|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Notat

|  |
| --- |
| Saksbehandler/innvalgsnr: |
| Liv Marie Nygaard - 22073742 |
| Vår dato: | 04.01.2012 |
| Vår referanse: | 2010/004462-036 |
|  |  |
|  |

 |
| Til: | 0.Postmottak øst, 0.Postmottak sør, 0.Postmottak vest, 0.Postmottak midt, 0.Postmottak nord |
| Fra: | Trafikksikkerhetsseksjonen |
| Kopi: |  |

|  |
| --- |
| Revidert notat - Tilstandsundersøkelse kap 5/2011 Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene - sammenlignet med 2010  |

Vi viser til vårt notat av 19. desember 2011. I notatet er det satt inn identiske figurer under “Figur 2 - Døgnhvil fordelt på region” på side 3 og “Figur 4 - Daglig kjøretid fordelt på region” på side 4.

Figur 2 er feil, her skulle det vært en regionfordelt figur om overholdelse av døgnhvil. Opinion har rettet opp feilen og ny “Figur 2 - Døgnhvil fordelt på region” er satt inn i notatet. Vi ber om at vårt notat av 19. desember makuleres.

**Innledning**

Tilstandsundersøkelse kap 5 – Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene ble gjennomført i månedene januar - oktober i alle regionene. Rapporten baserer seg på kontroll av 1 425 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 3 500 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 døgnhvil, daglig kjøretid, utfylling av diagramskiver/sjåførkort og godkjent fartsskriver.

Undersøkelsen ble i årene 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.

Registreringsskjemaet som benyttes under kontrollene ble på grunn av endringer i EU-direktiv 2006/22 endret i 2010. Dette medførte at vi måtte kontrollere dobbelt så mange døgn som foregående år. I tillegg har vi fått mer effektivt kontrollutstyr for kontroll av digitale fartsskrivere. Gjennom KKS har kontrollørene i Statens vegvesen fått bedre opplæring for å gjennomføre kontroll av kjøre- og hviletid. På bakgrunn av dette er det derfor ikke mulig å sammenligne resultatene fra årene før 2010, med de resultatene som foreligger de 2 siste årene. Vegdirektoratet valgte, på bakgrunn av dette, ikke å utgi resultatene i 2010.

**Omfanget av undersøkelsene**

Resultatet for 2010 står i parentes.

67 % av kontrollene har vært utført på Europaveg (76,4 % i 2010), 30,5 % på riksveg (20,8 %) og 2,5 % på kommunal veg eller fylkesveg (2,8 %) i 2011. Kontrollene er utført i alle ukens dager. De fleste kontrollene er fordelt på de ulike virkedagene, med en topp på tirsdager, onsdager og torsdager. 3,4 % av kontrollene ble utført på lørdager (3,3 % i 2010), mens 9,3 % av kontrollene er utført på søndag (7,5 %).

64,2 % av kontrollene er utført mellom kl 0600 og kl 1800 (66,1 % i 2010). 23,4 % er registrert i perioden fra kl 1800 – 2400 (23 %). 12,4 % av kontrollene ble utført om natten (10,8 %).

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

75,7 % av kjøretøyene var registrert i Norge (77,3 % 2010). 93,4 % av kjøretøyene hadde en totalvekt over 7 500 kg (87,1 %). 91,5 % drev ervervsmessig transport (93,6 %).

**Resultater 2011 sammenlignet med 2010**

Resultatene er vektet med trafikkarbeidet til tunge kjøretøy. Etter ønske fra regionene er resultatene, i tillegg til landet totalt, brutt ned på regionsnivå.

**Figur 1 – Døgnhvil - landet totalt**

Ca. 68 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 23,5 % hadde mindre brudd på døgnhvilen, mens 8,5 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2010 (ca. 79,0 %) var det en nedgang på ca. 10,1 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

Figur 2 viser brudd på døgnhvil fordelt på hver region.

**Figur 2 – Døgnhvil fordelt på region**

**Figur 3 - Daglig kjøretid**

Ca. 73 % av de kontrollerte hadde godkjent daglig kjøretid, ca. 20,7 % hadde mindre brudd på daglig kjøretid, og ca. 6,3 % hadde daglig kjøretid over 11 timer. I forhold til 2010 (ca. 80.3 %) var det en nedgang på ca. 7,3 prosentpoeng som hadde godkjent daglig kjøretid.

Figur 4 viser brudd på daglig kjøretid, fordelt på hver region.

**Figur 4 - Daglig kjøretid fordelt på region**

**Figur 5 - Utfylling/bruk av diagramskiver/sjåførkort**

80,3 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive/sjåførkort. 15,7 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskive/sjåførkort. 3,9 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskive/sjåførkort.

I forhold til 2010 (71,5 %) var det en økning på 8,8 prosentpoeng som hadde riktig bruk av diagramskive/sjåførkort.

Figur 6 viser brudd på utfylling, bruk av skiver/sjåførkort, fordelt på hver region

**Figur 6 - Utfylling/bruk av diagramskiver fordelt på region**

**Figur 7 - Godkjent fartsskriver**

8,2 % av de kontrollerte fartsskriverne ble ikke godkjent. Dette er en nedgang på 1,1 prosentpoeng fra 2010 (9,3 %). “Ikke godkjent” innebærer at det mangler fartsskriver eller at den ikke er kontrollert i henhold til forskriften, og/eller at den ikke registrerer riktig.

Figur 8 viser andelen av godkjent fartsskriver fordelt på hver region.

**Figur 8 - Godkjent fartsskriver fordelt på region**

**Mål**

95 % av sjåførene skal ha godkjent døgnhvil innen 2014 (jf Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg).

97 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2014(jf Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg).

90 % av sjåførene skal bruke diagramskivene riktig.

99 % av kjøretøyene skal ha godkjent fartsskriver.

**Måloppnåelse**

**Figur 9 – Mål og måloppnåelse**

**Tabell 1 - Mål og måloppnåelse 2010 og 2011**

Tabell 1 viser at ingen av de 4 indikatorene har nådd målet.

Når det gjelder de to parametrene som går direkte på kjøringen, “Godkjent døgnhvil” og “Godkjent daglig kjøretid” er resultatene fra undersøkelsen svært dårlige. For begge parametrene har prosentandelen også gått ned i forhold til undersøkelsen i 2010.

Det er 80 % som har “godkjent bruk av diagramskive/sjåførkort” (72 % i 2010). Undersøkelsen viser at det er en økning fra 2010 for dette parameteret, men det ligger fremdeles 10 % under målet.

Bakgrunnsmaterialet fra Opinion viser at 39,6 % av førerne oppgir at en annen fører har kjørt kjøretøyet i kontrollperioden (33,8 % i 2010).

Skal vi nå det forventede målet, som er at 95 % av sjåførene skal ha godkjent døgnhvil og at

97 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2014, fremstår det som spesielt viktig å finne mulige tiltak for å øke andelen for disse to parametrene.

Det framgår også at 8 % ikke har godkjent fartsskriver. Dette kan skyldes manglende 2-års kontroll. Det er krav i forskriften om at fartsskriver som er i bilen skal godkjennes av godkjent verksted etter 2 år (2 års kontroll), og deretter enkel kontroll hvert 2. år

3,9 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Prosentandelen er noe høyere enn ved tidligere års undersøkelser.

|  |
| --- |
|  |

|  |
| --- |
| 1 vedlegg |