt Oslo). En slik vektning viser at 45,9 % av trafikkarbeidet med lette kjøretøyer og 70,1 % av trafikkarbeidet med tunge kjøretøyer foregår piggfritt. Den samlede andelen piggfri kjøring er 49,1 %, noe som viser en oppgang på 3,6 prosentpoeng fra 2004.

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

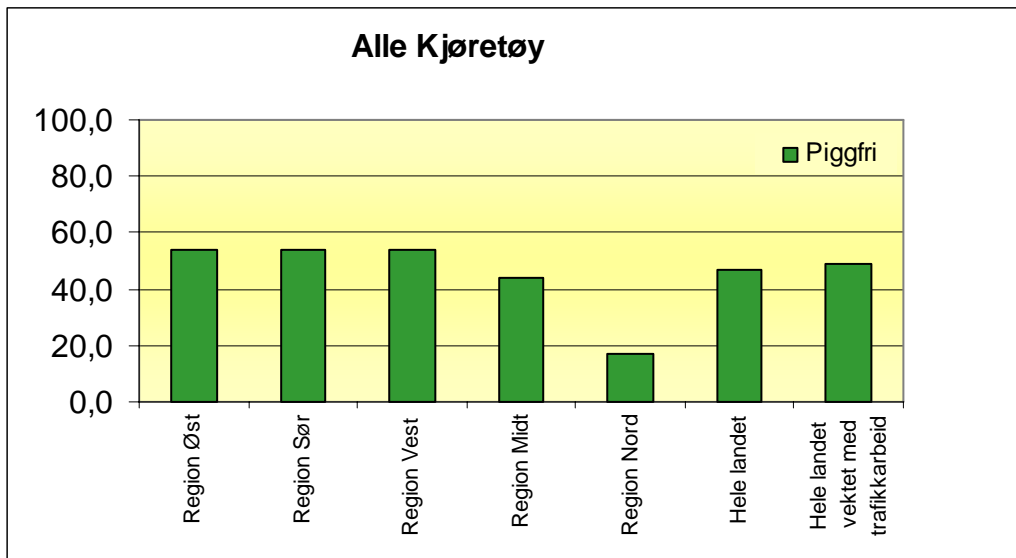
Figur 1 – Piggfriandel lette kjøretøy



Figur 2 - Piggfriandel tunge kjøretøy



Figur 3 - Piggfriandel alle kjøretøy



5. Måloppnåelse

Det er i de ti største byene/byområdene satt et mål på 80 % piggfriandel. Det vises til eget notat når det gjelder denne undersøkelsen. Mål for landet forøvrig er ikke formulert.

Tilstandsundersøkelse kap 5/2005 - Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 5 – Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene ble gjennomført i regionene i månedene mars, april og mai i 2005. Rapporten baserer seg på kontroll av 4 386 kjøretøyer. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notatet. Kontrollene er fordelt over alle ukens dager, over ulike deler av vegnettet og over hele døgnet.

Bakgrunn

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

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

Metode

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

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

Omfanget av undersøkelsene

83 % av kontrollene har vært utført på Europaveg, 17 % på riksveg og 1 % på kommunal veg eller fylkesveg.

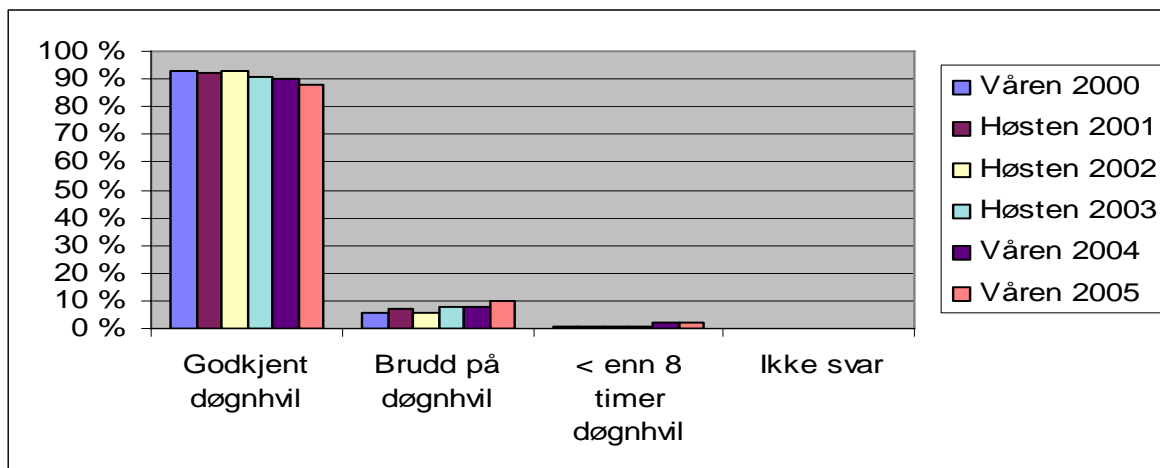
Kontrollene er utført i alle ukens dager. De fleste kontrollene er fordelt på de ulike virkedagene, med en topp på torsdager. 2 % av kontrollene ble utført på lørdager, mens 10 % av kontrollene er utført på søndag. 63 % av kontrollene er utført mellom kl 0600 og kl 1800. 27 % er registrert i perioden fra kl 1800 – 2400 og resten om natten (9 %).

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

83 % av kjøretøyene var registrert i Norge. 94 % av kjøretøyene hadde en totalvekt over 7 500 kg. 92 % drev ervervsmessig transport.

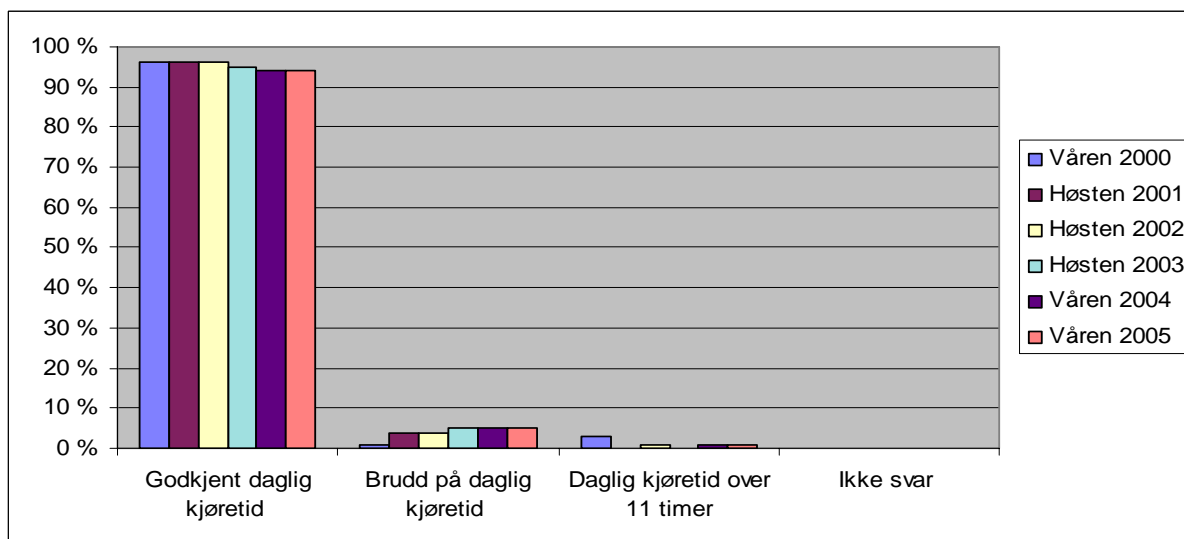
Resultater 2005

Figur 1 - Døgnhvil



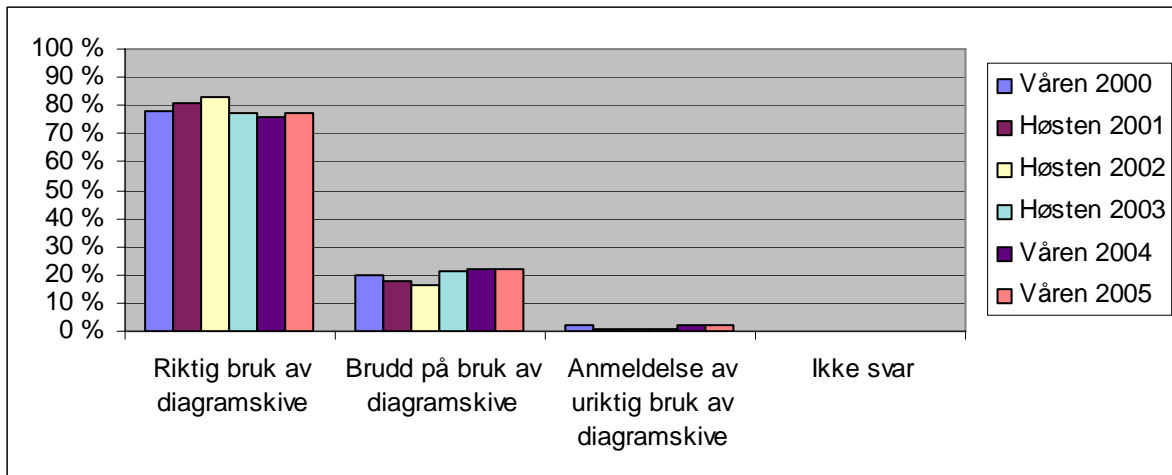
88 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 10 % hadde brudd på døgnhvilen, mens 2 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2004 var det en nedgang på 2 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

Figur 2 - Daglig kjøretid



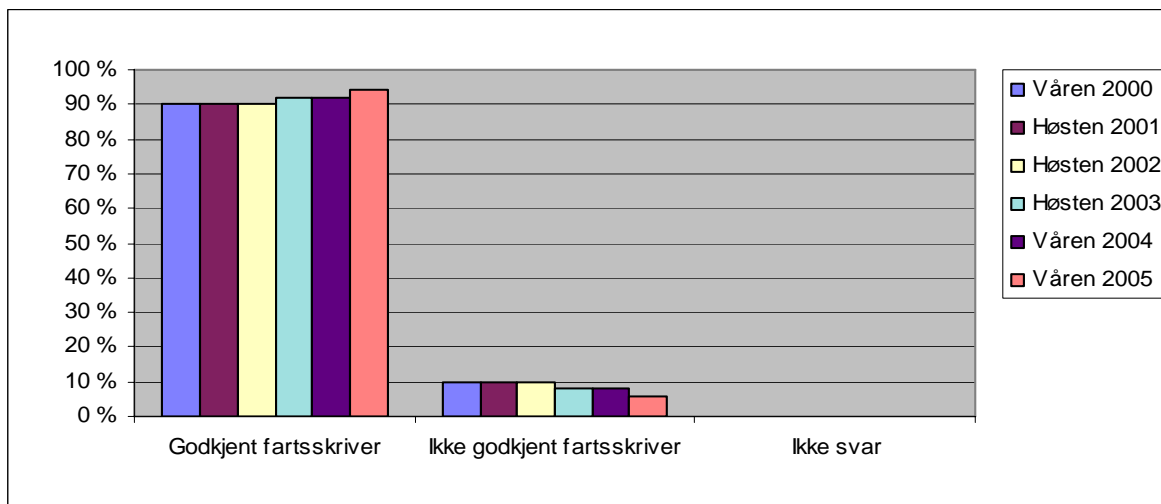
94 % av de kontrollerte hadde godkjent daglig kjøretid. 6 % hadde brudd på daglig kjøretid, hvorav 1 % hadde daglig kjøretid over 11 timer. Prosentandelene er de samme som for undersøkelsen i 2004.

Figur 3 - Utfylling/bruk av diagramskiver



77 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive. 22 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskiver. 2 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Prosentandelene er omtrent de samme som for undersøkelsene de to siste årene.

Figur 4 - Godkjent fartsskriver



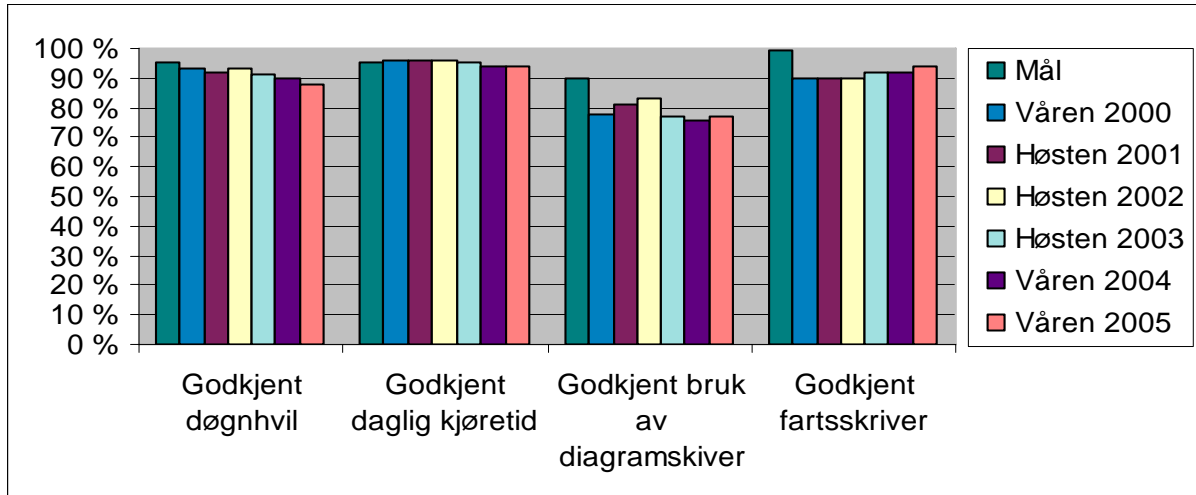
6 % av de kontrollerte fartsskriverne ble ikke godkjent. Dette er 2 prosentpoeng lavere enn ved forrige kontroll. "Ikke godkjent" innebærer at det mangler fartsskriver eller at den ikke er kontrollert i henhold til forskriften, og/eller at den ikke registrerer riktig.

Mål

- 95 % av sjåførene skal ha godkjent døgnhvil.
- 95 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid.
- 90 % av sjåførene skal bruke diagramskivene riktig.
- 99 % av kjøretøyene skal ha godkjent fartsskriver.

Måloppnåelse

Figur 5 – Mål og måloppnåelse



Tabell 1 - Mål og måloppnåelse 2005

	Mål	Resultater	Resultater	Resultater	Resultater	Resultater	Resultater
		2000	2001	2002	2003	2004	2005
Godkjent døgnhviltid	95 %	93 %	92 %	93 %	91 %	90 %	88 %
Godkjent daglig kjøretid	95 %	96 %	96 %	96 %	95 %	94 %	94 %
Riktig bruk av diagramskiver	90 %	78 %	81 %	83 %	77 %	76 %	77 %
Godkjent fartsskriver	99 %	90 %	90 %	90 %	92 %	92 %	94 %

Ingen av de 4 indikatorene har nådd målet.

Det er fremdeles to forhold som er med på å forstyrre et relativt positivt helhetsinntrykk. For det første er det som det framgår bare 77 % som har "godkjent bruk av diagramskive". Det er kjent at nettopp uriktig bruk av diagramskiven er et vanlig ledd i forsøk på å dekke over brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Prosentandelen er omtrent den samme som for undersøkelsen i 2004. For det andre er det 22 % av førerne som oppgir at en annen fører har kjørt kjøretøyet i kontrollperioden. Dette kan selvsagt være reelt, men det er også kjent at det å føre inn en fiktiv fører i etterkant for deler av kjøreperioden er en måte å lure systemet på, og derved skjule et brudd på bestemmelsene.

Det framstår som spesielt viktig å finne mulige tiltak for å øke den andelen som bruker diagramskiven riktig. Det framgår også at 6 % ikke har godkjent fartsskriver. Dette kan skyldes

manglende 2- og 6-års kontroll. Det er krav i forskriften om at fartsskriver som er i bilen skal godkjennes av godkjent verksted:

2 års kontroll: enkel kontroll hvert 2. år

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

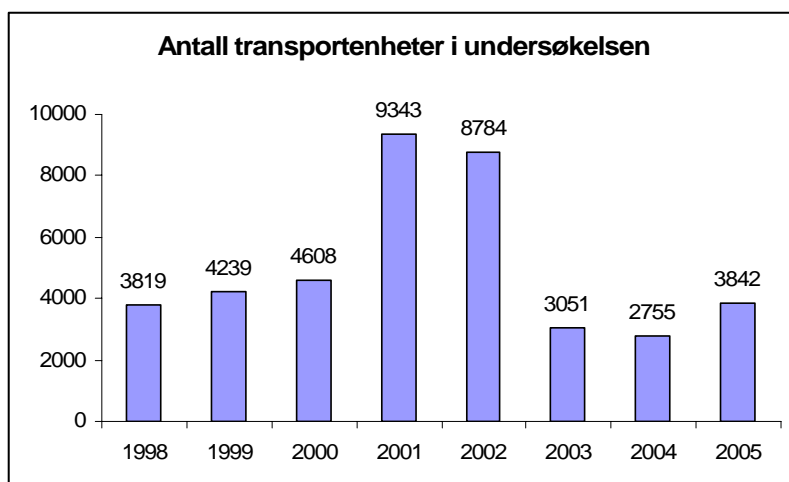
Godkjent og funksjonsdyktig fartsskriver er imidlertid en forutsetning for at myndighetene skal kunne føre en reell kontroll med kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Tilstandsundersøkelse kap. 6/2005 - Tunge kjøretøyer (Tekniske og administrative forhold)

1. Innledning

Denne undersøkelsen ble gjennomført ved at det ble sendt ut registreringsskjema til regionvegkontorene, der de ble bedt om å benytte disse skjemaene ved kontroll av tunge kjøretøyer. Undersøkelsen ble gjennomført i månedene mars, april og mai i 2005, og omfattet alle Statens vegvesens regioner. Registreringsskjemaene som ble benyttet er noe endret i forhold til tidligere år, noe som gjør at vi for de fleste variablene kun kan sammenligne direkte med resultatene fra 2003 og utover. Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 0,9 – 1,4 prosentpoeng for hovedgruppene (hovedfrekvensene). Feilmarginene for det oppsplittede tallmaterialet (undergruppene) er noe større.

Undersøkelsen er gjennomført i forbindelse med kontroll av tunge kjøretøy ved vegvesenets kontrollstasjoner, og utvalgsstørrelsen er på 3842 transportenheter.



Figur 1 Årlig antall transportenheter i undersøkelsen

Mens antall kontrollerte transportenheter sank fra 9343 i 2001 til 2755 i 2004, var det i år 3842 enheter som ble undersøkt. Det vil si at antallet er økt med i overkant av 1000 transportenheter i forhold til i fjor. Målet om 5000 kontrollerte transportenheter er imidlertid ikke oppnådd.

2. Bakgrunn

Transport med tunge kjøretøy reguleres både med hensyn på trafiksikkerhet og konkurranselighet. Selv etter innføring av årlig periodisk kontroll for tunge kjøretøy, (Rådsdirektiv 96/96/EF) anses det som nødvendig å følge opp bl.a. en del tekniske forhold hvor det kan forventes raske tilstandsendringer når kjøretøyet blir brukt. Rådsdirektiv 2000/30/EF om utekontroll av tunge nyttekjøretøy ble innført (10. august 2002) for å sikre at kjøretøyene i felleskapsområdet bedre skulle overholde de tekniske kravene som er satt ved årlig periodisk kjøretøykontroll. I TØI's vurderinger av tekniske utekontroller for tunge kjøretøy konkluderes det med at den samfunnsøkonomiske nytten av tiltakene er ca. 7 ganger så stor som kostnaden.

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

3. Metode

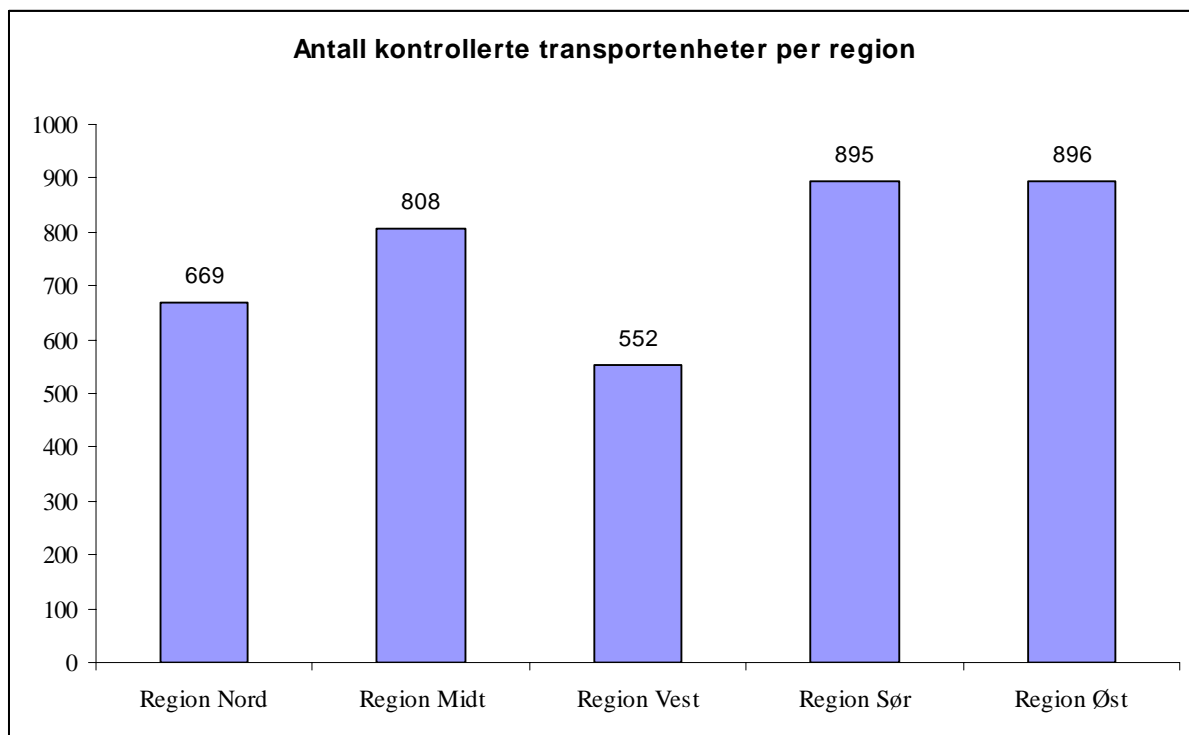
I undersøkelsen kontrolleres bremses, vekt og dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last.

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

4. Generelt om kontrollene

4.1 Kontroller fordelt på region

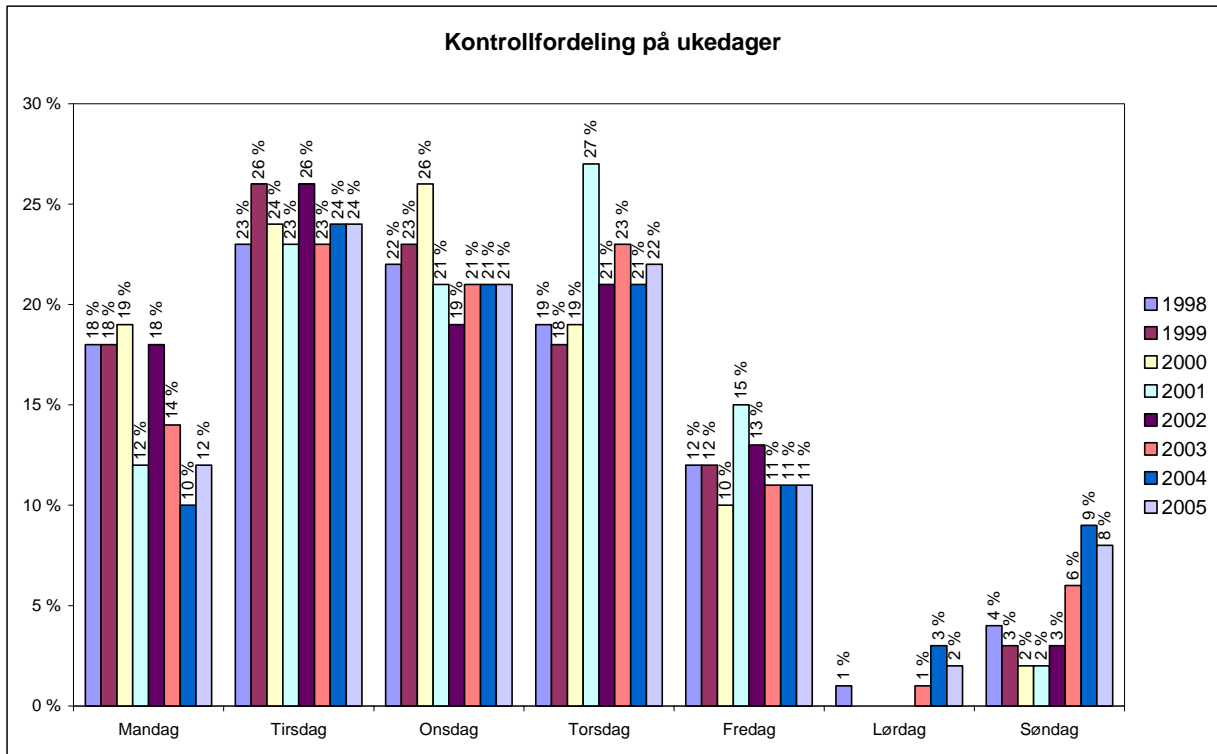
Selv om det i år er kontrollert flere transportenheter enn de to foregående årene, er antallet fortsatt lavere enn kravet på 1000 transportenheter per region. Diagrammet nedenfor viser at det ble kontrollert flest i Region sør og Region øst, hvor de ligger ca. 100 enheter under målet. I Region vest ble det kontrollert nesten halvparten så mange kjøretøy som målet på 1000 enheter.



Figur 2 Antall kontrollerte transportenheter per region

4.2 Kontroller fordelt på ukedager

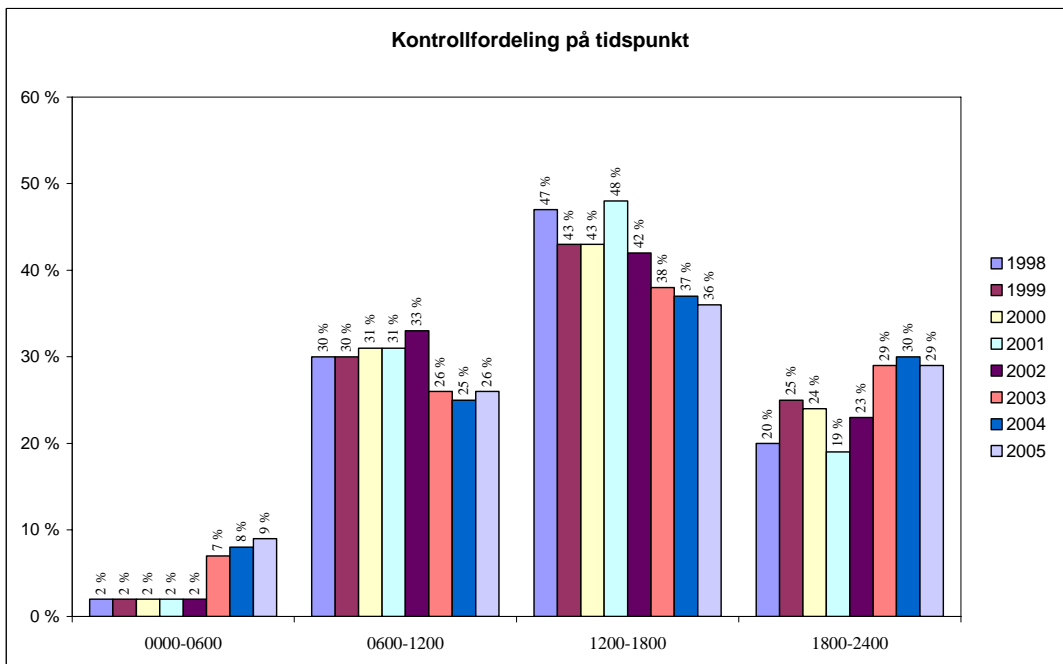
90 % av kontrollene ble foretatt på ukens virkedager. De fleste av disse ble gjort på tirsdag, onsdag og torsdag, mens det på mandag og fredag ble foretatt omtrent halvparten så mange kontroller som resten av virkedagene. Dette er forholdsvis likt sammenlignet med tidligere år. På helgedagene ble det foretatt 2 % færre kontroller enn i fjor, men flere enn i de andre foregående årene. Med en kontrollandel på 10 % ble det uansett ikke foretatt nok kontroller i helgedagene til å oppfylle kravet på 15 %.



Figur 3 Fordeling av kontroller på ukedager

4.3 Kontrollfordeling på tidspunkt

Målet for kontrolltidspunkt er at 15 % av kontrollene skal foretas mellom klokken 00.00 og 06.00. Som det går fram av fordelingen i figur 4 ble 91 % av kontrollene foretatt mellom klokken 06.00 og 24.00, og kun 9 % mellom klokken 00.00 og 06.00. Dermed ble det foretatt 6 % færre kontroller mellom klokken 00.00 og 06.00 enn det som er hensikten. Den høyeste andelen kontroller ble gjennomført mellom klokken 12.00 og 18.00.



Figur 4 Fordeling av kontroller på tidspunkt

4.4 Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

Av de tre kjøretøytypene som inngår i undersøkelsen, er det høyest andel av lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn > 7500 kg som har blitt kontrollert. Siden 1998 har andelen lastebiler > 7500 blitt redusert med 15 prosentpoeng, mens andelen trekkvogner med semitrailer har økt med 11 prosentpoeng. Fordelingen av type kjøretøy er vist i tabell 1.

Tabell 1 Fordeling av kjøretøytyper

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Kjøretøytype								
Lastebil > 7500 kg	41 %	39 %	34 %	34 %	32 %	27 %	28 %	26 %
Lastebil med påhengsvogn eller slepevogn > 7500 kg	37 %	37 %	40 %	40 %	40 %	41 %	40 %	41 %
Trekkvogn med semitrailer	22 %	24 %	26 %	26 %	29 %	32 %	32 %	33 %

4.5 Nasjonalitet/transporttype

Etter at andelen norskregistrerte kjøretøy sank fra 90 % i 1998 til 82 % i 2004, viser tabell 2 at andelen har økt i år i forhold til i fjor. Kombinasjonen norsk/utenlandsk har vært uforandret de siste tre årene.

Tabell 2 Fordeling av kjøretøyenes registreringsland

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Registreringsland								
Norge	90 %	87 %	85 %	87 %	84 %	84 %	82 %	83 %
Utenlandsk	10 %	13 %	15 %	13 %	16 %	14 %	16 %	15 %
Kombinasjon norsk/utenlandsk	-	-	-	-	-	2 %	2 %	2 %

Som vist i tabell 3 har ervervsmessig transport hatt en kontinuerlig økning siden 1998, og i 2005 er andelen 91 %. Egentransport har dermed sunket tilsvarende og har en andel på 9 %.

Tabell 3 Fordeling av type transport

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Transporttype								
Ervervsmessig transport	83 %	86 %	87 %	87 %	87 %	89 %	90 %	91 %
Egentransport	17 %	14 %	13 %	13 %	13 %	11 %	10 %	9 %

5. Resultater

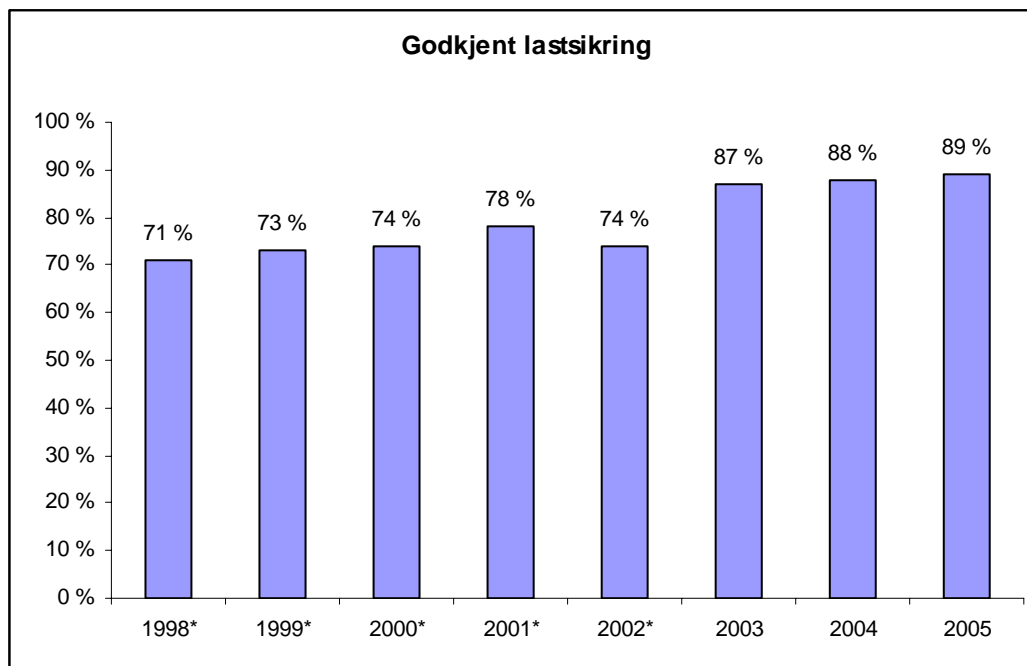
5.1 Sikring av last

Godkjent lastsikring regnes som prosent av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres. Andelen transporter som faktisk har last er derfor en nødvendig opplysning for å kunne vurdere antall brudd på lastsikringsbestemmelsene. I 2005 hadde i likhet med i fjor 88 % av alle kontrollerte kjøretøy last som kunne kontrolleres. Tabell 4 viser andelen kjøretøy som hadde last som kunne kontrolleres fra 1998 til 2005.

Tabell 4 Andel av kjøretøyene med last som kan kontrolleres

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Last kan kontrolleres	85 %	85 %	89 %	87 %	84 %	84 %	88 %	88 %

Av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres viser figur 5 at det har vært en positiv utvikling i fra 1998 til 2005 når det gjelder andelen kjøretøy med godkjent lastsikring. Siden 1998 har andelen økt med 18 prosentpoeng.



Figur 5 Andel kjøretøy med godkjent lastsikring

(* Datamaterialet er korrigert for å kunne sammenligne årets undersøkelser med tidligere års undersøkelser)

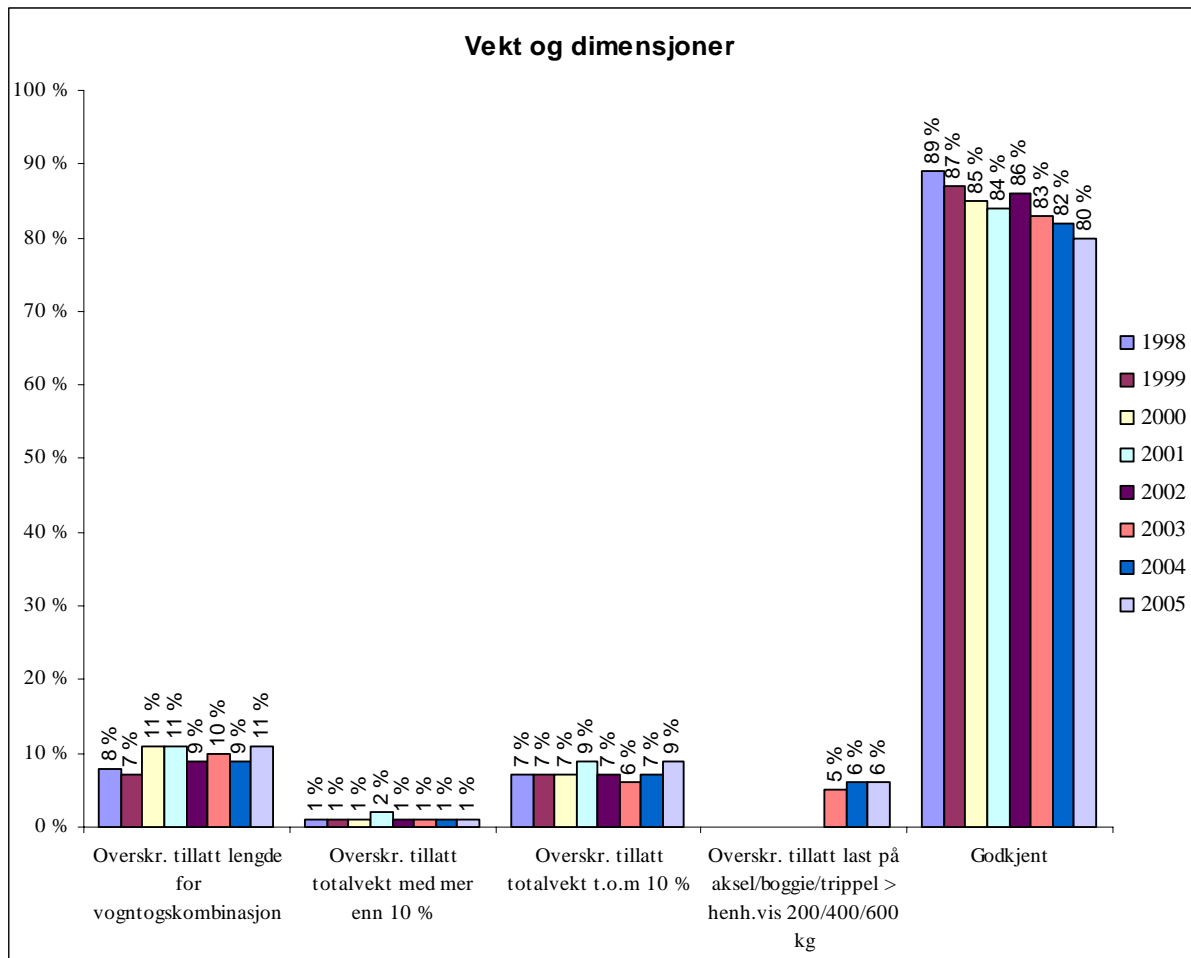
Når det gjelder hvilke av de tre kjøretøytypene som har høyest andel godkjente kjøretøy, er det kun små forskjeller. Lastebil med påhengsvogn har 90 %, mens lastebil > 7500 kg og trekkvogn med semitrailer har henholdsvis 88 % og 87 %.

Det er imidlertid større forskjeller når det kommer til registreringsland. Norskregistrerte kjøretøy har 6 prosentpoengs høyere godkjeningsandel enn utenlandsregistrerte kjøretøy, og 16 prosentpoengs

høyere godkjenningandel enn kombinasjonen norsk/utenlandsk.

5.2 Vekter og dimensjoner

Andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner er stadig synkende, og har gått fra 89 % i 1998 til 80 % i 2005. Når det gjelder fordelingen mellom de ulike overtredelsene er det imidlertid relativt små endringer i forhold til foregående år. Det som forekommer oftest er overtredelse på tillatt lengde for vogntogkombinasjon (11 %) og overtredelse på tillatt totalvekt med inntil 10 % (9 %). For øvrig må det tas med i betraktning at flere ulike overskridelser er mulig på ett kjøretøy.



Figur 6 Andel av ulike overskridelser og andel godkjente kjøretøy med bakgrunn i kontroll av vekter og dimensjoner

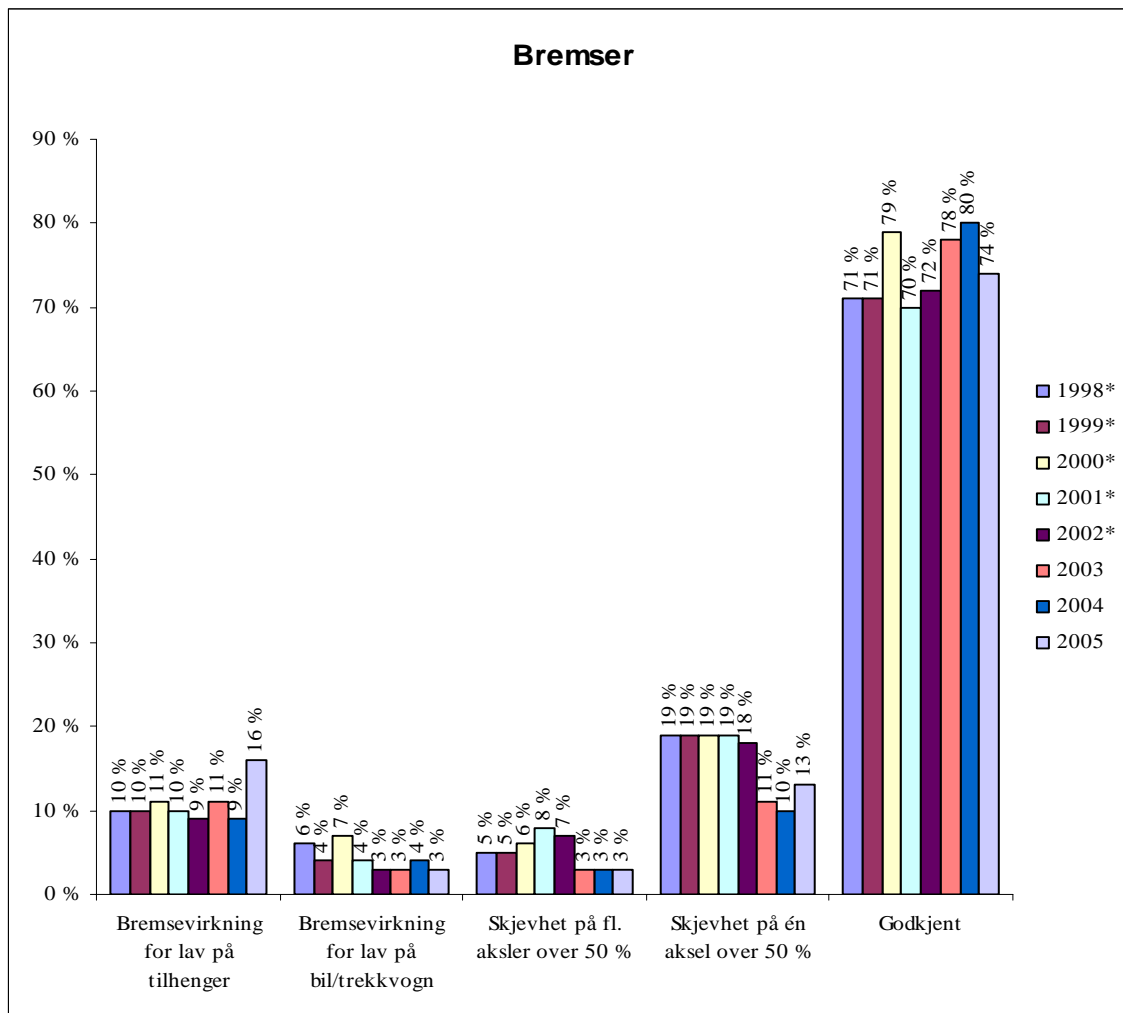
Bryter man ned andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner i regioner er det Region nord som kommer best ut av det med 91 %, og Region midt har den laveste andelen med 70 %. I Region midt er det overskridelse av tillatt totalvekt t.o.m. 10 % som er den dominerende bemerkningen.

Av de tre kjøretøytypene er det lastebil med påhengsvogn som har den minste andelen godkjente kjøretøy med 72 %. Her er det overskridelse av tillatt lengde som utgjør størsteparten av forseelsene.

Som for sikring av last er det kombinasjonen norsk/utenlandsregistrerte kjøretøy som har den minste andelen godkjente kjøretøy. Også her er det overskridelse av tillatt lengde som dominerer.

5.3 Bremses

I figur 7 er andelen av ulike bremsefeil illustrert sammen med andelen godkjente kjøretøy. I likhet med vektor og dimensjoner kan ett kjøretøy ha flere feil.



Figur 7 Andel av ulike feil og andel godkjente kjøretøy med bakgrunn i kontroll av bremses
 (* kravet til skjevhet var 30 % før 22.11.2002)

Av figur 7 kommer det fram at andelen kjøretøy som har godkjente bremses har sunket med 6 % i fra 2004 til 2005. 74 % av de kontrollerte kjøretøyene ble godkjent, og dette er den laveste andelen siden kravet til skjevhet ble øket til 50 % på slutten av 2002. Blant de kjøretøyene som ikke ble godkjent er det for lav bremsevirkning på tilhenger som går igjen oftest.

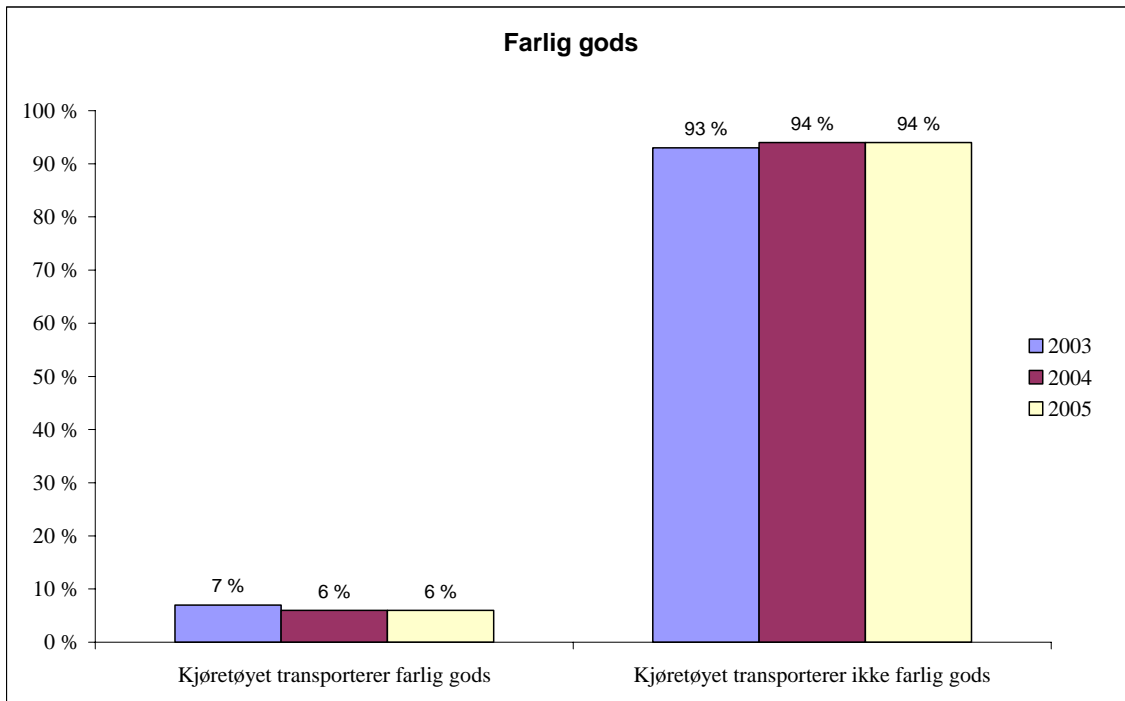
Med en godkjenningssandel på 62 % er det utenlandske kjøretøy som kommer dårligst ut av kontrollene når det gjelder bremses. Også trekkvogn med semitrailer har dårlige resultater med en godkjenningssandel på kun 68 %. I begge tilfellene er det for lav bremsevirkning på tilhenger som er den forseelsen som er mest utbredt.

Tar man utgangspunkt i de ulike regionene er det Region nord som ligger høyest med 87 %

godkjente kjøretøy, og Region øst ligger lavest med 66 %. Det er også verdt å legge merke til at av type transport har ervervsmessig transport 73 % godkjente kjøretøy, mens egentransport har 86 %.

5.4 Farlig gods

Andelen kjøretøy som transporterer farlig gods er 6 %, hvilket er likt med i fjor. I denne sammenhengen er det høyest andel av trekkvogner med semitrailer og kjøretøy med kombinasjon av norsk og utenlandsk registrering. Henholdsvis 7 % og 8 % av disse frakter farlig gods.



Figur 8 Andel kjøretøy som transporterer farlig gods

I 2003 ble undersøkelsen utvidet med noen flere spørsmål vedrørende farlig gods. Ett av disse spørsmålene går på om føreren har med seg komplette og korrekte dokumenter. I 2005 oppfylte 97 % dette kravet. Som det går fram av tabell 5 er det omtrent likt med tallene for 2003 og 2004.

Tabell 5 Andel førere med nødvendige dokumenter relatert til farlig gods

	2003	2004	2005
Dokumenter			
Føreren medbringer komplette og korrekte dokumenter relatert til det farlige godset som transporteres	96 %	98 %	97 %
Føreren medbringer IKKE komplette og korrekte dokumenter relatert til det farlige godset som transporteres	4 %	2 %	3 %

Et annet spørsmål relatert til farlig gods er hvorvidt transportenheten medbringer godkjent/påkrevd

brannslukkingsutstyr. Tabell 6 viser at andelen som ikke medbringer nødvendig brannslukkingsutstyr har økt med 2 prosentpoeng i løpet av de siste to årene. Utenlandsregistrerte kjøretøy er de som feiler mest på dette området.

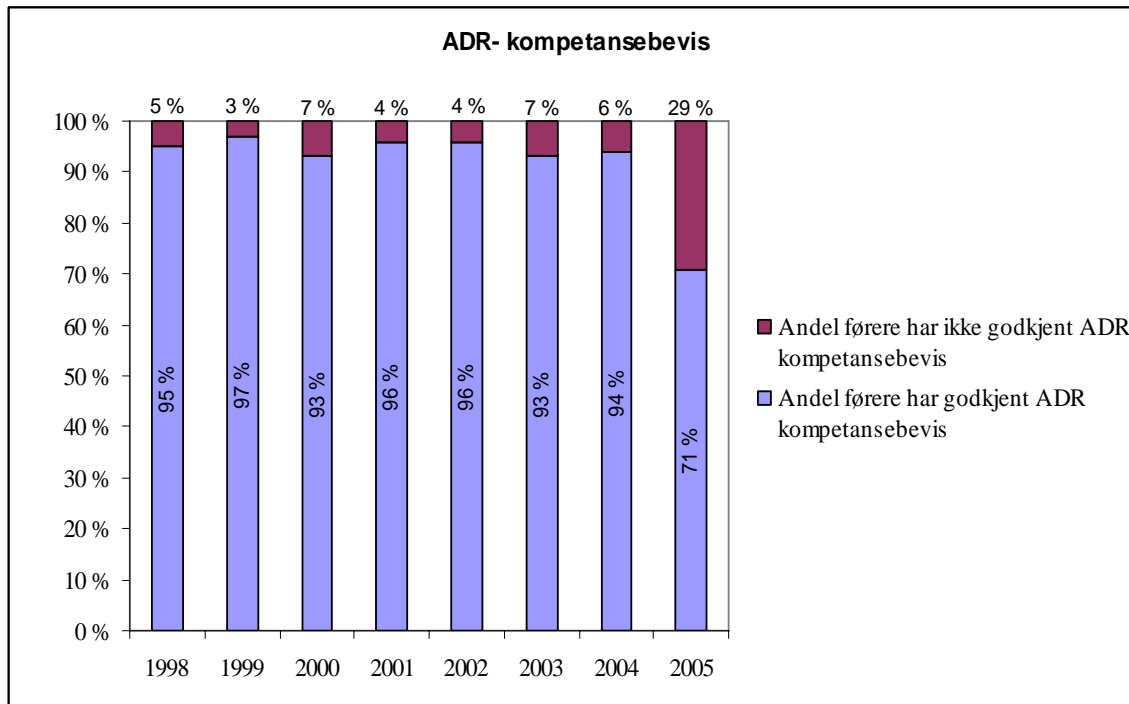
Tabell 6 Andel transportenheter med nødvendig brannslukkingsutstyr relatert til farlig gods

	2003	2004	2005
Brannslukkingsutstyr			
Transportenheten medbringer godkjent/påkrevd brannslukningsutstyr relatert til det farlige godset som transporteres	93 %	92 %	91 %
Transportenheten medbringer IKKE godkjent/påkrevd brannslukningsutstyr relatert til det farlige godset som transporteres	7 %	8 %	9 %

5.5 ADR

Figur 9 viser at 71 % av førerne hadde godkjent ADR kompetansebevis i 2005. Dette er en kraftig nedgang forhold til de foregående årene. Målet er at 90 % av førerne skal ha godkjent ADR kompetansebevis, og dette er langt fra oppnådd. Noe som imidlertid kan ha påvirkning på resultatet er at kun 320 førere har blitt spurt om ADR kompetansebevis. Dermed er ikke utvalget stort nok til å kunne gi et reelt bilde av situasjonen.

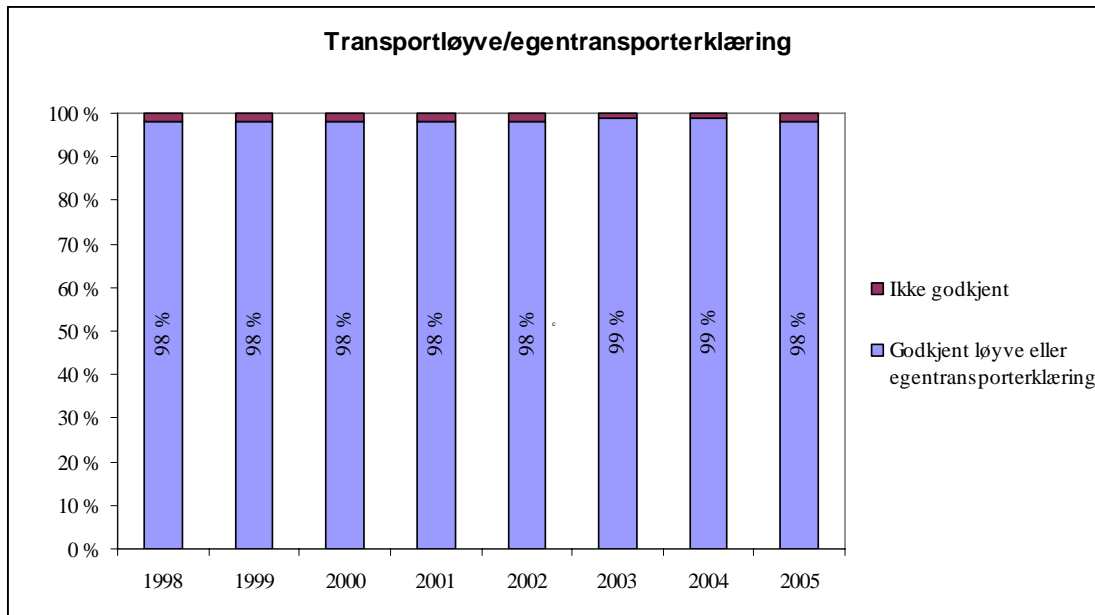
I Region øst var det 49 % av de kontrollerte som kunne forevise godkjent ADR kompetansebevis. Når det gjelder type transport er det egentransport som har den laveste andelen med kun 41 %.



Figur 9 Andel førere med godkjent ADR kompetansebevis

5.6 Løyvepliktig transport/egentransporterklæring

98 % av de 3796 spurte hadde godkjent transportløyve/egentransporterklæring. Fra 1998 fram til 2005 har andelen variert mellom 98 % og 99 %. Dette er illustrert i figur 10.

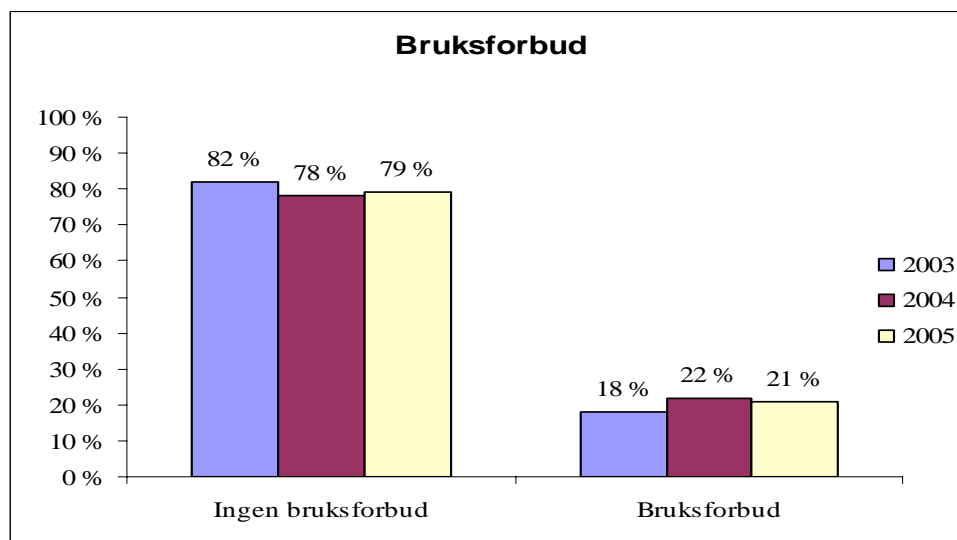


Figur 10 Andel kjøretøy med godkjent transportløyve eller egentransporterklæring

5.7 Bruksforbud

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

I undersøkelsen er det ikke differensiert innenfor hvilke områder kjøretøyene har fått bruksforbud, men kun summert for hele tilstandsundersøkelsen. Figur 11 viser at i år som i de to foregående årene ligger andelen bruksforbud på rundt 20 %. Med 26 % var lastebil med påhengsvogn det kjøretøyet med høyest andel bruksforbud.



Figur 11 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud

6. Mål

Tabellen nedenfor viser hvilke mål som gjelder for de ulike emnene. Disse går på hvor stor andel av de enkelte forhold som er godkjent eller ikke.

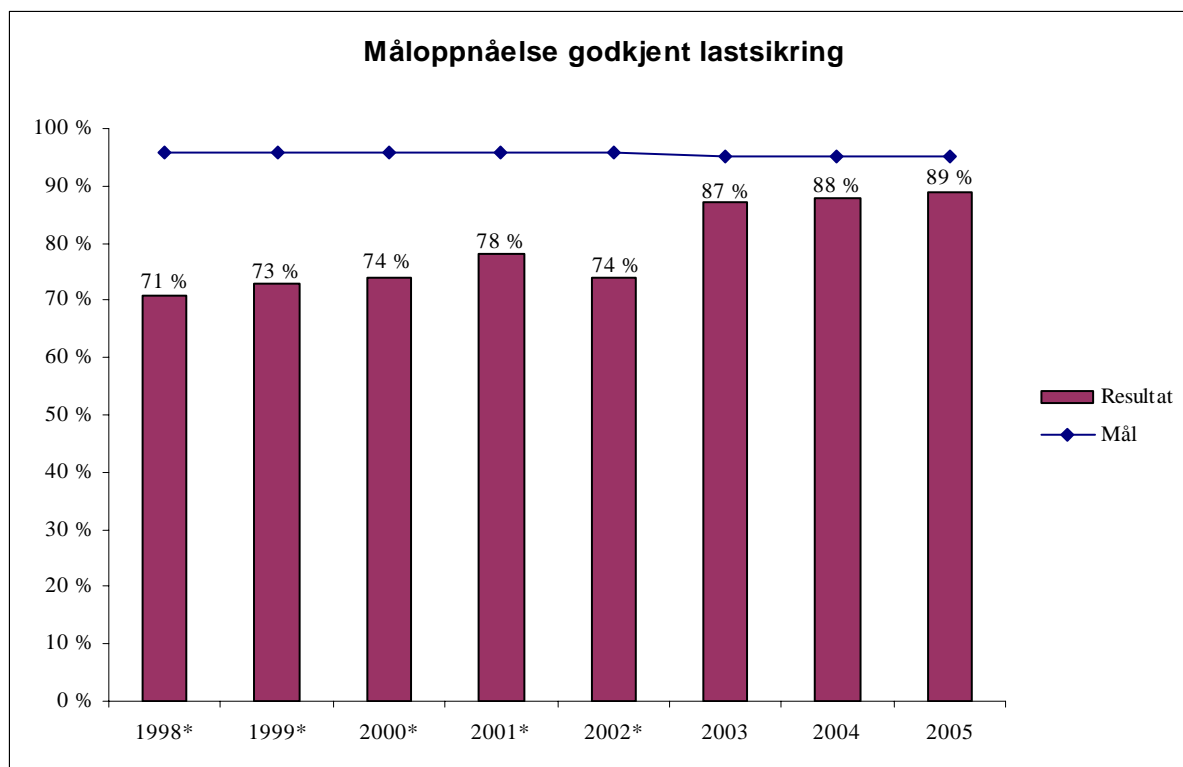
Tabell 7 Mål for hvor stor andel av kontrollenhetene som bør være godkjent

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

7. Måloppnåelse

7.1 Sikring av last

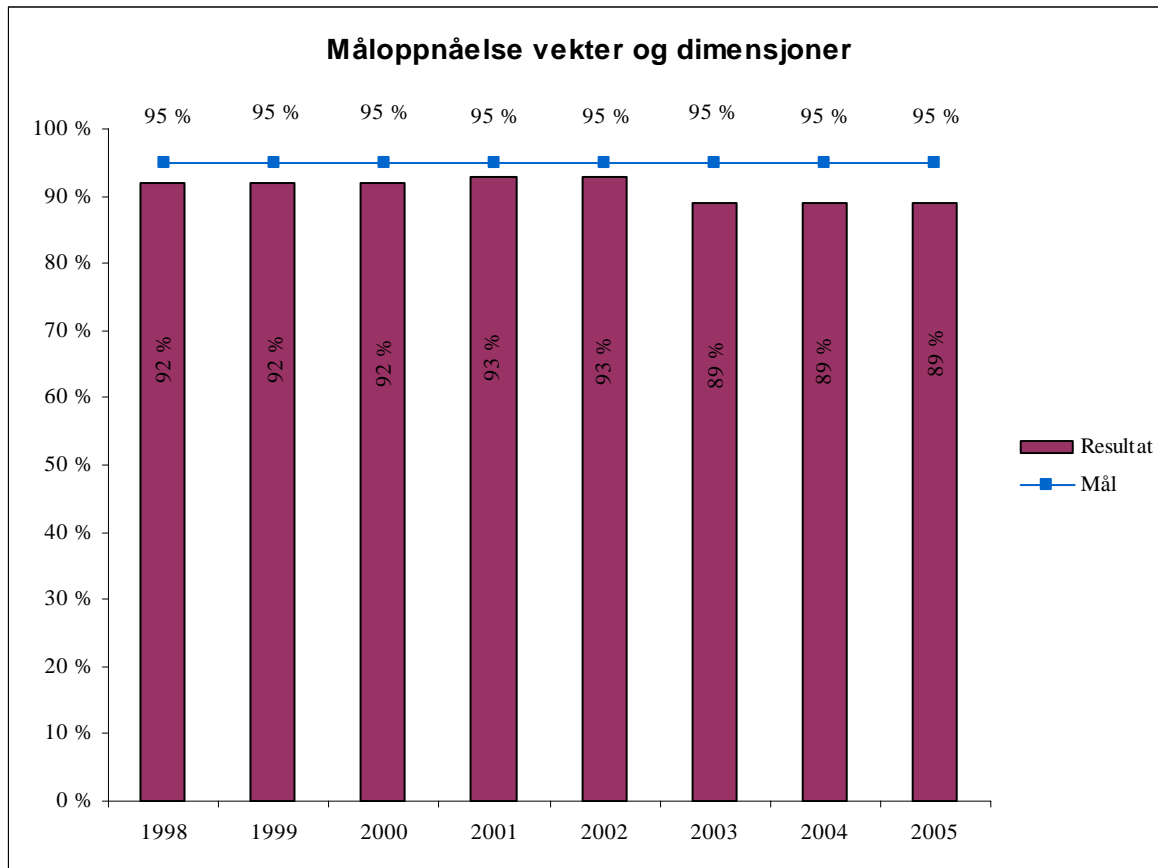
Målet er at 95 % av transportenhetene som har last, skal ha sikret lasten i henhold til gjeldende forskrifter. Figur 12 viser at man i de siste tre årene har rykket stadig nærmere dette målet. Med en andel godkjente kjøretøy på 89 % er man 6 prosentpoeng fra målet i 2005.



Figur 12 Måloppnåelse for sikring av last

7.2. Vekt og dimensjoner

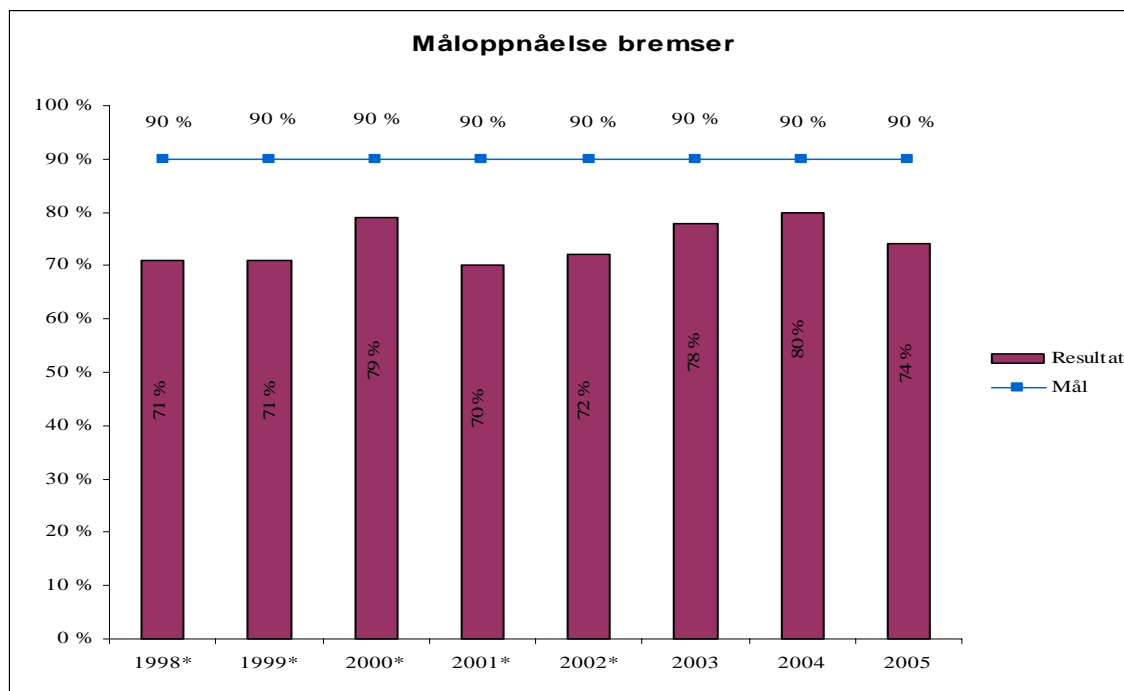
Når det gjelder resultatet for andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner regnes også kjøretøy med overvekt på inntil 10 % som godkjent i denne sammenhengen. Med en godkjenningssandel på 89 % for 2005 er ikke målet på 95 % innfridd. Resultatet er for øvrig det samme som i de to foregående år.



Figur 13 Måloppnåelse for vekter og dimensjoner

7.3 Bremsler

I de siste fire årene har det vært en økning i andelen godkjente bremsler, men i fra 2004 til 2005 har andelen sunket fra 80 % til 74 %. Dette er hele 16 % under målet på 90 %.

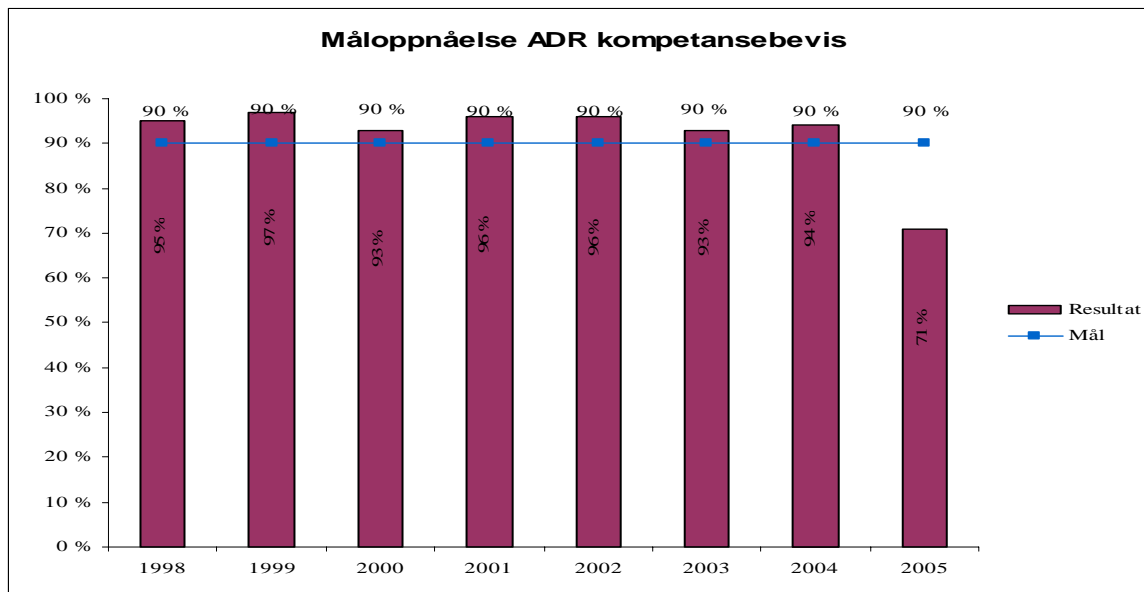


Figur 14 Måloppnåelse for bremsler

(* kravet til skjevhet er endret fra 30 % til 50 % etter 22.11.02)

7.4 ADR kompetansebevis

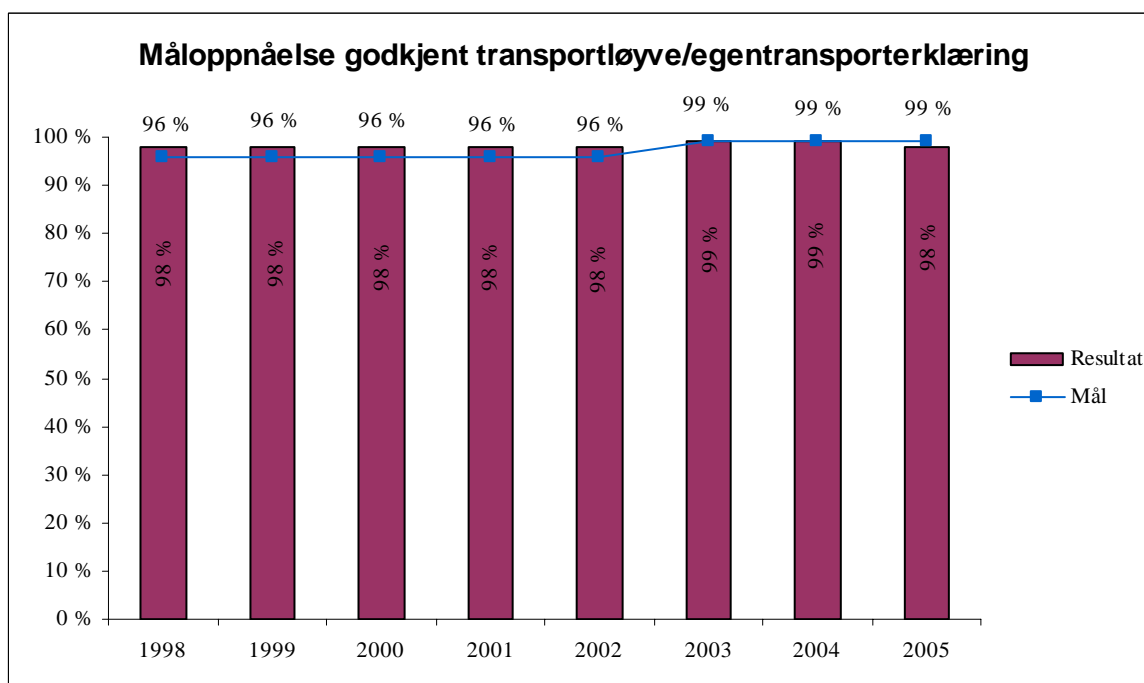
Etter at målet om at 90 % av sjåførene skal ha med seg godkjent ADR kompetansebevis har blitt oppnådd i alle år så langt, er dette ikke tilfelle for 2005. Et resultat på 71 % er 19 prosentpoeng under målet og 23 prosentpoeng under resultatet for 2004.



Figur 15 Måloppnåelse for ADR kompetansebevis

7.5 Godkjent transportløyve/egentransporterklæring

Målet for andelen sjåførar som kan forevise godkjent transportløyve/egentransporterklæring ble hevet fra 96 % til 99 % i 2003. I 2005 ble resultatet 98 %, noe som er omtrent likt med alle foregående år.



Figur 16 Måloppnåelse for godkjent transportløyve eller egentransporterklæring

7.6 Bruksforbud

I 2005 ble andelen bruksforbud 21 %. Selv om dette er en liten nedgang i fra 2004, er det langt over målet om at ingen skal få bruksforbud. Siden undersøkelsen ikke differensierer hvilke hovedområder som har fått bruksforbud, er det vanskelig å forklare bakgrunnen for dette.

8 Sluttkommentar

Undersøkelsen avslører at målene ikke er oppnådd på noen områder. Resultatene avviker mest i fra målene når det gjelder bremses, ADR kompetansebevis og bruksforbud. Mest oppsiktsvekkende er det at andelen sjåførere som har med seg ADR kompetansebevis er hele 19 prosentpoeng i fra målet på 90 %, siden dette har blitt oppnådd hvert år siden 1998. Bremses og bruksforbud har et målavvik på henholdsvis 16 og 21 prosentpoeng. Resultatet for sikring av last har et avvik på 6 prosentpoeng og resultatet for vekt og dimensjoner har et avvik på 7 prosentpoeng i forhold til målet. Det som er positivt med resultatet for sikring av last er at andelen godkjente kjøretøy har økt i forhold til tidligere år. Godkjent transportløyve/egentransporterklæring er det området hvor resultatet ligger nærmest målet. Her er avviket bare 1 prosentpoeng.

Tilstandsundersøkelse kap 7/2005 - Teknisk stand på kjøretøyparken

Innledning

Tilstandsundersøkelse nr. 17/2005 om teknisk stand på kjøretøyparken baserer seg på data fra alle periodiske kjøretøykontroller gjennomført i Norge i 2005. Til sammen ble over 1 076 749 kjøretøy kontrollert i 2005, hvorav 90,2 % var lette kjøretøy (tillatt totalvekt inntil 3 500 kg), 4,3 % var mellomtunge kjøretøy (tillatt totalvekt mellom 3 501 og 7 500 kg), og 5,5 % var tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 7 500 kg).

Bakgrunn

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

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

Metode

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

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

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 0. Identitet 1. Bremselanlegg 2. Styring 3. Sikt 4. Lys/refleks/elektrisk 5. Aksler/hjuloppheng/fjærer/støtdempere/hjul/dekk (hjul/hjuloppheng) 6. Bærende konstruksjon/karosseri/påbygg 7. Annet utstyr 8. Miljø 9. Forevises trafikkstasjon |
|--|

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

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

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

Kjøretøyene er i denne undersøkelsen fordelt på tre grupper:

▪	Lette kjøretøy, med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg.
▪	Mellomtunge kjøretøy, med tillatt totalvekt 3 501 – 7 500 kg.
▪	Tunge kjøretøy, med tillatt totalvekt over 7 500 kg.

Denne grupperingen ble innført i 2002. Før det ble kjøretøyene delt inn i personbiler (inkl. kombinertbiler og minibusser), varebiler, og tunge kjøretøy (med tillatt totalvekt over 3 500 kg). Endringen innebærer altså at varebiler og personbiler ikke lenger skilles i undersøkelsen. Dette vil imidlertid ha liten betydning i praksis, da resultatene for de to gruppene i tidligere undersøkelser har vært tilnærmet like. De tunge kjøretøyene deles nå inn i ”mellomtunge” og tunge kjøretøy. Dette gjør det mulig å skille mellom kjøretøy som gjerne blir brukt til distribusjonskjøring etc. (de mellomtunge) og de virkelig tunge kjøretøyene. Gruppen ”mellomtunge kjøretøy” består i hovedsak av mindre lastebiler, busser registrert for mindre enn 17 personer og kombinertbiler.

Resultater

Totalt ble det foretatt i overkant av 1 076 749 førstegangs periodiske kjøretøykontroller i landet i 2005. Tabell 8 viser at kun 3,9 % av disse var det Statens vegvesen som stod for. NAFs teststasjoner foretok 8,5 %, og de andre kontrollorganene besørget de resterende 87,6 % av kontrollene. I forhold til 2004 hadde Statens vegvesens markedsandel sunket med over 3 prosentpoeng, og de andre kontrollorganene unntatt NAF hadde økt tilsvarende.

Tabell 8 Antall kontroller fordelt på kontrollorgan.

Kontrollorgan	Antall kontroller	Andel
Statens vegvesens trafikkstasjoner	41 492	3,9 %
NAFs teststasjoner	91 871	8,5 %
Andre kontrollorgan	943 386	87,6 %
Sum	1 076 749	100,0 %

Som det går fram av Tabell 9 var 75,7 % av de kontrollerte kjøretøyene personbiler, 10,0 % var varebiler og 14,3 % var registrert på andre kjøretøykoder. Når det gjelder vektclassene hadde 90,2 % av kjøretøyene tillatt totalvekt inntil 3500kg, 4,3 % hadde tillatt totalvekt mellom 3501 kg og 7500 kg, og 5,5 % hadde tillatt totalvekt over 7500 kg.

Tabell 9 Antall kjøretøy inne til periodisk kontroll i 2005, fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Andel
Personbil	815 369	75,7 %
Buss	27 749	2,6 %
Kombinertbil	42 887	4,0 %
Varebil	108 206	10,0 %
Lastebil/trekkbil	65 977	6,1 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	15 838	1,5 %
Motorredskap	723	0,1 %
Totalt	1 076 749	100,0 %

Lette kjøretøy

Av de 970 915 lette kjøretøyene som var inne til kontroll ble 52,3 % godkjent ved førstegangs kontroll. Det vil si at de ikke hadde markeringene 2 eller 3 på noen av kontrollpunktene. I forhold til 2004 var godkjenningssandelen sunket med 1,2 prosentpoeng. I Tabell 10 er det vist godkjenningssandelene for de ulike kjøretøygruppene.

Tabell 10 Antall kontroller og godkjenningssandeler for lette kjøretøy (inntil 3500 kg), fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	813 707	52,6 %
Buss	15 768	48,4 %
Kombinertbil	32 806	42,3 %
Varebil	108 178	53,3 %
Lastebil/trekkbil	448	39,7 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	1	100,0 %
Motorredskap	7	28,6 %
Totalt	970 915	52,3 %

Tabell 11 viser godkjenningssandelen for de ulike hovedgruppene på kjøretøyene. Her går det fram at bremsere hadde den laveste andelen med kun 71,3 % og gruppen annet utstyr hadde den høyeste andelen med 98,3 %. Andre grupper som hadde relativt lav godkjenningssandel var hjul/hjuloppheng med 75,8 % og lys/refleks/el. utstyr med 84,9 %. Styring, sikt, karosseri/påbygg og miljø var grupper som alle hadde en godkjenningssandel på over 90 %, men som likevel ikke nådde målene for andel kjøretøy i tilfredsstillende stand.

Sammenlignet med 2004 hadde gruppene karosseri/påbygg og miljø en svak økning. For styring og annet utstyr var situasjonen uendret. De resterende gruppene hadde en nedgang i andel godkjente kjøretøy, og størst var nedgangen for bremsere. Her hadde andelen sunket fra 72,6 % til 71,3 %.

Tabell 11 Godkjenningssandeler for de enkelte hovedgruppene - lette kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg. *Tallene for 2000 og 2001 i tabellen gjelder personbiler, som utgjør hovedbestanden av de lette kjøretøyene.

Hovedgruppe	Godkjenningssandeler (%)					
	2005	2004	2003	2002	2001*	2000*
Bremser	71,3 ↓	72,6 ↓	73,2 ↓	73,5	72,9	72,2
Styring	90,7 –	90,7 ↑	90,6 ↓	91,1	90,6	90,2
Sikt	96,6 ↓	96,8 ↑	96,7 –	96,7	96,6	96,0
Lys/refleks/el.utstyr	84,9 ↓	85,5 ↓	85,6 ↓	86,0	85,3	83,8
Hjul/hjuloppheng	75,8 ↓	76,4 ↓	76,9 ↓	78,1	78,4	78,1
Karosseri/påbygg/...	91,7 ↑	91,1 ↑	90,4 ↑	89,9	89,2	88,2
Annet utstyr	98,3 –	98,3 ↑	98,2 ↑	98,1	97,8	97,6
Miljø	91,6 ↑	91,5 ↑	91,0 ↑	90,6	89,4	88,2

Mellomtunge kjøretøy

Det ble i 2005 foretatt 46 176 periodiske kontroller på mellomtunge kjøretøy. Dette resulterte i at 49,8 % av kjøretøyene ble godkjent ved førstegangs kontroll mot 53,5 % i 2004. Tabell 12 viser godkjenningssandelen til de ulike kjøretøygruppene som er definert som mellomtunge kjøretøy.

Tabell 12 Antall kontroller og godkjenningssandel for mellomtunge kjøretøy (over 3500 kg og inntil 7500 kg), fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	1639	45,3 %
Buss	3790	40,8 %
Kombinertbil	9745	51,3 %
Varebil	27	70,4 %
Lastebil/trekkbil	30693	50,6 %
Påhengsvogn/slepvoan/semitrailer	176	47,2 %
Motorredskap	106	50,9 %
Totalt	46176	49,8 %

For de mellomtunge kjøretøyene var det hovedgruppen sikt som kom best ut av kontrollene med en godkjenningssandel på 96,3 %, hvilket var det samme i 2004. Etter at det for de fleste gruppene var en negativ tendens i 2003 og 2004, viser tallene for 2005 en økning for fire av de åtte hovedgruppene i forhold til 2004. Med en økning på 3,3 prosentpoeng var annet utstyr den gruppen som hadde størst økning. Bremser og lys/refleks/el. utstyr hadde imidlertid en nedgang, og bremser hadde i tillegg den laveste godkjenningssandelen med 71,9 %.

Resultatene for mellomtunge kjøretøy er vist i Tabell 13.

Tabell 13 Godkjenningssandeler for de enkelte hovedgruppene - mellomtunge kjøretøy med tillatt totalvekt 3 501 – 7 500 kg. *Tallene for 2001 i tabellen gjelder alle tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, og er derfor ikke direkte sammenlignbare.

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

Tunge kjøretøy

59 658 tunge kjøretøy var inne til periodisk kontroll i løpet av 2005. Av disse ble kun 33,1 % godkjent ved førstegangs kontroll. Dette var likevel en økning på 0,3 prosentpoeng i forhold til 2004. Hvilke godkjenningssandeler de ulike kjøretøygruppene har kommet fram av Tabell 14.

Tabell 14 Antall kontroller og godkjenningssandel for tunge kjøretøy (over 7500 kg), fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	23	26,1 %
Buss	8 191	33,7 %
Kombinertbil	336	43,2 %
Varebil	1	100,0 %
Lastebil/trekkbil	34 836	32,6 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	15 661	33,0 %
Motorredskap	610	49,3 %
Totalt	59 658	33,1 %

Som for de mellomtunge kjøretøyene var det sikt som hadde den høyeste godkjenningssandelen av hovedgruppene med 94,5 %. Bremses utmerket seg i negativ forstand med en andel på 54,2 %. For øvrig hadde alle gruppene unntatt annet utstyr et negativt resultat i forhold til 2004. Den største nedgangen hadde lys/refleks/el. utstyr som gikk fra 77,0 % til 75,7 %. Annet utstyr hadde derimot en sterk økning, og gikk fra 81,5 % til 86,3 % godkjente kjøretøy. Disse resultatene er illustrert i Tabell 15.

Tabell 15 Godkjenningssandeler for de enkelte hovedgruppene - tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg. *Tallene for 2000 og 2001 i tabellen gjelder alle tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, og er derfor ikke direkte sammenlignbare.

Hovedgruppe	Godkjenningssandeler (%)					
	2005	2004	2003	2002	2001*	2000*
Bremses	54,2 ↓	55,0 ↓	55,9 ↓	57,5	64,8	58,1
Styring	91,6 ↓	91,7 ↑	91,6 ↑	91,5	90,7	91,8
Sikt	94,5 ↓	94,9 ↓	95,3 ↑	95,0	95,6	95,0
Lys/refleks/el.utstyr	75,7 ↓	77,0 ↓	77,6 ↓	78,0	80,5	79,4
Hjul/hjuloppeng	69,3 ↓	69,5 ↓	70,0 ↑	69,7	74,5	70,1
Karosseri/påbygg/...	72,6 ↓	73,7 ↓	74,0 ↓	74,8	80,6	76,0
Annet utstyr	86,3 ↑	81,5 ↓	82,6 ↓	83,5	86,5	84,6
Miljø	93,3 ↓	93,6 ↑	93,5 ↓	93,6	93,6	92,9

Mål

For de tre kjøretøyklassene er det fastsatt mål for andelen godkjente kjøretøy under de ulike hovedgruppene. Et godkjent kjøretøy er definert som et kjøretøy som ikke har feil av type 2 eller 3 ved den periodiske kontrollen. Måltallene som er vist i

Tabell 16 ble justert ut i fra at kjøretøyklassene ble endret i 2002, men har siden vært de samme.

Tabell 16 Måltall

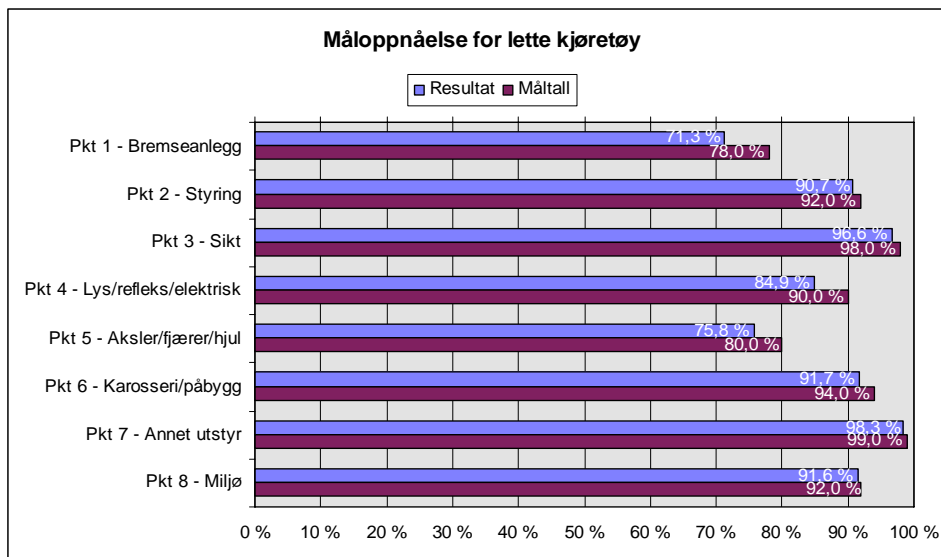
Hovedgruppe	Lette minimum godkjent	Mellomtunge minimum godkjent	Tunge minimum godkjent
Bremser	78 %	74 %	70 %
Styring	92 %	92 %	92 %
Sikt	98 %	98 %	98 %
Lys/refleks/el.utstyr	90 %	90 %	90 %
Hjul/hjuloppheng	80 %	80 %	80 %
Karosseri/påbygg/...	94 %	86 %	84 %
Annet utstyr	99 %	95 %	90 %
Miljø	92 %	98 %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

Måloppnåelse

I figurene nedenfor er resultatene for 2005 sammenlignet med målene ved at de er implementert i søylediagram for lette, mellomtunge og tunge kjøretøy. Dette er gjort for å illustrere i hvor stor grad målene ble nådd.

Lette kjøretøy

Figur 17 viser at målene for lette kjøretøy ikke ble nådd for noen av hovedgruppene. Størst avstand mellom resultat og mål var det for bremseanlegg som hadde et avvik på 6,7 prosentpoeng. Andre grupper med store avvik var lys/refleks/elektrisk hvor godkjeningsandelen var 84,9 % og målet 90,0 %, og aksler/fjærer/hjul hvor resultatet var 75,8 % og målet 80,0 %. De gruppene med minst avstand mellom resultat og mål var annet utstyr og miljø hvor avvikene var på henholdsvis 0,7 og 0,4 prosentpoeng.

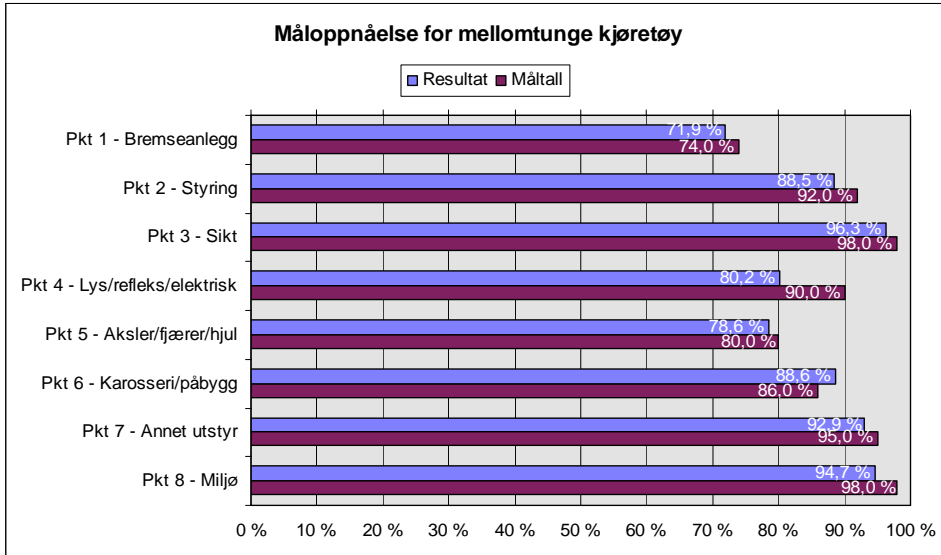


Figur 17 Måloppnåelse for lette kjøretøy

Mellomtunge kjøretøy

For de mellomtunge kjøretøyene var gruppen karosseri/påbygg den eneste gruppen som nådde sitt fastsatte mål. Her var resultatet 88,6 % og målet 86,0 %. De resterende gruppene oppnådde alle resultater som var under tilstandsmålene. Størst var avviket for lys/refleks/elektrisk hvor det skilte 9,8 prosentpoeng mellom resultatet på 80,2 % og målet på 90,0 %. For bremseanlegg og miljø var det også relativt store avvik mellom faktisk

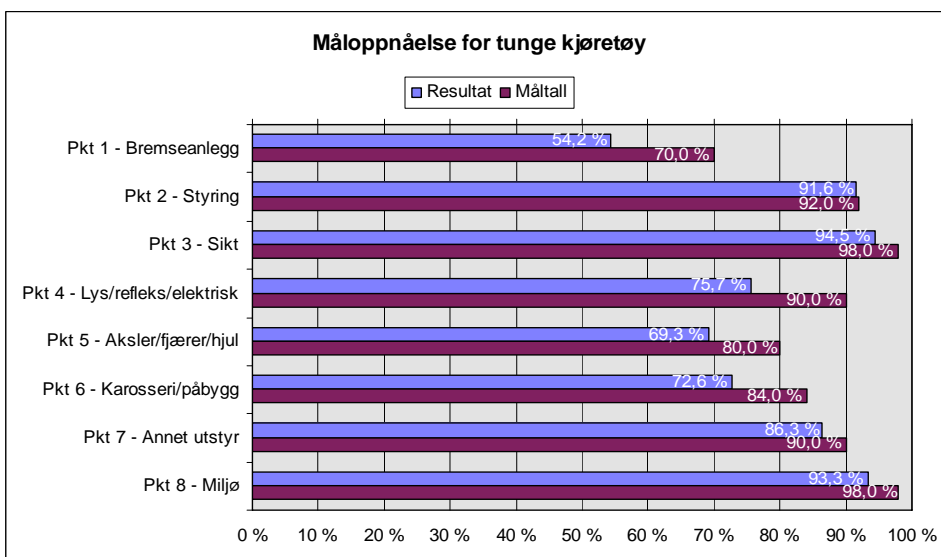
godkjenningsandel og mål. For de øvrige hovedgruppene var det kun mindre avvik. Forholdet mellom resultat og måltall for de ulike gruppene er illustrert i Figur 18.



Figur 18 Måloppnåelse for mellomtunge kjøretøy

Tunge kjøretøy

I likhet med lette kjøretøy var det for tunge kjøretøy ingen av hovedgruppene som oppnådde et resultat som svarte til måltallet. Med unntak av hovedgruppene styring, sikt og annet utstyr var det betydelige forskjeller mellom resultat og mål. Gruppene bremsanlegg (resultat 54,2 %, mål 70 %) og aksler/fjærer/hjul (resultat 69,3 %, mål 80 %) hadde begge et avvik på cirka 15 prosentpoeng. Figur 19 illustrerer måloppnåelsen for tunge kjøretøy.



Figur 19 Måloppnåelse for tunge kjøretøy

Sluttkommentar

Sammenlignet med resultatene fra tidligere års tilstandsundersøkelser var det ingen store endringer i verken positiv eller negativ retning. For de lette kjøretøyene var det en negativ tendens for fire av hovedgruppene, for de mellomtunge var det hovedsakelig en positiv tendens, mens det for de tunge kjøretøyene var en negativ utvikling for syv av de åtte hovedgruppene.

Når det gjelder måloppnåelsen var det kjøretøy over 7500 kg som hadde størst avvik mellom resultat og måltall, slik det også var i de foregående årene. Det som gikk igjen for alle tre kjøretøyklassene var at bremseanlegg og lys/refleks/elektrisk var hovedgruppene som hadde de største avvikene. Mellomtunge kjøretøy var den eneste kjøretøyklassen som med karosseri/påbygg hadde en hovedgruppe som nådde det fastsatte målet. Alle kjøretøyklassene sett under ett hadde hver hovedgruppe et gjennomsnittlig avvik mellom resultat og måltall på 4,7 prosentpoeng.

Tilstandsundersøkelse kap 8/2005 - Øvelseskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 8/2004 - Øvelseskjøring ble gjennomført i ukene 17 - 20. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat. I forhold til tidligere tilstandsundersøkelser for privat øvelseskjøring, ble spørreskjemaet endret fra og med 2004. Skjemaet ble delt ut blant førerkortkandidater under 19 år.

2. Bakgrunn

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

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

3. Metode

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

4. Tidligere undersøkelser

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

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

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

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

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

Tilstandsundersøkelsen som ble utført av regionene i 2004 viste at øvelseskjøring var mest utbredt fra fylte 17 år. For landet totalt, øvelseskjører 60 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere, mens 40 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uken. Totalt antall timer øvelseskjøring pr elev lå på 97.

5. Resultater fra undersøkelsen 2005

Tabell 1 – Antall skjema fordelt på bostedstype

Antall skjema fordelt på bostedstype				
	Større by	Mindre by/ større tettsted	Landlig/ mindre tettsted	Totalt
Kvinner	68	213	149	430
Menn	81	201	210	492
Totalt	149	414	359	922

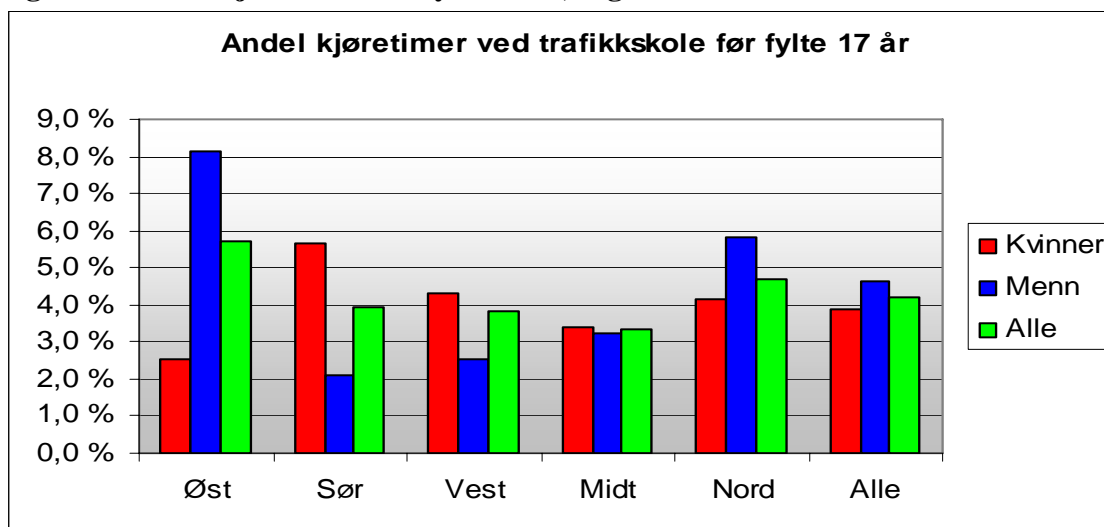
Totalt var det samlet inn 922 riktig utfylte spørreskjemaer, fordelt på bostedstypene større by, mindre by/tettsted og landlig/mindre tettsted. Av disse var 430 kvinner og 492 menn.

Tabell 2 - Bostedstype pr region

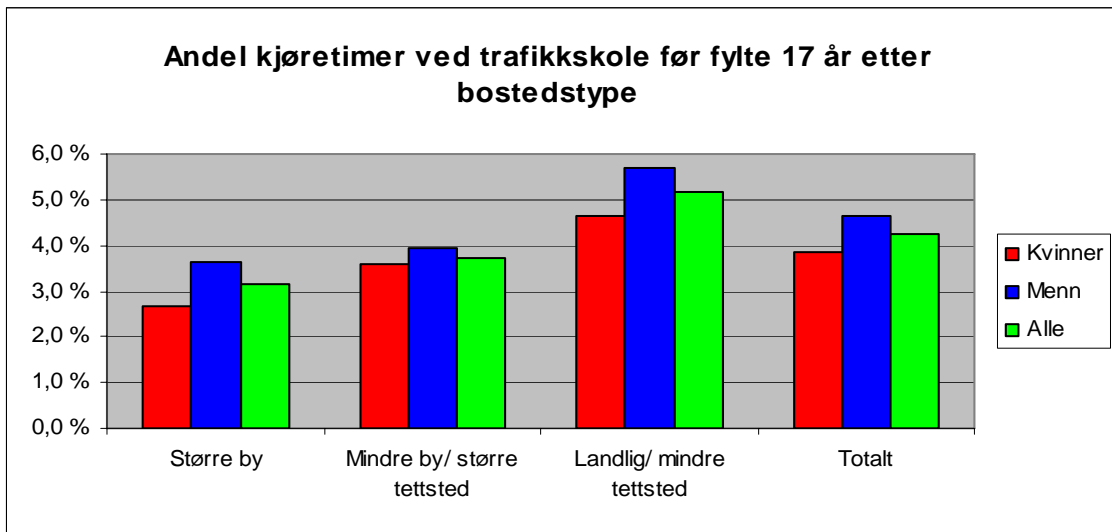
Region	Større by	Mindre by/større tettsted	landområde/mindre tettsted	
Øst	25	91	77	193
Sør	32	93	61	186
Vest	15	33	36	84
Midt	48	101	135	284
Nord	29	96	50	175
Totalt	149	414	359	922

Tabell 2 viser antall besvarelser fordelt på region og bostedstype.

Figur 1 – Andel kjøretimer før fylte 17 år, regionsvis

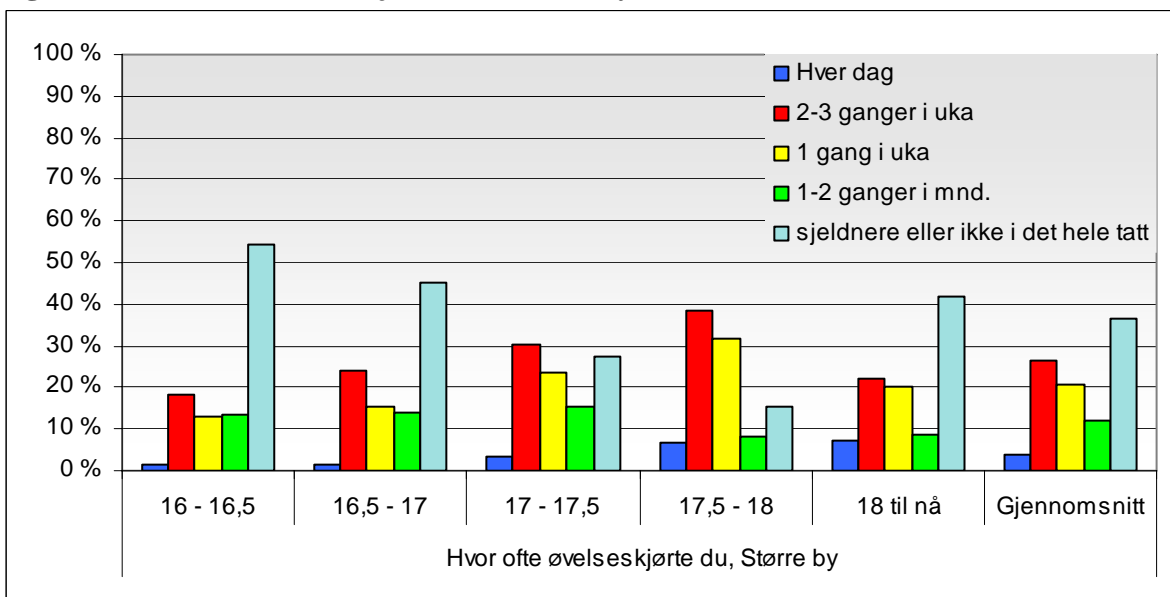


Figur 1 viser andel av totalt antall kjøretimer ved trafikkskole før fylte 17 år. Figurene viser både for jenter og gutter at en svært liten del av kjøringen foregår ved trafikkskole før de fyller 17 år.



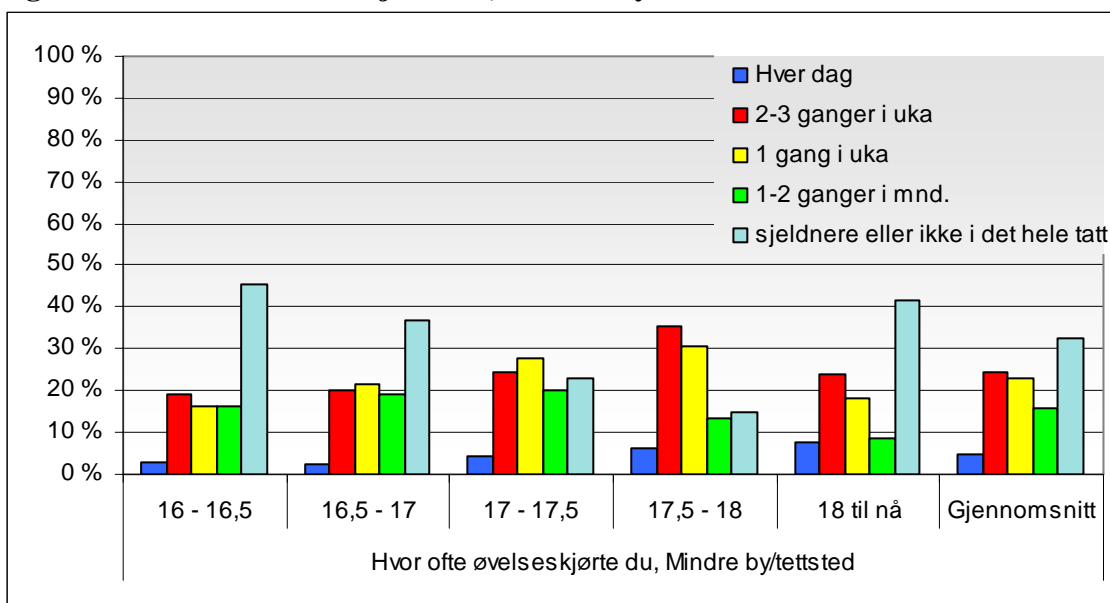
Figur 2 viser både for jenter og gutter at det er ungdom fra landlig/mindre tettsted som har størst andel kjørtimer ved trafikkskole før fylte 17 år.

Figur 3 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Større by



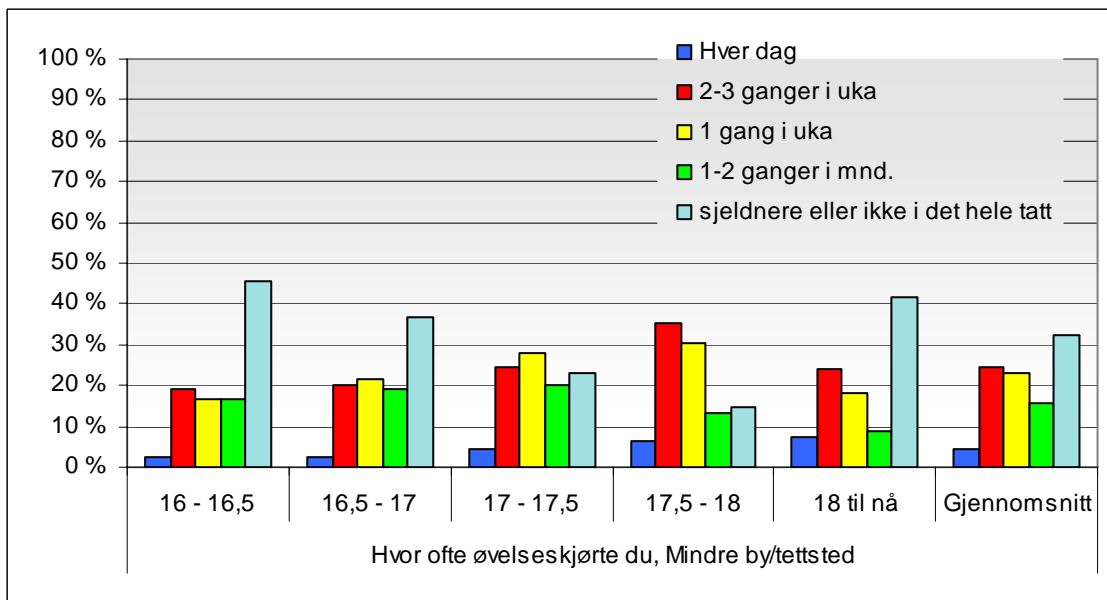
I større byer, øvelseskjører 51,3 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere. Dette er en nedgang på 2,7 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2004.

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



I mindre byer/tettsteder, øvelseskjører 52,1 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere. En nedgang på 4,9 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2004.

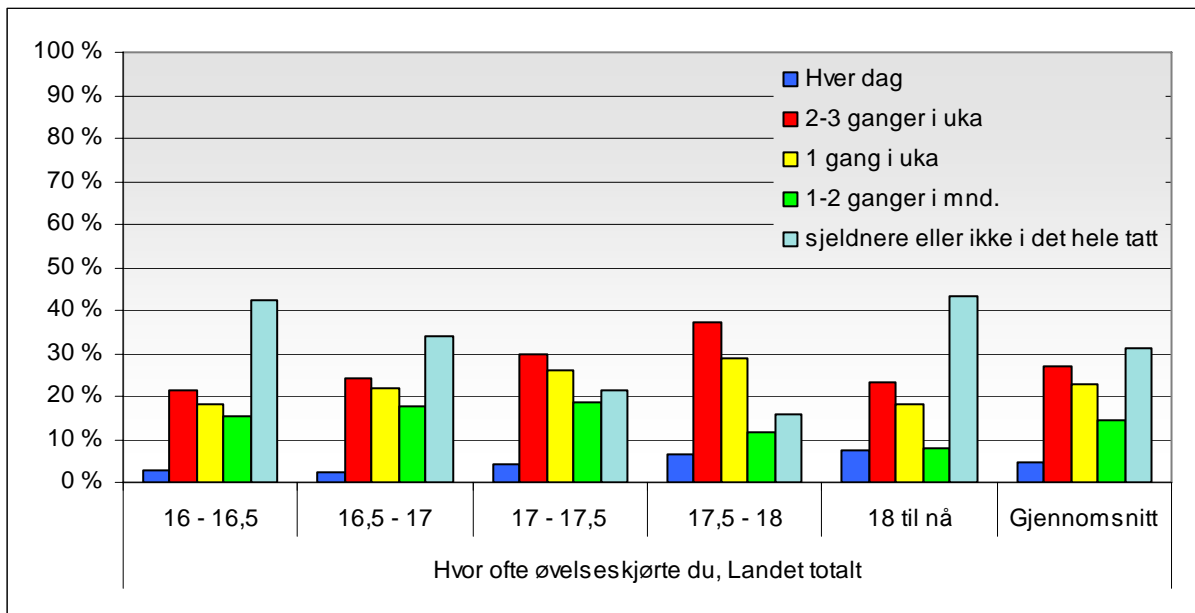
Figur 5 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Landområde/mindre tettsted



I landområde/mindre tettsted, øvelseskjører 58,5 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere. En nedgang på 9,5 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2004.

Det er en viss forskjell når man sammenligner de tre bostedstypene. Registreringene viser at det er ungdom i landområde/mindre tettsted som øvelseskjører oftest før de går opp til førerprøven.

Figur 6 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Landet totalt



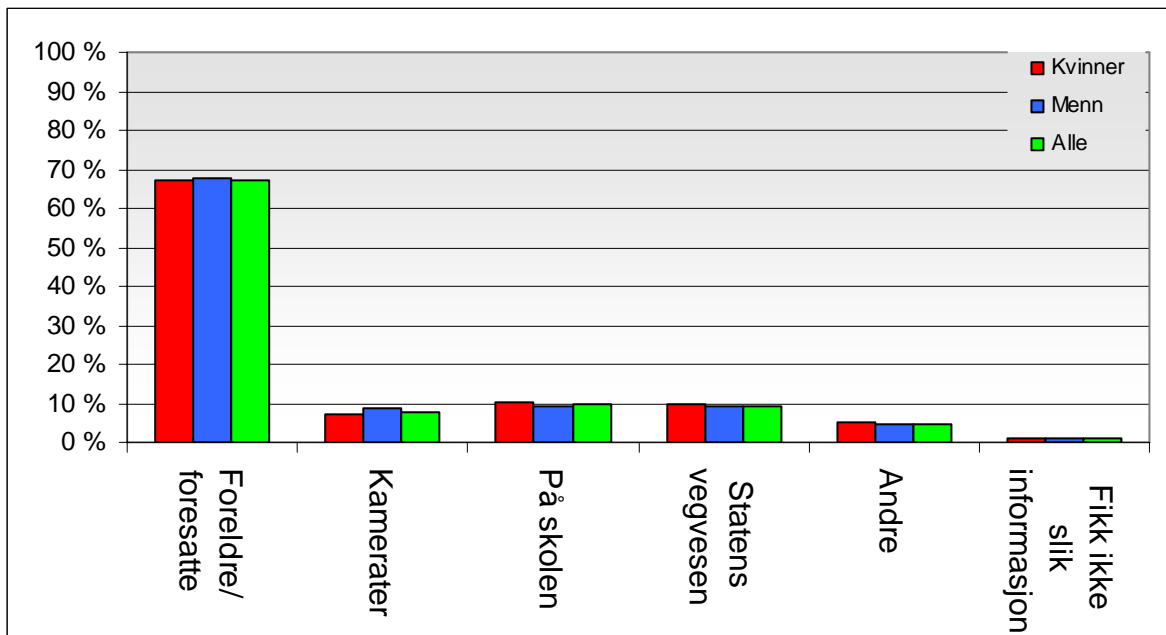
Øvelseskjøring er mest utbredt i perioden fra 17 til 18 år. For landet totalt, øvelseskjører 54,4 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere. Dette viser en nedgang på 5,6 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2004,

Tabell 3 – Snitt antall timer privat øvelseskjøring

Region	Antall elever	Snitt antall timer privat øvelseskjøring
Øst	193	80
Sør	186	101
Vest	84	103
Midt	284	105
Nord	175	103
Alle	922	98

Tabell 3 viser at de 922 spurte førerkortkandidatene i snitt hadde 98 timer øvelseskjøring bak seg før de skulle kjøre opp til førerkort. I forhold til undersøkelsen i 2004, er det en økning på 1 time. Det ønskede timeantallet er imidlertid 110 timer.

Figur 7 – Hvor fikk du informasjon om at øvelseskjøring var tillatt fra 16 år?

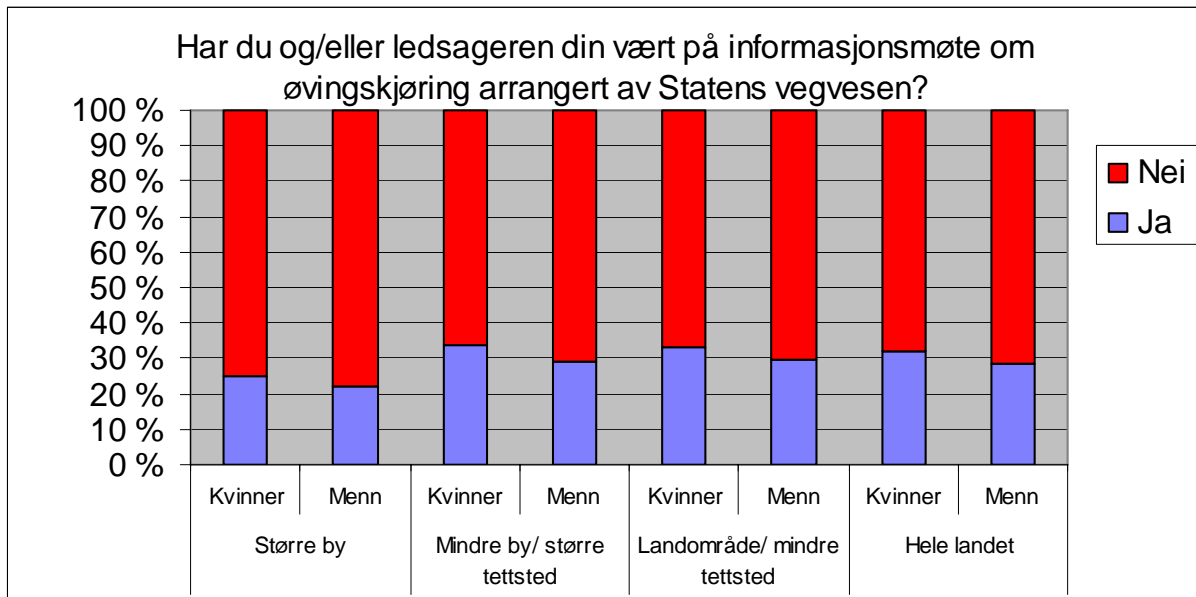


67 % av jentene og 68 % av guttene svarte at de fikk informasjon fra foreldre/foresatte om at de hadde anledning til å øvelseskjøre fra de fylte 16 år. Kun 1 % svarte at de ikke viste at de kunne begynne å øvelseskjøre da de fylte 16 år, hvilket viser at informasjonen når fram.

Tabell 4 – Hvor fikk du informasjon om at øvelseskjøring var tillatt fra 16 år?

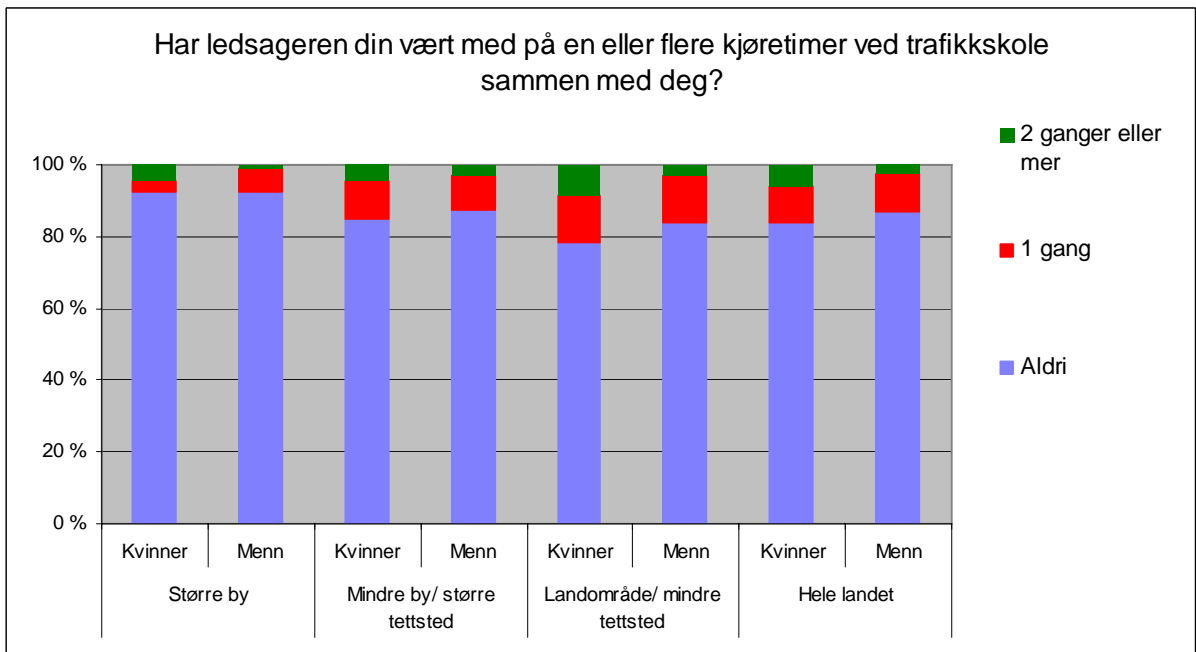
	Jenter				Gutter			
	2002	2003	2004	2005	2002	2003	2004	2005
Foreldre/foresatte	65 %	73 %	71 %	67 %	59 %	64 %	64 %	68 %
Kamerater	12 %	10 %	6 %	7 %	17 %	13 %	7 %	9 %
Skolen	13 %	8 %	10 %	10 %	9 %	7 %	11 %	9 %
Statens vegvesen	5 %	4 %	9 %	10 %	7 %	9 %	13 %	9 %
Andre	5 %	5 %	3 %	5 %	6 %	6 %	4 %	4 %
Fikk ikke slik info	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %

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



138 av jentene og 139 av guttene svarte at de hadde vært sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte arrangert av Statens vegvesen.

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



Figur 9 viser at 361 av 430 jenter svarte at ledsageren aldri hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen. 427 av 492 gutter svarte det samme.

6. Måloppnåelse

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

Beregninger viser at førerprøvekandidatene som er under 19 år øvelseskjører ca. 98 timer i gjennomsnitt fra de er 16 til de får førerkort. Dette er en økning på 1 time i forhold til undersøkelsen i 2004.

6. Oppsummering

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

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

Registreringene viser at 99 % av førerprøvekandidatene hadde fått informasjon om at det var tillatt å øvelseskjøre fra de var fylt 16 år. Dette viser at Statens vegvesens informasjon fortsatt når fram til målgruppen, enten direkte eller via foreldre eller andre kanaler.

Kun 277 av de 922 spurte, svarte at de hadde vært sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Bare 69 av 430 jenter svarte at ledsageren hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen. 65 av 492 gutter svarte det samme.

Målet er at de mellom 16 og 18 år skal øvelseskjøre 110 timer før de går opp til førerprøven som 18 åring. Dette målet er ikke nådd, og beregningene viser at omfanget i gjennomsnitt ligger på ca. 98 timer, noe som viser en oppgang på bare 1 time i forhold til undersøkelsen i 2004.

Tilstandsundersøkelse kap. 9/2005 - Kvaliteten på førerprøvekandidater klasse B

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 9/2005 – Kvaliteten på førerprøvekandidater ble utført i regionene i uke 43 og 44 i 2005. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

2. Bakgrunn

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

3. Metode

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

4. Resultater 2005

Ved tilstandsundersøkelsen 2005 ble det samlet inn data fra 2 638 førerprøver klasse B. Det er gitt 28 160 anmerkninger i kategoriene observasjon, tegngiving, plassering, fart, trafikktilpassing og kjøretøybehandling. Pr prøve er det gitt i snitt 10,7 anmerkninger, hvorav 8,8 enere, 1,6 toere og 0,3 treere.

Kategorien observasjon har vært den mest omdiskuterte siden systemet ble innført. Hoveddelen av anmerkninger ble gitt i denne kategorien. Det har vært innvendt mot dette at sensor i mange tilfeller vanskelig kan se hva kandidaten har observert. Man har lagt vekt på at manglende observasjon ofte kommer til syne i atferdsfeil, for eksempel ved at kandidaten kjører for fort eller plasserer kjøretøyet feil. Sensorene har blitt anbefalt å føre feilen der den kommer til syne i registrerbar atferd. I 2004 ble 31 % av anmerkningene gitt under kategorien observasjon, i 2005 har dette øket til 38 %. Regionvis er det noe variasjoner. I region Vest gis 32 % av anmerkningene under observasjon, mens 43 % gis i denne kategorien i region Sør.

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

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

Tabell 1 – Anmerkninger pr prøve pr region

Region	Antall prøver	Antall 1	Antall 2	Antall 3	Antall anmerk. pr prøve	Antall 1 pr prøve	Antall 2 pr prøve	Antall 3 pr prøve
Sum Øst	870	7173	1398	231	10,1	8,2	1,6	0,3
Sum Sør	496	4013	783	129	9,9	8,1	1,6	0,3
Sør Vest	561	5682	873	198	12,0	10,1	1,6	0,4
Sum Midt	427	3404	647	73	9,7	8,0	1,5	0,2
Sum Nord	284	2930	554	72	12,5	10,3	2,0	0,3
Hele landet	2638	23202	4255	703	10,7	8,8	1,6	0,3

Tabell 1 viser at det er en liten variasjon av anmerkninger pr prøve mellom regionene. For enere varierer anmerkninger pr prøve fra 8 i region Midt til 10,3 i region Nord og for toere fra 1,5 anmerkninger pr prøve i region Midt til 2 i region Nord. For treere er variasjonen fra 0,2 anmerkning pr prøve i region Midt til 0,4 i region Vest.

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

Antall anmerkninger pr prøve - Region Øst

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,2	0,2	0,0	2,4
Tegn	0,5	0,0	0,0	0,5
Plassering	1,9	0,4	0,1	2,4
Fartstilpassing	1,8	0,4	0,0	2,2
Trafikktilpassing	1,0	0,5	0,2	1,6
Kjøretøybehandling	0,9	0,1	0,0	0,9
Sum	8,2	1,6	0,3	10,1

Antall anmerkninger pr prøve - Region Sør

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,1	0,1	0,0	2,3
Tegn	0,6	0,0	0,0	0,6
Plassering	1,8	0,4	0,0	2,3
Fartstilpassing	1,6	0,4	0,0	2,1
Trafikktilpassing	0,8	0,5	0,1	1,4
Kjøretøybehandling	1,1	0,1	0,0	1,2
Sum	8,1	1,6	0,3	9,9

Antall anmerkninger pr prøve - Region Vest

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	3,0	0,1	0,0	3,2
Tegn	0,8	0,0	0,0	0,8
Plassering	1,9	0,5	0,1	2,4
Fartstilpassing	2,0	0,4	0,0	2,4
Trafikktilpassing	1,4	0,5	0,2	2,1
Kjøretøybehandling	1,1	0,1	0,0	1,2
Sum	10,1	1,6	0,4	12,0

Antall anmerkninger pr prøve - Region Midt

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,5	0,3	0,0	2,8
Tegn	0,6	0,0	0,0	0,6
Plassering	1,7	0,3	0,0	2,1
Fartstilpassing	1,6	0,3	0,0	2,0
Trafikktilpassing	0,8	0,4	0,1	1,4
Kjøretøybehandling	0,8	0,1	0,0	0,9
Sum	8,0	1,5	0,2	9,7

Antall anmerkninger pr prøve - Region Nord

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	1,8	0,1	0,0	1,9
Tegn	0,5	0,0	0,0	0,5
Plassering	1,5	0,3	0,0	1,9
Fartstilpassing	1,2	0,2	0,0	1,5
Trafikktilpassing	1,0	0,5	0,1	1,6
Kjøretøybehandling	1,0	0,1	0,0	1,0
Sum	10,3	2,0	0,3	12,5

5. Mål

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

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

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

6. Måloppnåelse

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

a) I følge tabell 1 er det i gjennomsnitt 1,6 anmerkninger av type 2 pr. prøve. Målet er således ikke nådd.

b) I følge tabell 1 er det 4 anmerkninger av type 3 pr 15. kandidat. Dette målet er således heller ikke nådd.

c) I følge målet skal det ikke være mer enn 1 anmerkning av type 3 for hver 20. kandidat på adferdskategorien ”trafikktilpassing”. I det innsamlede materialet er det 417 anmerkninger av type 3 i denne kategorien for i alt 2 638 kandidater. Det betyr at det er 3,2 anmerkninger av type 3 for hver gruppe av 20 kandidater (I 2004 var tallet 3,7). Dette målet er således heller ikke nådd, men det har vært en liten forbedring.

Tilstandsundersøkelse kap 11/2005 - Bilers rødlyskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 11 - Bilers rødlyskjøring, ble gjennomført i regionene i uke 15 i 2005. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notat.

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

2. Bakgrunn

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

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

3. Metode

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

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

4. Tidligere undersøkelser

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

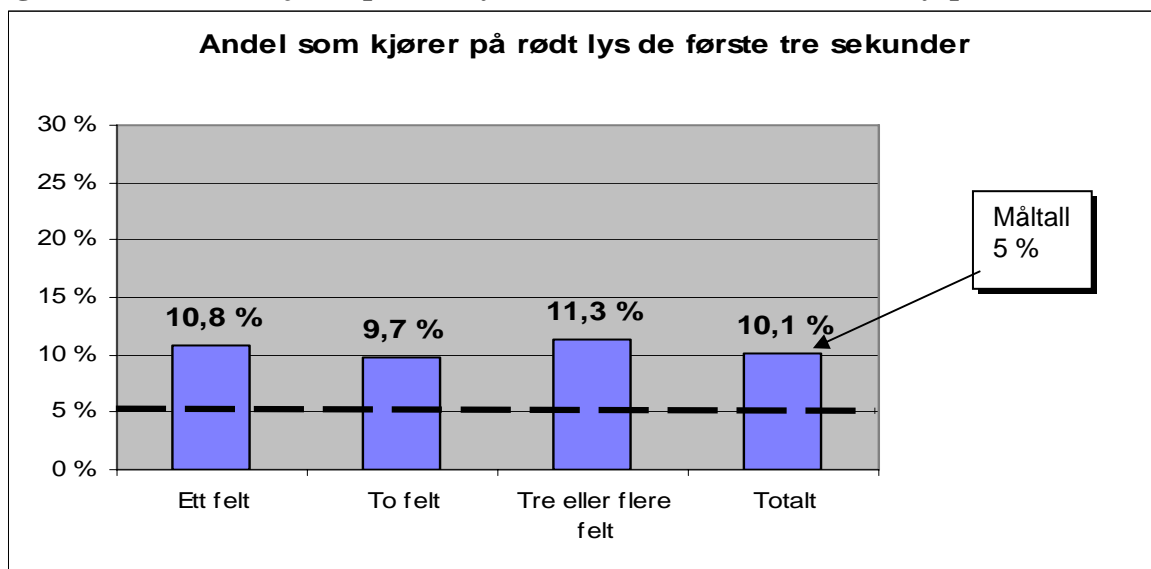
Resultatene for 2003 viste at det var totalt 7,6 % som kjørte på rødt lys. Størst del av rødlyskjørere var der hvor det var to felt inn mot krysset. Her var det 17,6 % som ikke respekterte det røde lyset.

5. Resultater fra undersøkelsen 2005

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

	Antall ankommet første 3 sek.	Antall som kjørte på rødt lys første 3 sek.	% som kjørte på rødt lys de første 3 sek.	Antall som kjørte på rødt i resten av rødlysperioden
Ett felt	93	10	10,8 %	6
To felt	2 527	245	9,7 %	32
Tre eller flere felt	815	92	11,3 %	6
Totalt	3 435	347	10,1 %	44

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



Undersøkelsen viser at det totalt var 10,1 % som kjørte på rødt lys i løpet av de 3 første sekundene av rødlysperioden (7,6 % i 2003). Størst andel av rødlyskjørere var det der hvor det var tre eller flere felt inn mot krysset. Her var det 11,3 % som ikke respekterte det røde lyset. Undersøkelsen i 2003 viste den gang at det var der hvor det var to felt inn mot krysset som hadde størst andel av rødlyskjørere (17,6 %).

5. Måloppnåelse

Målene er satt til 5%, dette er ikke nådd. Årets undersøkelse viser en økning på 2,5 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2003.

Årets undersøkelse viser, i likhet med undersøkelsene de siste 3 årene at det bør iverksettes en holdningsskapende kampanje for å nå måltallet på 5 %. Alternativt, eller i tillegg, bør kontrollen med rødlyskjøring intensiveres.



Statens vegvesen

Vegdirektoratet
Veg- og trafikkavdelingen
TS-seksjonen
Kontoradresse: Brynsengfaret 6A, Oslo
Postadresse: Postboks 8142 Dep., 0033 Oslo
Telefon: 22 07 35 00 – Telefax: 22 07 33 08