

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 2005
Veg- og trafikkavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen

Finn Harald Amundsen
seksjonsleder

Tilstandsundersøkelser 2004

RAPPORT	REPORT
Tittel Tilstandsundersøkelser 2004	Title Results from driver behaviour observations for 2004
Forfattere Richard Muskaug Liv Marie Nygaard Asbjørn Hagerupsen Walther Redisch	Autors Richard Muskaug Liv Marie Nygaard Asbjørn Hagerupsen Walther Redisch
Avdeling/kontor Veg- og trafikkavdelingen Trafikksikkerhetsseksjonen	Department/division Roads and Traffic Department Traffic Safety Section
Prosjektnr 600092	Project number 600092
Rapportnr 02/2005	Report number 02/2005
Prosjektleder Richard Muskaug	Project manager Richard Muskaug
Etatssatsingsområde/oppdragsgiver Trafikksikkerhet	Project program/employer Road Safety
Emneord Bruk av bilbelte Bruk av sykkelhjelm Piggdekk Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold) Teknisk stand på kjøretøyparken (periodisk kjøretøy-kontroll) Privat øvelseskjøring Kvaliteten på førerprøvekandidater Syklistenes respekt for rødt lys	Key words Seat belt Helmet Studded tyres Hours-of-service regulations Heavy duty vehicles (technical and administrative conditions) Technical condition of the vehicle population (periodical technical inspection) Driver training The quality of driving licence candidates Cyclists compliance with traffic lights
Sammendrag Resultater fra de tilstandsundersøkelsene som Statens vegvesen har gjennomført i 2004	Summary Results from driver behaviour observations for 2004
Språk Norsk	Language of report Norwegian
Antall sider 54	Number of pages 54
Dato Februar 2005	Date February 2005
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
Syklisterenes respekt for rødt lys	53

Tilstandsundersøkelse kap. 1/2004 - Bruk av bilbelter

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 1- Bruk av bilbelte, ble gjennomført i uke 17 og 18 i 2004. 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 i baksete er i dag kr 750,-. Sjåføren 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.

I Vegdirektoratets brev av 27. januar 2003 ble det sendt ut revidert instruks for gjennomføringen av undersøkelsen. I instruksene 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 må som et minimum kunne brukes til og med 2009. Dette for at registreringene i 2004 skal kunne brukes som referanse ved fastsettelse av mål i handlingsprogrammet for 2006-2009, og ved oppfølging av mål i handlingsprogrammet.

Dersom det er nødvendig å supplere med nye tellesteder for å oppnå kravet til antall registreringer (jfr. Punkt om utvalgsstørrelse) skal disse være mest mulig representative for situasjonen i fylket, ha et høyt trafikkgrunnlag og 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.

Hvert enkelt fylke sender resultatene inn til Vegdirektoratet for sentral bearbeiding. De ulike registreringskjemaene 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.

4. Tidligere undersøkelser

Tabell 1 viser utviklingen av bilbeltebruken for førere fra 1973 til 2003.

Tabell 1 - Bilbeltebruk for førere i perioden 1973 – 2003

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

Tabell 2 viser utviklingen av bilbeltebruken for passasjerer fra 1985 til 2003

Tabell 2 - Bilbeltebruken for passasjerer i perioden 1985 – 2003

	Andel forsetepassasjerer som bruker bilbelte/barnestol (%)			Andel baksetepassasjerer som bruker bilbelte/barnestol (%)		
	I tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	Motorveg	I tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	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

5. Resultater fra bilbeltetellinger 2004

5.1 Bruk av bilbelte blant førere

Tabell 3 - Bilbeltebruk for førere i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2004

Fylke	Tettsted		Utenfor tettbygd strøk		Motorveg	
	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte	Antall reg.	Andel m/belte
Østfold	4388	91,0 %	1138	95,3 %	579	95,0 %
Akershus	4357	85,0 %	1578	91,7 %	2158	89,1 %
Oslo	2809	76,0 %	1051	72,2 %	1848	72,0 %
Hedmark	8249	82,2 %	5722	93,6 %		0,0 %
Oppland	6918	88,9 %	2704	93,8 %		0,0 %
Buskerud	6101	87,6 %	367	89,6 %	2950	88,0 %
Vestfold	2339	89,6 %	1942	97,7 %		0,0 %
Telemark	6770	86,3 %	1665	90,6 %		0,0 %
Aust-Agder	1106	78,8 %	1136	91,5 %		0,0 %
Vest-Agder	2092	91,1 %	898	90,5 %		0,0 %
Rogaland	4341	87,1 %	3416	96,6 %	1986	94,7 %
Hordaland	4951	86,0 %	4386	91,1 %		0,0 %
Sogn og Fjordane	1982	88,3 %	1597	94,2 %		0,0 %
Møre og Romsdal	5149	80,8 %	4402	90,8 %		0,0 %
Sør-Trøndelag	2261	74,7 %		0,0 %	2079	83,9 %
Nord-Trøndelag	3012	87,3 %	2016	94,5 %		0,0 %
Nordland	7544	88,6 %	3736	89,7 %		0,0 %
Troms	8941	75,6 %	582	92,1 %		0,0 %
Finnmark	12759	63,2 %	1549	88,9 %		0,0 %
Totalt	96069	81,8 %	39885	92,1 %	11600	86,4 %
Totalt vektet		84,3 %		91,4 %		87,6 %

* Vektet gjennomsnitt

Tabell 3 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere 84,3 i tettbygd strøk, 91,4 % utenfor tettbygd strøk og 87,6 % på motorveg. Registreringene er basert på observasjoner av 96.069 førere i tettbygd strøk, 39.885 utenfor tettbygd strøk og 11.600 på motorveg. Sammenligner en tallene fra 2004 med tellingene som ble gjennomført høsten 2003 er bruksprosenten blant førere i tettbygd den samme, mens den har gått ned utenfor tettbygd strøk fra 94,2 % til 91,4 %. For førere på motorveg er bruksprosenten gått ned fra 91,4 % til 87,6 %.

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 2004

		Tettbygd 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 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 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 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 2004

		Utenfor tettbygd 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 04	35	97 %	167	88 %	3 157	88 %	3 359	88 %
	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 04	213	100 %	376	89 %	556	77 %	1 155	85 %
	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 04	248	99 %	543	89 %	3 723	86 %	4 514	87 %
	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 2004

		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 04	170	92 %	994	90 %	11 775	94 %	12 939	93 %
	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 04	739	95 %	1 349	91 %	2 305	84 %	4 393	88 %
	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 04	909	94 %	2 343	91 %	14 080	92 %	17 332	92 %
	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 totalt har steget med 2 prosentpoeng i tettbygd strøk fra 86 % i 2003 til 88 % i 2004. For de aller yngste er bruksprosenten 94 %. For barn mellom 4 og 14 år er bruksprosenten fremdeles under 90 % (89 %). Spesielt for voksne personer i baksete er bruksprosenten fremdeles lav, med 72 %.

Tabell 5 viser at bruksprosenten totalt utenfor tettbygd strøk har steget med 5 prosentpoeng for de minste passasjerene. For de to andre kategoriene har bruksprosenten sunket.

På motorveg (tabell 6) har bruksprosenten totalt steget fra 86 til 92 %. Her er bruksprosenten for de minste baksetepassasjerene steget fra 91 % i 2003 til 95 % i 2004. Bruksprosenten for voksne passasjerer totalt har steget fra 86 % i 2003 til 92 % i 2004.

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 2004. Vi gjør oppmerksom på at ikke alle fylkene har fulgt instruksjonen for Tilstandsundersøkelser. I instruksjonen heter det bl.a.:

”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”.

Vi ber vegkontorene om at de som skal ut på vegen for å gjøre undersøkelsen blir nøye informert om hvordan de skal utføre undersøkelsen, jfr instruks av januar 2003 for Tilstandsundersøkelser.

Tabell 7 - Bruk av bilbelter hos passasjerer - tettsted

Fylke	Andel m/belte	
	Foran	Bak
Østfold	94,9 %	85,8 %
Akershus	85,4 %	49,1 %
Oslo	78,3 %	55,0 %
Hedmark	90,6 %	85,9 %
Oppland	90,4 %	83,5 %
Buskerud	83,0 %	86,1 %
Vestfold	89,2 %	86,5 %
Telemark	89,0 %	86,2 %
Aust-Agder	86,1 %	81,6 %
Vest-Agder	86,8 %	79,5 %
Rogaland	89,5 %	87,7 %
Hordaland	89,0 %	86,1 %
Sogn og Fjordane	94,8 %	87,9 %
Møre og Romsdal	93,5 %	88,9 %
Sør-Trøndelag	94,6 %	86,0 %
Nord-Trøndelag	88,7 %	85,9 %
Nordland	90,1 %	78,5 %
Troms	92,6 %	81,8 %
Finnmark	72,3 %	79,4 %

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

Fylke	Andel m/belte	
	Foran	Bak
Østfold	94,5 %	94,4 %
Akershus	94,4 %	87,7 %
Oslo	74,2 %	61,1 %
Hedmark	94,4 %	90,3 %
Oppland	93,9 %	89,2 %
Buskerud	80,8 %	72,5 %
Vestfold	93,2 %	82,6 %
Telemark	89,2 %	71,4 %
Aust-Agder	95,4 %	91,6 %
Vest-Agder	86,8 %	81,1 %
Rogaland	97,0 %	95,9 %
Hordaland	95,7 %	94,2 %
Sogn og Fjordane	94,1 %	92,1 %
Møre og Romsdal	95,6 %	87,2 %
Sør-Trøndelag	-	-
Nord-Trøndelag	89,6 %	83,1 %
Nordland	92,6 %	82,4 %
Troms	87,9 %	82,9 %
Finnmark	94,6 %	85,7 %

Tabell 9 - Bruk av bilbelter hos passasjerer - motorveg

Fylke	Andel m/belte	
	Foran	Bak
Østfold	-	-
Akershus	92,7 %	96,8 %
Oslo	75,4 %	75,2 %
Hedmark	-	-
Oppland	-	-
Buskerud	82,9 %	59,0 %
Vestfold	-	-
Telemark	-	-
Aust-Agder	-	-
Vest-Agder	-	-
Rogaland	92,8 %	92,7 %
Hordaland	-	-
Sogn og Fjordane	-	-
Møre og Romsdal	-	-
Sør-Trøndelag	97,1 %	95,6 %
Nord-Trøndelag	-	-
Nordland	-	-
Troms	-	-
Finnmark	-	-

Tabell 9 viser at bare 75 % av passasjerene i Oslo, benytter bilbelte når de er passasjerer i bil som kjører på motorveg, mens kun 59 % av baksetepassasjerene i Buskerud benytter bilbeltet.

6. Måloppnåelse 2004

Tabell 10 - Førere

Tettbygd Strøk	Utenfor tettbygd strøk	Motorveg	Mål
84 %	91 %	88 %	95 %

Tabell 11 - Passasjerer 0 - 3 år

Forsete Tettbygd	Baksete Tettbygd	Forsete utenfor tettbygd	Baksete utenfor tettbygd	Forsete motorveg	Baksete motorveg	Mål
91 %	95 %	97 %	100 %	92 %	95 %	97 %

Tabell 12 - Passasjerer 4 - 14 år

Forsete Tettbygd	Baksete Tettbygd	Forsete utenfor tettbygd	Baksete utenfor tettbygd	Forsete motorveg	Baksete motorveg	Mål
90 %	89 %	88 %	89 %	90 %	91 %	95 %

Tabell 13 - Passasjerer 15 år eller eldre

Forsete Tettbygd	Baksete Tettbygd	Forsete utenfor tettbygd	Baksete utenfor tettbygd	Forsete motorveg	Baksete motorveg	Mål
89 %	72 %	88 %	77 %	94 %	84 %	95 %

Tabell 10 - 13 viser at kun passasjerer 0 – 3 år utenfor tettbygd strøk, har nådd måltallet for bruk av bilbelter.

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 12 viser at det for barn 4 -14 år er bruksprosenten generelt lav.

Tabell 13 viser at passasjerer som er 15 år eller eldre, som sitter i baksetet og som kjører i tettbygd strøk, har en bruksprosent på 72 %. Bruksprosenten i baksete utenfor tettbygd strøk er også lav (77 %).

7. Oppsummering

Bruksprosenten for førere er den samme i tettbygd strøk, mens den har sunket med med 3 prosentpoeng utenfor tettbygd strøk og med 4 prosentpoeng på motorveg. Målet er ikke nådd i noen av de tre miljøene.

For de yngste passasjerene har bruksprosenten steget utenfor tettbygd strøk og på motorveg. Både forsete- og baksetepassasjerene utenfor tettbygd strøk har nådd måltallet.

På motorveg har bruksprosenten for baksetepassasjerer steget med hele 11 prosentpoeng for aldersgruppen 4 – 14. For voksne baksetepassasjerer har bruksprosenten steget fra 70 % i 2003 til 82 % i 2004.

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 2/2004 - Bruk av sykkelhjelme

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 2 - Bruk av sykkelhjelme ble gjennomført i 4 av regionene i uke 23. Region Nord deltok ikke i undersøkelsen.

Syklister har en meget høy skaderisiko og mange av skadene gjelder skader i hode-regionen. Sykkelhjelme er i denne forbindelse en meget god beskyttelse. Den samfunns-økonomiske gevinsten er beregnet til 6 ganger investeringen når det gjelder barn og 3 ganger når det gjelder voksne. Innføring av påbud om bruk av sykkelhjelme ble diskutert under arbeidet med revisjon av sykkelreglene. En var her usikker på i hvilken grad påbud om bruk av sykkelhjelme ville redusere syklingen, særlig blant voksne, og det ble besluttet og forsøke å øke bruken på andre måter, feks ved hjelp av aktiv informasjon.

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

2. Tidligere undersøkelser

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

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

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

(kilde TØI)

Resultatene viser at det har vært mer enn en fordobling av hjelmebruken fra 1990/92 til 1996. Bruken av hjelme er størst blant menn. Innen de ulike aldersgruppene har økningen vært størst blant de over 12 år. Av barna bruker rundt 70% hjelme, av de mellom 12 og 25 år bruker i overkant av 20% hjelme, mens blant de voksne bruker ca 35% hjelme når de sykler.

3. Resultater fra hjelmebrukstillingen 2004

Telling av hjelmebruk, etter de regler som er satt opp, er utført av regionene i uke 23.

På landsbasis er i alt 5 717 syklister registrert. I 2002 og 2003 ble henholdsvis 14 791 og 7 664 registrert. Tabell 2 viser hvor mange som er registrert i de ulike aldersgrupper og kjønn i 2004, sammenlignet med årene 2000 til 2003.

Tabell 2 - Antall syklist registrert i ulike aldersgrupper 2004

Alder	Under 12 år		12 - 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Alle	
	Kjønn	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Begge
						<i>Menn</i>				
2000		278	434	712	814	2 154	2 972	3 144	4 220	7 364
2001		300	476	786	981	2 673	3 404	3 759	4 861	8 620
2002		573	835	1 211	1 415	5 016	5 714	6 800	7 991	14 791
2003		435	657	316	963	2 472	2 827	3 223	4 441	7 664
2004		301	443	588	809	1 688	1 888	2 577	3 140	5 717

Tabell 2 viser at det er registrert færrest barn og flest personer over 17 år. Det er også registrert flere gutter/menn enn jenter/kvinner. Det er totalt registrert 1 947 færre i 2004, i forhold til 2003.

Tabell 4 viser resultatene fra tellingene foretatt av regionene i 2004.

Tabell 3 - Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper 2004 sammenlignet med resultatene i 1999 til 2003

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

* Vektet gjennomsnitt

I årene før 2001 ble det beregnet en aritmetisk middelværdi for hele landet, mens vi fra og med 2001 har beregnet en vektet verdi for å ta hensyn til at det er registrert ulikt antall hjelmbrukere i de ulike regionene. Dersom man hadde fulgt den samme utregningsmåten som man har benyttet fram til 2001, og ikke vektet tallene, ville den aritmetiske middelværdien for landet totalt vært 29,1 % i 2004.

Hjelmbruken i landet (eksklusive Region Nord) er i 2004 registrert til 33,0 %. Blant barna er hjelmbruken 61,0 % blant jentene og 51,4 % blant guttene. Hjelmbruken er også større for jenter i aldersgruppen 12 - 17 år (45,8 %) enn for gutter som ligger på 21,7 %. For de som er eldre enn 17 år ligger bruksprosenten på 28,7 % for kvinner og 34,8 % for menn.

4. Måltall

Vegdirektoratets overordnede mål for 2011 er at 90 % av barn inntil 12 år og 75 % av personer over 12 skal bruke sykkelhjelm.

5. Måloppnåelse

Det kan se ut som om det var en svak oppgang i hjelmbruken generelt fra 1998 fram til 2001, mens man hadde en nedgang i 2002. Undersøkelsen i 2004 viser en oppgang på 2 prosentpoeng. Det ser imidlertid ut til at det kan bli vanskelig å nå de oppsatte mål med mindre det gjennomføres effektive tiltak av et helt annet omfang enn det som har vært gjort hittil.

6. Resultater fra regionene

Tabell 4 viser resultatene fra de fire regionene som deltok i undersøkelsen.

Tabell 4 Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper fordelt på fire regioner i 2004*

Alder	Under 12 år		12 - 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Alle	
	Kjønn	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner		Menn
Region Øst		42,4 %	55,3 %	19,1 %	18,2 %	15,4 %	26,2 %	23,1 %	29,8 %	26,8 %
Region Sør		64,4 %	27,6 %	14,6 %	23,8 %	21,3 %	27,8 %	31,4 %	26,6 %	28,6 %
Region Vest		80,8 %	34,8 %	7,2 %	6,8 %	5,2 %	27,0 %	14,3 %	20,2 %	18,2 %
Region Midt		64,1 %	57,9 %	25,0 %	25,8 %	34,7 %	40,8 %	39,3 %	40,3 %	39,8 %

* Ikke vektet

Det er en del forskjeller mellom regionene. Hjelmbruken generelt sett er lavest i region Vest og høyest i region Midt. Registreringene viser, ikke uventet, at det er barn under 12 år som er flinkest til å ta på seg hjelm når de skal ut å sykle. For barn under 12 år er hjelmbruken spesielt høy for jentene i Region Vest. I gruppen fra 12 til 17 år er hjelmbruken generelt sett meget lav. Den er høyest i Region Midt med 25,0 % for jenter og 25,8 % for gutter, mens den er spesielt lav for både jenter og gutter i Region Vest. For personer over 17 år er hjelmbruken spesielt lav for kvinner i Region Vest.

Sammenligner man tallene med undersøkelsen fra 2003, finner man for region Øst en oppgang i hjelmbruken totalt på 9,3 prosentpoeng, for region Sør en nedgang på 4,7 prosentpoeng, for region Vest en nedgang på hele 14,7 prosentpoeng og for region Midt en oppgang på 8,5 prosentpoeng.

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2004 - Bruk av piggdekk

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2004 - Bruk av piggdekk, ble gjennomført i uke 6 i 2004. Undersøkelsen ble gjennomført i alle regionene.

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 Drammen også vedtatt å følge samme politikk). Det er vedtatt som mål at piggdekkbruken i disse byene 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 bensinstasjonene hvert år. Dette gjøres for å sikre sammenlignbare resultater. Registreringene gjennomføres i løpet av februar måned.

Tellingene etter dette opplegget ble første gang gjennomført februar 1998.

4. Resultater fra undersøkelsen 2004

I år ble det registrert 6 412 lette og 813 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 %

Tabellen viser at andelen kjøretøy med piggfrie dekk har en liten økning på 1,3 prosentpoeng fra 2003 til 2004, fra 38,7 til 40,0 prosent. Blant lette kjøretøy er andelen omtrent den samme

som i 2003. Blant tunge kjøretøy har andelen steget med 2,3 prosentpoeng. Disse endringene er signifikante.

Tabell 2 – Piggdekkandeler 2004 for hver region

Fylke	Antall lette kjøretøy				Antall tunge kjøretøy				Alle kjøretøy				Endring 2003-2004 prosentpoeng
	Pigg- dekk	Ikke pigg- dekk	Sum	Piggfri %	Pigg- dekk	Ikke pigg- dekk	Sum	Piggfri %	Pigg- dekk	Ikke pigg- dekk	Sum	Piggfri %	
Region Øst	713	801	1514	52,9	51	195	246	79,3	764	996	1760	56,6	11,2
Region Sør	539	511	1050	48,2	38	83	121	68,6	577	594	1171	50,7	-8,3
Region Vest	741	438	1179	37,2	50	64	114	56,1	791	502	1293	38,8	7,9
Region Midt	1029	579	1608	36,0	95	80	175	45,7	1124	659	1783	37,0	1,6
Region Nord	955	106	1061	10,0	126	31	157	19,7	1081	137	1218	11,2	-2,5
SUM	3977	2435	6412	38,0	360	453	813	55,7	4337	2888	7225	40,0	1,3

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 vekting viser at 42,9 % av trafikkarbeidet med lette kjøretøyer og 63,8 % av trafikkarbeidet med tunge kjøretøyer foregår piggfritt. Den samlede andelen piggfri kjøring er 45,5 %, noe som viser en oppgang på 4 prosentpoeng fra 2003.

5. Måloppnåelse

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

Tilstandsundersøkelse kap 5/2004 - 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 2004. Rapporten baserer seg på kontroll av 4 860 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 førerens arbeidsdag slik at han får tilstrekkelig hvile i mellom og i løpet av kjøreoppdragene. Reguleringen har derfor trafiksikkerhetsmessig verdi, men vil også ha innvirkning på konkurranseforholdene innen bransjen.

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

Metode

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

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

Omfanget av undersøkelsene

85 % av kontrollene har vært utført på Europaveg, 14 % på riksveg og 1 % på kommunal veg eller fylkesveg.

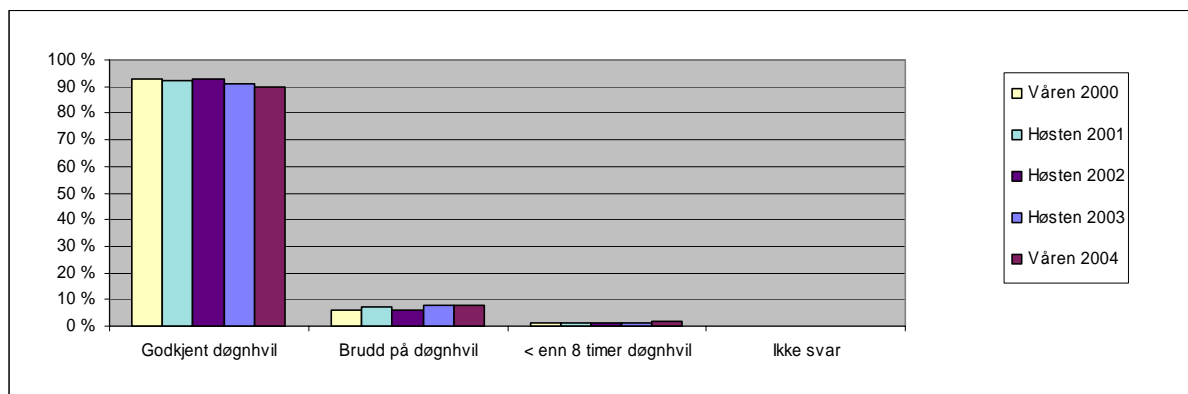
Kontrollene er utført i alle ukens dager. De fleste av kontrollene er fordelt på de ulike virkedagene, med en topp på tirsdager. 3 % av kontrollene ble utført på lørdager, mens 8 % av kontrollene er utført på søndag. 61 % av kontrollene er utført mellom kl 0600 og kl 1800. 29 % er registrert i perioden fra kl 1800 – 2400 og resten om natten (10 %).

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

84 % av kjøretøyene var registrert i Norge. 92 % av kjøretøyene hadde en totalvekt over 7 500 kg. 91 % drev ervervsmessig transport.

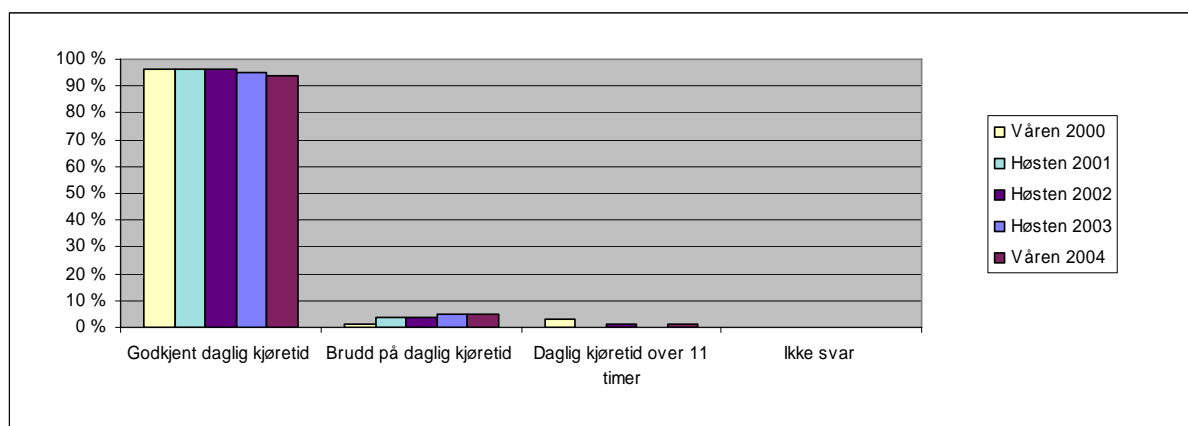
Resultater 2004

Figur 1 - Døgnhvil



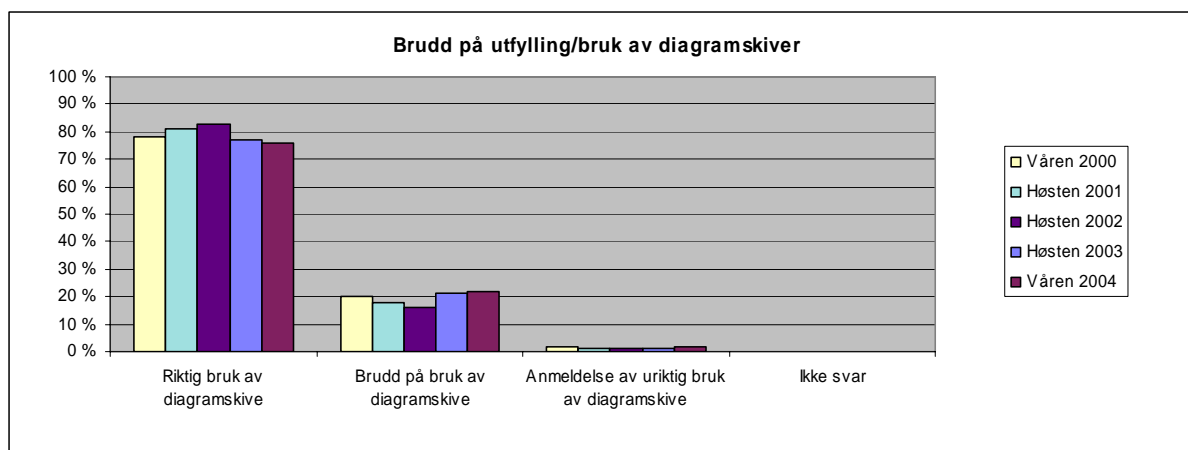
90 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 8 % hadde brudd på døgnhvilen, mens 2 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2003 var det en nedgang på 1 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

Figur 2 - Daglig kjøretid



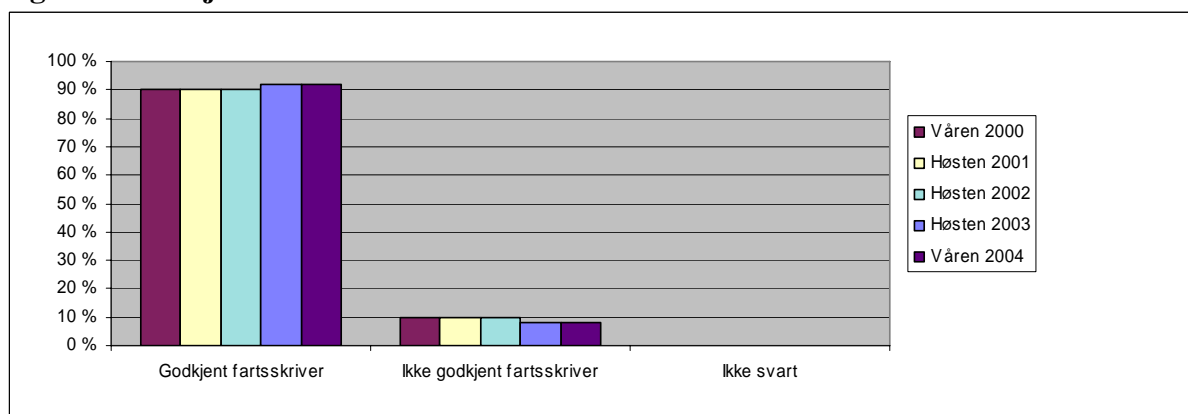
94 % av de kontrollerte hadde godkjent daglig kjøretid. 6 % hadde brudd på daglig kjøretid, hvorav 1 % hadde daglig kjøretid over 11 timer. Prosentandelen er omtrent den samme som for undersøkelsen i 2003.

Figur 3 - Utfylling/bruk av diagramskiver



76 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive. 22 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskiver. 2 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Prosentandelen er omtrent den samme som for undersøkelsen i 2003.

Figur 4 - Godkjent fartsskriver



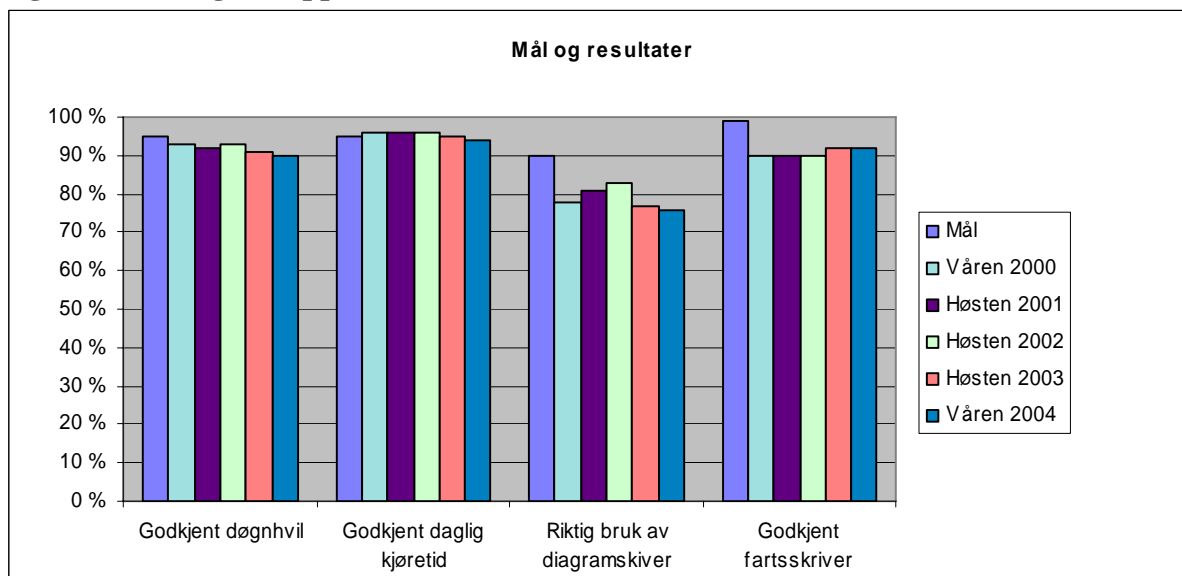
8 % av de kontrollerte fartsskriverne ble ikke godkjent. Prosentandelen er den samme som ved forrige kontroll. "Ikke godkjent" innebærer at det mangler fartsskriver eller at den ikke er kontrollert i henhold til forskriften, og/eller at den ikke registrerer riktig.

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 2004

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

Ingen av de 4 indikatorene har nådd målet.

Det er fremdeles to forhold som er med på å forstyrre et relativt positivt helhets-inntrykk. For det første er det som det framgår bare 76 % som har "godkjent bruk av diagram-skive". 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 2003.

Et annet forstyrrende element er at det er 23 % 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 8 % ikke har godkjent fartsskriver. Dette kan

Tilstandsundersøkelser 2004

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

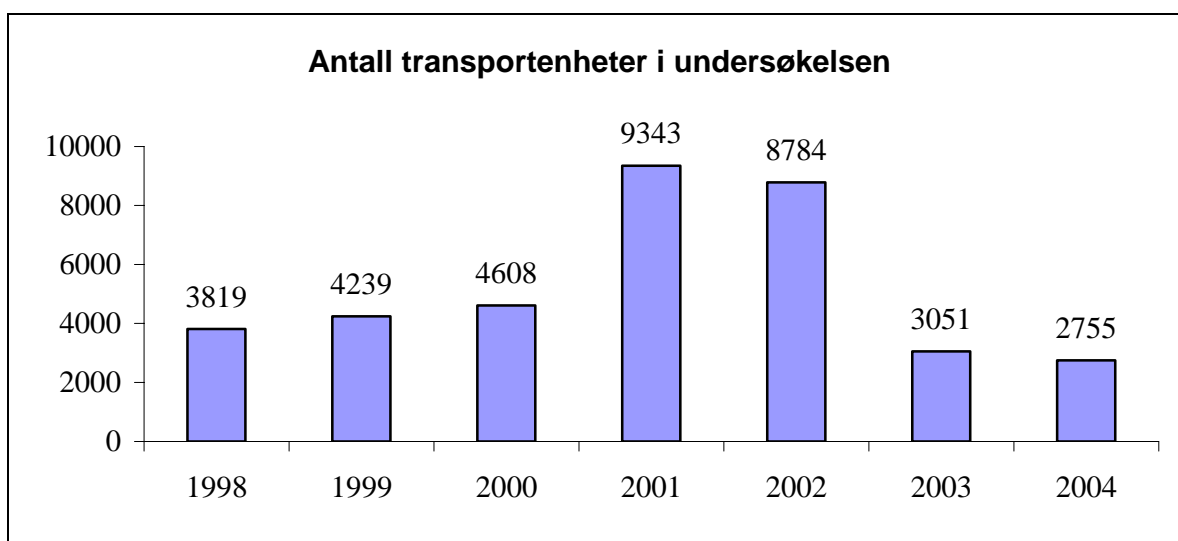
Godkjent og funksjonsdyktig fartsskriver er imidlertid en forutsetning for at myndighetene skal kunne føre en reell kontroll med kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Tilstandsundersøkelse kap. 6/2004 - Tunge kjøretøyer (Tekniske og administrative forhold)

Innledning

Undersøkelsen ble gjennomført i månedsskiftet mai/juni 2004, og omfattet alle Statens vegvesens regioner. Registreringsskjemaene som er 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. Men for å avdekke eventuelle trender, tas også de tidligere årenes undersøkelser med i denne sammenstillingen. Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 0,9 – 1,4 prosentpoeng for hovedgruppene (hovedfrekvensene), mens feilmarginene for det oppsplittede tallmateriale (undergrupper) er noe større.

Undersøkelsen er gjennomført med stoppkontroller og utvalgsstørrelsen er på 2755 transportenheter.



Figur 1

Antall kontrollerte transportenheter har variert fra 9343 stk i 2001 til 2755 stk i 2004. Årets resultat er det laveste i antall siden undersøkelsene startet i 1998 (se figur 1).

Bakgrunn

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

Metode

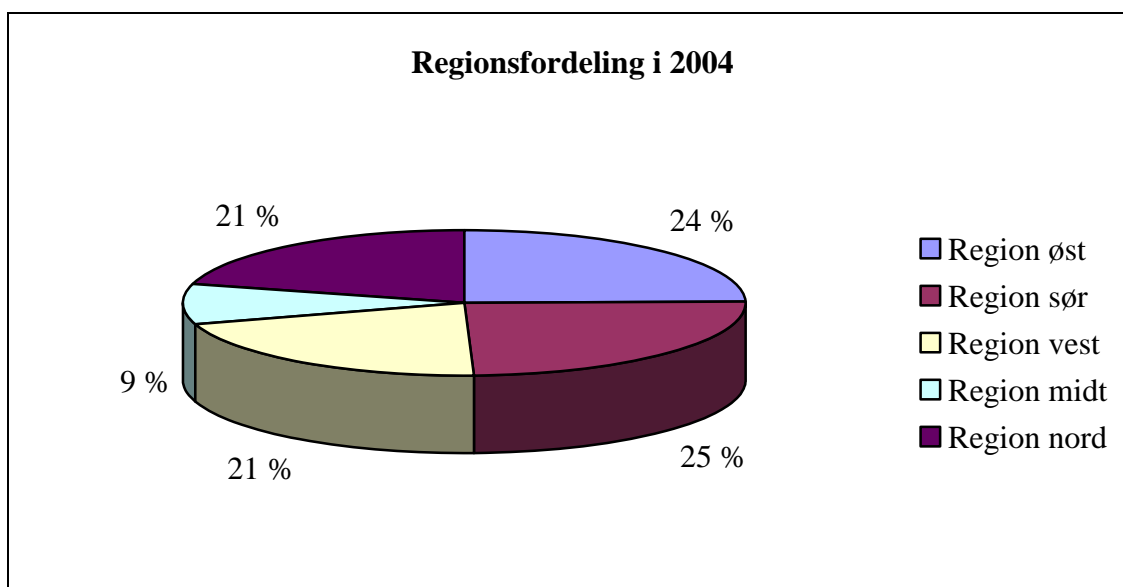
I undersøkelsen kontrolleres bremses, vekter og dimensjoner, transportløyve, farlig gods og sikring av last.

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

Generelt om kontrollene

Kontroller fordelt på region

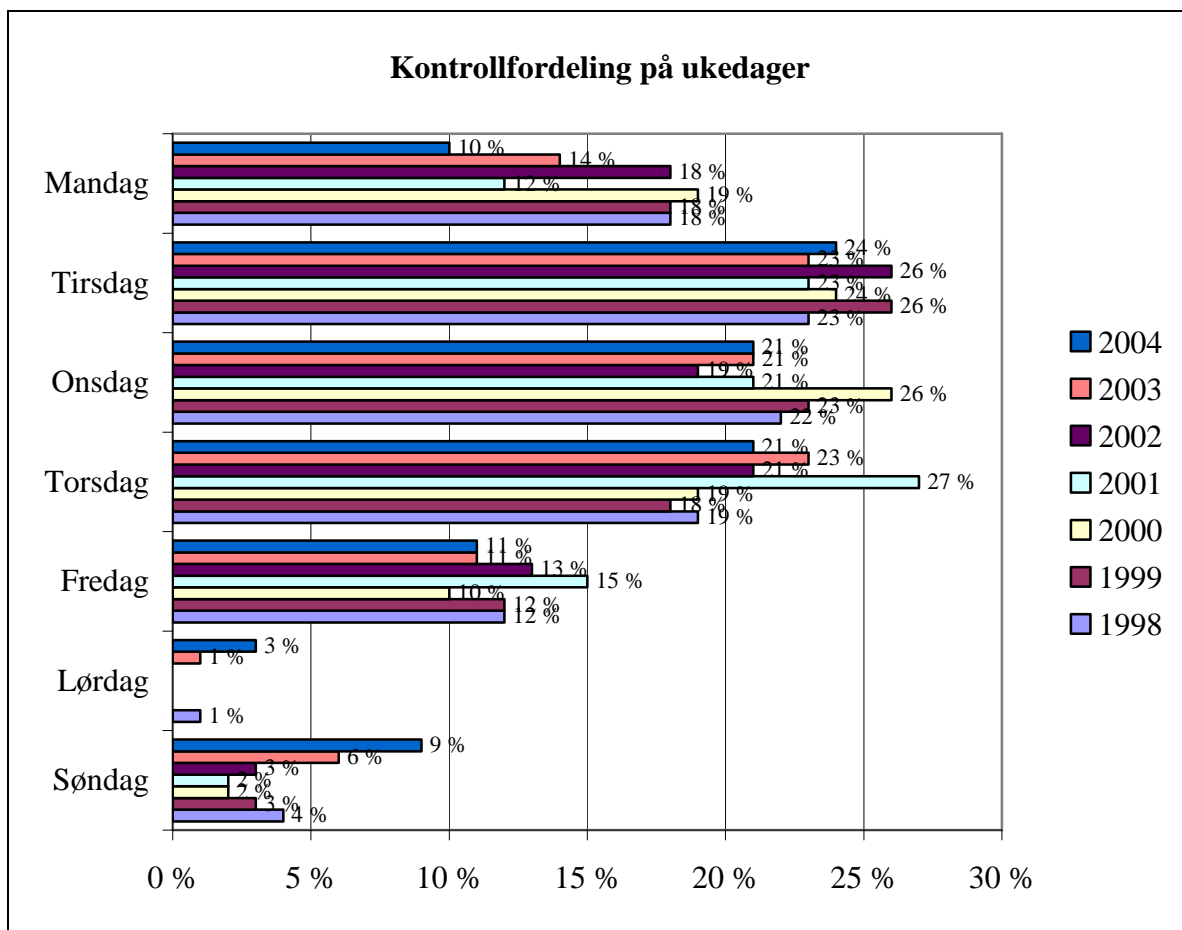
Det er kontrollert 2755 transportenheter. Dette er vesentlig lavere enn kravet på 1000 transportenheter pr. region, og kontrollvolumet er ujevnt fordelt mellom regionene. Fra 2003 er det dataene fra regionene som er grunnlaget for undersøkelsen, og tallmaterialet i 2004 hadde følgende regionsfordeling:



Figur 2

Kontroller fordelt på ukedager

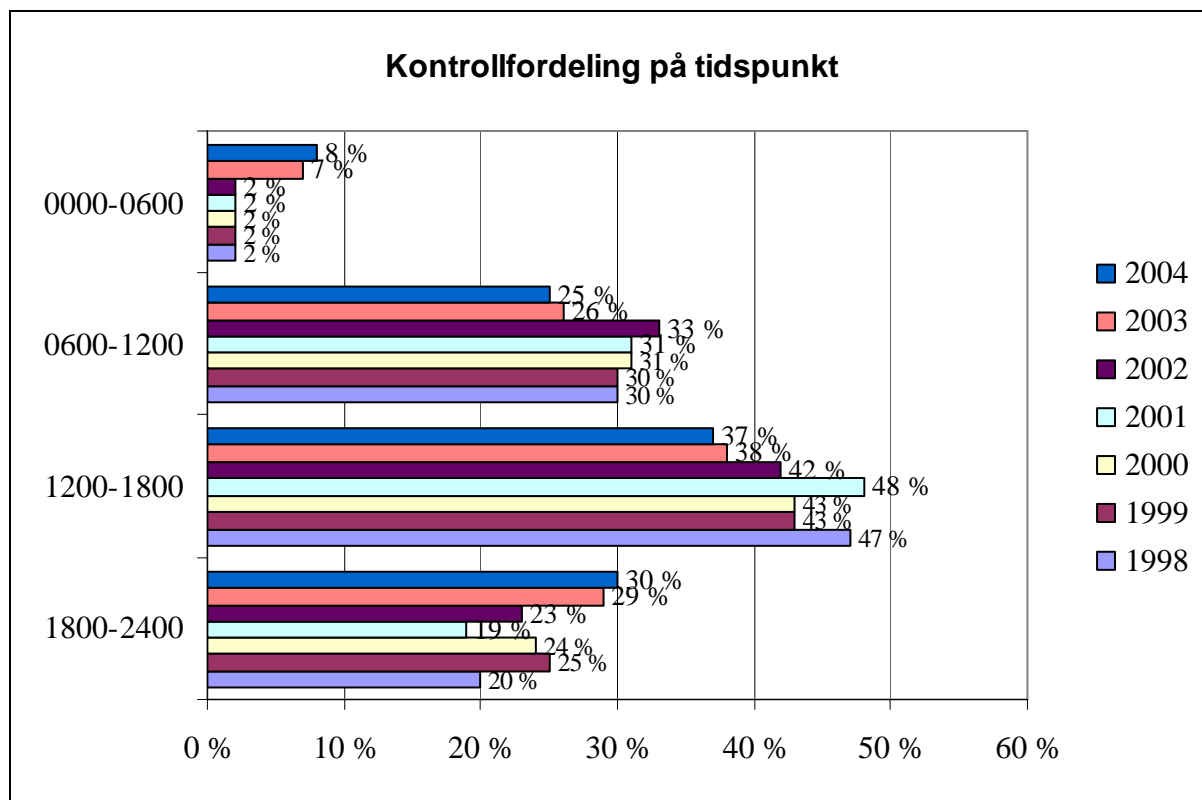
87 % av kontrollene ble foretatt på ukens virkedager. Dette er en liten reduksjon mot tidligere år (94 % i 1998, 97 % i 1999, 98 % i 2000 og 2001, 97 % i 2002 og 92 % i 2003), men resultatet er fortsatt langt over det som er forutsatt i retningslinjene for tilstandskontrollen. Fordelingen innenfor ukedagene varierer noe fra år til år, se figur 2. Vi ser at kontrollmengden på lørdag og søndag har økt prosentvis mot tidligere år.



Figur 3

Kontrollfordeling på tidspunkt

Kun 8 % av kontrollene i undersøkelsen er utført i tidsrommet kl 0000-0600, dette er bare halvparten av kravet som er beskrevet i retningslinjene. Fordelingen er vist på figur 4.



Figur 4

Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

Andelen lastebiler > 7500 kg har blitt redusert med 13 prosentpoeng, mens antall trekkbiler med semitrailer har økt med 10 prosentpoeng siden 1998. Lastebil med påhengsvogn eller slepvogn har økt med 3 prosentpoeng siden 1998. Se tabell 1.

Tabell 1

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

Nasjonalitet/transporttype

Andelen norskregistrerte kjøretøy har sunket fra 90 % i 1998 til 82 % i 2004, som er det laveste siden registreringen startet i 1998. Kombinasjon norsk/utenlandsk var 2 %, som er likt med tallene fra 2003. Se tabell 2.

Tabell 2

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

Ervervsmessig transport har økt fra 83 % i 1998 til 90 % i 2004. Se tabell 3.

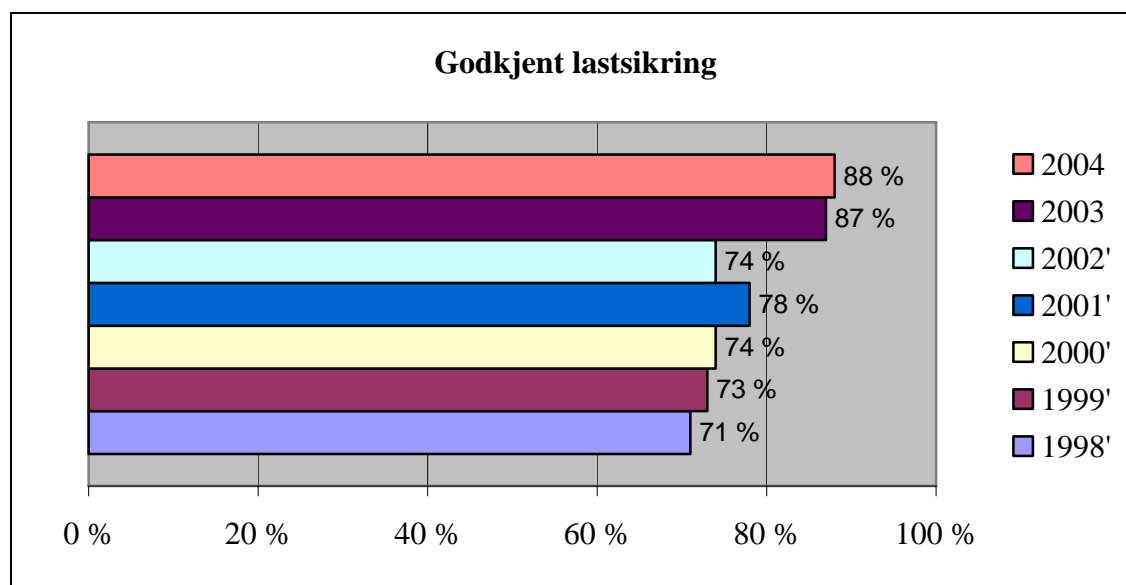
Tabell 3

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

Resultater

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 2004 hadde 88 % av alle kontrollerte kjøretøy last som kunne kontrolleres. Det er en økning på 4 prosentpoeng mot året før. Tilsvarende andeler i 1998 og 1999 var 85 %, i 2000 89 %, i 2001 87 % og i 2002 var andelen 84 %.



Figur 5 (Datamaterialet er korrigert for å kunne sammenligne årets undersøkelser med tidligere års undersøkelser) omfatter kun de kjøretøyene som hadde last.

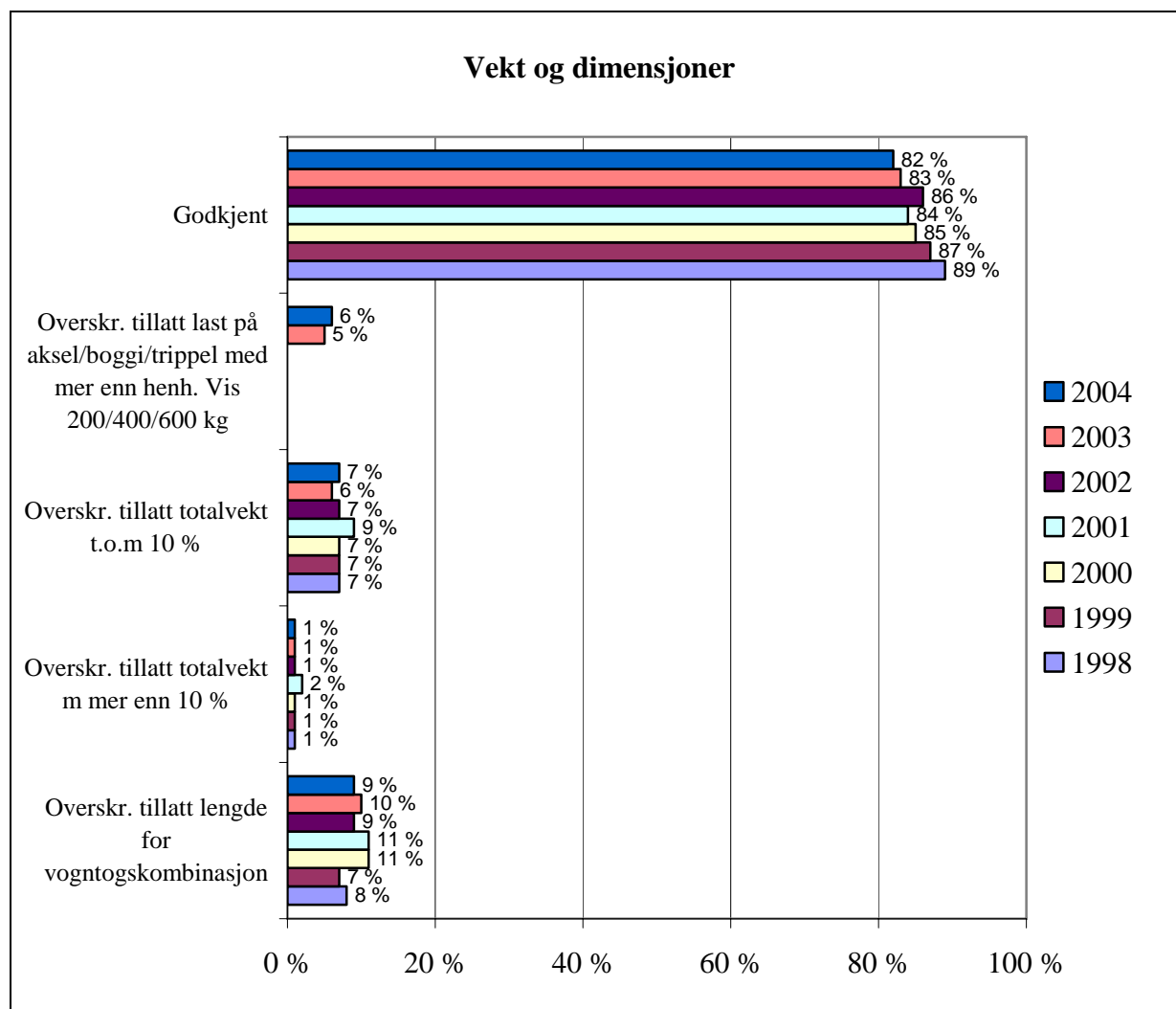
Undersøkelsen viser at lastebiler > 7500 kg og lastebil med påhengsvogn har størst prosentvis godkjent lastsikring med henholdsvis 87 % og 90 %, mens trekkvogn med semitrailer har

84 %. Tilsvarende tall for 2003 er 90 % for lastebiler > 7500 kg og lastebil med påhengsvogn, mens 81 % for trekkvogn med semitrailer.

Norske registrerte kjøretøy har noe høyere godkjenningssandel enn utenlandskregistrerte, med 89 % mot 82 % godkjente kjøretøyer. For kombinasjon norsk/utenlandsk var godkjenningssandel på 74 %, men bakgrunnsdataene på denne kjøretøykombinasjonen (norsk/utenlandsk) er basert på et lite antall kjøretøyer.

Vekter og dimensjoner

Av utvalget på 2755 stk er 2672 stk kontrollert vedrørende vekter og dimensjoner i 2004.



Figur 6

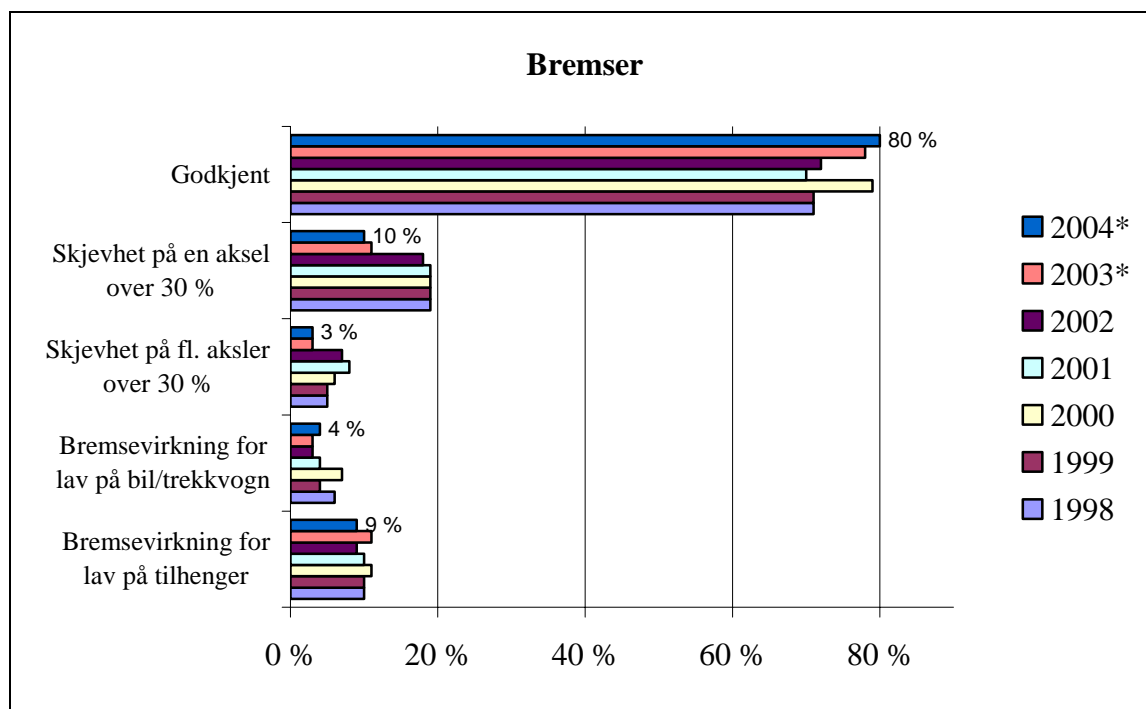
Andelen kjøretøyer med godkjente vekter og dimensjoner er synkende, og er nå på 82 %. Det er imidlertid bare marginale endringer fra år til år når det gjelder de enkelte overtredelsene (se figur 6). Dersom tallmaterialet splittes opp ses det at brudd på lengdebestemmelsene forekommer oftest på lastebiler med påhengsvogn, hvor 17 % hadde overskredet tillatt lengde. Den samme trenden gjelder også når det kombineres norsk/utenlandske kjøretøyer (hvor 17 % hadde brudd på lengdebestemmelsene), men bakgrunnsdataene på denne undergruppen er basert på et lite antall kjøretøyer.

Overskridelse av vekter og tillatt totalvekt, er tilnærmet likt som i 2003. Siden det her er mulig med flere brudd/svar, kan svarfordelingen summeres til over 100 %.

Som tidligere er det mindre overskridelser av vektor og dimensjoner for egentransport enn for ervervsmessig transport, og det er størst andel overskridelser av tillatt lengder for vogntogkombinasjonen mellom kl. 1800 og 0600.

Bremser

Av utvalget på 2755 stk er 2282 stk kontrollert vedrørende bremses i 2004.



Figur 7 (* kravet til skjevhet er endret fra 30 % til 50 % etter 22.11.2002).

Figur 7 viser at 80 % hadde godkjente bremses i 2004 noe som er en økning med 2 prosentpoeng i forhold til 2003. Godkjenningens andelen er nå den høyeste side målingene begynte i 1998. Også her er det mulig med flere brudd, og derfor kan svarfordelingen summeres til over 100 %.

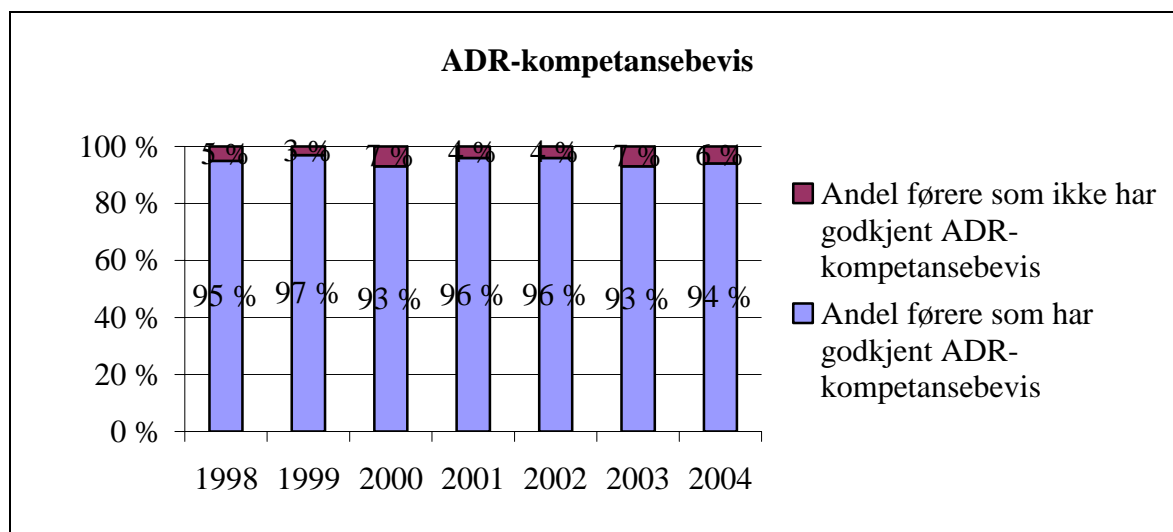
Splittes resultatene opp ses det at lastebil med påhengs-/slepvegn og trekkbil med semitrailer har langt større feilprosent enn lastebil. Andel godkjente lastebiler med påhengs-/slepvegn er noe høyere enn tidligere år med 79 % mot 74 % i 2003, 65 % i 2002 og 62 % i 2001. Andelen godkjente trekkvogner med semitrailere er 2 prosentpoeng høyere i 2004 sammenlignet med andelen i 2003.

Forskjellen mellom utenlandskregistrerte og norskregistrerte kjøretøyer når det gjelder godkjente bremses er på 71 % for utenlandskregistrerte og 83 % for norskregistrerte. I 2003 var godkjenningens andelen på 72 % for utenlandskregistrerte mot 80 % for norskregistrerte, 65 % for utenlandskregistrerte mot 73 % for norskregistrerte i 2002, 67 % godkjent for utenlandskregistrerte mot 71 % for norskregistrerte i 2001, og 78 % godkjent for utenlandskregistrerte mot 80 % for norskregistrerte i 2000.

Andelen av godkjente bremses fordeler seg relativt jevnt på hverdager, med en variasjon fra 83 % på fredag til 78 % på mandag og tirsdag. På lørdag hadde 88 % godkjente bremses, men antall kontrollerte kjøretøyer er lavt i forhold til de andre ukedagene. Det er registrert lavest andel godkjente bremses i tidsrommet kl.1800-0000 med 78 %. I tidsrommet kl.0600-1200 har 79 % godkjente bremses, mens for tidsrommet kl.1200-1800 er andelen 82 % godkjente. I tidsrommet kl. 0000-0600 er 86 % godkjent, men her er antallet kontrollerte kjøretøyer lavt.

ADR

Av utvalget på 2755 stk er 2361 stk kontrollert vedrørende transport av farlig gods i 2004. Av disse transporterte 6 % farlig gods. Dette er omtrent det samme som tidligere år.



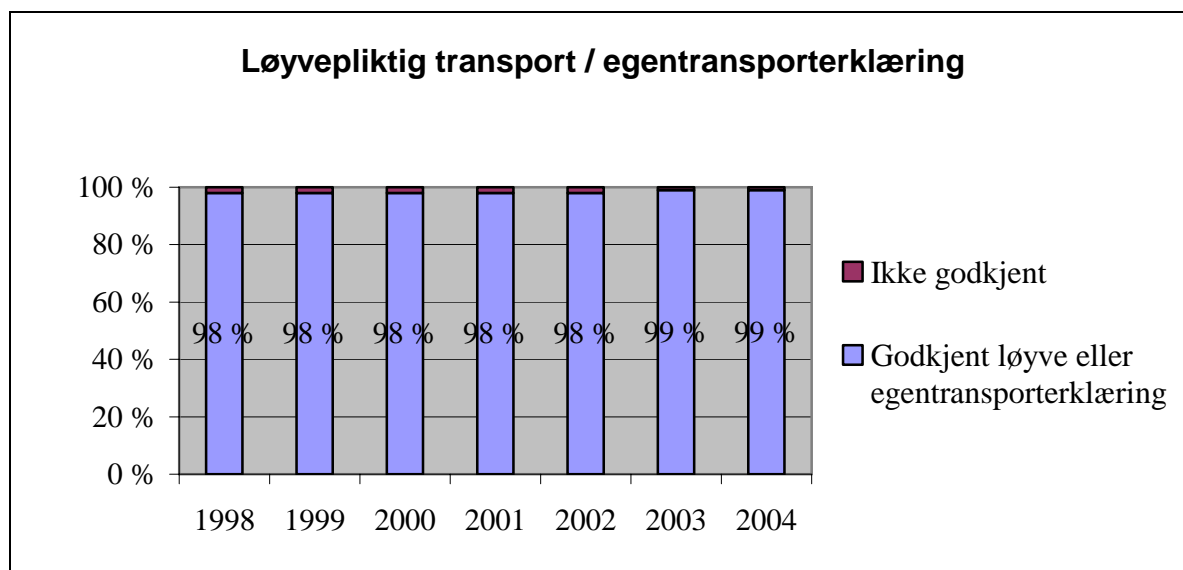
Figur 8

Figur 8 viser at prosentandelen av førere som har godkjent ADR-kompetansebevis er tilnærmet uforandret i forhold til 2003. Utvalget er imidlertid for lite til å kunne trekke sikre konklusjoner om utviklingen.

I 2003 ble undersøkelse utvidet med noen flere spørsmål vedrørende transport av farlig gods. Deriblant hadde 98 % av førerne med seg komplett og korrekte dokumenter, som er en forbedring med 2 prosentpoeng i forhold til år 2002. 92 % av transportenhetene hadde med seg godkjent/påkrevd brannslukningsutstyr, som er tilnærmet det samme som i 2003.

Løyvepliktig transport /egentransporterklæring

Det er i 2004 kontrollert 2746 stk mht. krav om løyve eller egentransporterklæring. Av disse hadde 99 % godkjent løyve eller egentransporterklæring som er det samme som i 2003.

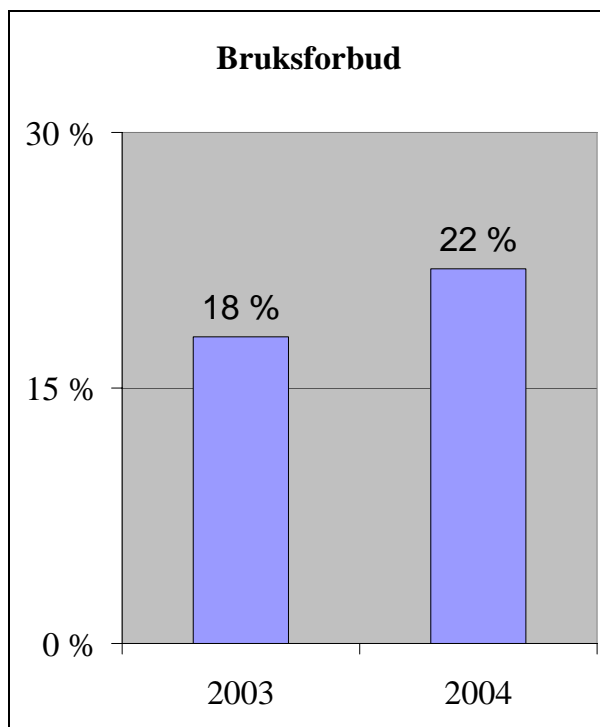


Figur 9

Figur 9 viser at årets resultat er tilnærmet likt de tidligere årene. Dersom det ses på resultatet i forhold til kontrolldag eller kontrolltid er variasjonene svært små.

Bruksforbud

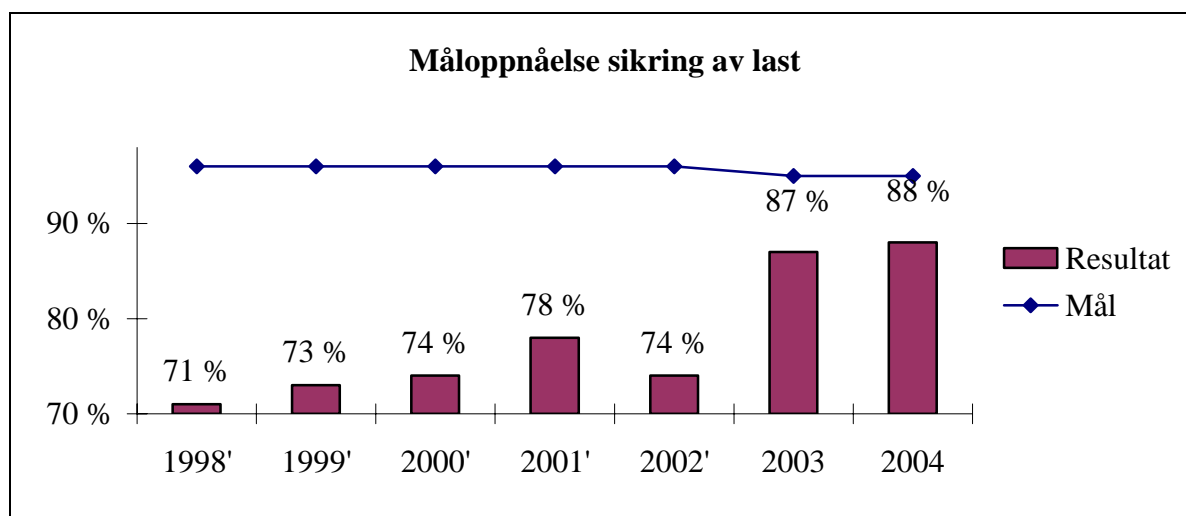
Alvorlige brudd på hovedgruppene medfører bruksforbud. I undersøkelsen er det ikke differensiert hvilke områder som har fått bruksforbud, men kun summert for hele tilstandsundersøkelsene siden 2003.



Figur 10

Måloppnåelse

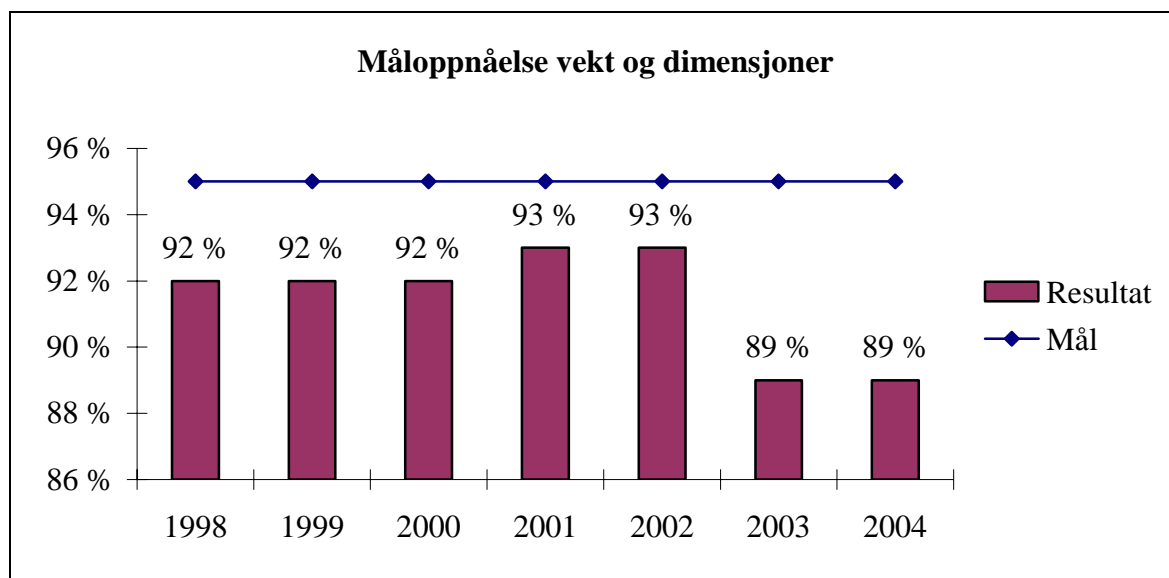
Sikring av last



Figur 11 (' Datamaterialet er korrigert for å kunne sammenligne årets undersøkelser med tidligere års undersøkelser) omfatter kun de kjøretøyene som hadde last.

Målet er at minst 95 % av transportenhetene (lastebil med eller uten tilhenger, og trekkbil med henger) som har last, skal ha sikret lasten i henhold til gjeldende forskrifter. I 2004 var godkjeningsandelen på 88 % som var omtrent det samme som i 2003.

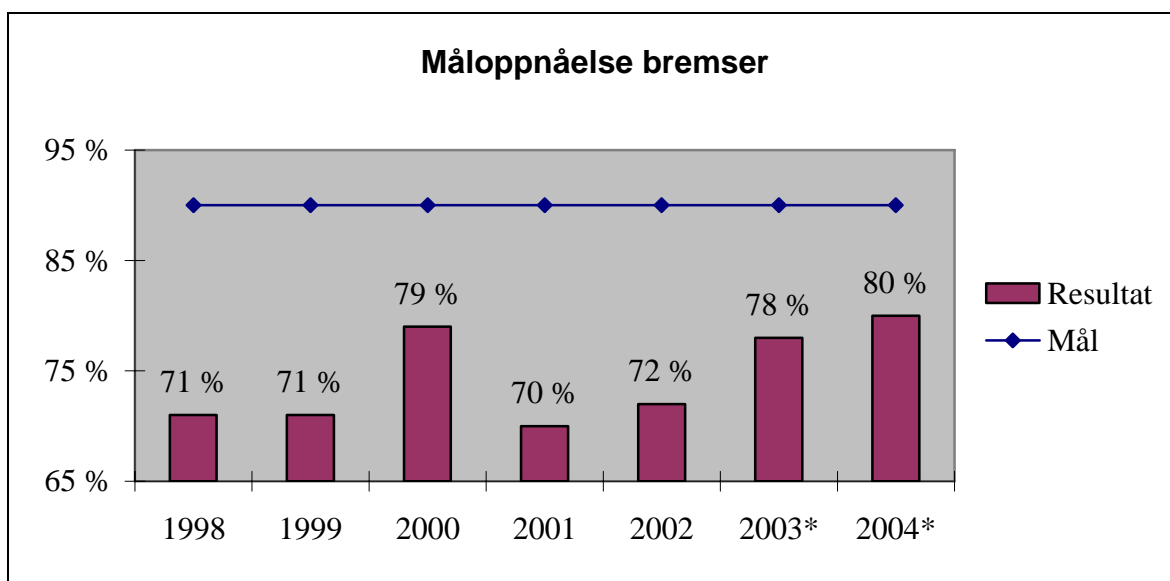
Vekt og dimensjoner



Figur 12

Målet er at minst 95 % skal ha godkjent totalvekt (dette inklusiv overlaster på inntil 10 %, se figur 6). Resultatene fra 2004 viser at 89 % av de kontrollerte hadde godkjent totalvekt, dette er det samme som i 2003.

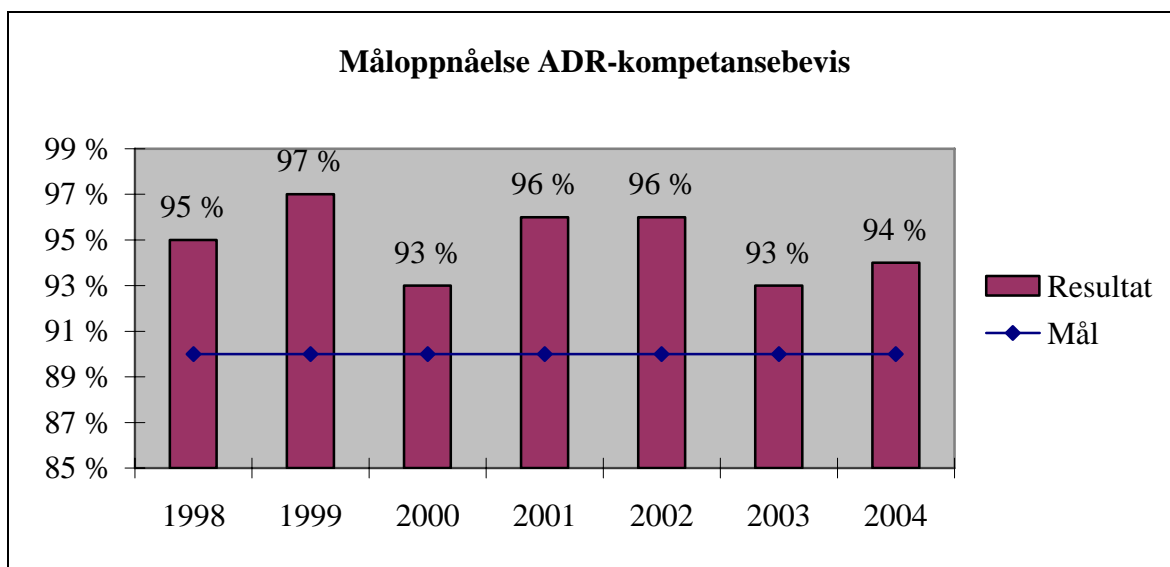
Bremser



Figur 13 (* kravet til skjevhet er endret fra 30 % til 50 % etter 22.11.2002).

Målet er at minst 90 % skal ha godkjente bremsler. Resultatet viser at 80 % hadde det, som er forbedring med 2 prosentpoeng i forhold til 2003.

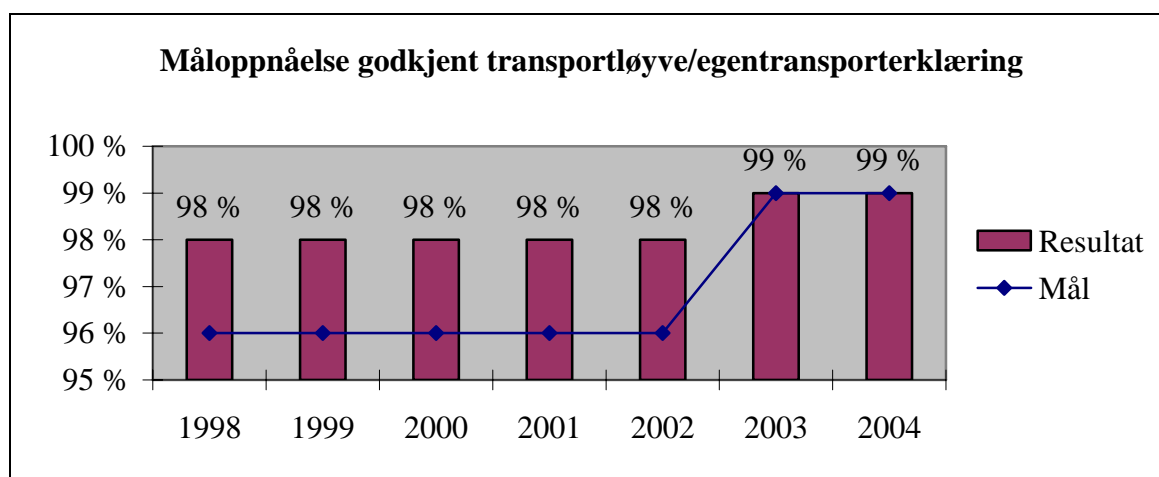
ADR-kompetansebevis



Figur 14

Målet er at 90 % skal ha med seg godkjent ADR-kompetansebevis, noe som også ble oppnådd i 2004.

Godkjent transportløyve/egentransporterklæring



Figur 15

Målet er at 99 % skal ha godkjent transportløyve/egentransporterklæring, noe som ble oppnådd i 2004. Selv om resultatene er gode, er det viktig å følge med i trendene for å kartlegge utviklingen. Målsetningen må selvsagt være at så mange som mulig opererer innenfor de riktige rammebetingelsene.

Bruksforbud

Målet er at ingen skal få bruksforbud, men i hele 22 % av de kontrollerte (2718 stk) fikk bruksforbud i 2004, noe som er urovekkende høyt og en økning med 4 prosentpoeng i forhold til 2003. Bakgrunnen for denne økningen vanskelig å forklare siden undersøkelsen ikke differensierer hvilke hovedområder som har fått kjøreforbud.

Sluttkommentar

Som figurene viser er det kun innen ADR-kompetansebevis og godkjent transportløyve/egentransporterklæring hvor måltallene i 2004 ble nådd. Det største avviket er på bruksforbudene som har et avvik på hele 22 prosentpoeng, tett fulgt av bremses med 10 prosentpoeng og sikring av last med 7 prosentpoeng.

Tilstandsundersøkelse kap 7/2004 - Teknisk stand på kjøretøyparken

Innledning

Tilstandsundersøkelse nr. 17/2004 om teknisk stand på kjøretøyparken baserer seg på data fra alle periodiske kjøretøykontroller gjennomført i Norge i 2004. Til sammen ble over 1 095 180 kjøretøy kontrollert i 2004, hvorav 90,3 % var lette kjøretøy (tillatt totalvekt inntil 3 500 kg), 4,2 % 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. Tilsvarende for biler og tilhengere med tillatt totalvekt over 3 500 kg, samt kjøretøy registrert for 10 personer eller flere, drosjer og ambulanser er 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:

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

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

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

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

Kjøretøyene er i denne undersøkelsen fordelt på tre grupper:

- 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

7,0 % av førstegangskontrollene ble foretatt ved Statens vegvesens trafikkstasjoner, 8,4 % ved NAFs testestasjoner og 84,6 % ved andre kontrollorgan. Totalt var over 1 095 180 kjøretøy inne til periodisk kontroll i 2004. Av disse var 75,9 % personbiler, 9,3 % varebiler og 14,9 % registrert på andre kjøretøykoder, se tabell 1. 90,3 % av kjøretøyene hadde tillatt totalvekt inntil 3 500 kg, 4,2 % hadde tillatt totalvekt 3 501 – 7 500 kg og 5,6 % hadde tillatt totalvekt over 7 500 kg.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Andel
Personbil	830 867	75,9 %
Buss	30 414	2,8 %
Kombinertbil	49 672	4,5 %
Varebil	101 873	9,3 %
Lastebil/trekkbil	65 614	6,0 %
Påhengsvogn/slepvoغن/semitrailer	15 974	1,5 %
Motorredskap	766	0,1 %

Tabell 1: Antall kjøretøy inne til periodisk kontroll i 2004, fordelt på kjøretøygruppe

Lette kjøretøy

988 520 lette kjøretøy var inne til periodisk kontroll i 2004. 53,5 % av disse hadde ikke markeringene 2 eller 3 på noen kontrollpunkt, og ble derfor godkjent ved førstegangs kontroll.

For lette kjøretøy var det i 2004 mest feil på bremses, med en godkjenningssandel på 72,6 %. Relativt mye feil ble også funnet på hjul/hjuloppheng (76,4% godkjent) og lys/refleks/el.utstyr (85,5 % godkjent). Det var lite feil på sikt og annet utstyr (godkjenningssandel på hhv. 96,8 % og 98,3 %). I forhold til tidligere år har det kun vært små endringer. Godkjenningssandelene har gått noe ned for bremses, styring, lys/refleks/el.utsyr og hjul/hjuloppheng. For de øvrige hovedgruppene har det vært en svak oppgang. Resultatene for lette kjøretøy er vist i tabell 2.

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

Tabell 2: 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.

Mellomtunge kjøretøy

45 873 mellomtunge kjøretøy var inne til periodisk kontroll i 2004. 49,9 % av disse hadde ikke markeringene 2 eller 3 på noen kontrollpunkt, og ble derfor godkjent ved førstegangs kontroll.

For mellomtunge kjøretøy ble det i 2004 funnet mest feil på bremses, med en godkjenningssandel på 73,2 %. Relativt mye feil ble også funnet på hjul/hjuloppheng (78,2 % godkjent) og lys/refleks/elektrisk (80,3 % godkjent). Det var lite feil på sikt og på miljø (godkjenningssandel på hhv. 96,3 % og 94,6 %). Siden inndelingen i ”mellomtunge kjøretøy” var ny i undersøkelsen i 2002, finnes det ingen sammenlignbare tall før dette. Sammenlignet med tallene fra 2002 og 2003, er det for 2004 en svak nedgang i godkjenningssandelen for hovedgruppene bremses, styring, lys/ refleks/el.utstyr, hjul/hjuloppheng og annet utstyr. For de øvrige hovedgruppene er det en svak oppgang. Resultatene for mellomtunge kjøretøy er vist i tabell 3.

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

Tabell 3: 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.

Tunge kjøretøy

60 787 tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg var inne til periodisk kontroll i 2004. 32,8 % av disse hadde ikke markeringene 2 eller 3 på noen kontrollpunkt, og ble derfor godkjent ved førstegangs kontroll.

Godkjenningssandelen var lavest på bremses (55 %) og høyest på sikt (94,9 %). Det finnes ingen direkte sammenlignbare tall før 2002 grunnet den nye kjøretøygrupperingen. I forhold til tidligere år var det i 2004 en svak nedgang i godkjenningssandelen for de fleste hovedgruppene med unntak av styring og miljø, hvor det var en svak bedring på 0,1 prosenpoeng for begge. Resultatene for tunge kjøretøy er vist i tabell 4.

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

Tabell 4: 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.

Mål

På bakgrunn av den endrede kjøretøyinndelingen i 2002 og ut fra resultatene fra tidligere års tilstandsundersøkelser, ble måltallene fra 2003 videreført til 2004. I tabell 5 finnes tilstandsmålene for de tre kjøretøykategoriene.

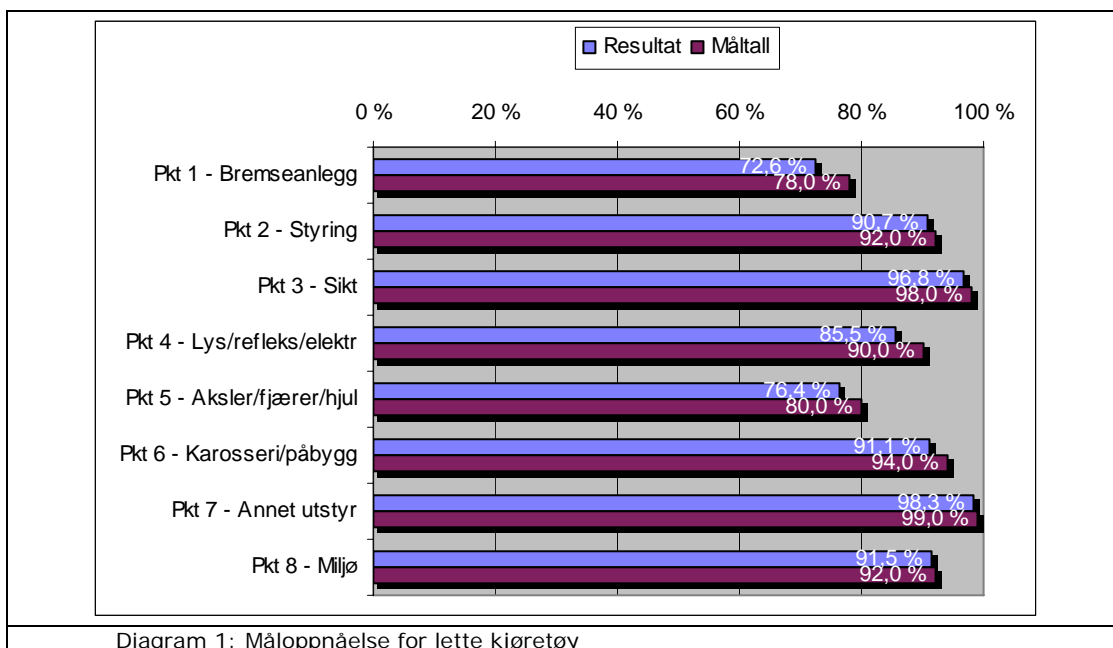
	Lette minimum godkjent	Mellomtunge minimum godkjent	Tunge minimum godkjent
Bremses	78 %	74 %	70 %
Styring	92 %	92 %	92 %
Sikt	98 %	98 %	98 %
Lys/refleks/el.utstyr	90 %	90 %	90 %
Hjul/hjuloppheng	80 %	80 %	80 %
Karosseri/påbygg/...	94 %	86 %	84 %
Annet utstyr	99 %	95 %	90 %
Miljø	92 %	98 %	98 %

Tabell 5: Måltall

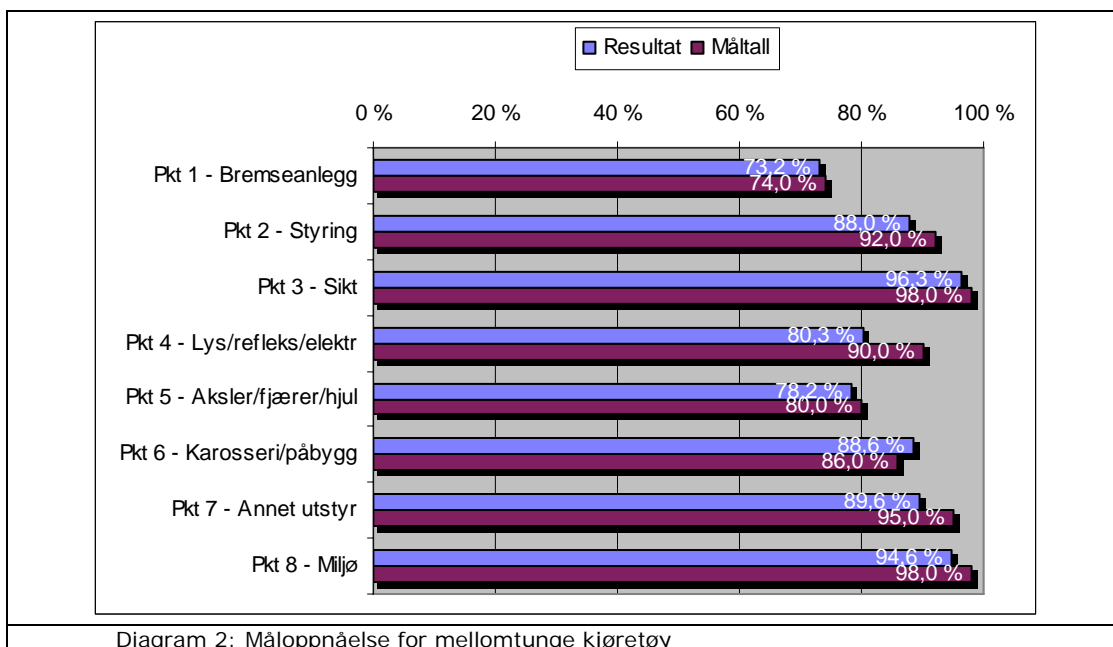
Måloppnåelse

For lette kjøretøy var godkjenningssandelen lavere enn tilstandsmålene for alle hovedgruppene. Størst var avviket på bremses hvor godkjenningssandelen var 72,6 % og målet 78 %. På lys/refleks/elektrisk utstyr var godkjenningssandelen 85,5 % og målet 90 %. For hjul/hjuloppheng var godkjenningssandelen 76,4 % og målet 80 %. For karosseri/påbygg/-bærende konstruksjon var godkjenningssandelen 91,1 % og målet 94 %. For de øvrige hovedgruppene var forskjellen mellom godkjenningssandel og tilstandsmål mindre, se diagram 1.

Tilstandsundersøkelser 2004

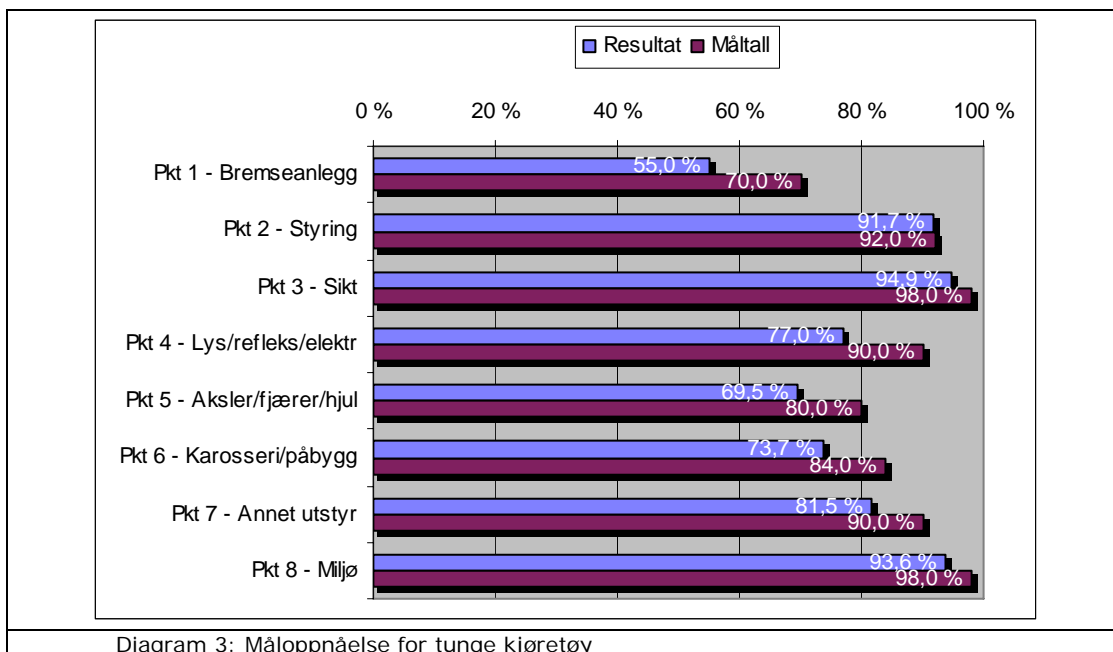


For mellomtunge kjøretøy ble tilstandsmålet bare nådd for hovedgruppen karosseri/påbygg/bærende konstruksjon (godkjenningssandel 88,6 %, mål 86 %). Størst avvik fra tilstandsmålet var det for lys/refleks/elektrisk, utstyr hvor godkjenningssandelen lå på 80,3 % og målet var på 90 % godkjent. Betydelig avvik var det også for hovedgruppene styring, annet utstyr og miljø. For de øvrige hovedgruppene var forskjellene mindre mellom godkjenningssandel og tilstandsmål, se diagram 2.



For tunge kjøretøy ble ingen av tilstandsmålene nådd. Med unntak av hovedgruppene styring (godkjenningssandel 91,7 %, mål 92 %) og sikt (godkjenningssandel 94,9 %, mål 98 %), var det relativt store forskjeller mellom godkjenningssandeler og tilstandsmål. Størst var avvikene for hovedgruppen brems (godkjenningssandel 55 %, mål 70 %), lys/refleks/elektrisk utstyr (godkjenningssandel 77 %, mål 90 %) og annet utstyr (godkjenningssandel 81,5 %, mål 90 %). Diagram 3 viser måloppnåelsen for tunge kjøretøy.

Tilstandsundersøkelser 2004



Sluttkommentar

Godkjenningsandelene i 2004 var omtrent på samme nivå som i 2003 og trenden fra 2002 er stort sett uforandret, se tabell 2, 3 og 4. Måltallene for 2004 var som før satt ut fra resultatene i tidligere års undersøkelser. For de 8 hovedgruppene nevnt foran er godkjenningsandelene for lette og mellomtunge kjøretøy betydelig høyere enn for tunge.

Kategorien lette kjøretøy når ingen av tilstandsmålene for 2004, men trenden er oppadgående for de fleste hovedgruppene. Kategorien mellomtunge kjøretøy når målet for hovedgruppen karosseri/påbygg/bærende konstruksjon, men den svakt nedadgående trenden for de fleste hovedgruppene fortsetter i 2004. Måloppnåelsen for tunge kjøretøy har tradisjonelt vært lav og den nedadgående trenden fortsetter i 2004 for alle hovedgruppene.

Tilstandsundersøkelse kap 8/2004 - Privat øvelseskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 8/2004 - Privat øvelseskjøring ble gjennomført regionene, 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 øvingsalderen 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 privat øvelseskjøring, sørget myndighetene for oppheving av restriksjonene på hvor det er lov å øvelseskjøre privat.

3. Metode

Undersøkelsen har vært en spørreundersøkelse blant førerkortkandidater under 19 år, jfr. 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 fremkom 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 vegkontorene i 2002 viste at ca. 32 % av jentene og 54 % av guttene startet privat øvelseskjøring når de var mellom 16 og 16,5 år og at de øvelseskjørte fra 1 til 2 - 3 ganger pr uke ca 1/2 - 1 t pr tur. Dette utgjør en nedgang på 4 prosentpoeng for jentene om 3 prosentpoeng for guttene i forhold til undersøkelsen i 2001.

5. Resultater fra undersøkelsen 2004

I og med at spørsmålene på spørreskjemaet er endret fra og med årets undersøkelse, vil resultatene være vanskelige å sammenligne med de foregående undersøkelsene.

Tabell 1 – Antall skjema fordelt på bostedstype

Antall skjema fordelt på bostedstype				
	Større by	Mindre by/ større tettsted	Landlig/ mindre tettsted	Totalt
Totalt	210	329	411	950

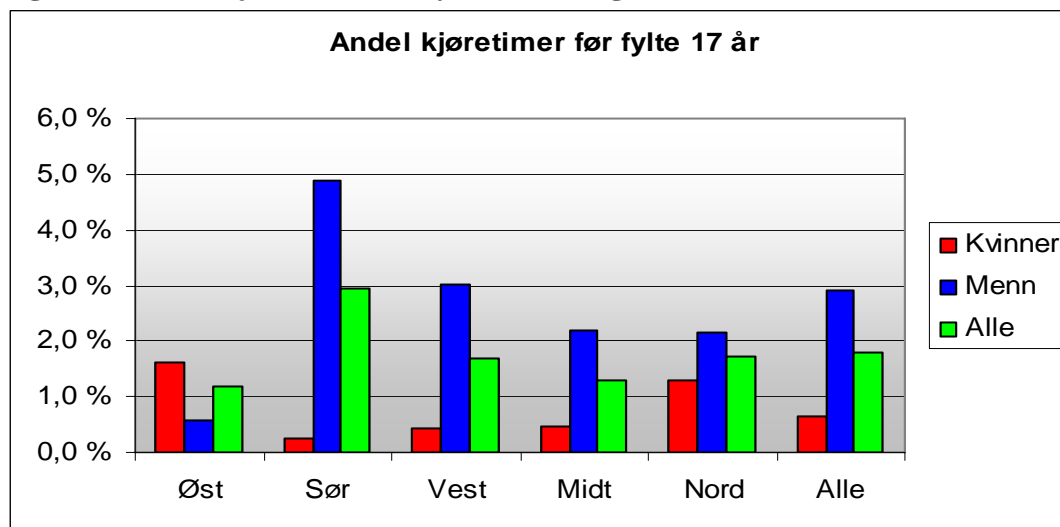
Totalt var det samlet inn 950 riktig utfylte spørreskjemaer, fordelt på bostedstypene større by, mindre by/tettsted og landlig/mindre tettsted. Av disse var 432 kvinner og 518 menn.

Tabell 2 – Bostedstype pr region

Region	Bostedstype			
	Større by	Mindre by/ større tettsted	Landområde/ mindre tettsted	
Øst	55	9	23	87
Sør	59	86	66	211
Vest	39	43	70	152
Midt	44	112	209	365
Nord	13	79	43	135
Totalt	210	329	411	950

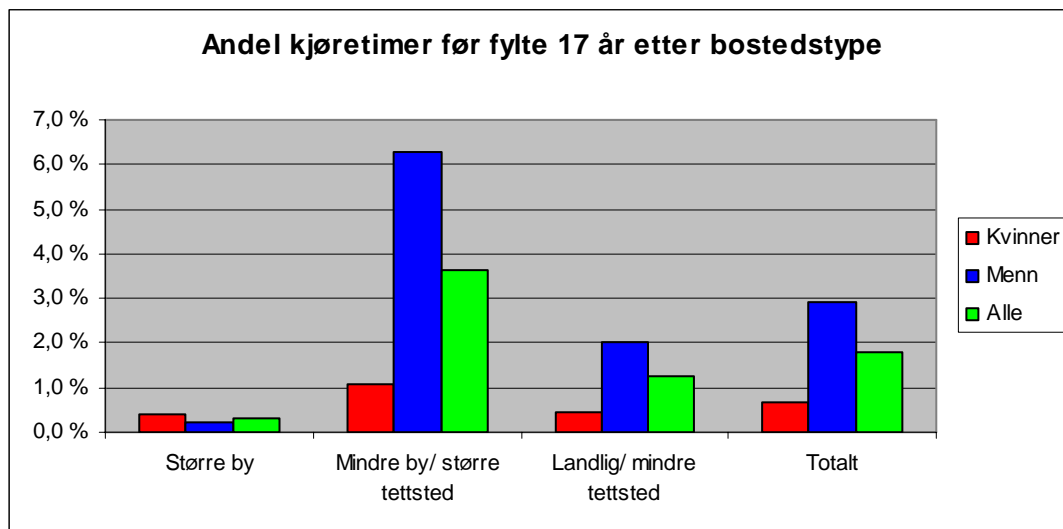
Tabell 2 viser antall besvarelser fordelt på region og bostedstype.

Figur 1 – Andel kjøretimer før fylte 17 år, regionsvis

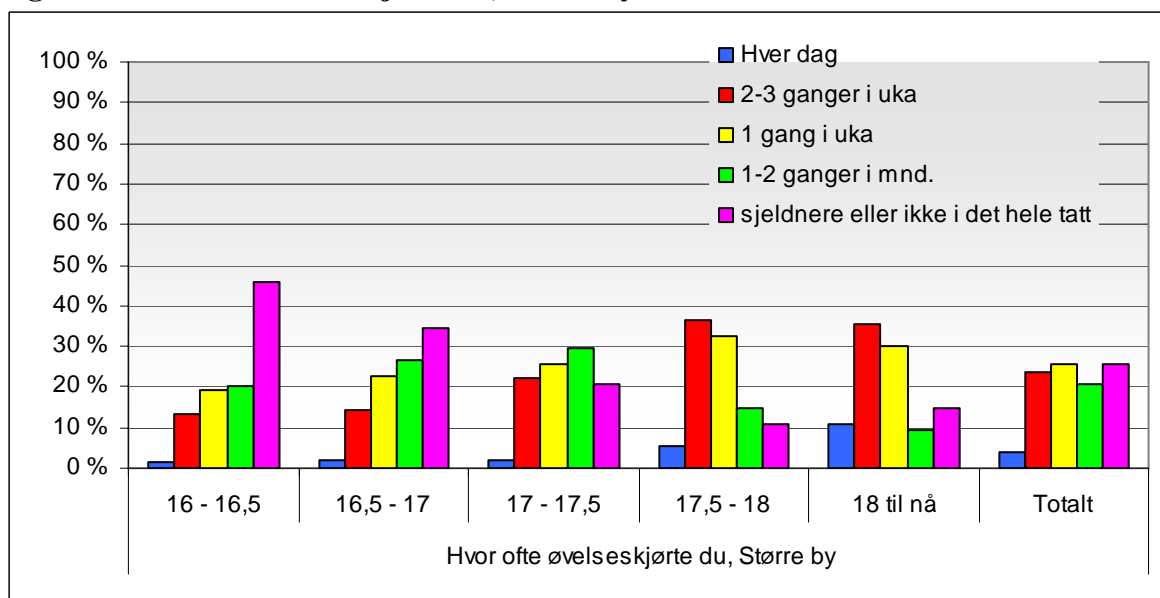


Figur 1 og 2 viser andel av totalt antall kjøretimer ved trafikkskole før fylte 17 år. Figurene viser at både jenter og gutter har svært få kjøretimer før de fyller 17 år.

Figur 2 – Andel kjøretimer før fylte 17 år etter bostedstype

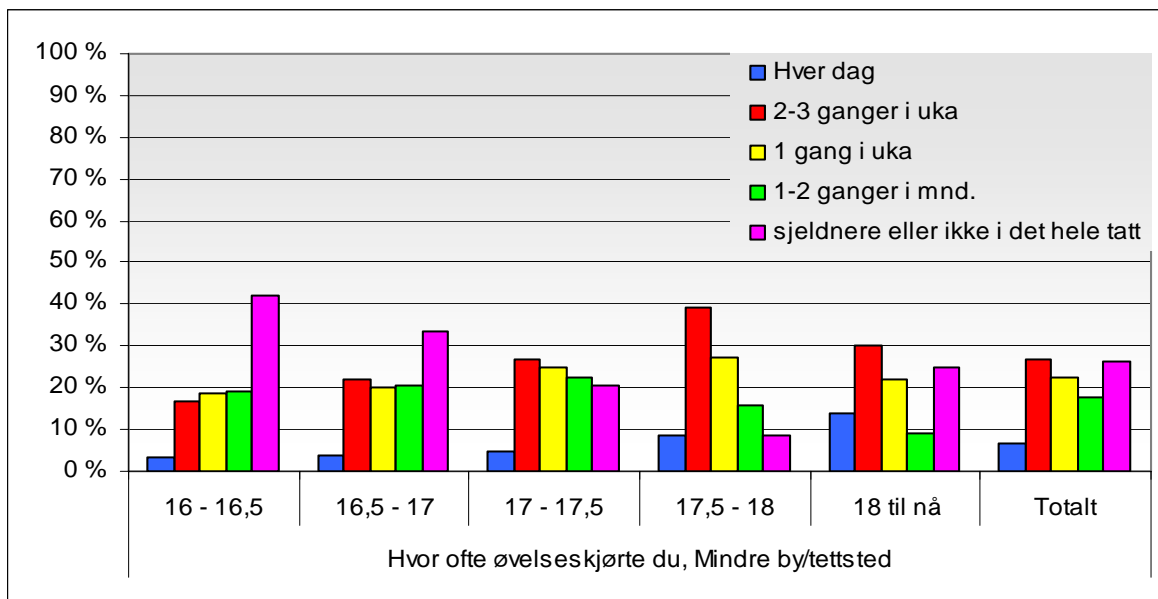


Figur 3 – Hvor ofte øvelseskjørte du, Større by



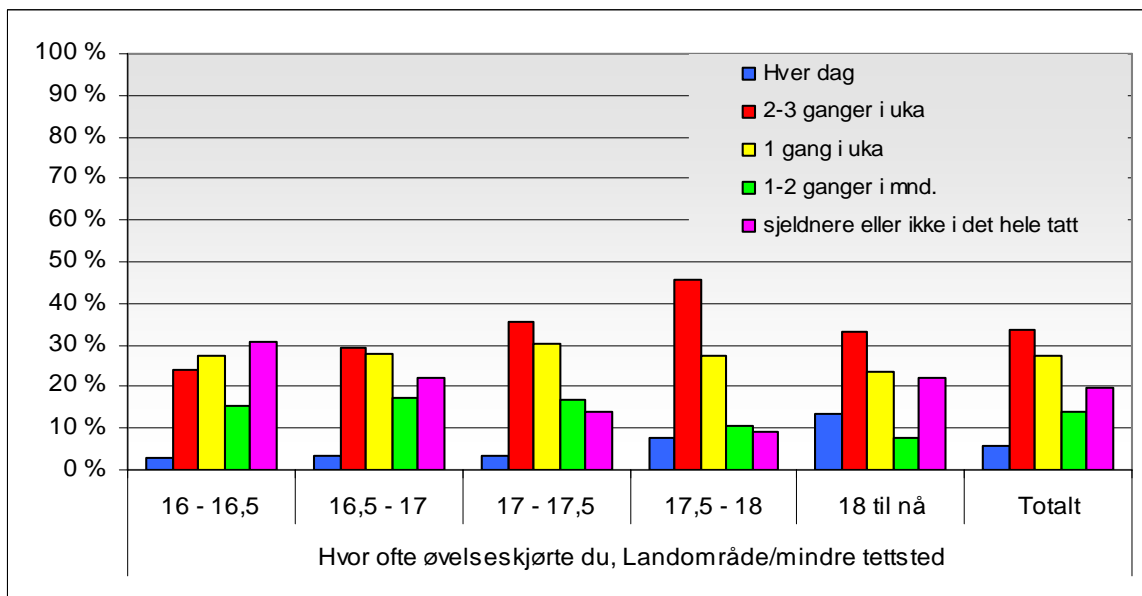
I større byer, øvelseskjører 54 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere, mens 46 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uka.

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



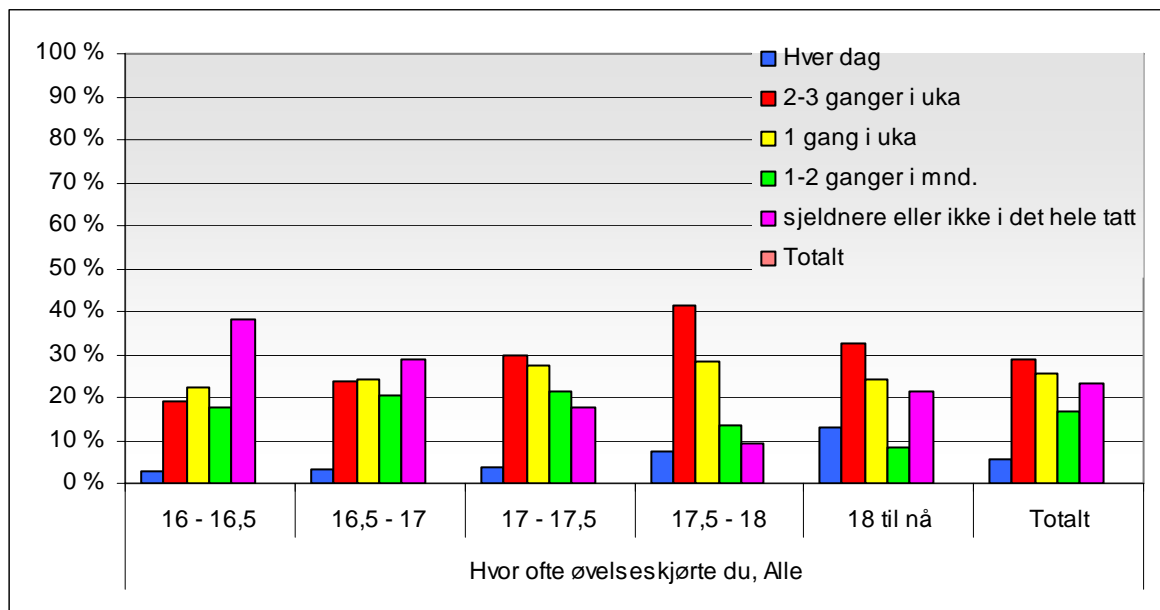
I mindre byer/tettsted, øvelseskjører 57 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere, mens 43 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uka.

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



I landområde/mindre tettsted, øvelseskjører 68 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere, mens 32 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uka.

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

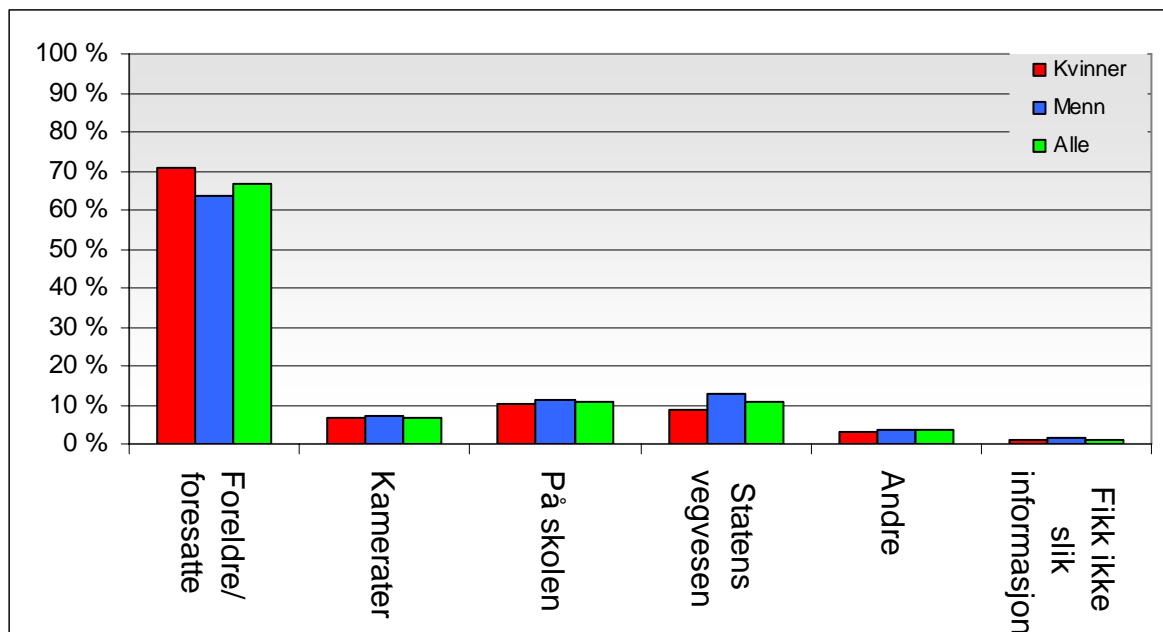
Øvelseskjøring privat er mest utbredt fra fylte 17 år. For landet totalt, øvelseskjører 60 % av ungdommene 1 gang i uken eller oftere, mens 40 % øvelseskjører sjeldnere enn 1 gang i uka.

Tabell 2 – Snitt antall timer privat øvelseskjøring

Region	Antall elever	Snitt antall timer privat øvelseskjøring
Øst	87	84
Sør	211	93
Vest	152	84
Midt	365	110
Nord	135	92
Alle	950	97

Tabell 2 viser at de 950 spurte førerkortkandidatene i snitt hadde 97 timer øvelseskjøring bak seg før de skulle kjøre opp til førerkort. I forhold til undersøkelsen fra 2003, er det en økning på ca. 20 timer. Det ønskelige timeantallet er imidlertid 110 timer.

Figur 8 - Hvor fikk du informasjon om at øvelseskjøring var tillatt fra 16 år?

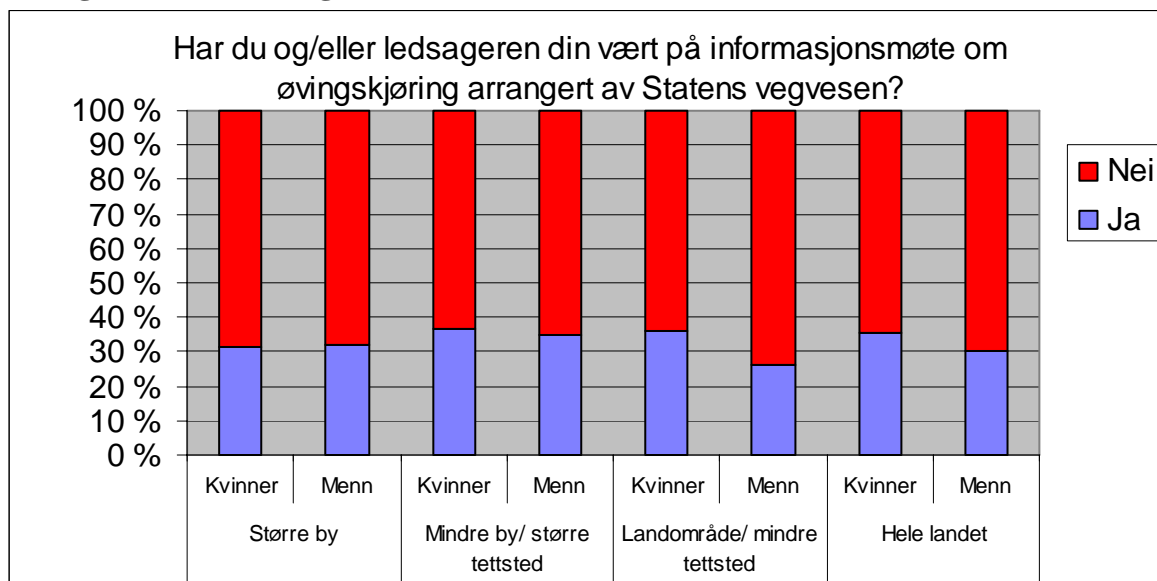


71 % av jentene og 64 % av guttene svarte at de fikk informasjon fra foreldre/-foresatte om at de hadde anledning til å øvelseskjøre fra de fylte 16 år. Kun 1 % svarte at de ikke viste at de kunne begynne å øvelseskjøre når de fylte 16 år, hvilket viser at informasjonen når fram.

Tabell 3 - Hvor fikk du informasjon om at øvelseskjøring var tillatt fra 16 år?

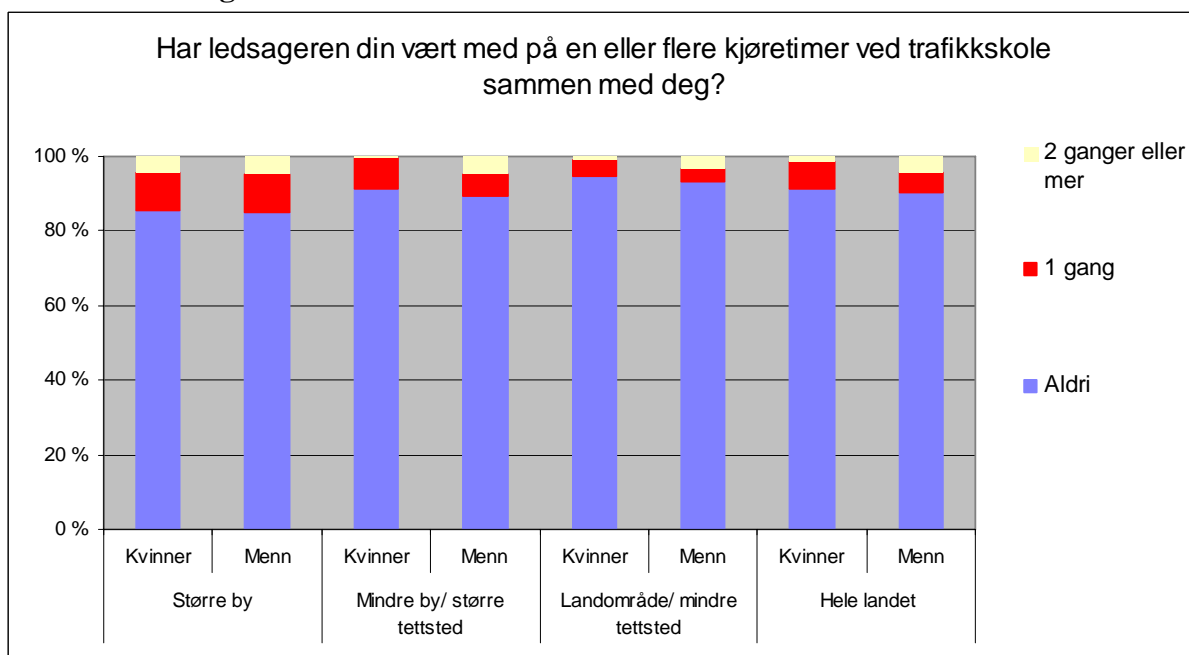
	Kvinner			Menn		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Foreldre/foresatte	64,9 %	73,0 %	71 %	59,3 %	63,9 %	64 %
Kamerater	11,9 %	9,6 %	6 %	16,9 %	13,4 %	7 %
Skolen	12,7 %	7,6 %	10 %	9,3 %	7,0 %	11 %
Statens vegvesen	5,4 %	4,3 %	9 %	7,4 %	9,1 %	13 %
Andre	5,1 %	5,3 %	3 %	6,3 %	5,9 %	4 %
Fikk ikke slik info	0,0 %	0,2 %	1 %	0,8 %	0,7 %	1 %

Figur 9 – Har du og/eller ledsageren din vært på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen?



Kun 157 av de spurte, svarte at de hadde vært sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Figur 10 – Har ledsageren din vært med på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole sammen med deg?



Figur 10 viser at 395 av 432 jenter svarte at ledsageren aldri hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen. 466 av 517 av guttene svarte det samme.

6. Måloppnåelse

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

Beregninger viser at førerprøvekandidatene øvelseskjører privat ca. 97 timer i gjennomsnitt fra de er 16 til de er 18 år.

6. Oppsummering

Det blir øvelseskjørt svært lite, både blant jenter og gutter, før man fyller 17 år. Dette gjelder uansett bostedstype.

De fleste ungdommene øvelseskjører fra de fyller 17 år og over halvparten øvelseskjører 1 gang i uken eller mer. De har i snitt 97 timer øvelseskjøring bak seg før de kjører opp til førerprøven.

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.

Kun 157 av de 950 spurte, svarte at de hadde vært sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Bare 37 av 432 jenter svarte at ledsageren hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskolen. 51 av 517 av guttene svarte det samme.

Målet er at de mellom 16 og 18 år skal øvelseskjøre privat 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. 97 timer, noe som viser en oppgang på 20 timer i forhold til undersøkelsen i 2003.

Tilstandsundersøkelse kap. 9/2004 - Kvaliteten på førerprøve-kandidater klasse B

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 9/2003 – Kvaliteten på førerprøvekandidater ble utført i regionene i uke 43 og 44 i 2004.

2. Bakgrunn

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

Ved førerprøven vurderes kandidatens kjøring blant annet ut fra følgende kategorier: observasjon, tegngiving, plassering, fart og trafikktilpassing. 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.

3. Metode

En har i de siste årene søkt å forbedre systemet. Anmerkninger som ble ført i kategorien ”fart”, omfattet både situasjoner hvor kandidaten hadde kjørt for fort, og situasjoner hvor kandidaten hadde kjørt tydelig saktere enn situasjonen skulle tilsi. Kandidater som kjører unødig seint, mangler ofte tilstrekkelig tekniske ferdigheter. For å fange opp denne gruppen, ble ”kjøretøybehandling” i 2001 innført som ny vurderingskategori. Denne nye kategorien, er fra og med 2003, med i skjemaene for innsamling av data.

4. Resultater 2004

Ved tilstandsundersøkelsen 2004 ble det samlet inn data fra 2 101 førerprøver klasse B. Det er gitt 26 452 anmerkninger i kategoriene observasjon, tegngiving, plassering, fart, trafikktilpassing og kjøretøybehandling. Pr prøve er det gitt i snitt 12,5 anmerkninger, hvorav 10,5 enere, 1,7 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 tilsyne 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 2003 ble 29,5 % av anmerkningene gitt under kategorien observasjon, i 2004 har dette øket til 31 %. Regionvis er det noe variasjoner. I region Midt gis 26 % av anmerkningene under observasjon, mens 38 % 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	685	7029	1248	243	12,4	10,3	1,8	0,4
Sum Sør	418	3862	700	112	11,2	9,2	1,7	0,3
Sum Vest	420	5112	675	154	14,1	12,2	1,6	0,4
Sum Midt	345	3226	621	49	11,3	9,4	1,8	0,1
Sum Nord	233	2929	405	87	14,7	12,6	1,7	0,4
Hele landet	2101	22158	3649	645	12,6	10,5	1,7	0,3

Tabell 1 viser at det er relativt liten variasjon av anmerkninger pr prøve mellom regionene. For enere varierer anmerkninger pr prøve fra 9,2 i region Sør til 12,6 i region Nord og for toere fra 1,6 anmerkninger pr prøve i region Vest til 1,8 i regionene Øst og Midt. For treere derimot er det ganske stor variasjon, fra 0,1 anmerkning pr prøve i region Midt til 0,4 i region Øst, Vest og Nord.

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	2,8	0,2	0,0	3,0
Tegn	0,8	0,1	0,0	0,9
Plassering	2,1	0,5	0,1	2,7
Fartstilpassing	2,2	0,5	0,0	2,7
Trafikktilpassing	1,2	0,5	0,2	2,0
Kjøretøybehandling	1,2	0,1	0,0	1,3
Sum	10,3	1,8	0,4	12,4

Antall anmerkninger pr prøve - Region Sør

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	2,6	0,2	0,1	2,9
Tegn	0,5	0,0	0,0	0,6
Plassering	2,1	0,5	0,1	2,7
Fartstilpassing	1,8	0,4	0,0	2,2
Trafikktilpassing	0,9	0,4	0,1	1,5
Kjøretøybehandling	1,3	0,1	0,0	1,5
Sum	9,2	1,7	0,3	11,2

Tilstandsundersøkelser 2004

Antall anmerkninger pr prøve - Region Vest

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	3,4	0,1	0,0	3,5
Tegn	0,8	0,0	0,0	0,8
Plassering	2,7	0,5	0,1	3,2
Fartstilpassing	2,7	0,4	0,0	3,1
Trafikktilpassing	1,5	0,6	0,3	2,4
Kjøretøybehandling	1,1	0,1	0,0	1,2
Sum	12,2	1,6	0,4	14,1

Antall anmerkninger pr prøve - Region Midt

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	3,5	0,3	0,0	3,9
Tegn	0,6	0,0	0,0	0,7
Plassering	1,6	0,5	0,0	2,1
Fartstilpassing	1,5	0,4	0,0	1,9
Trafikktilpassing	0,9	0,5	0,1	1,5
Kjøretøybehandling	1,1	0,1	0,0	1,3
Sum	9,4	1,8	0,1	11,3

Antall anmerkninger pr prøve - Region Nord

Atferdskategori	1	2	3	Totalt
Observasjon	3,4	0,2	0,0	3,5
Tegn	0,8	0,0	0,0	0,8
Plassering	2,5	0,4	0,1	3,0
Fartstilpassing	2,3	0,4	0,1	2,7
Trafikktilpassing	1,7	0,6	0,2	2,5
Kjøretøybehandling	1,9	0,2	0,0	2,1
Sum	12,6	1,7	0,4	14,7

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 1,7 anmerkninger av type 2 pr. prøve. Målet er således ikke nådd.

b) I følge tabell 1 er det 4,6 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 386 anmerkninger av type 3 i denne kategorien for i alt 2 101 kandidater. Det betyr at det er 3,7 anmerkninger av type 3 for hver gruppe av 20 kandidater (I 2003 var tallet 3,2). Dette målet er således heller ikke nådd.

Tilstandsundersøkelse kap 12/2004 - Syklistenes respekt for rødt lys

I. Innledning

Tilstandsundersøkelse nr. 12 - Syklisters respekt for rødt lys, ble gjennomført i 4 regioner i uke 20 i 2004. Region Nord deltar ikke i denne tilstandsundersøkelsen.

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

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

2. Bakgrunn

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

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

3. Metode

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

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

4. Resultater fra undersøkelsen 2001

Andel syklist som kjører på rødt lys

Alder	Venter	Sykler	Prosent som sykler
0-15	78	30	27,8 %
16-60	383	265	41,2 %
>60	258	40	13,3 %

5. Resultater fra undersøkelsen 2004

Tabell 1 - Andel syklist som kjører på rødt lys

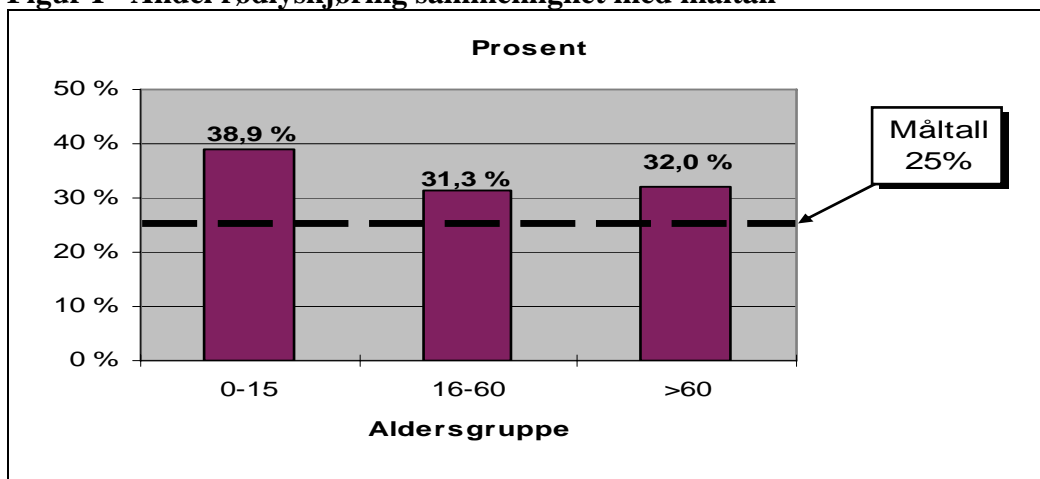
Alder	Venter	Sykler	Prosent som sykler
0-15	146	93	38,9 %
16-60	853	389	31,3 %
>60	51	24	32,0 %

Det er registrert totalt 1 556 syklist, mens opplegget legger opp til at det skal registreres til sammen 2 000 i de fire regionene som deltar.

5. Måloppnåelse

Årets undersøkelse viser en økning på 11,1 prosentpoeng for barn mellom 0 – 15 år, som sykler på rødt lys. For syklist mellom 16 – 60 år har prosentandelen sunket med 9,9 prosentpoeng, mens for de godt voksne har andelen øket med hele 18,8 prosentpoeng.

Figur I - Andel rødlyskjøring sammenlignet med måltall



Målet er ikke nådd for noen av aldersgruppene. Det har vært en økning av sykling på rødt lys, på 11,1 prosentpoeng for barn mellom 0 -15 år, for syklister mellom 16 og 60 år har prosentandelen sunket fra 41,2 % til 31,3 %. For de eldste syklister har prosentandelen steget fra 13,4 % i 2001 til 32,0 % i 2004. Denne aldersgruppen var den eneste som hadde nådd måltallet i 2001.

Når det gjelder syklister, i alle aldersklasser, viser undersøkelsen at det bør gjennomføres tiltak som reduserer rødlyskjøringen, slik at man kan komme ned på måltallet på 25 %. Det bør bl.a fokuseres på den fare som oppstår ved rødlyskjøring. Videre bør det vurderes å holde en viss kontrollaktivitet med utferdigelse av forenklede forelegg.