



# Tilstandsundersøkelser 2012

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 245



**Tittel**

Tilstandsundersøkelser 2012

**Undertittel****Forfatter**

Liv Marie Nygaard, Pål Rosland, Leif Magne Halvorsen

**Avdeling**

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

**Seksjon**

Trafikksikkerhet

**Prosjektnummer**

600092

**Rapportnummer**

Nr. 245

**Prosjektleder**

Arild Engebretsen

**Godkjent av**

Guro Ranæs

**Emneord**

Bilbelte, sykkelhjelm, Piggdekk, Kjøre- og hviletid, Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold), Teknisk stand på kjøretøyparken, Privat øvelseskjøring

**Sammendrag**

Resultater fra de tilstandsundersøkelser som Statens vegvesen gjennomførte i 2012

**Title**

Results from driver behaviour observations for 2012

**Subtitle****Author**

Liv Marie Nygaard, Pål Rosland, Leif Magne Halvorsen

**Department**

Traffic Safety, Environment and Technology Department

**Section**

Traffic Safety Section

**Project number**

600092

**Report number**

No. 245

**Project manager**

Arild Engebretsen

**Approved by**

Guro Ranæs

**Key words**

Seat belts, Helmet, Studdy tyres, Hours-of-service regulations, Heavy duty vehicles (technical and administrative conditions), Technical condition of vehicle fleet (periodic vehicle inspection), Driver training

**Summary**

Results from driver behaviour observations for 2012



# Tilstandsundersøkelser 2012

---

## Innholdsfortegnelse

Forord .....	1
Bruk av bilbelte .....	2
Bruk av sykkelhjelm .....	9
Bruk av piggdekk .....	12
Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene .....	16
Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold) .....	22
Teknisk stand på kjøretøyparken .....	46
Privat øvelseskjøring .....	57

# Tilstandsundersøkelser 2012

---

## Forord

Dokumenterte kunnskaper om sammenhengen mellom tiltak/innsats og effekter på Vegvesenets hovedmål er for flere aktiviteter på trafikant- og kjøretøyområdet usikre eller mangelfulle. 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 i det kontinuerlige arbeidet med å videreutvikle etatens styringssystem på trafikant- og kjøretøyområdet.

Det er utarbeidet mål for ønsket tilstand eller kvalitet for flere variabler på trafikant- og kjøretøyområdet. Med fokus på tilstandsmål kan regionene målrettet bidra til å velge tiltak og aktivitet ut fra en lokal vurdering av hva som er mest hensiktsmessig.

Oslo, september 2013  
Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen  
Trafikksikkerhetsseksjonen



Guro Ranæs  
Avdelingsdirektør

## Tilstandsundersøkelse kap 1/2012 - Bruk av bilbelter

### 1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 1- Bruk av bilbelte, ble gjennomført i uke 16 og 17 i 2012, jf instruks for gjennomføring av undersøkelsen (vedlegg 1). Undersøkelsen ble foretatt i alle fylkene.

Undersøkelsen viser hvor stor andel av førerne som bruker bilbelte og hvor stor andel av forsetepassasjerene som bruker bilbelte.

### 2. Bakgrunn

Bruk av bilbelte ved en trafikkulykke reduserer sannsynligheten for personskader og er med på å gjøre skadene mindre alvorlige. I følge 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. Fra 1997 har Statens vegvesen også registrert bruk av bilbelte hos forsetepassasjerer.

I perioden 1985 – 2005 ble det registrert bruk av bilbelte og barnesete blant baksetepassasjerer. Dette er ikke gjennomført fra og med 2006 jf begrunnelse i punkt 3.

Det har fra 1971 vært påbudt å montere bilbelter i forsete på person- og varebiler i Norge. I september 1975 ble det innført sanksjonsfritt påbud om bruk av bilbelte i forsete. I oktober 1979 ble det innført gebyr på kr 200 for ikke å bruke bilbelte. Dette gebyret ble forhøyet i januar 1987 til kr 300,-, i januar 1994 til kr 500,-, i januar 2000 til kr 750,- og 1. juli 2009 til kr 1 500,-. Det er påbudt å bruke bilbelte når dette er montert, uansett biltype. Påbud om bruk av bilbelter i drosjer ble innført 1. november 2008.

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

Gebyr for ikke å bruke bilbelte er i dag kr 1 500,-. 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.

I reglene for sikring av barn i bil heter det bl.a:

a) I bil med sitteplasser bak fremre seter skal passasjer som sitter i sete bak fremre seter, bruke sitteplass hvor bilbelte er montert dersom slik sitteplass er ledig.

## Tilstandsundersøkelser 2012

---

- b) Der bilbelte er montert, skal barn lavere enn 150 cm bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte.
- c) Der det ikke finnes godkjent barnesikringsutstyr, kan barn under 150 cm og over 135 cm bruke ordinært bilbelte.
- d) Der bilbelte ikke er montert, skal barn yngre enn 3 år ikke transporteres, og barn som er 3 år eller eldre, men lavere enn 150 cm, skal ikke transporteres i fremre seterad.
- e) Barn skal ikke transporteres i bakovervendt sikringsutstyr med kollisjonspute foran uten at kollisjonsputen er deaktivert manuelt eller automatisk.

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.). Bruk av bilbelte gjelder heller ikke dersom vedkommende har med legeerklæring som fritar ham fra å bruke bilbelte. Ledsagere ved øvelseskjøring og førerprøve i klassene C, D, CE og DE der ledsager i bilbelte ikke rekker fram til rattet er også unntatt.

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

### 3. Metode

Det ble i forkant av undersøkelsene for 2005 og 2006 gjort endringer i instruksene for utførelse av tilstandsundersøkelsen. Endringene gjelder først og fremst registrering av bilbeltebruk blant passasjerer.

Til og med 2004 ble bilbeltebruk blant passasjerer registrert ved at bilene ble stanset og bilbeltebruk blant passasjerer registrert, men det ble ikke ilagt gebyr ved manglende bruk i forbindelse med registreringene.

I 2005 ble registreringene gjennomført på samme måte som i 2004, med unntak av at det ble ilagt gebyr ved manglende bruk av bilbelte. Dette antas å være årsaken til at registrert bilbeltebruk blant passasjerer steg dramatisk fra 2004 til 2005 (jf. tabell 2). Resultatene fra 2005 er med andre ord ikke sammenliknbare med resultatene fra tidligere år.

Fra og med 2006 registreres kun bilbeltebruk blant forsetepassasjerer og førere. All registrering av bilbeltebruk skal foretas uten at bilene stanses, og det skal dermed heller ikke ilegges gebyr ved manglende bilbeltebruk i forbindelse med registreringene. Resultatene fra 2006 og 2007 antas å være brukbart godt sammenliknbare med resultatene fra 2004 og tidligere.

Det ble i forkant av tilstandsundersøkelsen for 2006 utarbeidet en liste over faste tellepunkter, (vedlegg 2). Dette innebærer at det fra og med 2006 ikke vil være noen endringer med hensyn til hvilke tellepunkter som benyttes. I hvert tellepunkt vil det bli telt i nøyaktig samme tidsintervall på dagen som i 2006, og det enkelte tellepunkt vil ha nøyaktig samme vekt som i 2006 ved utregning av resultat på regionalt og nasjonalt nivå.

Fra og med 2009 ble det også innført tellinger over hvor mange førere av tunge biler som bruker eller ikke bruker bilbelte.



## Tilstandsundersøkelser 2012

### 4. Tidligere undersøkelser

Tabell 1 viser utviklingen av bilbeltebruken for førere av lette kjøretøyer fra 1973 til 2011.

Tabell 1 - Bilbeltebruk for førere i perioden 1973 – 2011

Bestemmelser ang. bilbeltebruk hos førere	Telle- periode	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
	April	2004	96 069	84,3	39 885	91,4	11 600	87,6
	April	2005	69 873	86,8	49 629	91,8	9 013	88,5
	April	2006	90 363	86,6	58 382	93,5	14 202	89,4
	April	2007	90 077	89,4	61 226	93,7	18 205	89,2
	April	2008	95 343	89,6	66 392	94,5	18 984	92,1
Gebyr kr 1 500 (juli 09)	April	2009	103 224	90,5	71 287	93,8	19 044	92,7
	April	2010	97 905	91,9	68 157	95,3	24 507	91,0
	April	2011	100 718	94,2 %	76 556	95,6 %	30 336	96,4

### Bilbeltebruk blant førere av tunge kjøretøyer 2011

I 2011 viste målingene, at bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer var 60,5 %. Registreringene ble foretatt utenfor tettbygd strøk og basert på observasjoner av 6 818 kjøretøyer.



# Tilstandsundersøkelser 2012

Tabell 2 viser utviklingen av bilbeltebruken for passasjerer fra 1985 til 2011

**Tabell 2 - Bilbeltebruken for passasjerer i perioden 1985 – 2011\***

	Andel forsetepassasjerer som bruker bilbelte/barnestol (%)				Andel baksetepassasjerer som bruker bilbelte/barnestol (%)			
	Antall registrerte	I tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	På motorveg	Antall registrerte	I tettbygd strøk	Utenfor tettbygd strøk	På motorveg
Feb.85						14	31	
Sep.85						34	34	
Feb.86						30	43	
Sep.86						38	49	
Sep.87						65	50	
Sep.88						60	65	
Mar.89						71	70	
Sep.90						68	72	
Sep.91						66	68	
Sep.92						68	72	
Okt.93						62	78	
Sep.96						77	86	
Apr.97						75	80	
Okt.97						71	85	
Sep.98	14 875	90	94	90	6 962	79	83	77
Sep.99	19 566	92	93	85	7 317	82	82	72
Sep.00	22 997	88	92	80	7 145	84	84	68
Aug.01	32 850	89	95	87	10 947	79	85	83
Aug.02	48 421	88	93	91	17 309	79	87	81
Aug.03	32 266	89	94	90	11 363	79	87	77
Apr.04	36 955	89	88	93	13 250	83	85	88
Apr.05	31 872	93	96	89	12570	91	95	80
Apr.06	52 503	86	92	89				
Apr.07	55 922	90	93	91				
Apr.08	54 254	89	94	91				
Apr.09	63 843	90	93	92				
Apr.10	29 887	91	94	91				
Apr. 11	28 219	93	96	94				

\* Baksetepassasjerer inngår ikke i tilstandsundersøkelsen fra og med 2006

## 5. Resultater fra bilbelteuellene 2012

### 5.1 Bruk av bilbelte blant førere av lette kjøretøyer

Tabell 3 - Bilbeltebruk for førere av lette kjøretøyer i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2012\*

Fylke	Tettbygd strøk			Utenfor tettbygd strøk			Motorveg		
	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte
Østfold	8 867	8 537	96,3 %	2 794	2 497	89,4 %	0	0	-
Akershus (og Oslo utenfor tett)	7 189	6 712	93,4 %	4 307	4 150	96,4 %	9 480	9 325	98,4 %
Oslo	1 744	1 588	91,1 %	0	0	-	2 695	2 305	85,5 %
Hedmark	3 244	2 883	88,9 %	4 687	4 453	95,0 %	0	0	-
Oppland	2 438	2 357	96,7 %	3 143	3 090	98,3 %	0	0	-
Buskerud	7 106	6 617	93,1 %	6 966	6 714	96,4 %	1 739	1 635	94,0 %
Vestfold	3 956	3 893	98,4 %	2 466	2 420	98,1 %	5 878	5 640	96,0 %
Telemark	5 032	4 780	95,0 %	3 132	2 885	92,1 %	0	0	-
Aust-Agder	2 887	2 770	95,9 %	1 282	1 216	94,9 %	0	0	-
Vest-Agder	3 627	3 422	94,3 %	2 795	2 551	91,3 %	0	0	-
Rogaland	8 731	8 280	94,8 %	6 572	6 355	96,7 %	1 866	1 823	97,7 %
Hordaland	7 685	7 444	96,9 %	4 793	4 773	99,6 %	5 355	5 147	96,1 %
Sogn og Fjordane	2 035	1 943	95,5 %	3 193	3 111	97,4 %	0	0	-
Møre og Romsdal	6 214	5 919	95,3 %	3 075	2 945	95,8 %	0	0	-
Sør-Trøndelag	7 179	6 882	95,9 %	5 867	5 494	93,6 %	0	0	-
Nord-Trøndelag	3 472	3 390	97,6 %	1 865	1 835	98,4 %	0	0	-
Nordland	4 172	3 954	94,8 %	5 537	5 356	96,7 %	0	0	-
Troms	5 169	4 646	89,9 %	3 911	3 744	95,7 %	0	0	-
Finnmark	2 897	2 704	93,3 %	2 160	2 072	95,9 %	0	0	-
<b>Totalt</b>	<b>93644</b>	<b>88721</b>	<b>94,7 %</b>	<b>68545</b>	<b>65661</b>	<b>95,8 %</b>	<b>27013</b>	<b>25875</b>	<b>95,8 %</b>
<b>Totalt vektet*</b>			<b>94,6 %</b>			<b>95,9 %</b>			<b>95,2 %</b>

\* Vektet for trafikkarbeid

## Tilstandsundersøkelser 2012

Tabell 3 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere 94,6 % i tettbygd strøk, 95,9 % utenfor tettbygd strøk og 95,2 % på motorveg. Registreringene er basert på observasjoner av 93.644 førere i tettbygd strøk, 68.545 utenfor tettbygd strøk og 27.013 på motorveg. Sammenligner man tallene fra 2011, med tellingene som ble gjennomført våren 2012, viser bruksprosenten for førere både innenfor og utenfor tettbygd strøk omtrent det samme som i 2011 (hhv. 94,2 % og 95,6 %). For førere som kjører på motorveg viser registreringene en nedgang i bruksprosenten på 1,2 prosentpoeng.

Tabell 4 - Bilbeltebruk for førere av tunge kjøretøyer i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2012\*

Fylke	Utenfor tettbygd strøk		
	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte
Østfold	223	148	66,4 %
Akershus (og Oslo utenfor tett)	71	32	45,1 %
Oslo	0	0	-
Hedmark	461	296	64,2 %
Oppland	476	417	87,6 %
Buskerud	844	372	44,1 %
Vestfold	417	245	58,8 %
Telemark	122	63	51,6 %
Aust-Agder	475	389	81,9 %
Vest-Agder	153	89	58,2 %
Rogaland	469	369	78,7 %
Hordaland	875	819	93,6 %
Sogn og Fjordane	551	412	74,8 %
Møre og Romsdal	289	183	63,3 %
Sør-Trøndelag	400	338	84,5 %
Nord-Trøndelag	148	129	87,2 %
Nordland	673	562	83,5 %
Troms	354	310	87,6 %
Finnmark	85	71	83,5 %
<b>Totalt</b>	<b>7086</b>	<b>5244</b>	<b>74,0 %</b>
<b>Totalt vektet*</b>			<b>70,0 %</b>

\* Vektet for trafikkarbeid

Tabell 4 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer 70,0 %. Dette er en økning på 9,5 prosentpoeng fra 2011. Registreringene er basert på observasjoner av 7.086 kjøretøyer utenfor tettbygd strøk.

## 5.2 Bruk av bilbelte blant forsetepassasjerer

Tabell 5 – Bilbeltebruk for forsetepassasjerer i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2012\*

Fylke	Tettbygd strøk			Utenfor tettbygd strøk			Motorveg		
	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte
Østfold	1 917	1 849	96,5 %	540	504	93,3 %	1 763	1 651	93,6 %
Akershus (og Oslo utenfor tett)	2 397	2 248	93,8 %	1 107	997	90,1 %	2 116	1 906	90,1 %
Oslo	534	454	85,0 %	0	0	-	611	498	81,5 %
Hedmark	1 389	1 238	89,1 %	1 109	1 010	91,1 %	0	0	-
Oppland	1 097	1 042	95,0 %	684	658	96,2 %	0	0	-
Buskerud	2 042	1 906	93,3 %	1 751	1 659	94,7 %	415	393	94,7 %
Vestfold	755	740	98,0 %	1 609	1 583	98,4 %	1 097	1 036	94,4 %
Telemark	1 342	1 262	94,0 %	717	649	90,5 %	0	0	-
Aust-Agder	904	842	93,1 %	934	850	91,0 %	0	0	-
Vest-Agder	747	678	90,8 %	495	450	90,9 %	0	0	-
Rogaland	2 197	2 079	94,6 %	2 770	2 676	96,6 %	344	330	95,9 %
Hordaland	2 522	2 392	94,8 %	1 153	1 147	99,5 %	1 184	1 138	96,1 %
Sogn og Fjordane	445	420	94,4 %	1 359	1 327	97,6 %	0	0	-
Møre og Romsdal	2 797	2 613	93,4 %	1 364	1 210	88,7 %	0	0	-
Sør-Trøndelag	1 651	1 549	93,8 %	1 356	1 266	93,4 %	0	0	-
Nord-Trøndelag	1 613	1 572	97,5 %	917	896	97,7 %	0	0	-
Nordland	941	881	93,6 %	1 059	1 025	96,8 %	0	0	-
Troms	1 194	984	82,4 %	1 137	1 066	93,8 %	0	0	-
Finnmark	1 077	1 010	93,8 %	607	578	95,2 %	0	0	-
<b>Totalt</b>	<b>27561</b>	<b>25759</b>	<b>93,5 %</b>	<b>20668</b>	<b>19551</b>	<b>94,6 %</b>	<b>7530</b>	<b>6952</b>	<b>92,3 %</b>
<b>Totalt vektet*</b>			<b>93,1 %</b>			<b>94,0 %</b>			<b>92,2 %</b>

\* Vektet for trafikkarbeid

## Tilstandsundersøkelser 2012

Bilbeltebruken for forsetepassasjerer i tettbygd strøk har en liten økning på 0,4 prosentpoeng (fra 92,7 i 2011 til 93,1 i 2012). For forsetepassasjerene utenfor tettbygdstrøk har bilbeltebruken en nedgang på 1,9 prosentpoeng (95,9 i 2011 til 94,0 i 2012). På motorveg har bruksprosenten en nedgang på 1,6 prosentpoeng (fra 93,8 i 2011 til 92,2 i 2012).

Årets undersøkelse viser at bare 82,4 % av forsetepassasjerene i Troms benytter bilbelte i tettbygd strøk, mens det i Vestfold er 98,0 % av passasjerene i tettbygd strøk som benytter bilbelte. I Hordaland benytter 99,5 % av passasjerene utenfor tettbygd strøk bilbelte. På motorveg benytter bare 81,5 % av passasjerene i Oslo bilbelte, mens 96,1 % av passasjerene i Hordaland benytter bilbelte.

Tabell 6 – Bilbeltebruk pr region og landet totalt\*

<b>Region Øst</b>	<b>Førere</b>	<b>Passasjerer</b>	<b>Tungbilførere</b>
Tettbygd strøk	93,2 %	91,6 %	
Utenfor tettbygd strøk	95,2 %	92,1 %	58,2 %
Motorveg	91,4 %	87,7 %	
<b>Region Sør</b>	<b>Førere</b>	<b>Passasjerer</b>	<b>Tungbilførere</b>
Tettbygd strøk	95,5 %	94,2 %	
Utenfor tettbygd strøk	95,1 %	93,8 %	56,4 %
Motorveg	94,8 %	94,6 %	
<b>Region Vest</b>	<b>Førere</b>	<b>Passasjerer</b>	<b>Tungbilførere</b>
Tettbygd strøk	95,9 %	94,7 %	
Utenfor tettbygd strøk	98,1 %	98,1 %	85,6 %
Motorveg	96,8 %	96,0 %	
<b>Region Midt</b>	<b>Førere</b>	<b>Passasjerer</b>	<b>Tungbilførere</b>
Tettbygd strøk	94,5 %	94,5 %	
Utenfor tettbygd strøk	97,0 %	97,0 %	94,5 %
Motorveg			
<b>Region nord</b>	<b>Førere</b>	<b>Passasjerer</b>	<b>Tungbilførere</b>
Tettbygd strøk	92,7 %	92,5 %	
Utenfor tettbygd strøk	96,3 %	95,6 %	85,0 %
Motorveg			
<b>Hele landet</b>	<b>Førere</b>	<b>Passasjerer</b>	<b>Tungbilførere</b>
Tettbygd strøk	94,6 %	93,1 %	
Utenfor tettbygd strøk	95,9 %	94,0 %	70,0 %
Motorveg	94,0 %	91,6 %	

\*Tallene er vektet med trafikkarbeid

## 6. Måloppnåelse 2012

Tabell 7 – Tettbygd strøk

	1 Registrert tilstand i 2012	2 Samlet tilstand i 2012 (førere + passasjerer)	3 Mål for tilstand i 2014
Førere	94,6 %	<sup>1</sup>	92 %
Forsetepassasjerer	93,1 %	93,1 %	

<sup>1</sup> Mål og resultater gjelder samlet for førere og passasjerer (registrert tilstand for forsetepassasjerer og antatt tilstand for baksetepassasjerer). Beltebruk i baksetet telles ikke lenger. Det antas at forskjellen mellom beltebruk i baksetet og forsetet er den samme som for perioden 2001-2004 da det ble tallet begge steder.

Tabell 8 – Utenfor tettbygd strøk

	1 Registrert tilstand i 2012	2 Samlet tilstand i 2012 (førere + passasjerer)	3 Mål for tilstand i 2014
Førere	95,9 %	<sup>1</sup>	95 %
Forsetepassasjerer	94,0 %	94,3 %	

<sup>1</sup> Mål og resultater gjelder samlet for førere og passasjerer (registrert tilstand for forsetepassasjerer og antatt tilstand for baksetepassasjerer). Beltebruk i baksetet telles ikke lenger. Det antas at forskjellen mellom beltebruk i baksetet og forsetet er den samme som for perioden 2001-2004 da det ble tallet begge steder.

Målene for 2014 er hentet fra Statens vegvesens handlingsprogram for 2010-2013. I tillegg er målene gjengitt i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg for perioden 2010-2013.

Videre er det viktig å merke seg at målene i handlingsprogrammet (kolonne 3) gjelder bilbeltebruk i en gjennomsnittsbil, medregnet førere, forsetepassasjerer og baksetepassasjerer. Bilbeltebruken blant baksetepassasjerene registreres ikke ved de årlige tilstandsundersøkelsene.

For at tilstanden i 2012 skal gjøres mest mulig sammenlignbar med målene har vi i kolonne 2 valgt å anta at forskjellen mellom bilbeltebruk blant forsetepassasjerer og bilbeltebruk blant baksetepassasjerer er den samme som i gjennomsnittet for årene 2001-2004 (da bilbeltebruken blant baksetepassasjerene inngikk i tilstandsundersøkelsen). Det innebærer at det er lagt til grunn en betydelig lavere bilbeltebruk blant baksetepassasjerer enn blant forsetepassasjerer og førere.

En sammenligning mellom kolonne 2 og 3 viser at målene for bilbeltebruk i 2014 allerede er nådd innenfor tettbygd strøk (tabell 7). Utenfor tettbygd strøk ligger resultatet for 2012 noe lavere enn for 2011, men likevel nært opp til målet for 2014.

Det er ikke fastsatt egne mål for bilbeltebruk på motorveg. Imidlertid er det nærliggende å ha som ambisjonsnivå at dette skal ligge på samme nivå som bilbeltebruk utenfor tettbygd strøk.

## 7. Oppsummering

Målene for bilbeltebruk for 2014 er allerede nådd innenfor tettbygd strøk. Utenfor tettbygd strøk ligger resultatet for 2012 nær opp til målsettingen for 2014.

Bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer er mye lavere enn for personbiler. Det er grunnen til at det framover vil satses spesielt på å øke bruken av bilbelte i tunge kjøretøyer.

## Tilstandsundersøkelse kap 2/2012 - Bruk av sykkelhjelmer

### 1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 2/2012 - Bruk av sykkelhjelmer ble gjennomført i alle regionene i uke 23, dvs. fra 4. til 8. juni. Opplegg for undersøkelsen og oversikt over tellepunkter er vist i vedlegg til dette notat.

Syklister har en meget høy skaderisiko og mange av skadene gjelder skader i hoderegionen. Sykkelhjelmer er i denne forbindelse en meget god beskyttelse. Den samfunnsøkonomiske gevinsten er beregnet til 6 ganger investeringen når det gjelder barn og 3 ganger når det gjelder voksne.

Hensikten med tilstandsundersøkelsen vil være å følge med endringen i bruk av sykkelhjelmer blant barn og voksne syklister over tid.

### 2. Tidligere undersøkelser

Transportøkonomisk institutt gjennomførte sykkelhelmtellinger 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 hjelm. Tellingene omfattet 706 syklister i 1990, 964 syklister i 1992 og 1 341 syklister i 1996. Resultatene fra tellingene er vist i tabell 1.

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

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

(kilde TØI)

Resultatene viser at det var mer enn en fordobling av hjelmbruken fra 1990/92 til 1996. Innen de ulike aldersgruppene var økningen i denne tidsperioden størst blant de over 12 år.

Tilstandsundersøkelse kap. 2 – Bruk av sykkelhjelmer - er gjennomført hvert år siden 1998 som en del av Statens vegvesens tilstandsundersøkelser. Vegdirektoratet besluttet å ikke offentliggjøre undersøkelsen som ble foretatt i 2005, da man var skeptiske til de bearbejdede tallene.

Vegdirektoratet besluttet da å utarbeide et nytt opplegg for tilstandsundersøkelse av sykkelhjelmbruken. I tillegg deltar region nord i undersøkelsen, noe de har vært fritatt for tidligere år. Fra og med 2006 skal det registreres i nøyaktig de samme tellepunktene og i hvert tellepunkt skal det registreres i tilnærmet det samme tidsintervallet på dagen som foregående år.

# Tilstandsundersøkelser 2012

## 3. Resultater fra hjelmbrukstillingen 2012

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

På landsbasis er i alt 9 536 syklist registrert. I 2010 og 2011 ble henholdsvis 9 828 og 10 013 syklist registrert. Tabell 2 viser hvor mange som er registrert i de ulike aldersgrupper og kjønn i 2012, sammenlignet med årene 2001 til 2012.

Tabell 2 - Antall syklist registrert i ulike aldersgrupper 2002 - 2012

Alder	Under 12 år		12 - 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Begge
	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	
2002	573	835	1 211	1 415	5 016	5 714	6 800	7 991	14 791
2003	435	657	316	963	2 472	2 827	3 223	4 441	7 664
2004	301	443	588	809	1 688	1 888	2 577	3 140	5 717
2006	407	513	827	1 079	3 075	3 668	4 309	5 260	9 569
2007	302	426	749	942	2 978	3 657	4 029	5 025	9 054
2008	216	379	662	1 009	3 177	4 029	4 055	5 417	9 472
2009	428	637	1 029	1 186	3 088	3 894	4 545	5 717	10 262
2010	414	568	619	907	3 177	4 143	4 210	5 618	9 828
2011	348	518	762	1 029	3 186	4 170	4 296	5 717	10 013
2012	282	384	681	930	3 330	3 929	4 293	5 243	9 536

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 477 færre syklist i 2012 enn i 2011.

Tabell 3 - Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper i 2012 sammenlignet med resultatene 2002 til 2012\*

Alder	Under 12 år			12 - 17 år			Over 17 år			Alle over 12 år			Alle aldre		
	Jenter	Gutter	Begge	Jenter	Gutter	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge
2002	54,7 %	57,9 %		25,9 %	29,2 %		24,2 %	35,8 %					25,0 %	35,0 %	30,0 %
2003	61,4 %	43,5 %		46,9 %	18,7 %		24,9 %	34,8 %					31,0 %	32,0 %	31,0 %
2004	61,0 %	51,4 %		45,8 %	21,7 %		28,7 %	34,8 %					33,0 %	34,0 %	33,0 %
2006	69,0 %	58,2 %	62,9 %	28,8 %	22,1 %	25,0 %	30,0 %	37,4 %	34,0 %	29,2 %	33,9 %	31,8 %	34,0 %	35,2 %	34,8 %
2007	68,2 %	61,0 %	64,2 %	32,4 %	26,3 %	28,7 %	35,7 %	45,3 %	40,9 %	34,4 %	41,1 %	38,1 %	38,0 %	42,2 %	40,6 %
2008	81,6 %	66,4 %	71,4 %	25,0 %	16,5 %	19,7 %	34,8 %	41,1 %	38,4 %	32,9 %	36,6 %	35,1 %	33,4 %	35,5 %	34,8 %
2009	84,6 %	68,5 %	75,0 %	37,9 %	29,2 %	33,5 %	37,0 %	46,8 %	42,7 %	37,5 %	42,7 %	40,5 %	41,5 %	45,7 %	44,0 %
2010	85,5 %	74,4 %	79,1 %	27,7 %	18,3 %	22,0 %	45,1 %	52,7 %	49,5 %	43,0 %	47,1 %	45,5 %	46,8 %	49,6 %	48,5 %
2011	80,1 %	68,6 %	73,0 %	44,0 %	41,6 %	42,6 %	46,1 %	54,4 %	51,1 %	45,5 %	50,9 %	48,9 %	47,7 %	52,6 %	50,8 %
2012	79,1 %	66,4 %	72,8 %	38,7 %	28,9 %	32,4 %	45,5 %	55,3 %	50,9 %	44,1 %	49,6 %	47,2 %	46,2 %	51,1 %	48,9 %

\*Tallene er vektet med trafikkarbeid

Tabell 3 viser resultatene fra tellingene foretatt av regionene i 2012, sammenlignet med tidligere års resultater.

Hjelmbruken i landet er i 2012 registrert til 48,9 %, en nedgang på 1,9 prosentpoeng fra 2011. Blant barna er hjelmbruken 79,1 % blant jentene og 66,4 % blant guttene. I forhold til undersøkelsen i 2011 viser dette en nedgang for både jentene og guttene på hhv 1 og 2,2 prosentpoeng. Hjelmbruken hos jenter i aldersgruppen 12 - 17 år har gått ned med 5,3 prosentpoeng og for gutter i samme aldersgruppe med hele 13,7 prosentpoeng. Totalt for denne aldersgruppen viser en nedgang på 10,2 prosentpoeng. Denne aldersgruppen viste et bra utslag på undersøkelsen for 2011. Siden dette er en utvalgsundersøkelse hvor all registrering er utført i løpet av én dag vil det når antallet som er registrert er lavt, måtte påregnes til dels store utslag fra år til år. De årlige endringer kan skyldes værforhold, lokale forhold etc.

## Tilstandsundersøkelser 2012

For de som er eldre enn 17 år ligger bruksprosenten på 44,1 % for kvinner og 49,6 % for menn, noe som viser en nedgang for kvinnene (- 1,4 prosentpoeng) og en nedgang for mennene (- 1,6 prosentpoeng).

### 4. Måltall

I nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg er det satt som mål at hjelmb Bruken blant barn under 12 år skal øke til 85 % og at hjelmb Bruken for ungdom over 12 år og voksne skal øke til 50 % i 2014.

### 5. Måloppnåelse

Undersøkelsen i 2012 viser en nedgang på 1,9 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2011, alle aldersgrupper sett under ett.

Når det gjelder barn under 12 år ligger resultatet for 2012 (72,8 %) ca. 12 prosentpoeng lavere enn målsettingen for 2014, mens resultatet for ungdom/voksne (47,2 %) ligger ca. 3 prosentpoeng lavere enn målsettingen for 2014.

Vår vurdering er at målet for 2014 fremdeles er innen rekkevidde. Resultatutviklingen når det gjelder barn under 12 år tyder imidlertid på at det vil være nødvendig å intensivere innsatsen dersom målet skal nås.

### 6. Resultater fra regionene

Tabell 4 viser resultatene fra 2012 og 2011 fordelt på alder pr region

År		Øst			Sør			Vest			Midt			Nord		
		Jenter	Gutter	Alle	Jenter	Gutter	Alle	Jenter	Gutter	Alle	Jenter	Gutter	Alle	Jenter	Gutter	Alle
2011	Barn under 12	86 %	69 %	76 %	57 %	56 %	56 %	86 %	74 %	78 %	89 %	81 %	83 %	85 %	70 %	77 %
2012		74 %	56 %	67 %	89 %	72 %	79 %	71 %	77 %	74 %	90 %	62 %	73 %	82 %	81 %	81 %
2011	Ungdom 12 -17	54 %	62 %	58 %	39 %	31 %	35 %	39 %	23 %	29 %	32 %	32 %	32 %	42 %	36 %	38 %
2012		41 %	26 %	32 %	29 %	27 %	28 %	34 %	25 %	29 %	41 %	32 %	36 %	64 %	36 %	48 %
2011	Voksen over 17	43 %	59 %	53 %	40 %	47 %	43 %	58 %	60 %	59 %	40 %	40 %	40 %	61 %	61 %	61 %
2012		47 %	61 %	55 %	40 %	45 %	42 %	45 %	60 %	53 %	42 %	42 %	42 %	61 %	65 %	63 %

Tabell 4 viser at det er stor variasjon av hjelmb Bruk, fordelt på de enkelte aldersgrupper, i regionene.

Når antall registrerte deles inn i fem regioner vil prosentandelen svinge kraftig fra år til år i gruppen for barn og ungdom. I gruppen for voksne, der antallet registrerte er vesentlig høyere, vil slike lokale variasjoner ikke slå ut på samme måte.



## Tilstandsundersøkelse kap. 3/2012 - Bruk av piggdekk

### 1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2013 - Bruk av piggdekk, ble gjennomført i ukene 5, 6 eller 7. 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 parametere 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 vedtok Stortinget hjemmel for å innføre piggdekkgebyr som et av flere mulige stimulansetiltak for økt bruk av piggfrie vinterdekk. Vedtaket var særlig myntet på de fire største byene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, som samtlige har vedtatt å innføre piggdekkgebyr. Oslo avvirket ordning for en periode, Trondheim er inne i en slik periode nå, mens Stavanger ikke har etablert den ennå. I Oslo og Bergen koster det kr 1.200 pr sesong å kjøre med piggdekk. Ordningen har også vært vurdert som stimulansetiltak i Drammen, Grenland og Tromsø. Lav piggdekkbruk er ikke et mål i seg selv, men et virkemiddel for å redusere støvproblemet der dette er et helseproblem. Statens vegvesen ønsker med utgangspunkt i dette å ha en løpende oversikt over piggdekkbruken.

### 3. Metode

For å følge opp dette vedtaket og for å følge utviklingen i piggdekkbruk på landsbasis og i byer og byområder gjennomfører Statens vegvesen årlig registreringer av piggdekkbruken rundt i landet.

For registrering av piggdekkbruken på landsbasis, og utenom de større byene og byområdene, er tellemetoden som er valgt at det i hver region skal registreres minst 1000 lette og 100 tunge kjøretøy på utvalgte, større bensinstasjoner. Resultatene fra disse tellingene er gjengitt i kapittel 4.

I byer og byområder registreres det piggdekkbruk på utvalgte bensinstasjoner, parkeringsplasser og p-hus følgende steder:

Region øst:	Lillehammer, Hamar, Oslo, Fredrikstad/Sarpsborg og kommunene Asker/Bærum.
Region sør:	Drammen og Kristiansand og kommunene Skien/Porsgrunn
Region vest:	Bergen og kommunene Stavanger/Sandnes.
Region midt:	Trondheim og Ålesund.
Region nord:	Tromsø.

I Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger/Sandnes skal det registreres minst 2000 lette og 200 tunge kjøretøy. I øvrige byer og byområder skal det registreres minst 1000 lette og 100 tunge kjøretøy. Resultatene fra disse tellingene er gjengitt i kapittel 6.

Det skal registreres på de samme bensinstasjonene og p-plasser/hus hvert år, og bilene må stå stille og være godt synlig for å kunne bli registrert. Dette gjøres for å sikre sammenlignbare resultater. Registreringene gjennomføres i løpet av ukene 5, 6 eller 7.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Tellinger etter dette opplegget ble første gang gjennomført februar 1998. Fra 2009 begynte vi å supplere tellingene på bensinstasjonene i byene med tellinger på utvalgte parkeringsplasser/hus.

### 4. Resultater fra undersøkelsen på landsbasis i 2013

De resultatene som presenteres i dette kapitlet gjelder den landsomfattende undersøkelsen utenfor de byer og byområder som er nevnt i punkt 3.

Totalt ble det under årets undersøkelse registrert 10 143 lette og 1 309 tunge kjøretøy.

Tabellen nedenfor viser andel piggfrie kjøretøy i % fordelt på lette og tunge kjøretøy for hele landet for årene 2010 til 2013.

Tabell 1 – Andel piggfrie kjøretøy (%) \*

År	Andel piggfrie lette	Andel piggfrie tunge	Andel piggfrie alle
2010	46,2 %	64,1 %	48,2 %
2011	53,7 %	70,6 %	55,5 %
2012	57,1 %	76,6 %	59,7 %
2013	56,6 %	74,9 %	58,5 %

\* Vektet med trafikkarbeid

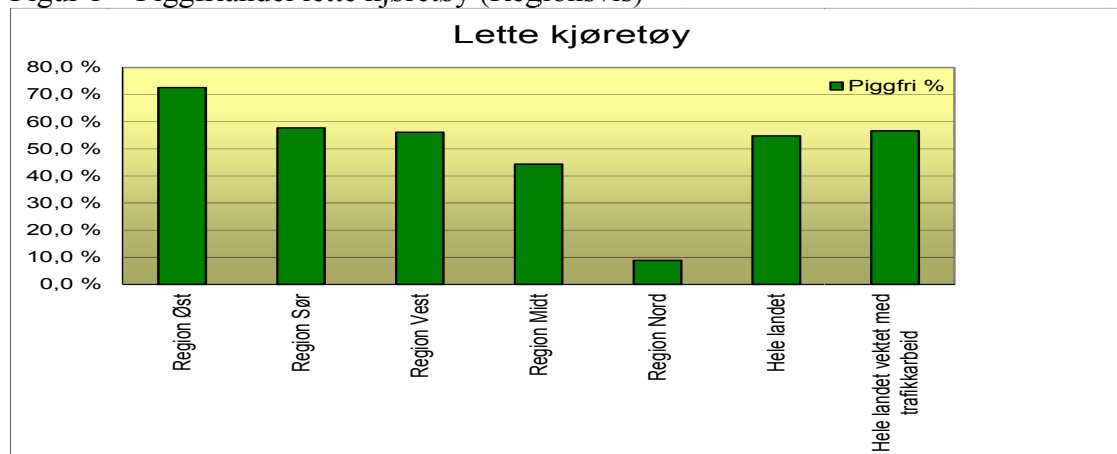
Tabell 2 – Piggdekkandeler 2013 for hver region

Regioner	Piggdekkandel 2013 - Utenfor byer og byområder											
	Antall lette Kjøretøyer				Antall tunge kjøretøyer				Alle kjøretøy			
	Pigg	Ikke pigg	Sum	Piggfri %	Pigg	Ikke pigg	Sum	Piggfri %	Pigg	Ikke pigg	Sum	piggfri %
Region Øst	842	2228	3070	72,6 %	7	208	215	96,7 %	849	2436	3285	74,2 %
Region Sør	820	1120	1940	57,7 %	115	226	341	66,3 %	935	1346	2281	59,0 %
Region Vest	427	547	974	56,2 %	27	139	166	83,7 %	454	686	1140	60,2 %
Region Midt	736	586	1322	44,3 %	56	64	120	53,3 %	792	650	1442	45,1 %
Region Nord	949	92	1041	8,8 %	99	27	126	21,4 %	1048	119	1167	10,2 %
Hele landet	3774	4573	8347	54,8 %	304	664	968	68,6 %	4078	5237	9315	56,2 %
Hele landet vektet med trafikkarbeid				56,6 %				74,9 %				58,5 %

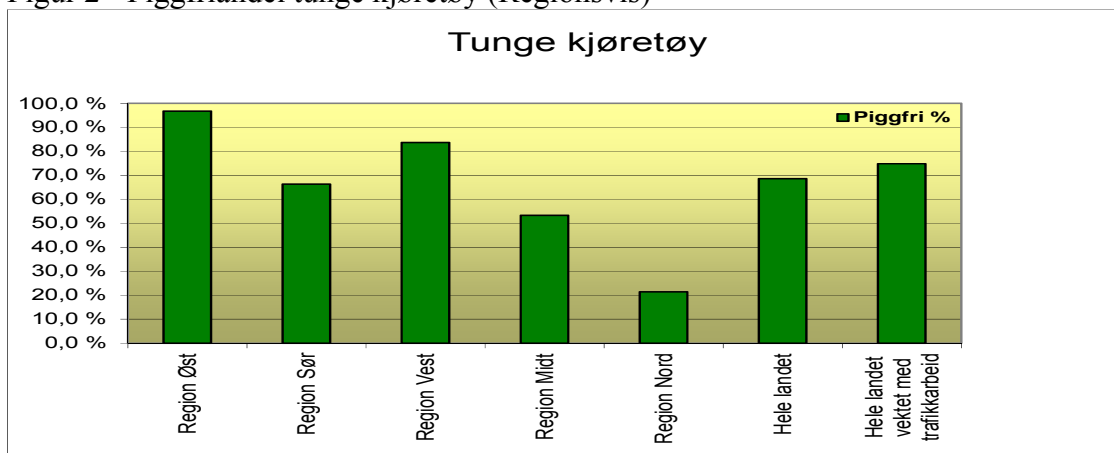
For å se hvor stor del av trafikkarbeidet som foregår med piggfrie dekk, er regionsandelene vektet med regionenes andel av trafikkarbeidet i Norge.

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

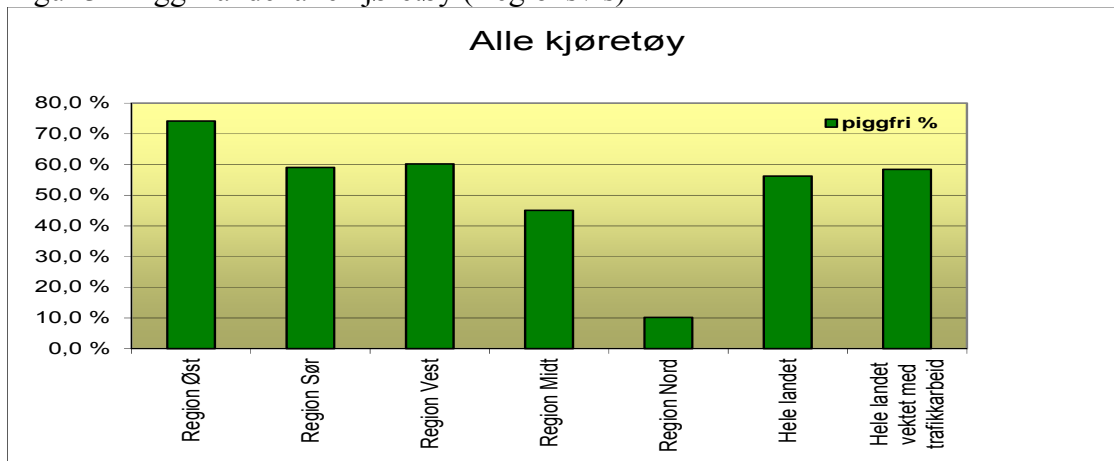
Figur 1 – Piggfriandel lette kjøretøy (Regionsvis)



Figur 2 - Piggfriandel tunge kjøretøy (Regionsvis)



Figur 3 - Piggfriandel alle kjøretøy (Regionsvis)



Den landsomfattende undersøkelsen, utenfor de store byene og byområdene, viser en liten nedgang i piggfriandelen i forhold til 2012. For lette kjøretøyer er det en nedgang på 0,5 prosentpoeng og for tunge kjøretøyer en nedgang på 1,7 prosentpoeng. Dette gir en nedgang på 1,2 prosentpoeng for landet totalt.

## 5. Utvidet undersøkelse om bruk av piggdekk i byer og byområder

Vegstøv er den viktigste enkeltfaktoren som forårsaker overskridelse av grenseverdiene for lokal luftkvalitet mht svevestøv (PM<sub>10</sub>). I piggdekk sesongen kan biler som kjører med piggdekk skape store mengder PM<sub>10</sub> særlig når været er mildt, det er lite vind og vegbanen er tørr. I byer hvor folk bor tett inntil vegen skaper dette konflikt. Vi har sett at problemene med vegstøv reduseres betraktelig når piggfriandelen øker. Stortinget har satt 80 prosent piggfritt som mål for de største byene. Bergen kommune har satt 90 % som mål, mens Oslo har vedtatt varig bruk av piggdekkgebyr.

## 6. Resultater fra undersøkelsen i byene og byområdene 2013

Oslo og Bergen er landets mest piggfrie byer. Tellingene viser at hhv 86 og 85 prosent av bilene kjører med piggfrie dekk i 2013.

Asker/Bærum og Drammen følger bak med hhv 82 og 81 prosent med Fredrikstad/Sarpsborg (79) og Stavanger/Sandnes (75) på plassene bak.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Tellingene i Trondheim viser en nedgang på piggfriandelen på 6 prosentpoeng, noe som kan forklares med at de av gått bort fra bruk av piggdekkavgift. For Kristiansand og Hamar viser tellingene en nedgang i piggfriandelen på 10 prosentpoeng. I februar 2013 var derfor piggfriandelen i Trondheim 65 %, Kristiansand 60 % og Hamar 49 %. Skien/Porsgrunn har økt sin piggfriandel med 8 prosentpoeng og ligger nå på 63 %.

Det er fortsatt noen byer som henger litt igjen; Tromsø med kun 14 %, Ålesund med 49 % og Lillehammer med 47 % piggfrie dekk.

Resultatene fra registreringene i de største byene og byområdene er presentert i tabell 3.

Tabell 3 – Piggfriandelen i prosent i byer og byområder 2013

	Piggfri-andel 2013 (%)	Endring 2012-2013 (%)
Oslo	86 %	1 %
Bergen	85 %	2 %
Asker og Bærum	82 %	-2 %
Drammen	81 %	4 %
Fredrikstad og Sarpsborg	79 %	6 %
Stavanger og Sandnes	75 %	3 %
Trondheim	65 %	-6 %
Skien og Porsgrunn	63 %	8 %
Kristiansand	60 %	-10 %
Hamar	49 %	-10 %
Ålesund	49 %	10 %
Lillehammer	47 %	2 %
Tromsø	14 %	1 %

### 7. Måloppnåelse

Det er de samme tellepunktene som brukes hvert år og tellingen gir derfor et godt bilde på hvordan piggfriandelen endrer seg fra år til år over tid.

For piggdekkbruk i store byer og byområder har Stortinget satt 80 % piggfritt som operativt mål. Det er kun Oslo, Bergen, Asker/Bærum og Drammen som har nådd dette målet. I tillegg har kommunene Oslo og Bergen vedtatt et enda høyere mål.

## **Tilstandsundersøkelse kap 5/2012**

### **Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene - sammenlignet med 2011**

#### **Innledning**

Tilstandsundersøkelse kap 5 – Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene ble gjennomført i månedene januar - oktober i alle regionene. Rapporten baserer seg på kontroll av 1 205 kjøretøyer. 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 trafiksikkerhetsmessig 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 døgnhvile, daglig kjøretid, utfylling av diagramskiver/sjåførkort og godkjent fartsskriver.

Undersøkelsen ble i årene 1998 og 1999 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 2011 står i parentes.

70,2 % av kontrollene har vært utført på Europaveg (67 % i 2011), 27 % på riksveg (30,5 %) og 2,5 % på kommunal veg eller fylkesveg (2,5 %) i 2012. Kontrollene er utført i alle ukens dager. De fleste kontrollene er fordelt på de ulike virkedagene, med en topp på tirsdager, onsdager og torsdager. 2,1 % av kontrollene ble utført på lørdager (3,4 % i 2011), mens ca. 14 % av kontrollene er utført på søndag (9,3 %).

56,2 % av kontrollene er utført mellom kl 0600 og kl 1800 (64,2 % i 2011). 30,7 % er registrert i perioden fra kl 1800 – 2400 (23,4 %). 13,1 % av kontrollene ble utført om natten (12,4 %).

66,7 % av kjøretøyene var registrert i Norge (75,7 % 2011). 95,4 % av kjøretøyene hadde en totalvekt over 7 500 kg (93,4 %). 93,5 % drev ervervsmessig transport (91,5 %).

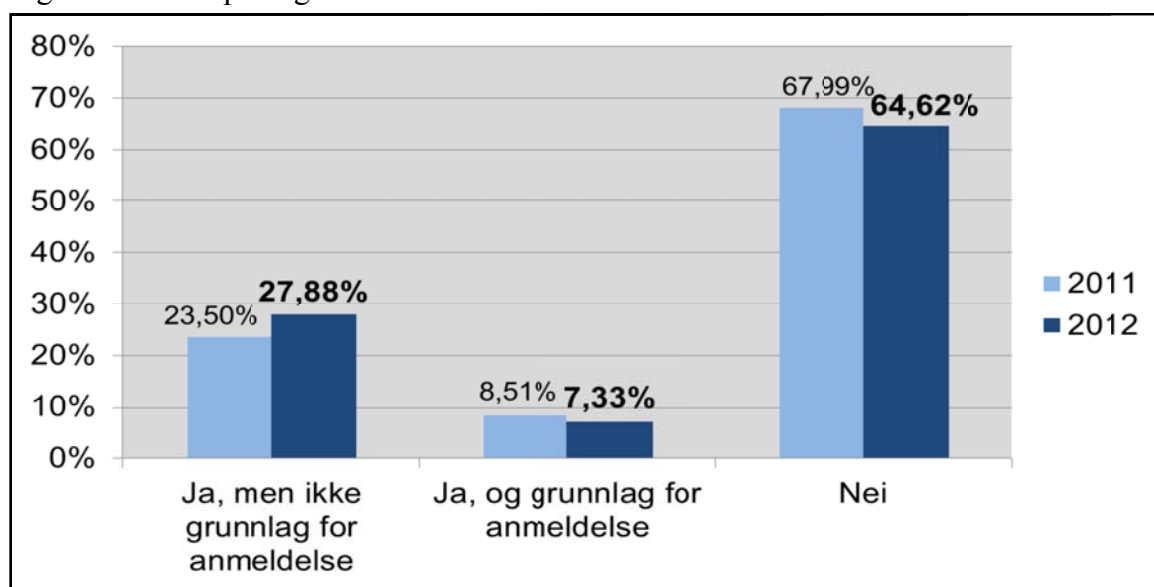
# Tilstandsundersøkelser 2012

## Resultater 2012 sammenlignet med 2011

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 viser brudd på døgnhvil for landet totalt.

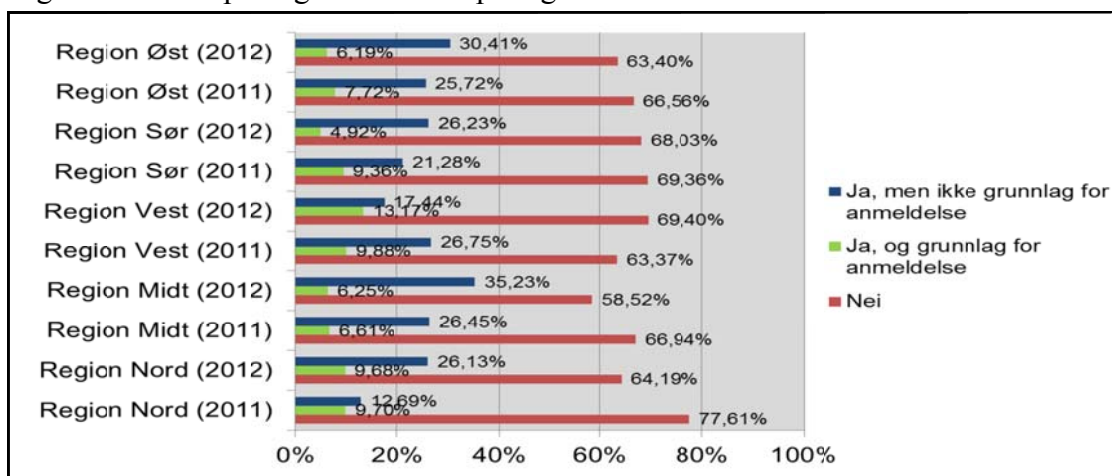
Figur 1 – Brudd på døgnhvil - landet totalt



64,6 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 27,8 % hadde mindre brudd på døgnhvilen, mens 7,3 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2011 (ca. 68,0 %) var det en nedgang på ca. 3,4 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

Figur 2 viser brudd på døgnhvil fordelt på hver region.

Figur 2 – Brudd på døgnhvil fordelt på region

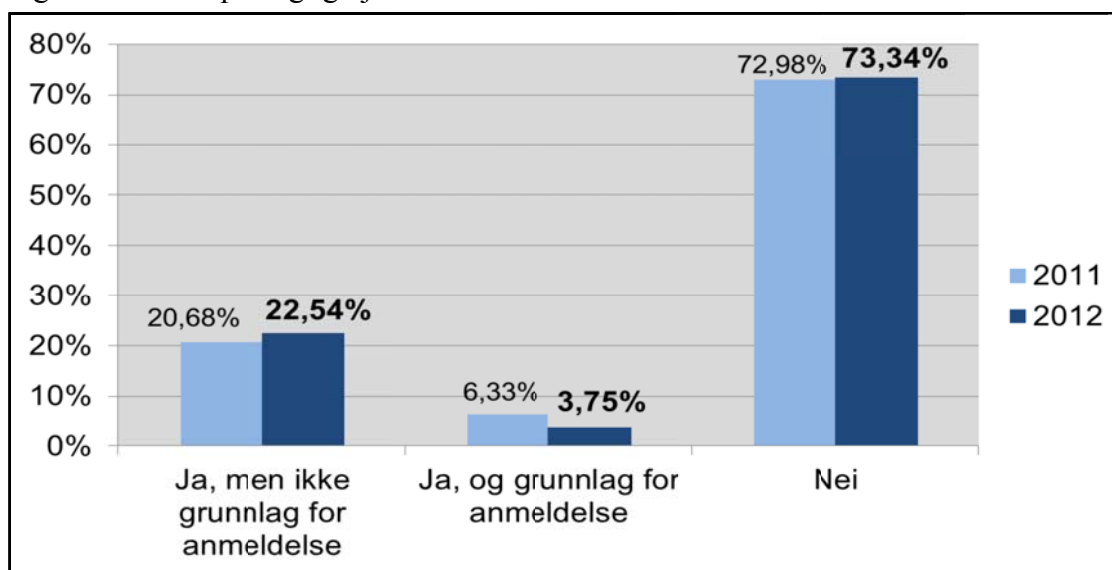


Alle regioner har hatt en nedgang i godkjent hviletid, bortsett fra Region vest som hadde en økning på 6 %.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Figur 3 viser brudd på daglig kjøretid.

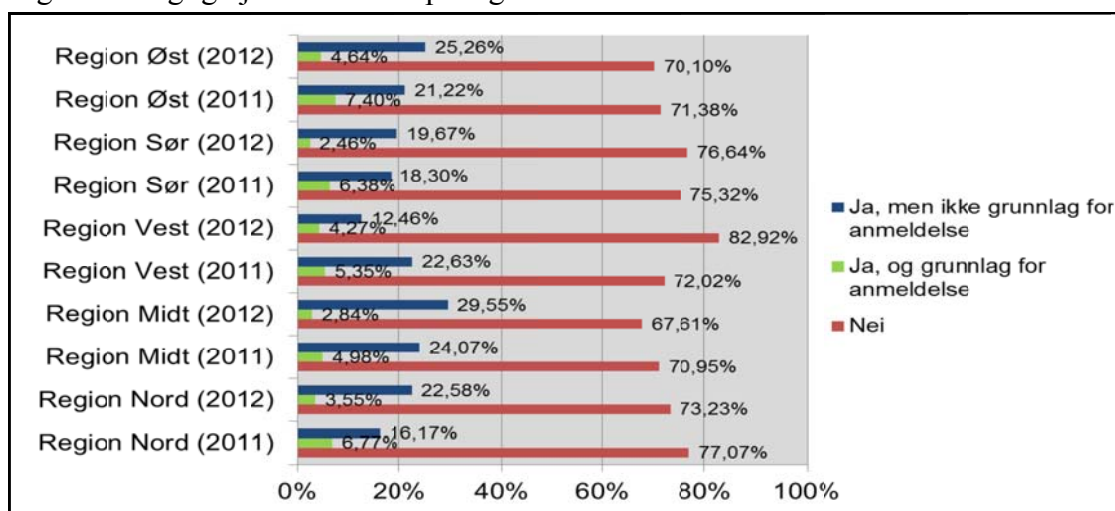
Figur 3 – Brudd på daglig kjøretid



Ca. 73,3 % av de kontrollerte hadde godkjent daglig kjøretid, ca. 22,5 % hadde mindre brudd på daglig kjøretid. Ca. 3,8 % hadde daglig kjøretid over 11 timer, noe som gir grunnlag for anmeldelse. I forhold til 2011 var det en liten økning på 0,4 prosentpoeng som hadde godkjent daglig kjøretid, og en nedgang på brudd på døgnhvile som gir grunnlag for anmeldelse med 2,6 %.

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

Figur 4 - Daglig kjøretid fordelt på region



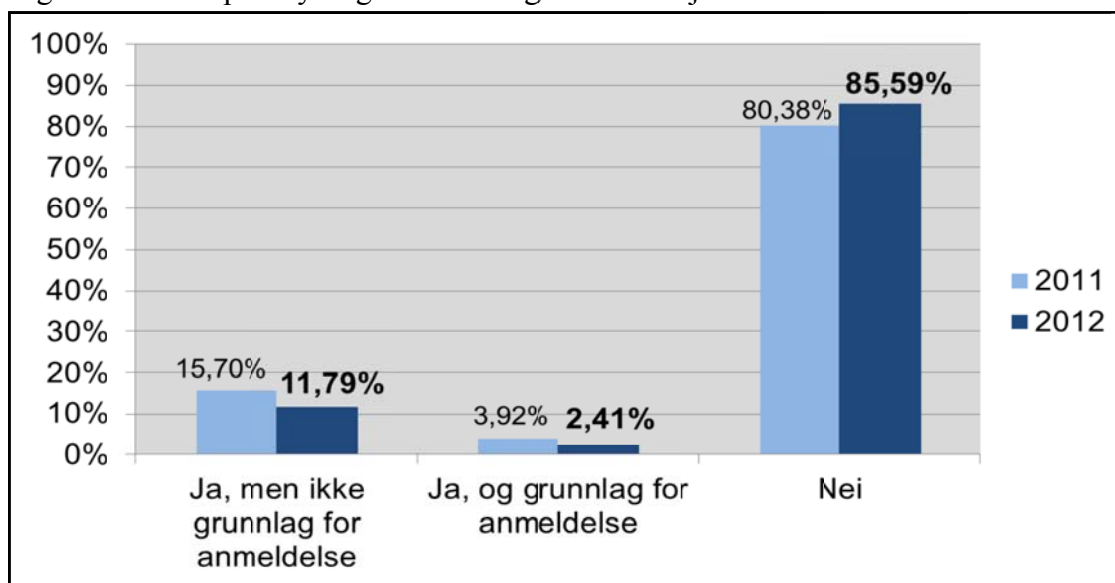
Region sør og vest har økt andelen godkjent daglig kjøretid med hhv 1,3 % og 10,9 %.



## Tilstandsundersøkelser 2012

Figur 5 viser brudd på utfylling/bruk av diagramskiver/sjåførkort

Figur 5 – Brudd på utfylling/bruk av diagramskiver/sjåførkort

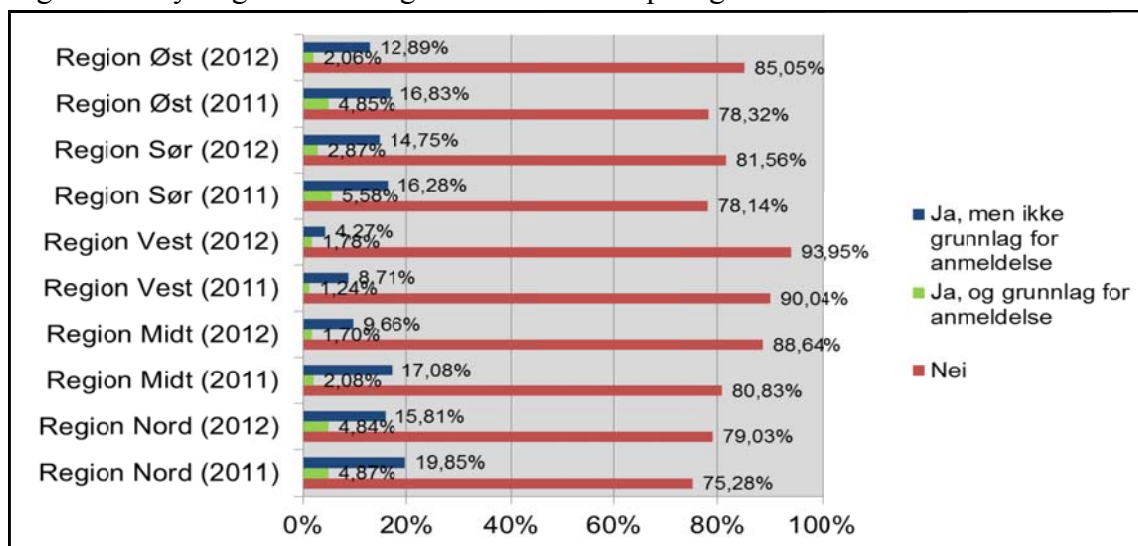


85,6 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive/sjåførkort. 11,8 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskive/sjåførkort. 2,4 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskive/sjåførkort.

I forhold til 2011 var det en økning på 5,3 prosentpoeng som hadde riktig bruk av diagramskive/sjåførkort.

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

Figur 6 - Utfylling/bruk av diagramskiver fordelt på region

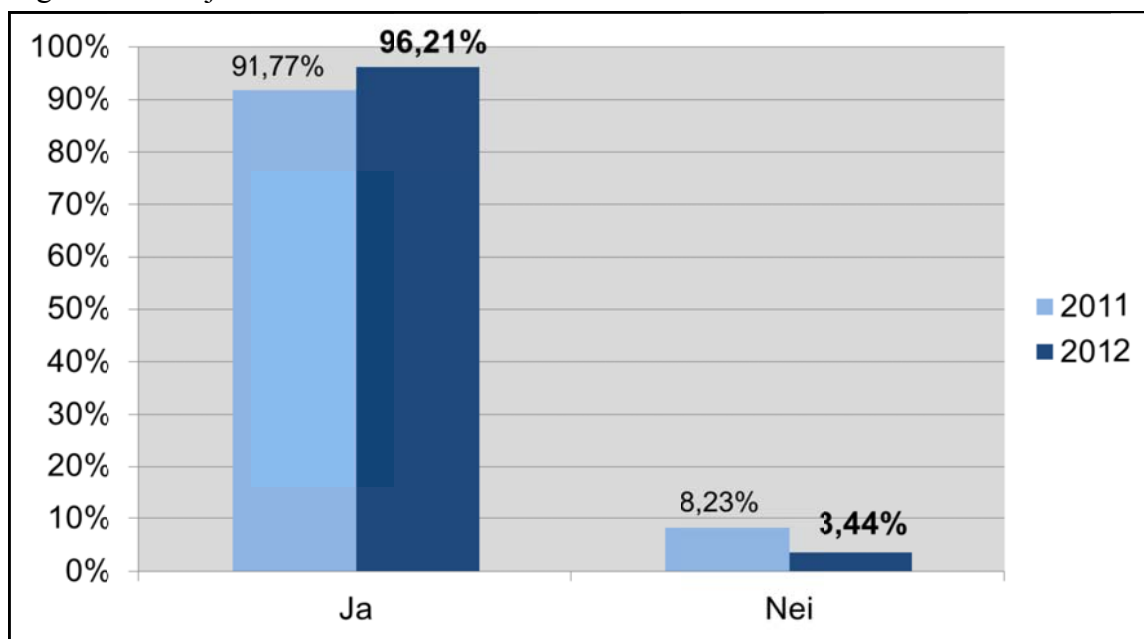


Alle regioner har en økning i andelen godkjent utfylling/bruk av diagramskiver.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Figur 7 viser godkjent fartsskriver.

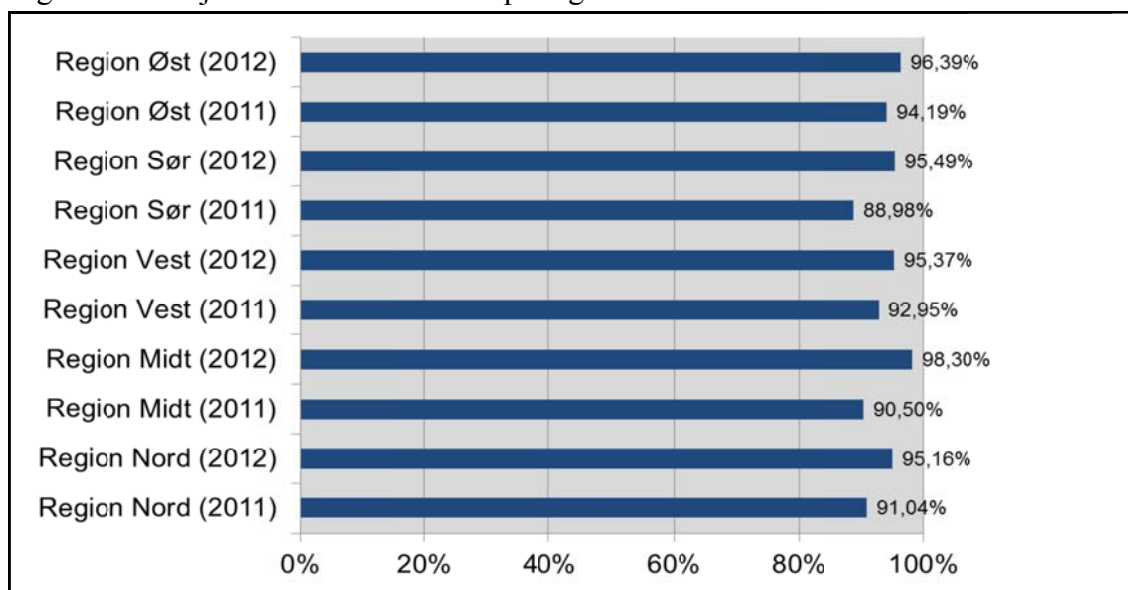
Figur 7 – Godkjent fartsskriver



3,4 % av de kontrollerte fartsskriverne ble ikke godkjent. Dette er en nedgang på 4,7 prosentpoeng fra 2011. “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



Alle regioner har hatt en økning i bruk av godkjent fartsskriver.

## Tilstandsundersøkelser 2012

### 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).

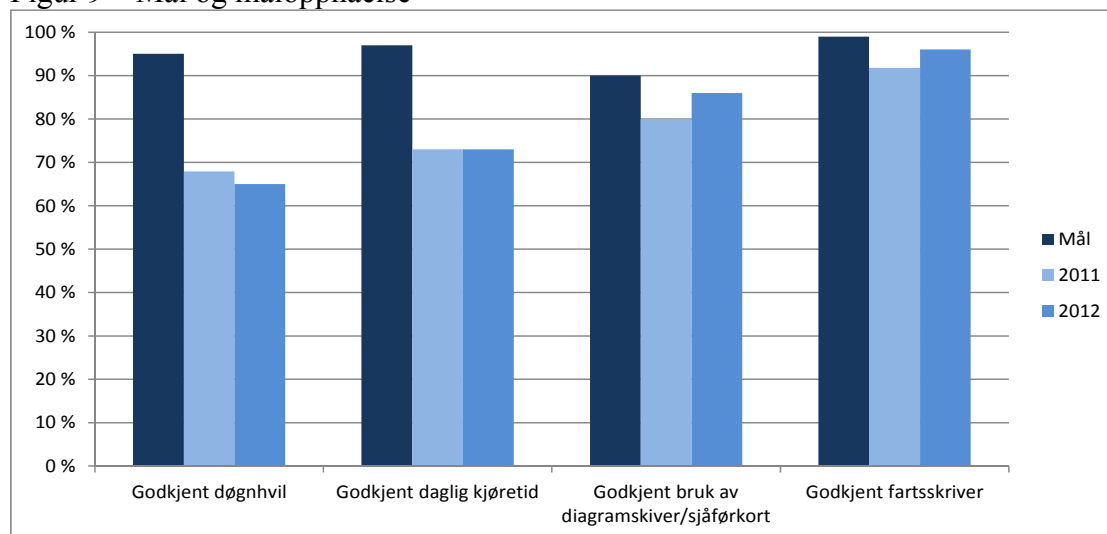
90 % av sjåførene skal bruke diagramskivene riktig.

99 % av kjøretøyene skal ha godkjent fartsskriver.

### Måloppnåelse

Figur 9 viser mål og måloppnåelse/tilstand.

Figur 9 – Mål og måloppnåelse



Figur 9 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, og for parameteret for «Godkjent døgnhvil» har prosentandelen gått ned i forhold til undersøkelsen i 2011.

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 særlig viktig å finne gode tiltak for å øke andelen for disse to parametrene.

Det er 86 % som har “godkjent bruk av diagramskive/sjåførkort”. Undersøkelsen viser at det er en økning fra 2011 for dette parameteret, men det ligger fremdeles under målet på 90 %.

Bakgrunns materialet fra Opinion viser at 35,3 % av førerne oppgir at en annen fører har kjørt kjøretøyet i kontrollperioden.

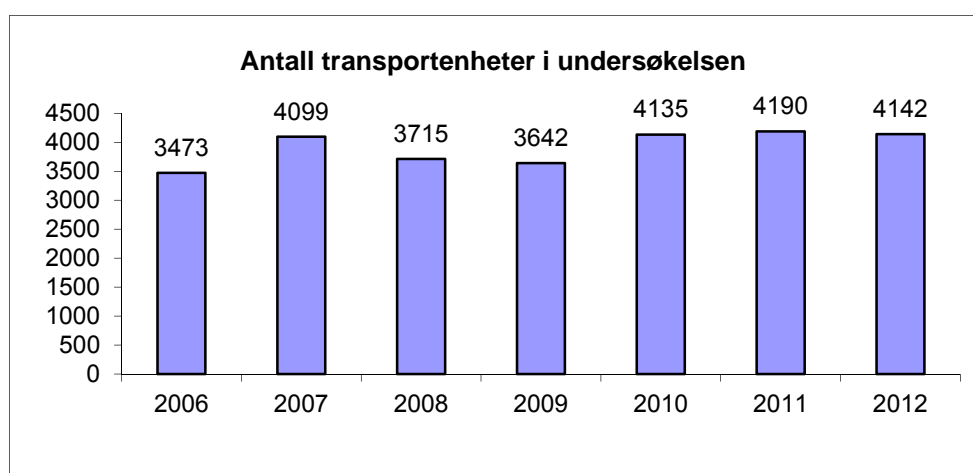
Det framgår at 3,4 % ikke har godkjent fartsskriver. Dette kan skyldes manglende 2-års kontroll. Det er krav i forskriften om at fartsskriver som er i bilen skal godkjennes av godkjent verksted etter 2 år (2 års kontroll), og deretter enkel kontroll hvert 2. år

## Tilstandsundersøkelse kap. 6/2012 - Tunge kjøretøy

### 1. Innledning

Undersøkelsen ble gjennomført ved at det ble sendt ut registreringsskjema til regionvegkontorene, der de ble bedt om å benytte skjemaene ved kontroll av tunge kjøretøyer. Undersøkelsen ble gjennomført i månedene januar – oktober 2012, og omfatter alle Statens vegvesens regioner.

Undersøkelsen er gjennomført som stoppkontroller av tunge kjøretøy etter bestemte utvelgelseskriterier ved vegvesenets kontrollstasjoner, og utvalgsstørrelsen er på 4142 transportenheter for 2012.



Figur 1 Årlig antall transportenheter i undersøkelsen

Målet er for tiden 1000 kontrollerte transportenheter i hver region, unntatt i Region nord hvor måltallet er satt til 600 transportenheter. Årets resultat er på linje med de to foregående år, målet om 4600 kontrollerte transportenheter er imidlertid ikke oppnådd.

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

Grafene i denne rapporten viser utviklingen av kontrollpunktene siden år 2004.

Om man ønsker tallmateriale fra lenger tilbake i tid, vises det til tidligere rapporter av ”Tilstandsundersøkelse kapittel 6 – Tunge kjøretøy (Tekniske og administrative forhold)”.

### 2. Bakgrunn

Ved utekontroller kontrolleres kjøretøy og førere i forhold til gjeldende lover og forskrifter. Utekontroll av kjøretøy gjøres først og fremst for å bedre trafiksikkerheten, sikre like konkurransevilkår i transportbransjen og sikre førernes arbeidsmiljø. Selv etter innføring av årlig periodisk kontroll for tunge kjøretøy, (Rådsdirektiv 96/96/EF) anses det som nødvendig å følge opp bl.a. en del tekniske forhold hvor det kan forventes raske tilstandsendringer når kjøretøyet blir brukt. Rådsdirektiv 2000/30/EF om utekontroll av tunge nyttekjøretøy ble

## Tilstandsundersøkelser 2012

innført (10. august 2002) for å sikre at kjøretøyene i felleskapsområdet bedre skulle overholde de tekniske kravene som er satt ved årlig periodisk kjøretøykontroll. I TØI's vurderinger av tekniske utekontroller for tunge kjøretøy konkluderes det med at den samfunnsøkonomiske nytten er ca. 5 ganger så stor som kostnaden (TØI-rapport 851/2006).

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

### 3. Metode

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

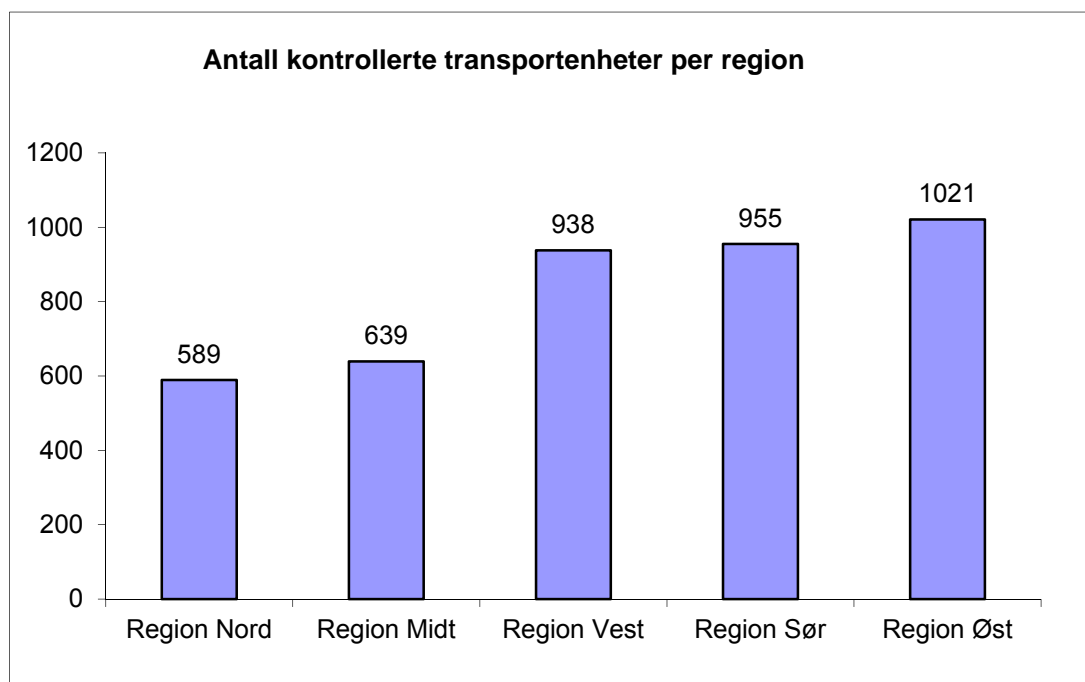
Innsamling av data skjer ved hjelp av registrering av ulike forhold ved tunge kjøretøy. Kontrollene skjer på kontrollsteder som har tilgang på bremseprøver. Kontrollene bør også gjennomføres på kontrollsteder som ligger ved eller i nærheten av hovedveg, slik at tungtransporten ikke blir unødig forsinket.

### 4. Generelt om kontrollene

#### 4.1 Kontroller fordelt på region

Målet er at det skal kontrolleres 600 transportenheter i Region nord og 1000 transportenheter i de øvrige regionene. Region øst er den eneste regionen som har nådd måltallet for 2012, Region midt er den regionen som i 2012 er lengst unna måltallet med sine 639 kontrollerte transportenheter.

Til sammen har regionene utført 90 % av de 4600 kontrollene som var målet for 2012.



Figur 2 Antall kontrollerte transportenheter per region

## 4.2 Vekting

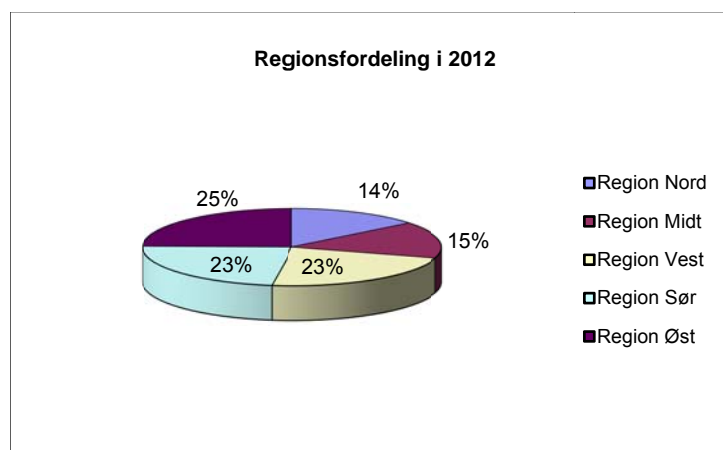
For å kompensere for at det finnes systematiske forskjeller mellom resultatene i de ulike regionene, samt at antallet kontrollerte enheter varierer fra region til region, blir resultatene fra tilstandsundersøkelsen vektet i forhold til hvor mye trafikk det er i hver region. Slik vekting ble første gang foretatt ved tilstandsundersøkelsen i 2006. Fram til da har hver registrering talt likt ved beregning av det totale resultatet for landet. Dette har ført til at sammenligning av resultatene fra år til år har gitt noe usikkerhet, noe som er forbedret ved innføring av vekting.

Erfaringsmessig har godkjenningsandelen for Region øst på de fleste av kontrollpunktene vært lavere enn for de øvrige regionene. Konsekvensen av dette har vært at totalresultatet har framstått mer positivt enn hva som ville ha vært tilfelle hvis antallet kontroller i hver region hadde vært tilpasset mengden trafikk. Som alternativ til dette er det foretatt en vekting mellom de ulike regionenes resultater, og vektingen følger den enkelte regions andel av totalt trafikkarbeid (målt i kjøretøykm) blant tunge kjøretøy.

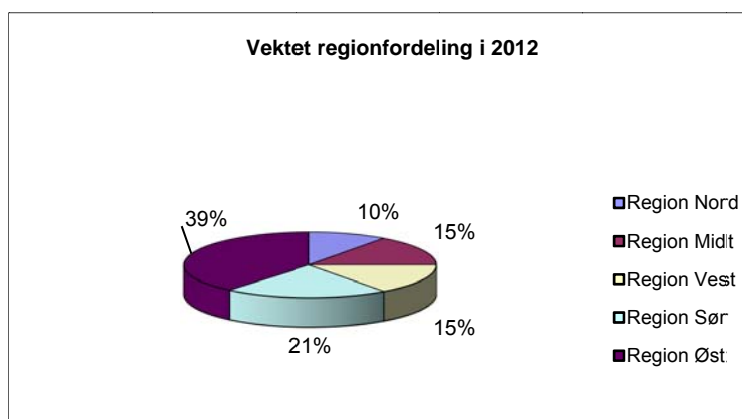
Følgende vekting mellom regionene blir benyttet ved beregning av totalresultatet for landet:

Region øst:	39 %
Region sør:	21 %
Region vest:	15 %
Region midt:	15 %
Region nord:	10 %

Nedenfor er det vist to figurer, hvor den øverste illustrerer fordelingen regionene imellom av de 4142 kontrollene som ble foretatt i 2012, og hvor den nederste illustrerer fordelingen basert på regionenes vektingsprosent. Vektingsprosentene i 2012 er de samme som er benyttet siden 2006.



Figur 3 Kontrollandel per region for 2011

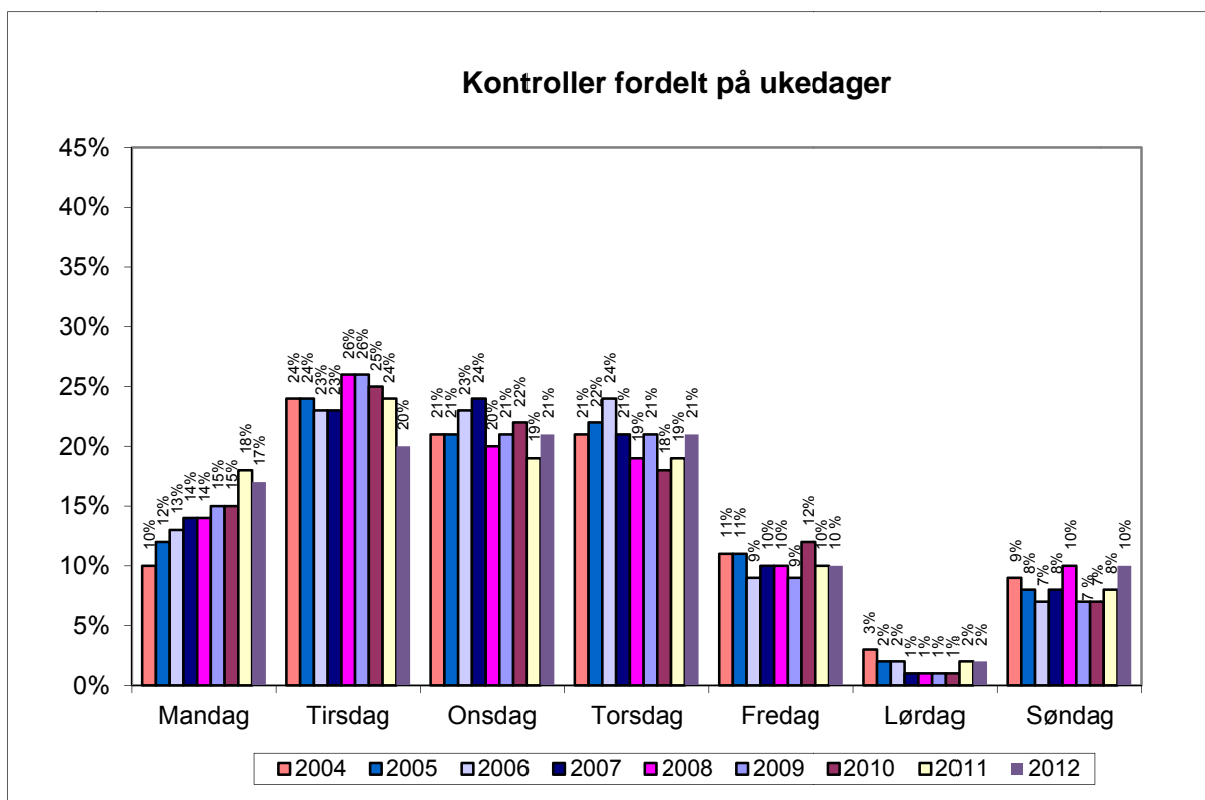


Figur 4 Trafikkarbeidet utført av tunge kjøretøy fordelt på de ulike regioner

### 4.3 Kontroll fordelt på ukedager

I likhet med tidligere år er det foretatt flest kontroller på tirsdag, onsdag og torsdag og noen færre på mandag og fredag. Lørdag er, med en kontrollandel på 2 %, den dagen hvor det blir foretatt desidert færrest kontroller. Kontrollandel på søndag er på 10 % i 2012.

Når det gjelder fordeling av kontroller på virkedager og helgedager er 89 % foretatt på virkedagene og 12 % på helgedagene (grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %). Kontrollandel for helgedagene har økt med 2 prosentpoeng sammenlignet med 2011, men målet om en kontrollandel på 15 % for helgedagene er likevel ikke oppnådd.



Figur 5 Fordeling av kontroll på ukedager

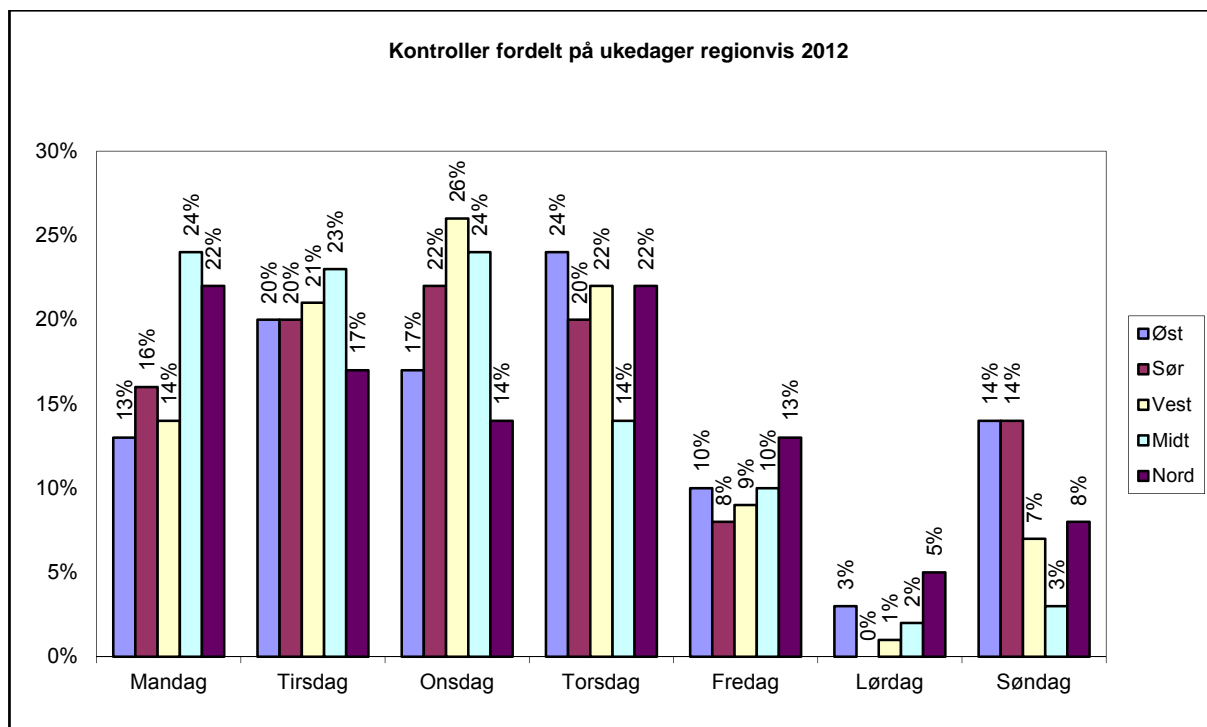


## Tilstandsundersøkelser 2012

Kontroll fordelt på ukedager regionvis 2012:

Figur 6 viser ved hvilke ukedager regionene har utført kontrollene.

Region øst hadde en kontrollandel i helg på 17 %, og var dermed den eneste regionen som nådde målet om kontrollandel på minimum 15 % på helgedager. (grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %)



Figur 6 Kontroller fordelt på ukedager regionvis

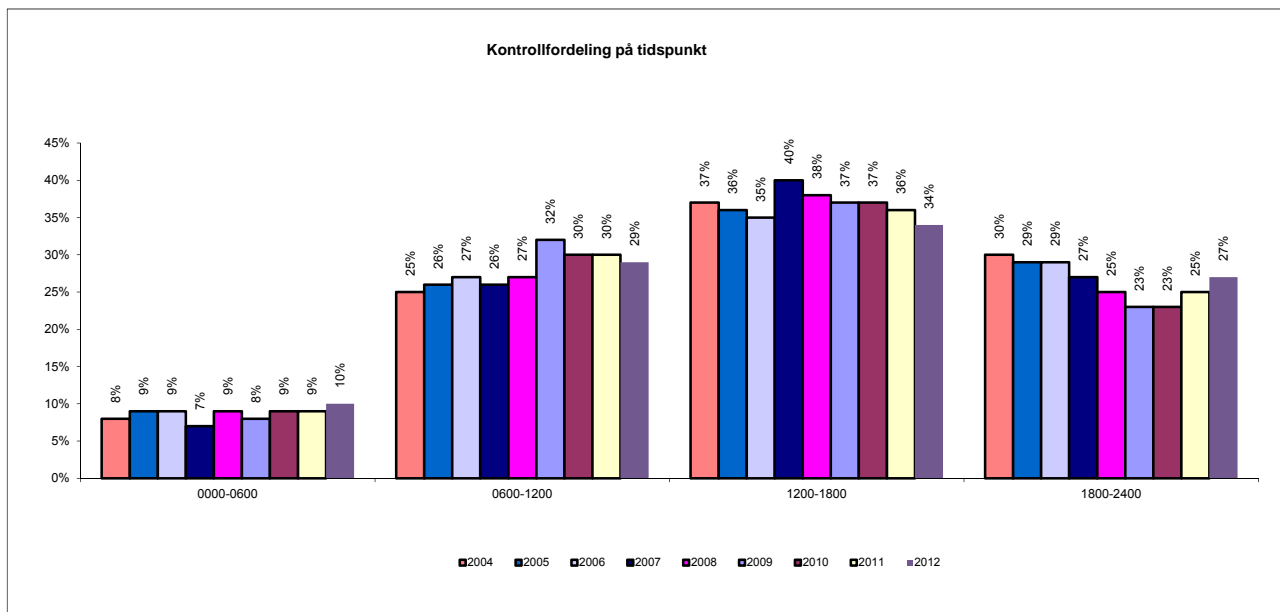
### 4.4 Kontrollfordeling på tidspunkt

Et av målene for kontrolltidspunkt er at 15 % av kontrollene skal foretas mellom klokken 00.00 og 06.00 fordelt over alle ukedagene. I forhold til 2011 var andelen kontroller utført på nattetid 1 prosentpoeng høyere i 2012, og 10 % av kontrollene ble gjennomført i dette tidsrommet i 2012. Dette er likevel et stykke unna måltallet. Tidsrommet 06.00-12.00 hadde en nedgang på 1 prosentpoeng fra 2011.

Tidsrommet 12.00-18.00 hadde en nedgang på 2 prosentpoeng fra 2011, og tidsrommet 18.00-24.00 hadde en oppgang på 2 prosentpoeng fra 2010. Flest kontroller (34 %) ble gjennomført i tidsperioden 12.00-18.00.

(grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %)

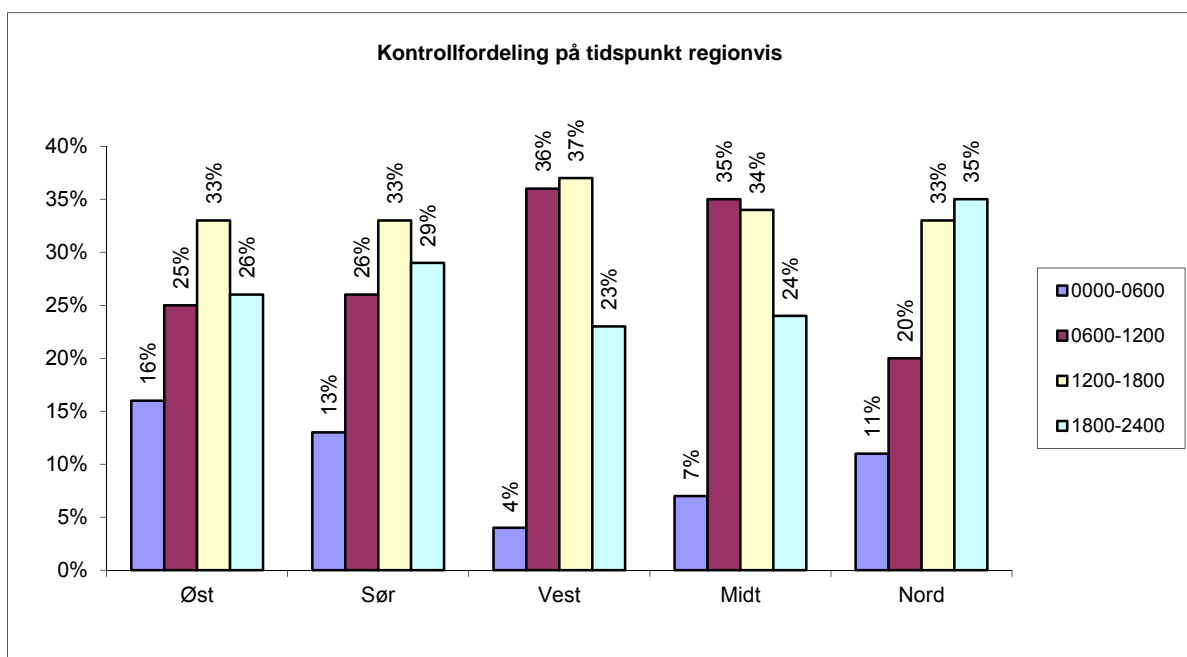
# Tilstandsundersøkelser 2012



Figur 7 Fordeling av kontroller på tidspunkt

Kontrollfordeling på tidspunkt regionvis 2012:

Figur 8 viser hvilke tidspunkt regionene har utført kontrollene. Region øst hadde en kontrollandel nattetid 00.00 – 06.00 16 %, og var dermed den eneste regionen som nådde målet om kontrollandel på minimum 15 % nattetid. (grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %)

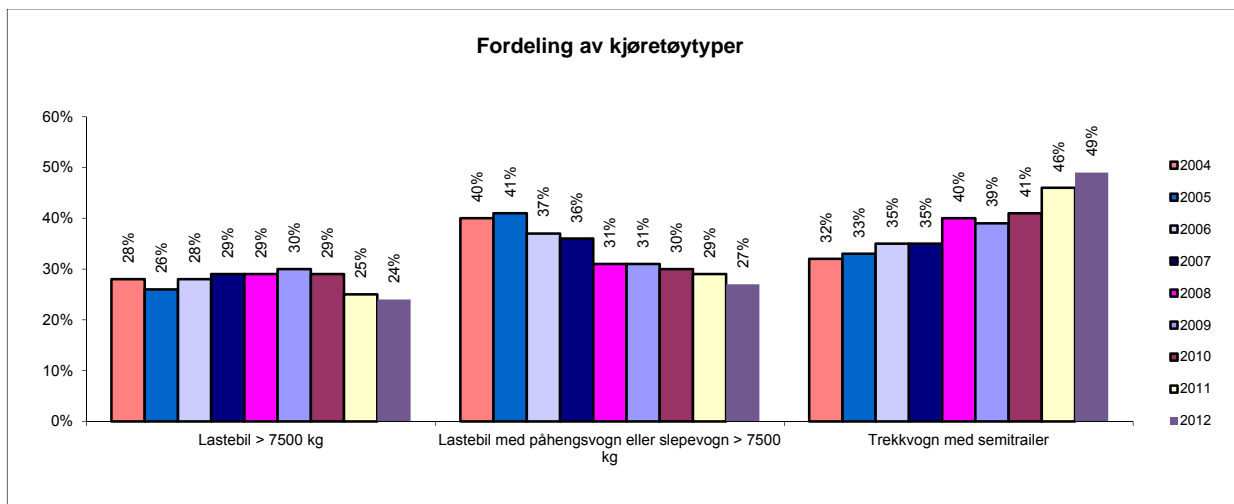


Figur 8 Kontrollfordeling på tidspunkt regionvis

## Tilstandsundersøkelser 2012

### 4.5 Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

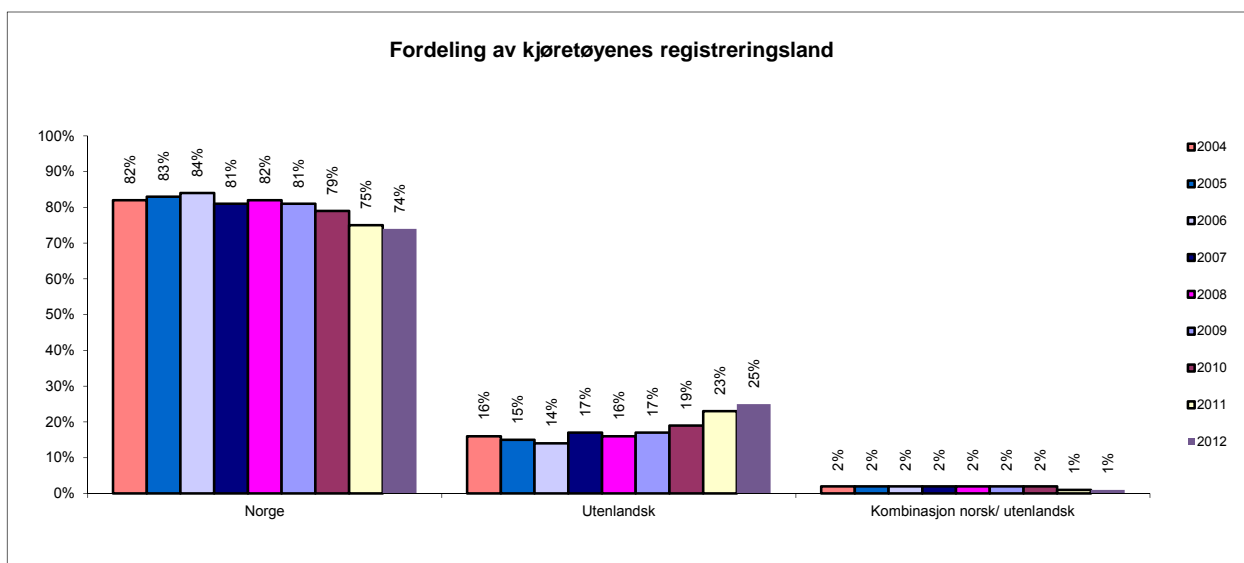
Tilstandsundersøkelsen viser utviklingen av fordeling av kjøretøytyper de seneste årene. Andelen *trekkvogn med semitrailer* har økt i omfang siden 2004 og er i 2012 på 49 %, dette er 3 prosentpoeng høyere enn 2011. Motsatt trend ser vi for kjøretøytypen *lastebil med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg*. De seneste årene har andelen av denne typen sunket fra 41 % i 2005 til 27 % i 2012, for øvrig 2 prosentpoeng lavere enn i 2011. Andelen *lastebiler med største totalvekt større enn 7 500 kg* har de senere årene ligget forholdsvis stabilt, men resultatet for 2012 på 24 % innebærer at andelen har sunket 1 prosentpoeng i forhold til 2011.



Figur 9 Fordeling av kjøretøytyper

### 4.6 Registreringsland

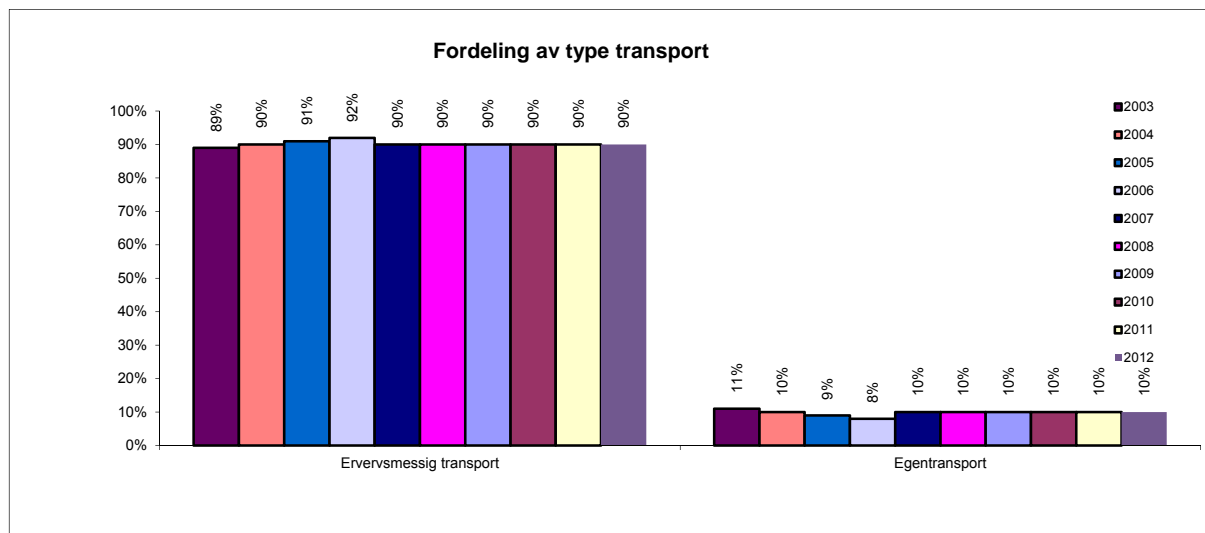
For 2012 er andelen norskregistrerte kjøretøy på 74 %, 1 prosentpoeng under fjorårets resultat på 75 %. Bortsett fra noen små variasjoner fra år til år, er totaltrenden at de norskregistrerte kjøretøyene har sunket i andel siden man startet med registrering i 1998 (vises ikke grafisk). Tilsvarende har de utenlandsregistrerte kjøretøyene økt noe i andel siden 1998, og i 2012 er denne andelen 25 %. Kjøretøy med kombinasjonen norsk/utenlandsk registrering har ligget stabilt siden dette begynte å bli registrert i 2003, et resultat på 1 % for denne gruppen i 2012.



Figur 10 Fordeling av kjøretøyenes registreringsland

## 4.7 Transporttype

Siden 1998 har det hele tiden vært en liten økning i andelen kontrollerte kjøretøy som driver ervervsmessig transport, og dermed tilsvarende reduksjon i andelen kjøretøy som driver egentransport (vises ikke grafisk). For første gang siden slik registrering startet sank imidlertid andelen ervervsmessig transport med to prosentpoeng til 90 % i 2007. Fordelingen mellom ervervsmessig transport og egentransport har siden ligget stabilt på henholdsvis 90 % og 10 %.



Figur 11 Fordeling av type transport

## 5. Resultater

### 5.1 Tolkning av resultater

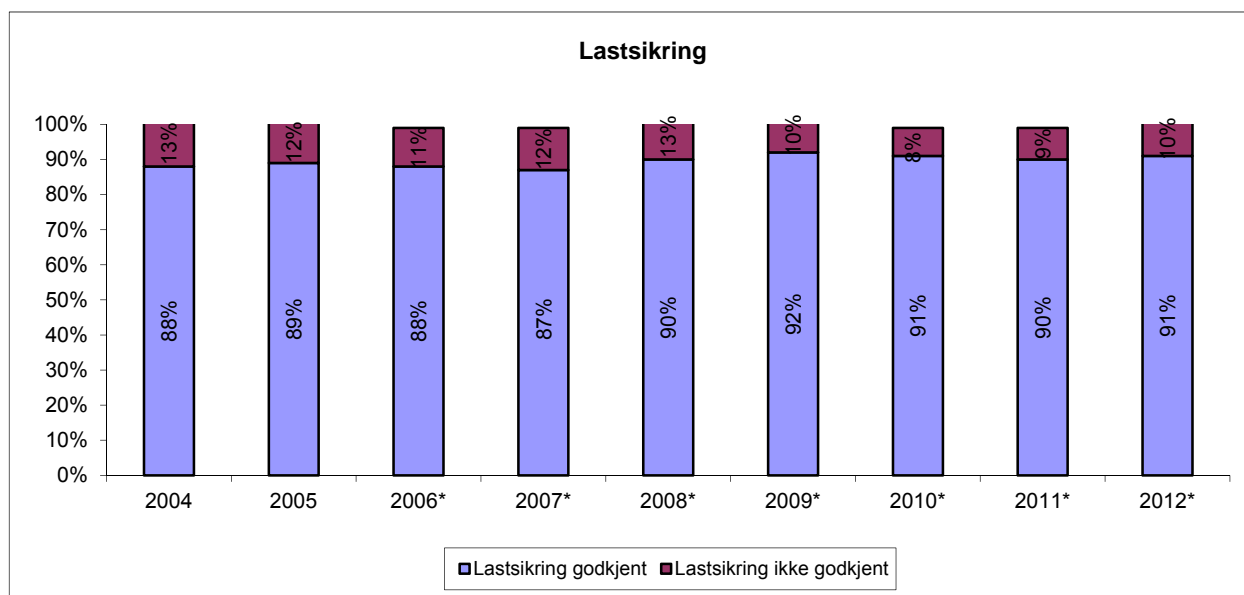
Som nevnt innledningsvis startet man i 2006 med å vekte resultatene fra de ulike regionene ut fra regionvis andel trafikkarbeid (målt i kjøretøykm). Dette blir gjort for å kompensere for at det ikke blir utført kontroller i forhold til mengden trafikk i regionene, og dermed gir det et mer korrekt totalresultat for hele landet. Det vil derfor ikke være helt korrekt å vurdere resultatene fra 2006-2012 direkte mot resultatene fra tidligere års undersøkelser. I figurene er imidlertid resultatene fra 2006 til 2012 vist sammen med resultatene fra foregående år. Det gir likevel et bilde på hvordan trenden har vært over tid.

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

### 5.2 Sikring av last

Godkjent lastsikring regnes som prosent av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres. I 2012 kunne 94 % av kontrollenhetene kontrolleres for last og av disse hadde 91 % godkjent lastsikring. Disse tallene er vektet.

## Tilstandsundersøkelser 2012



Figur 12 Andel kjøretøy med godkjent lastsikring

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

Ved å sammenligne resultatene for norskregistrerte, utenlandsregistrerte og kombinasjonen norsk/utenlandsregistrerte kjøretøy viser det seg at utenlandsregistrerte kjøretøy har den laveste andelen med godkjent lastsikring. I denne gruppen har 85 % godkjent lastsikring mot 94 % godkjente av norskregistrerte kjøretøy. Kombinasjonen norsk/utenlandskregistrerte kjøretøy har en godkjenningssandelse på 91 % for sikring av last.

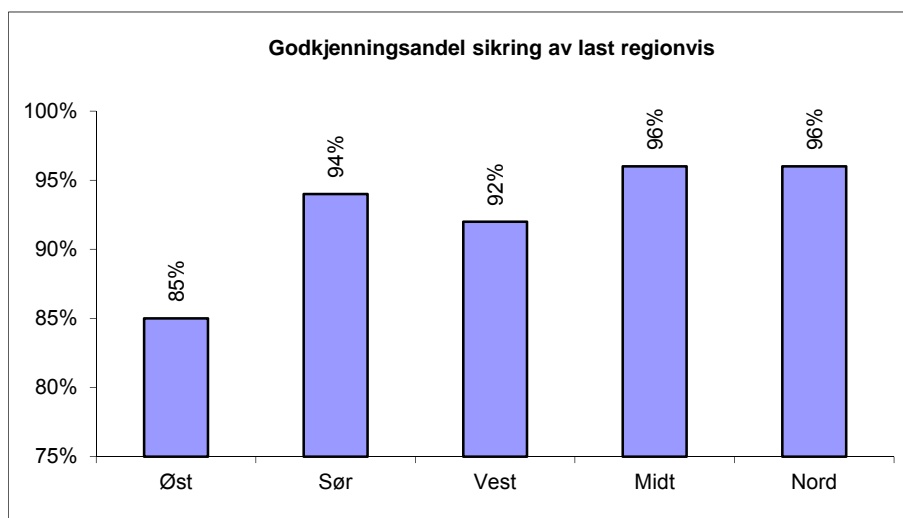
I 2012 er det liten differanse mellom de ulike kjøretøytypene som er kontrollert i tilstandsundersøkelsen. I gruppen *lastebiler over 7500 kg* ble 94 % godkjent, *lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg* ble 93 % godkjent, mens for *trekkvogn med semitrailer* ble 90 % godkjent.

Ser man på hvilken transporttype som bedrives ligger ervervsmessig transport og egentransport helt likt i 2012 med godkjenningssandelse på 92 %.

Fordelt over uken er andelen kjøretøy med godkjent lastsikring relativt jevn i 2012 med variasjoner mellom 90 % og 94 %. Jevn fordeling finner vi også gjennom tidsrommene kontrollene er blitt utført. Godkjenningssandelene fordeler seg mellom 90 % og 94 % også i forhold til når på døgnet kontrollene ble gjennomført.

Regionvis godkjenningssandelse for sikring av last 2012:

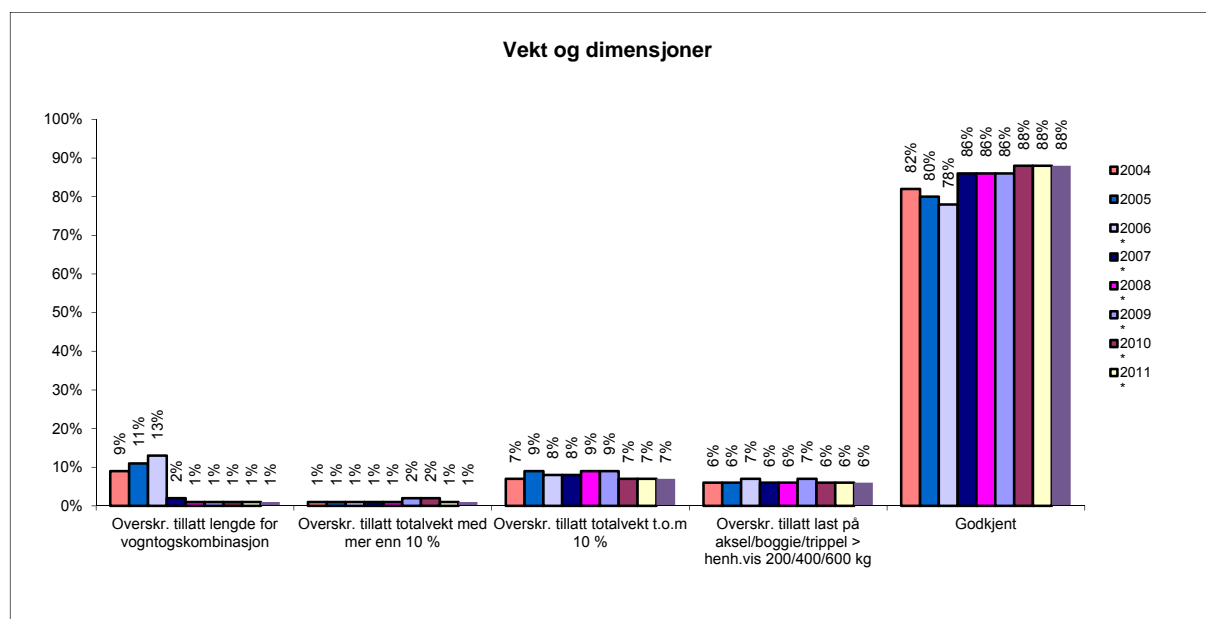
Av regionene er det Region øst som har den laveste godkjenningssandel med 85 %. Region vest hadde en godkjenningssandelse på 92 %, og Region sør 94 %. Region midt og nord har med 96 % den høyeste andelen kjøretøy med godkjent lastsikring i 2012.



Figur 13 Godkjenningsandel sikring av last regionvis

## 5.3 Vekter og dimensjoner

Andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner var i flere år synkende, men i 2007 så vi en fin økning på dette punktet. 86 % av kontrollenhetene ble godkjent mot 78 % i 2006. Godkjenningsandelen er for 2012 på 88 %, samme resultat som de to foregående årene.



Figur 14 Andel av ulike overskridelser og andel godkjente kjøretøy med bakgrunn i kontroll av vekter og dimensjoner

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

Tidligere år har det vært brudd på lengdebestemmelsene som har ført til flest overtredelser. I 2007 gikk andelen markant tilbake og lå på 2 %, noe som kan forklares med at tillatte lengder ble økt fra 1. januar 2007. I 2008 sank denne overtredelsen ytterligere med ett prosentpoeng og kun 1 % av de kontrollerte transportenhetene hadde overskredet tillatt lengde for vogntogkombinasjon. Dette har siden ligget stabilt, og i 2012 finner vi igjen at kun 1 % har overskredet lengdebestemmelsene. Dette er samme resultat som i de fire foregående årene.

## Tilstandsundersøkelser 2012

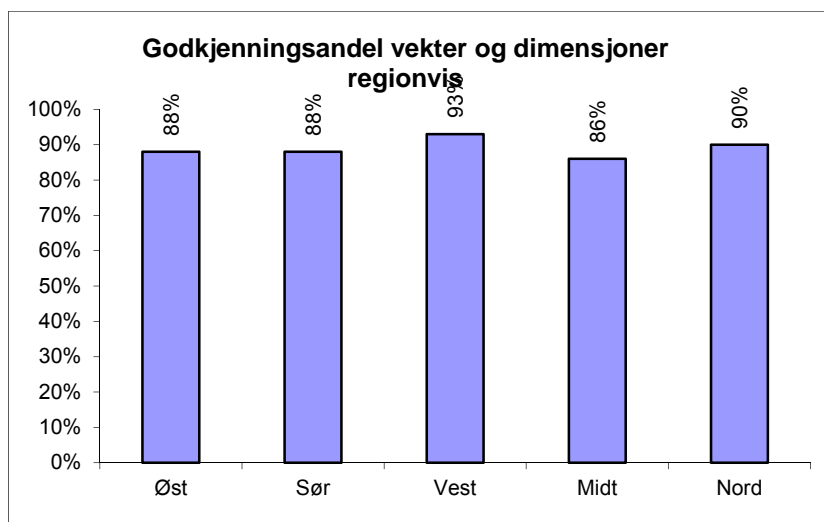
Overskridelse av tillatt totalvekt t.o.m. 10 % er feilen som forekom oftest i 2012 med en andel på 7 %, dette er for øvrig samme andelen som for de to foregående årene. Overskridelse av tillatt last på boggi/aksel/trippel med mer enn henholdsvis 200 kg, 400 kg og 600 kg hadde en andel på 6 %, også dette samme resultat som de to foregående årene. De av kjøretøyene som overskred tillatt totalvekt med mer enn 10 % utgjør en liten andel på 1 %, dette er et samme resultat som for fjoråret. Siden det er mulig at man både kan ha overskridelser på vekt og lengde, summerer fordelingen seg derfor ikke nødvendigvis til 100 %.

Dersom tallmaterialet splittes opp i kjøretøytype, er det *lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg* som fikk færrest godkjent (83 %). Gruppene lastebiler og trekkvogn med semitrailer hadde begge godkjenningandsandeler på 91 %. Kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering har i 2012 høyest godkjenningandsandel ved kontrollpunktet vekter og dimensjoner på 95 %, utenlandsk registrerte kjøretøy en godkjenningandsandel på 91 %, mot 88 % for norskregistrerte kjøretøy.

Kjøretøy som driver egentransport ligger litt lavere enn kjøretøy som driver ervervsmessig transport, henholdsvis 87 % og 89 % godkjent med hensyn til vekter og dimensjoner. Godkjenningandsandelene for vekter og dimensjoner varierer lite mellom ukedagene med, variasjoner mellom 88 % og 90 %. Ved å se på tidspunktet på døgnet hvor kontrollene ble gjennomført finner man at også små variasjoner, flest (90 %) ble godkjent mellom kl. 00.00-06.00 og 12.00-18.00 mens tidsrommene 06.00-12.00 og 18.00-00.00 ga 88 % godkjente.

Regionvis godkjenningandsandel vekter og dimensjoner 2012:

Av regionene er det Region midt som har den laveste godkjenningandsandelen for vekter og dimensjoner med 86 %. Region øst og sør hadde begge en godkjenningandsandel på 88 % og Region nord 90 %. Region vest hadde den høyeste godkjenningandsandelen for dette punktet i 2012, med 93 %.



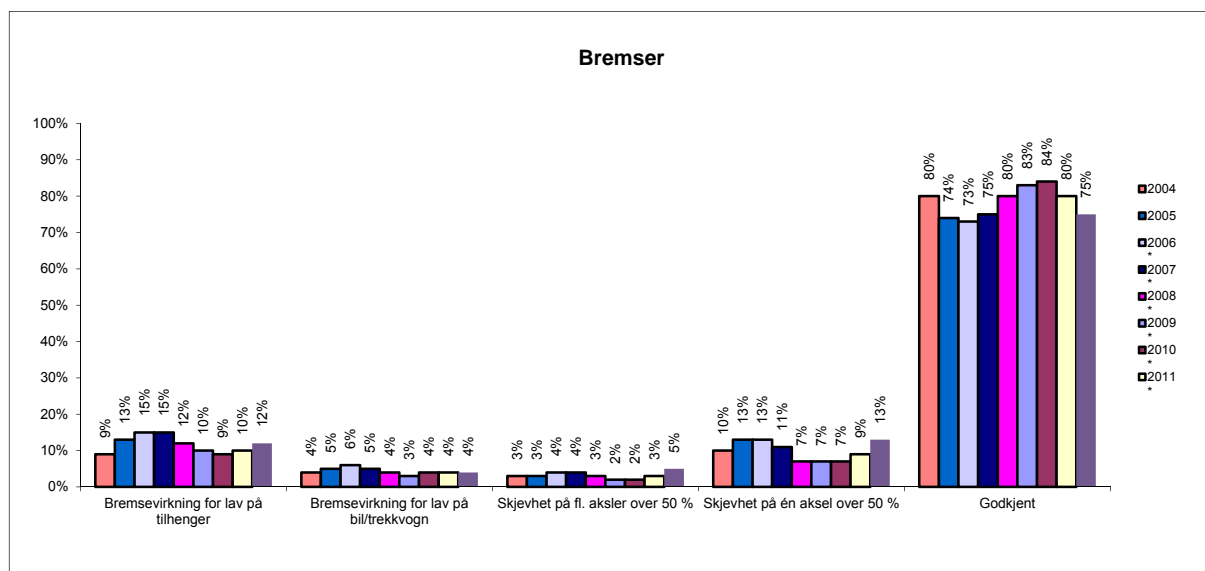
Figur 15 Godkjenningandsandel vekter og dimensjoner regionvis

### 5.4 Bremses

Figur 16 illustrerer hvor stor andel av de kontrollerte kjøretøyene som hadde godkjente bremses, samt andelen av ulike bremsefeil. Som for vekter og dimensjoner kan hvert enkelt kjøretøy ha flere feil, slik at summen av fordelingene kan overstige 100 %.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Andelen godkjente kjøretøy etter utførte bremseprøver i 2012 er 75 %. Det er en nedgang på fem prosentpoeng i forhold til fjoråret, for øvrig samme resultat som i 2007. Av de kontrollerte kjøretøyene har 12 % for lav bremsevirkning på tilhenger, dette er en økning på ett prosentpoeng i forhold til 2011. 5 % har skjevhet på flere aksler, dette er to prosentpoeng høyere enn i fjor. Det er registrert samme andel kjøretøy med ”for lav bremsevirkning på bil/trekkvogn” i forhold til 2011. Feilen ”skjevhet på én aksel” ligger på 13 % som er fire prosentpoeng høyere enn fjoråret.



Figur 16 Andel av ulike feil og andel godkjente kjøretøy med bakgrunn i kontroll av bremses

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

Når tallmaterialet splittes opp, viser det seg at *lastebil med påhengsvogn eller slepevogn* (72 % godkjent) og *trekkvogn med semitrailer* (73 % godkjent) har større feilprosent enn *lastebil over 7500 kg* (91 % godkjent). Dette kan forklares med at for lav bremsevirkning på tilhenger er den dominerende feilen for de to førstnevnte kjøretøytypene.

65 % av kjøretøyene med kombinert norsk/utenlandsk registrering ble godkjent i henhold til de kontrollerte punkter etter bremsekontrollen, dette er 17 prosentpoeng lavere godkjenningssandel sammenlignet med fjoråret. Gruppen er imidlertid kun representert med 60 kjøretøy i 2012. Kjøretøy med utenlandsk registrering hadde en godkjenningssandel på 69 % i 2012, mens for norskregistrerte kjøretøy ble 80 % av kontrollenhetene godkjent med hensyn på bremses.

Når det kommer til type transport som gjennomføres, får 87 % av kjøretøyene som driver egentransport godkjent bremseprøvene, samme resultat som 2011. De som driver ervervsmessig transport hadde en nedgang i godkjenningssandel på tre prosentpoeng fra 2011, og 76 % av disse fikk godkjent bremseprøve.

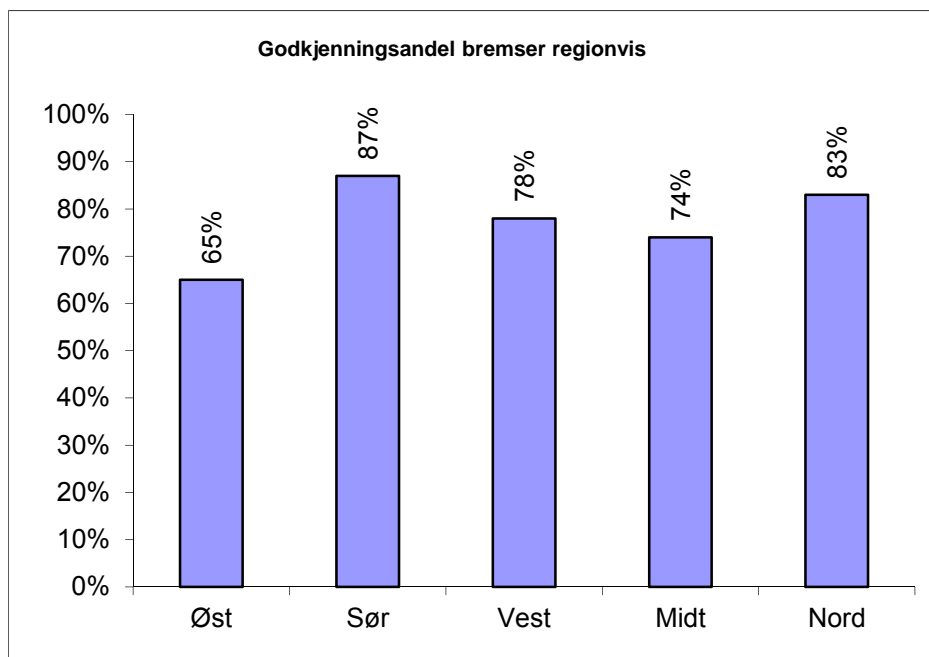
Alle de kontrollerte transportenhetene ble kontrollert for bremses i 2012.



## Tilstandsundersøkelser 2012

Regionvis godkjenningsandel bremses 2012:

Tar man utgangspunkt i de ulike regionene er det Region sør som ligger høyest med 87 % godkjente kontrollenheter, etterfulgt av Region nord (83 %), Region vest (78 %), Region midt (74 %). Region øst ligger lavest med 65 % godkjente.



Figur 17 Godkjenningsandel bremses regionvis

### 5.5 Farlig gods – dokumenter og påkrevd utstyr

3907 transportenheter ble kontrollert for farlig gods i 2012. Kjøretøyandelen som transporterte farlig gods i 2012 var 5 %. Figur 18 viser at andelen transport av farlig gods holder seg meget stabil fra år til år.

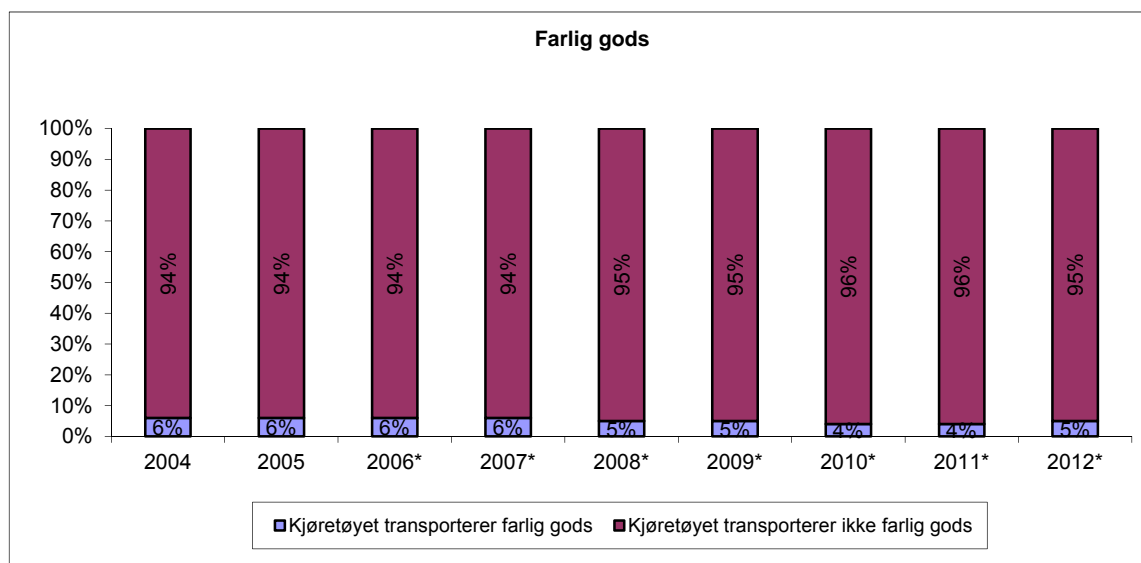
Mellom regionene varierer andelen som kjører farlig gods fra 3 % i Region nord til 10 % i Region midt. Det er liten variasjon mellom de ulike kjøretøytypene som frakter farlig gods, variasjoner mellom 5 og 6 %. Videre er norskregistrerte kjøretøy (6 %) og kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering (5 %) de registreringstypene hvor størst andel av kjøretøyene transporterer farlig gods i 2011, mot 3 % av utenlandsregistrerte kjøretøy.

Når det kommer til type transport som gjennomføres, transporterer 6 % av de som driver ervervsmessig transport farlig gods, mot 2 % av de som egentransport.

Det viser seg at andelen transportenheter med farlig gods er fordelt jevnt over døgnet (andeler mellom 4 % og 6 %), i 2012.

Andel transportenheter som transporterte farlig gods varierende lite mellom ukedagene i 2012. Variasjoner mellom 5 % og 7 % med unntak av lørdag hvor andelen var 1 %, imidlertid ble kun 75 kjøretøy kontrollert for farlig gods på lørdag.

## Tilstandsundersøkelser 2012

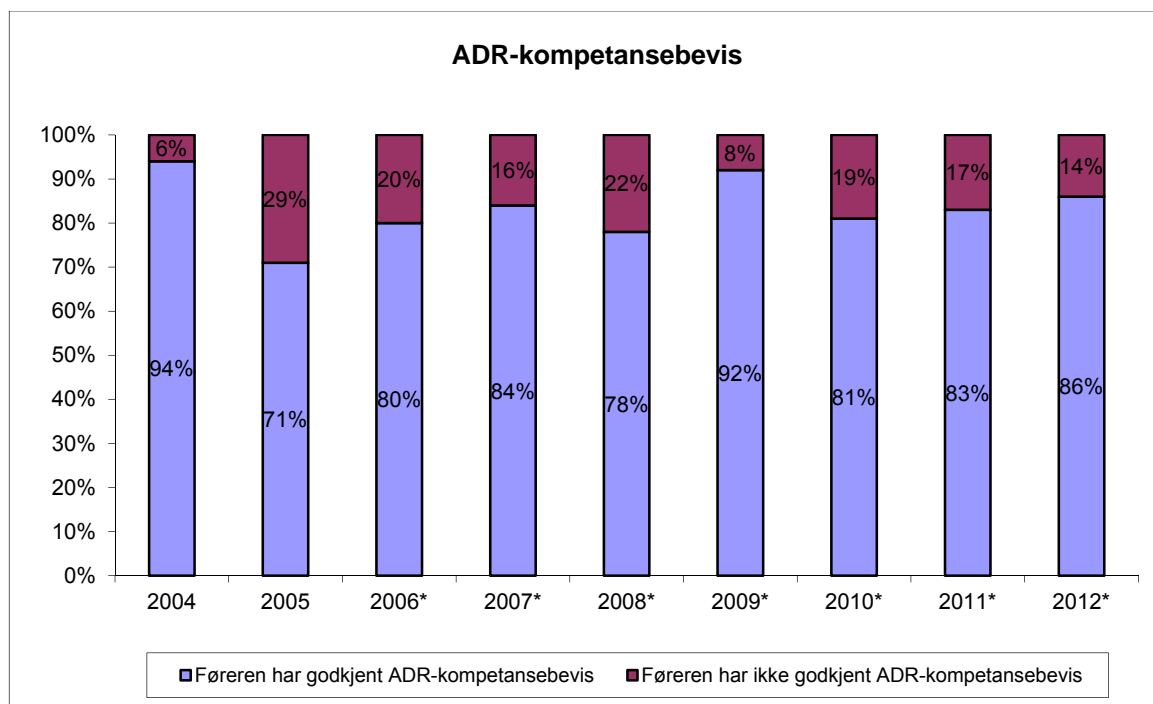


Figur 18 Andel kjøretøy som transporterer farlig gods

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

Førere som transporterer farlig gods skal med visse unntak kunne forevise ADR-kompetansebevis. I 2012 kunne 86 % av sjåførene forevise godkjent ADR-kompetansebevis. Dette er en fremgang på 3 prosentpoeng fra 2011, likevel 6 prosentpoeng lavere enn i 2009 (se figur 16) hvor 92 % av førerne kunne forevise kompetansebevis.

Totalt sett er det få transportenheter av dem som ble kontrollert ved tilstandsundersøkelsen som fraktet farlig gods. Andelen feil og mangler blant transportenhetene vil dermed gi større prosentvise variasjoner enn hvis det statistiske utvalget var større. I 2012 ble 188 førere spurt om ADR-kompetansebevis.



Figur 23 Andel førere med godkjent ADR-kompetansebevis

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

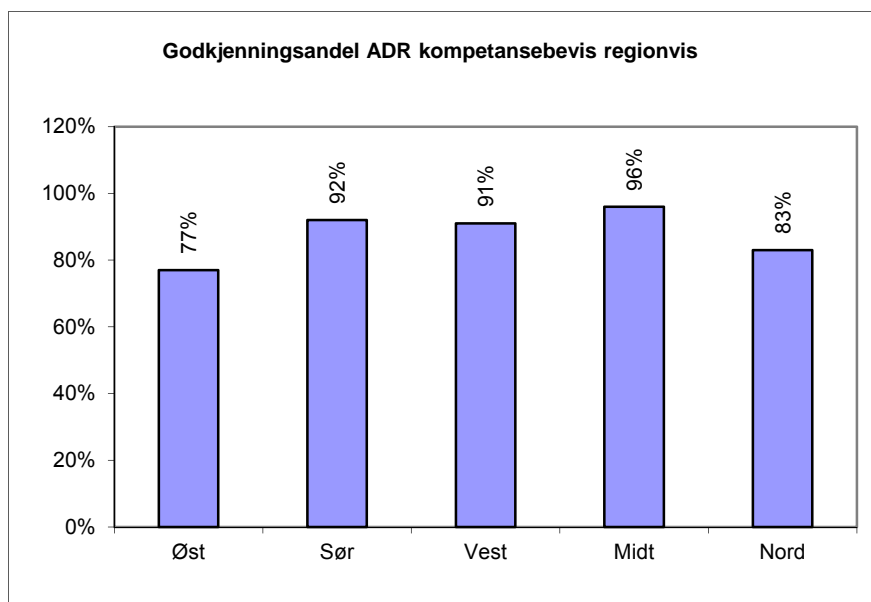
## Tilstandsundersøkelser 2012

Trekker man frem tall fra noen av underemnene, finner man at kjøretøytypen *lastebil over 7500 kg* kom svakest ut, 83 % av disse førerne hadde godkjent ADR-kompetansebevis. For kjøretøytypen *trekkvogn med semitrailer* hadde 87 % godkjent ADR-kompetansebevis, mens andelen for var 93 % for *lastebil med påhengsvogn/slepevogn*.

For *norskregistrerte kjøretøy* var andelen 92 %, mot 68 % for *utenlandsregistrerte kjøretøy*. Registreringskombinasjonen norsk/utenlandsk hadde for dette spørsmålet bare 2 førere som ble forespurt om ADR-kompetansebevis i 2012, statistikken for denne kategorien tas derfor ikke med.

Regionvis godkjenningssandel ADR kompetansebevis 2012:

Ved 96 % av kontrollene av transport av farlig gods i Region midt kunne føreren forevise gyldig ADR-kompetansebevis. Den laveste andelen finner vi i Region øst hvor 77 % av de kontrollerte transportenhetene for farlig gods hadde påkrevd ADR-kompetansebevis. Resultater for øvrige regioner: Region sør 92 %, vest 91 % og nord 83 %.



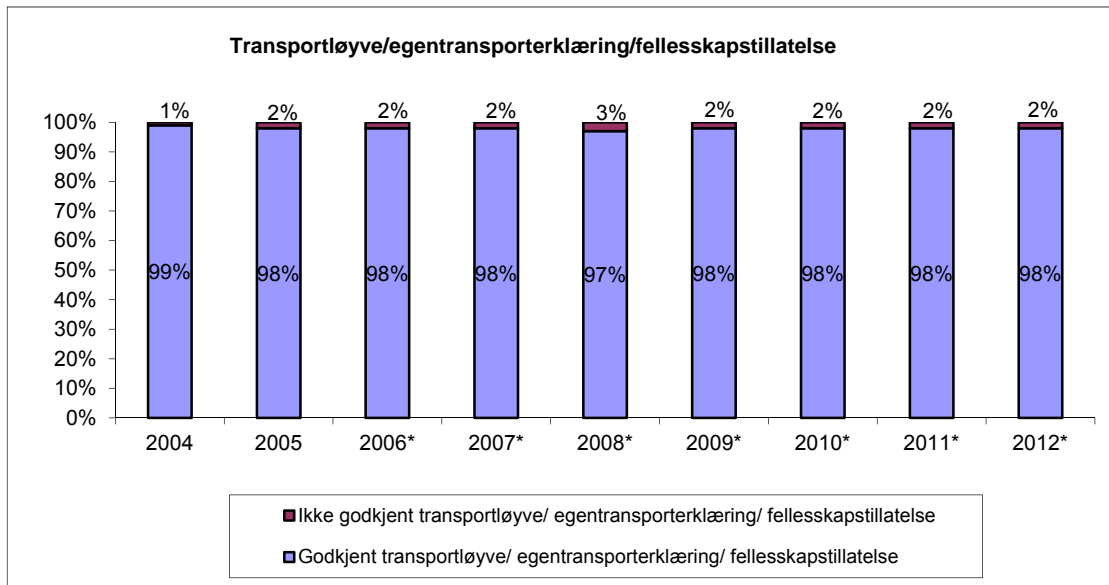
Figur 24 Godkjenningssandel ADR kompetansebevis regionvis

### 5.6 Løyvepliktig transport / egentransporterklæring / fellesskapstillatelse

Ved kontroll av godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse, kan 98 % av de spurte førerne fremvise dette. Dette er samme andel som i 2011 og på nivå med tidligere år. I 2012 ble 3976 sjåførere forespurt om slike dokumenter.

Ved å bryte ned tallene mot standard bakgrunnsspørsmål i undersøkelsen finner vi sterke godkjenningssandeler, resultater mellom 97 % og 100 % for alle spørsmål.

## Tilstandsundersøkelser 2012

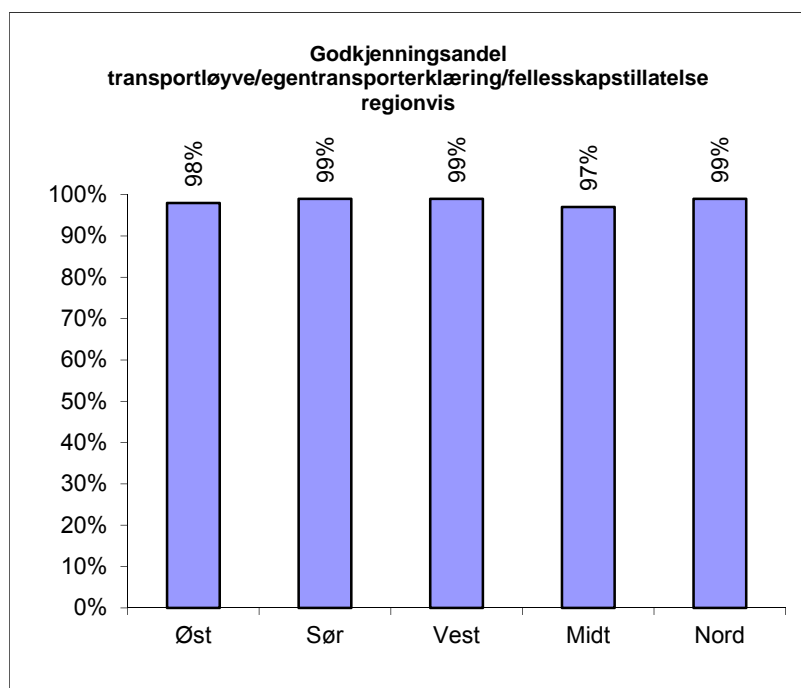


Figur 17 Andel kjøretøy med godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

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

Regionvis godkjenningssandel transport/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse 2012:

Vi finner sterke godkjenningssandeler på tvers av alle regionene med 99 % godkjente i Region vest, nord, og sør, 98 % i Region øst, og 97 % i Region midt.

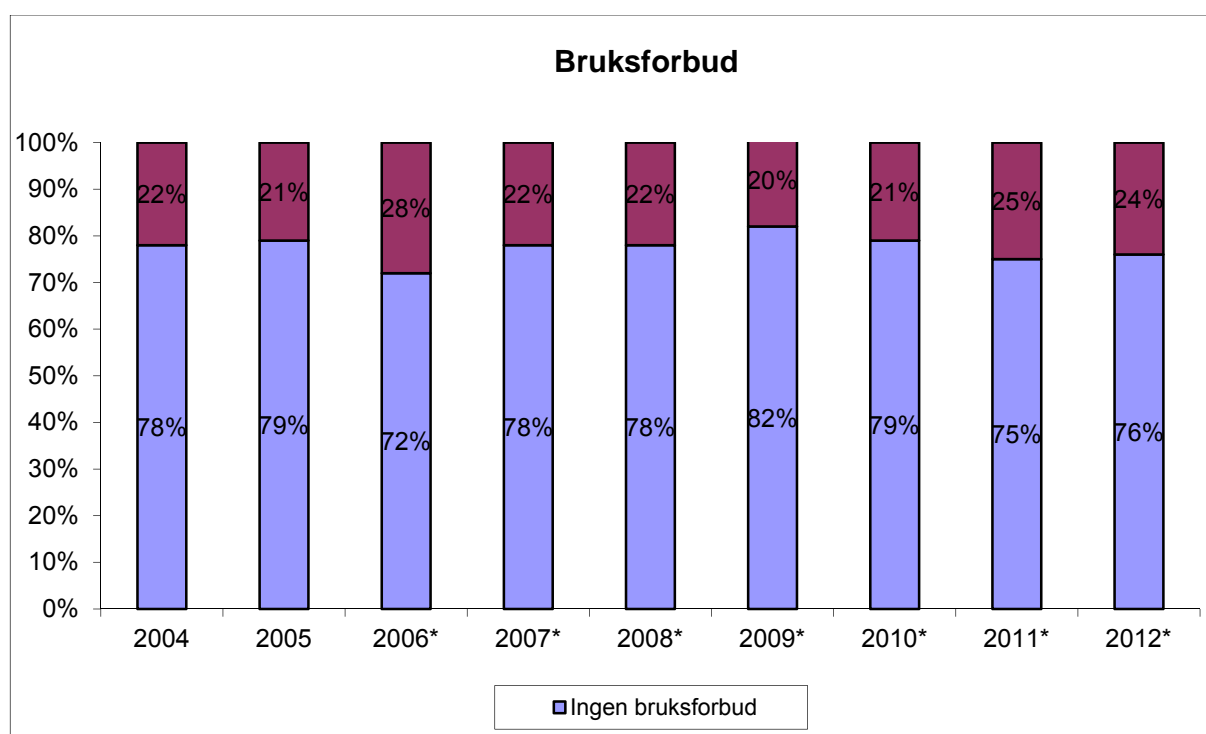


Figur 24 Godkjenningssandel transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse regionvis

### 5.7 Bruksforbud

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

I undersøkelsen er det ikke differensiert innenfor hvilke områder kjøretøyene har fått bruksforbud, men kun summert for hele tilstandsundersøkelsen. Det betyr at bruksforbudet vises som en summasjon av alle gruppene og speiler alle kjøretøyene som ble kontrollert. Figuren på neste side viser at andelen bruksforbud er noe lavere enn i fjor. I 2012 ble 24 % av transportenhetene registrert med bruksforbud.



Figur 25 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud

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

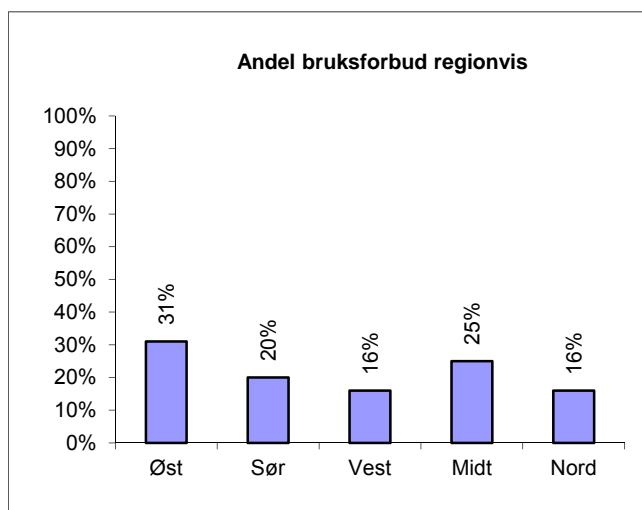
Ved å se nærmere på tallene i de ulike undergruppene viser det seg at 29 % av utenlandsk registrerte kjøretøy ble ilagt bruksforbud. Av de norskregistrerte kjøretøyene ble 19 % ilagt bruksforbud. For kjøretøyene med kombinert norsk/utenlandsk registrering var andelen som ble ilagt bruksforbud 17 %.

*Lastebil med påhengsvogn eller slepevogn (27 %) og trekkvogn med semitrailer (22 %) var kjøretøytypene som hyppigst ble ilagt bruksforbud, mot 16 % for lastebil over 7500 kg. For kjøretøy som driver egentransport og ervervsmessig transport fikk henholdsvis 20 % og 22 % bruksforbud.*

## Tilstandsundersøkelser 2012

Regionvis andel ilagte bruksforbud 2012:

Andelen som ble ilagt bruksforbud varierte noe mellom regionene. Høyest andel hadde Region øst med 31 %, etterfulgt av Region midt (25 %), sør (20 %). Den laveste andelen ilagte bruksforbud i 2012 finnes i Region vest og nord, begge med 16 %.



Figur 26 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud regionvis

### 6 Mål

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

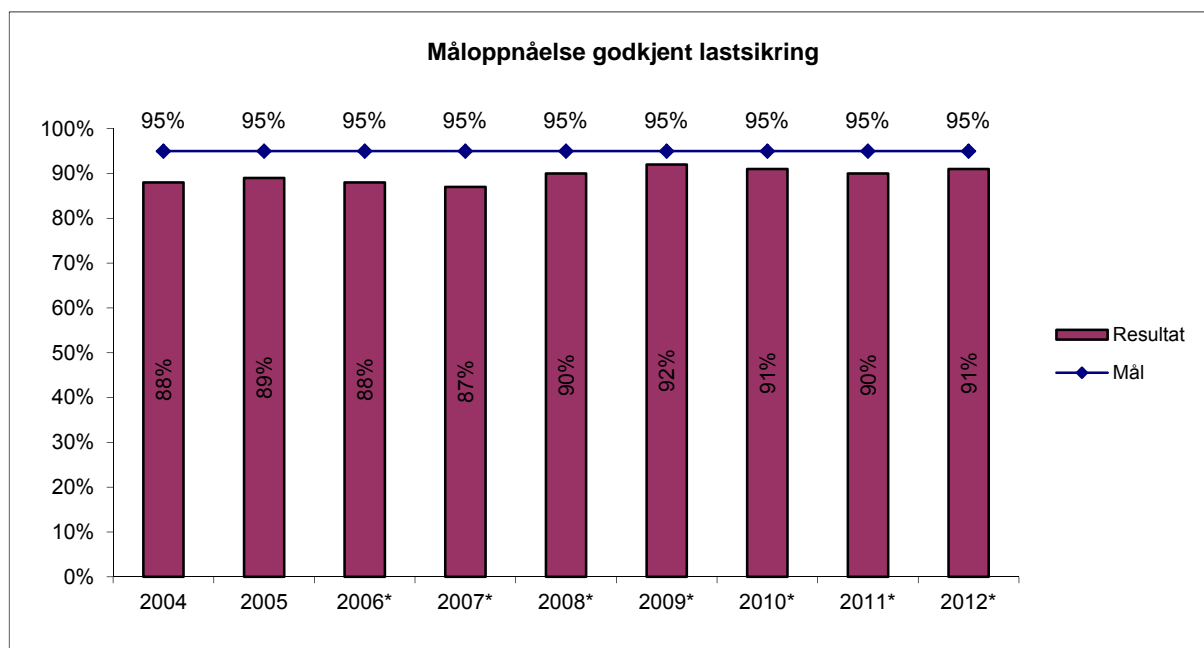
Tabell 1 Mål for hvor stor andel av kontrollenhetene som bør være godkjent

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

## 7 Måloppnåelse

### 7.1 Sikring av last

Det er fastsatt et mål om at 95 % av de kontrollerte kjøretøyene skal ha godkjent lastsikring. I 2012 hadde 91 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent lastsikring. Figur 27 viser resultatene over tid og vi ser at nivået er ett prosentpoeng høyere enn 2011, måltallet er imidlertid ikke nådd.



Figur 27 Måloppnåelse for sikring av last

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

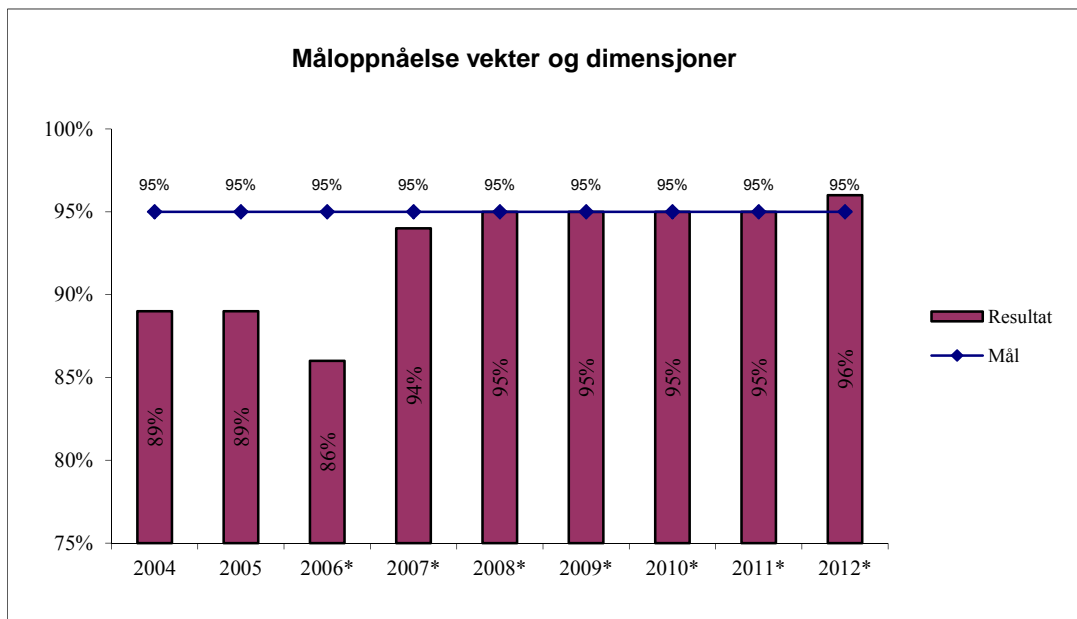
### 7.2 Vekter og dimensjoner

Målet for vekter og dimensjoner er at minst 95 % skal ha godkjent **totalvekt** (dette inklusiv overlast på inntil 10 %, se figur 6).

Når det gjelder resultatet for andelen kjøretøy med godkjente vekter og dimensjoner regnes også kjøretøy med overlast inntil 10 % som godkjent i denne sammenheng.

Figur 28 illustrerer godkjenningresultatene for denne kategorien i forhold til måltallet hvor både prosenttallet for antall godkjente og antall med overlast inntil 10 % er tatt med. Resultatet i 2006 viste seg å være det svakeste på lang tid og endte ni prosentpoeng unna målet. For 2007 var resultatet forbedret betraktelig og endte på 94 %.

I perioden 2008 - 2011 ble 95 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent. Resultatet i 2012 er 96 %, dette er det høyeste registrerte resultatet. Måltallet er dermed også nådd for femte året på rad.



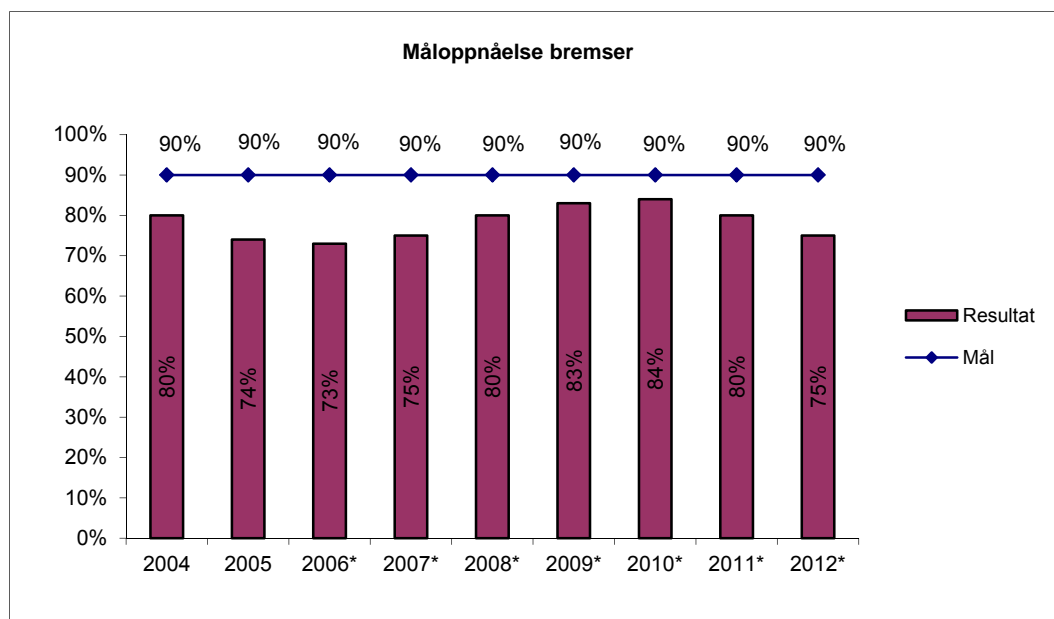
Figur 28 Måloppnåelse for vektor og dimensjoner

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

## 7.3 Bremsler

Figur 29 illustrerer hvordan resultatene av bremsekontrollene har utviklet seg over tid. Målet om at 90 % skal ha godkjente bremsler har vært det samme siden 1998 (ikke vist grafisk). Årets resultat, med vektning, endte på 75 % – femten prosentpoeng unna måltallet.

Årets resultat er en nedgang på fem prosentpoeng fra 2011 og er det laveste registrerte resultatet siden 2007.



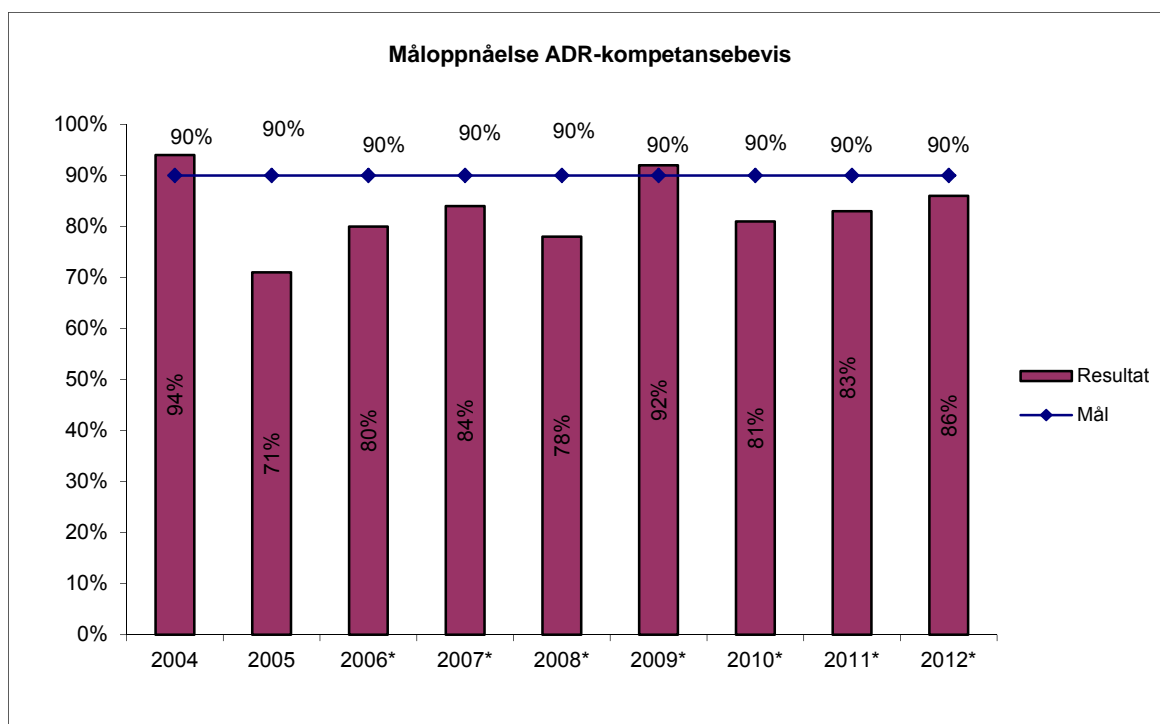
Figur 29 Måloppnåelse for bremsler

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



### 7.4 ADR-kompetansebevis

Når det gjelder ADR-kompetansebevis, er målet at minimum 90 % av de kontrollerte sjåførene fremviser dette. I lang tid ble dette målet nådd med god margin, men godkjenningsandelen falt kraftig i 2005. I 2006 og 2007 steg godkjenningsandelen for dette emnet i positiv retning, mens 2008 igjen ga en nedgang. I år 2009 ble derimot måltallet passert med to prosentpoeng. Resultatet for 2010 var 81 %, en nedgang på 11 prosentpoeng fra 2009. I 2011 så man en fremgang på to prosentpoeng, og vi ser ytterligere tre prosentpoeng fremgang i 2012 med et resultat på 86 %. Kun 188 førere ble kontrollert på dette punktet i 2012, og den prosentvise variasjonen kan derfor være større enn den ville vært om utvalget var større.



Figur 30 Måloppnåelse for ADR-kompetansebevis

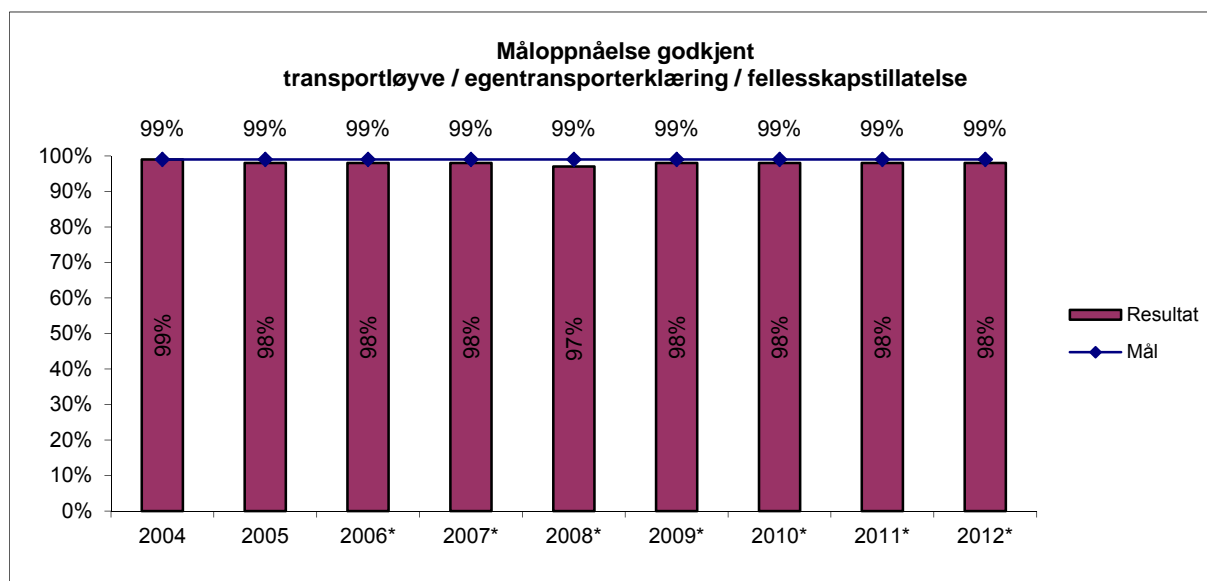
(\* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

### 7.5 Godkjent transportløyve / egentransporterklæring / fellesskapstillatelse

Ved tilstandsundersøkelsen 2012 kunne 98 % av førerne fremvise godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse. Resultatene fra kontrollene av godkjent transportløyve, egentransporterklæring eller fellesskapstillatelse har siden 1998 (ikke vist grafisk) vært svært gode og har ligget stabilt på 98 % og 99 % godkjente, bortsett fra 2008 hvor godkjenningsandelen var 97 %.

Fram til 2002 var måloppnåelsen høyere enn målet, derfor ble måltallet i 2003 oppjustert fra 96 % til 99 % godkjente. I 2003 og 2004 var det full måloppnåelse mens vi årene etter har ligget litt bak målet. For 2012 registrerer vi at vi i likhet med de tre foregående år er ett prosentpoeng unna full måloppnåelse.

## Tilstandsundersøkelser 2012



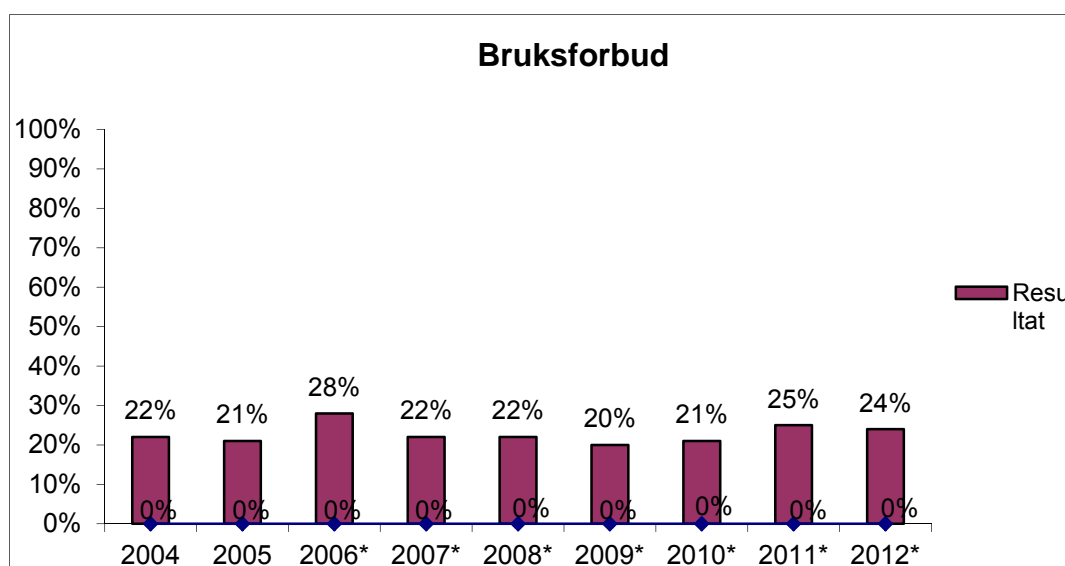
Figur 31 Måloppnåelse for godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

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

### 7.6 Bruksforbud

Tilstandsålet når det gjelder bruksforbud er at ingen skal bli ilagt dette. Som det går fram av figuren nedenfor er det et stykke vei til dette målet blir innfridd. Etter vektning av regionenes resultater blir andelen bruksforbud av kontrollerte kjøretøy 24 % for 2012, ett prosentpoeng lavere enn i fjor.

Totalt ble 4132 transportenheter kontrollert på dette punktet i 2012.



Figur 32 Måloppnåelse for andel bruksforbud

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

## 8 Sluttkommentar

Tilstandsundersøkelsen 2012 viser totalt sett resultater på det jevne sammenlignet med 2011. Måloppnåelsen for kontrollpunktet *vekker og dimensjoner* er nådd fjerde året på rad.

Resultatet for kontrollpunktet *bremser* er for 2012 75 %, en nedgang på fem prosentpoeng fra 2010. Resultatet er likevel relativt godt sammenlignet med tidligere år (før 2008).

Måloppnåelse er femten prosentpoeng unna for dette punktet. Kontrollørene har de senere år gjennomgått ytterligere oppøring i bremsekontroll ved Universitetet i Agder. Dette kan forklare den nedadgående godkjenningsandelen, ved at kontrollørene kan ha blitt flinkere til å avdekke feil.

Godkjent transportløyve, *eigentranporterklæring og fellesskapstillatelse* er i år ett prosentpoeng unna målet om 99 % godkjente og har vært på sammen nivå siden 2009. Dette kontrollpunktet har gjennom flere år med tilstandsundersøkelser holdt seg godt inntil, og også over, den satte målsetningen.

Under kontrollpunktet *godkjent lastsikring* får 91 % av transportenhetene godkjent. Årets resultat er fire prosentpoeng unna måltallet, og et prosentpoeng høyere enn i 2011.

Måloppnåelsen for *ADR-kompetansebevis* ble ikke nådd i 2012, men hadde en fremgang på tre prosentpoeng i forhold til 2011. Årets resultat på 86 % godkjente transportenheter er fire prosentpoeng unna måltallet. Det var en kraftig nedgang i godkjenningsandel (11 prosentpoeng) på dette punktet fra 2009 til 2010. Imidlertid er det forholdsvis få sjåfører som blir kontrollert på dette punktet (188 sjåfører i 2012), og det er grunn til å anta at den prosentvise variasjonen derfor kan være større enn den ville ha vært hvis utvalget var større.

Lengst fra målet finner vi emnet *bruksforbud*. Bruksforbud på 24 % er et høyt tall og meget langt fra målsetningen om at ingen skal bli ilagt dette, likevel en liten nedgang på et prosentpoeng fra 2011. Da bruksforbudet ikke er differensiert på de ulike emnene, er det vanskelig å si nøyaktig hva som utløser bruksforbudet. Det er imidlertid sannsynlig at det er brudd på emnene lastsikring, bremses og vekt og dimensjoner som utgjør den største prosentandelen av bruksforbud i tillegg til enkelte administrative forhold.

I 2012 ble 4142 transportenheter kontrollert. Målet er satt til 4600 kontrollerte enheter – 1000 transportenheter i hver region unntatt Region nord hvor tallet er satt til 600. Kontrollene skal fordeles etter denne nøkkelen over uke og døgn:

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

Det gjenstår noe for å oppnå kontrollmålene for helg og natt. 10 % av kontrollene ble foretatt nattetid i 2012, Region øst nådde imidlertid måltallet på dette punktet og 16 % av kontrollene ble her utført på nattetid. 12 % av kontrollene ble utført i helgene, men Region øst nådde måltallet også for dette punktet og hadde en kontrollandel på 17 % lørdag-søndag.

## Tilstandsundersøkelser 2012

---

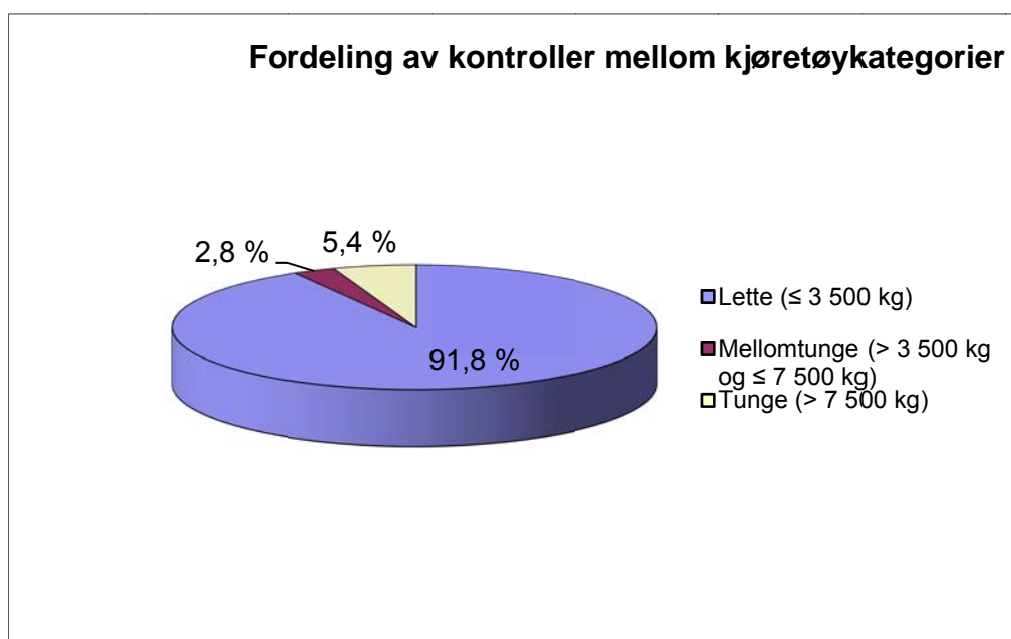
Region øst oversteg måltallet for antall utførte stoppkontroller i 2012. Lengst fra målet var Region vest med sine 639 kontroller.

Årene fra 2006 til 2011 er vektet med hensyn til regionvis ulik mengde trafikkarbeid og er derfor direkte sammenlignbare. Ved de fleste målepunkter er det kun mindre variasjoner de senere år.

## Tilstandsundersøkelse kap. 7/2012 - Teknisk stand på kjøretøyparken

### 1.0 Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 7/2012 om teknisk stand på kjøretøyparken baserer seg på data fra alle periodiske kjøretøykontroller gjennomført i Norge i 2012. Til sammen ble 1 269 195 kjøretøy kontrollert i 2012, hvorav 1 164 887 (91,8 %) var lette kjøretøy (tillatt totalvekt til og med 3 500 kg), 35 261 (2,8 %) var mellomtunge kjøretøy (tillatt totalvekt mellom 3 501 kg og 7 500 kg), og 69 047 (5,4 %) var tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 7 500 kg).



Figur 2 Andel av det totale antall kontroller for hver kjøretøykategori i 2012

### 2.0 Bakgrunn

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

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

## 3.0 Metode

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

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

0. Identitet
1. Bremsanlegg
2. Styring
3. Sikt
4. Lys/refleks/elektrisk
5. Hjul/hjuloppheng (aksler/hjuloppheng/fjærer/støtdempere/hjul/dekk)
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.

De tunge kjøretøyene deles inn i mellomtunge og tunge kjøretøy. Dette gjør det mulig å skille mellom kjøretøy som gjerne blir brukt til distribusjonskjøring etc. (de mellomtunge) og de virkelig tunge kjøretøyene. Gruppen ”mellomtunge kjøretøy” består i hovedsak av mindre lastebiler, busser registrert for mindre enn 17 personer og kombinertbiler.

## 4.0 Resultater

### 4.1 Markedsandeler og kontrollfordeling mellom kjøretøygrupper

Totalt ble det foretatt 1 269 195 periodiske kjøretøykontroller i 2012. Tabell 1 viser at NAFs teststasjoner foretok 8,5 % av de periodiske kjøretøykontrollene, mens de andre kontrollorganene besørget de resterende 91,5 % av kontrollene. Kontrollandelen for periodisk kjøretøykontroll hos Statens vegvesen var i lang tid nedadgående, og 1. juli 2009 avvirket Statens vegvesen tilbudet om ordinære periodiske kjøretøykontroller ved sine trafikkstasjoner.

I 2012 holdt NAF sin markedsandel seg på samme nivå som i 2011.

Tabell 2 Antall kontroller fordelt på kontrollorgan

Kontrollorgan	Antall kontroller	Andel
NAFs teststasjoner	105 845	8,50 %
Andre kontrollorgan	1 163 350	91,50 %
Sum	1 269 195	100 %

Som det går fram av tabell 2 var 77,6 % av de kontrollerte kjøretøyene personbiler, 12,8 % var varebiler og 9,6 % var registrert på andre kjøretøykoder. Andel kontrollerte personbiler økte med 1,0 prosentpoeng i forhold til 2011, dette tilsvarer 53 068 biler. Andelen varebilkontroller sank med 0,1 prosentpoeng, noe som utgjør en nedgang på 5 386 biler fra året før. Kontrollandel for kombinertbil reduseres med 0,2 prosentpoeng; en reduksjon på 1 237 kontrollerte biler. Andelen for lastebil/trekkbil hadde en nedgang på 0,5 prosentpoeng, en reduksjon på 2 900 biler fra året før. Påhengsvogn/slepevogn/semitrailer hadde en nedgang på 0,1 prosentpoeng, kontrollandel for buss en nedgang på 0,1 prosentpoeng, mens kjøretøygruppen motorredskap kun utgjør en ørliten andel av den totale kontrollandelen.

Tabell 3 Antall kjøretøy inne til periodisk kontroll i 2012, fordelt på kjøretøygruppe

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Andel
Personbil	984688	77,6 %
Buss	16 119	1,3 %
Kombinertbil	22 202	1,7 %
Varebil	162 798	12,8 %
Lastebil/trekkbil	62 591	4,9 %
Påhengsvogn/slepevogn/semitrailer	20 325	1,6 %
Motorredskap	472	0,0 %
Totalt	1269195	100,0 %

## Tilstandsundersøkelser 2012

### 4.2 Lette kjøretøy

En del kjøretøyeiere velger å utbedre feil før kontrollen. Godkjenningsandelene ved periodisk kjøretøykontroll gjenspeiler derfor ikke nødvendigvis den nøyaktige tilstanden på kjøretøyparken, men utviklingen over tid vil uansett kunne leses ut av resultatene.

Av de 1 164 887 lette kjøretøyene ( $\leq 3\,500$  kg) som var inne til kontroll i 2012 ble 51,4 % godkjent ved førstegangs kontroll. Det vil si at de ikke hadde markeringene 2 eller 3 på noen av kontrollpunktene. I forhold til 2011 sank godkjenningsandelen for denne gruppen noe, med 0,4 prosentpoeng. I 2010 og 2009 var godkjenningsandelen for lette kjøretøy på henholdsvis 51,5 og 51,3 %. Godkjenningsandelene for lette kjøretøy har således holdt seg ganske stabile de siste årene.

I tabell 3 er det vist godkjenningsandelene for de ulike kjøretøygruppene blant lette kjøretøy. Personbil og varebil har en godkjenningsandel på henholdsvis 51,6 og 51,7 %. For personbiler er det en nedgang på 0,4 prosentpoeng i forhold til 2011, mens det er en nedgang på 0,8 prosentpoeng for varebiler. For buss registrert som lett kjøretøy er resultatet en fremgang på 0,1 prosentpoeng i forhold til 2011, mens resultatet for kombinertbil innebærer en reduksjon på 0,6 prosentpoeng.

Hos de resterende tre kjøretøygruppene ser man normalt store endringer i godkjenningsandeler fra år til år. Dette kommer av at det er veldig få kjøretøy som er registrert i disse gruppene i forhold til det totale antall lette kjøretøy, og endringer i antall godkjente i disse gruppene slår derfor veldig sterkt ut når prosentandelen utregnes. For ordens skyld kan det nevnes at gruppen lett lastebil/trekkbil hadde en økning i godkjenningsandel på 0,4 prosentpoeng. For lett påhengsvogn/slepvoan/semitrailer og motorredskap er det så få kjøretøy omfattet at det gir liten mening å registrere prosentvis endring fra år til år.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningsandel
Personbil	981623	51,6 %
Buss	3 691	41,1 %
Kombinertbil	16 630	34,8 %
Varebil	162 772	51,7 %
Lastebil/trekkbil	160	45,6 %
Påhengsvogn/slepvoan/semitrailer	5	80,0 %
Motorredskap	6	50,0 %
Totalt	1164887	51,4 %

Tabell 4 viser godkjenningsandelen for de ulike hovedgruppene som kontrollpunktene ved periodisk kjøretøykontroll er inndelt i. Pilene illustrerer hvorvidt resultatet er en nedgang eller en oppgang i forhold til det foregående året. I 2008 hadde alle verdiene økt eller var på samme nivå som tidligere. Dette var første året man kunne vise til slik fremgang. For 2012 har fire av hovedgruppene hatt en nedgang i godkjenningsandeler. Ved å studere tallene nærmere finner man at det for to av gruppene kun er mindre endringer (0,1 og 0,2 prosentpoeng). For hovedgruppen bremses er det registrert en nedgang på 1,0 prosentpoeng i



## Tilstandsundersøkelser 2012

forhold til fjoråret, og bremseser er for øvrig også den hovedgruppen som har lavest godkjenningssandel i 2012 med 68,2 %. Bremseser har hatt lav godkjenningssandel også tidligere år, og ser man på trenden over tid har godkjenningssandelen for bremseser på lette kjøretøy – med unntak av en svak fremgang i 2008 - totalt sett vært nedadgående siden 2002 (vises ikke grafisk lengre tilbake enn 2006).

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

Hovedgruppe	Godkjenningssandeler (%)						
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Bremseser	68,2 ↓	69,2 ↓	69,6 ↓	69,7 ↓	70,1 ↑	70,0 ↓	70,3 ↓
Styring	90,7 ↑	90,4 ↓	90,8 ↓	91,0 ↓	91,1 ↑	91,0 ↑	90,8 ↑
Sikt	97,1 -	97,1 ↑	96,9 ↑	96,5 ↓	96,6 -	96,6 -	96,6 -
Lys/refleks/el. utstyr	84,0 ↓	84,1 -	84,1 ↑	83,7 ↓	84,0 ↑	83,9 ↓	84,1 ↓
Hjul/hjuloppheng	74,3 ↓	74,4 -	74,4 ↓	74,6 ↓	75,3 ↑	75,2 ↑	75,0 ↓
Karosseri/påbygg/...	94,2 -	94,2 ↑	93,8 ↑	93,4 ↑	93,2 ↑	92,7 ↑	92,0 ↑
Annet utstyr	98,7 -	98,7 ↑	98,6 -	98,5 ↑	98,4 -	98,4 ↑	98,3 -
Miljø	93,4 ↓	93,6 ↑	93,1 ↑	92,8 ↑	92,6 ↑	92,1 ↑	91,6 -

Relativt lav godkjenningssandel finner vi også for hjul/hjuloppheng med 74,3 %, en nedgang på 0,1 prosentpoeng i forhold til 2011. Lys/refleks/el. utstyr hadde en nedgang på 0,1 prosentpoeng, og en godkjenningssandel på 84,0 %. De resterende kontrollpunktene har alle en godkjenningssandel på over 90 %.

### 4.3 Mellomtunge kjøretøy

En del kjøretøyeiere velger å utbedre feil før kontrollen. Godkjenningssandelene ved periodisk kjøretøykontroll gjenspeiler derfor ikke nødvendigvis den nøyaktige tilstanden på kjøretøyparken, men utviklingen over tid vil uansett kunne leses ut av resultatene. Det ble i 2012 foretatt 35 261 periodiske kontroller av mellomtunge kjøretøy (> 3 500 kg og ≤ 7 500 kg). 43,9 % av kjøretøyene i denne gruppen ble i 2012 godkjent ved førstegangs kontroll mot 44,7 % i 2011 og 45,6 % i 2010.

Tabell 6 viser godkjenningssandelen til de ulike kjøretøygruppene i kategorien mellomtunge kjøretøy. Den største endringen i forhold til 2011 var i kjøretøygruppen påhengsvogn/slepevogn/semitrailer hvor det er notert en nedgang i godkjenningssandel på 11,2 prosentpoeng, imidlertid er det forholdsvis få kjøretøy som er registrert i denne gruppen slik at endringer i antall godkjente slår sterkt ut når prosentandelen utregnes. Kjøretøygruppen personbil hadde en nedgang i godkjenningssandel på 1,0 prosentpoeng i 2012 i forhold til året før. Lastebil/trekkbil hadde en nedgang i godkjenningssandel på 0,8 prosentpoeng. Kombinertbil hadde en nedgang på 1,5 prosentpoeng, mens buss hadde en nedgang på 0,9 prosentpoeng i forhold til året før. For kjøretøygruppene varebil og motorredskap er det så få kjøretøy at det gir liten mening å registrere prosentvis endring fra år til år.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningssandel
Personbil	2948	44,1 %
Buss	4 360	39,9 %
Kombinertbil	5 351	42,3 %
Varebil	23	69,6 %
Lastebil/trekkbil	22 362	44,9 %
Påhengsvogn/slepevogn/semitrailer	148	48,0 %
Motorredskap	69	49,3 %
Totalt	35261	43,9 %

## Tilstandsundersøkelser 2012

For de mellomtunge kjøretøyene har seks av hovedgruppene av kontrollpunkter hatt en nedgang i sine godkjenningsandeler, mens to av hovedgruppene har hatt en fremgang i forhold til 2011. Dette er illustrert med piler i Tabell 6. Som for lette kjøretøy er det kontrollpunktet bremses som har lavest godkjenningsandel også for mellomtunge kjøretøy; her med 63,8 %. Det er en nedgang på 1,2 prosentpoeng i forhold til 2011, godkjenningsandelen på dette punktet har vært nedadgående siden oppdelingen av tunge/mellomtunge kjøretøy i 2002.

For øvrig er det registrert kun mindre endringer i forhold til fjoråret for mellomtunge kjøretøy. Hovedgruppene styring og miljø hadde begge en nedgang på 0,5 prosentpoeng, lys/refleks/el.utstyr en nedgang på 0,3 prosentpoeng, mens hovedgruppene hjul/hjuloppheng og annet utstyr begge hadde en nedgang på 0,1 prosentpoeng. Hovedgruppen sikt hadde en fremgang på 0,3 prosentpoeng, og hovedgruppen karosseri/påbygg en fremgang på 0,2 prosentpoeng.

Resultatene og trendene er vist i tabell 6.

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

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Bremses	63,8 ↓	65,0 ↓	66,7 ↓	68,4 ↓	68,7 ↓	69,1 ↓	70,2 ↓
Styring	88,7 ↓	89,2 ↑	88,8 ↓	89,3 ↑	88,9 ↑	88,5 –	88,5 –
Sikt	96,5 ↑	96,2 ↑	95,9 -	95,9 ↓	96,2 ↑	96,1 –	96,1 ↓
Lys/refleks/el.utstyr	77,2 ↓	77,5 ↓	78,0 ↓	78,5 ↓	78,9 ↑	78,2 ↓	78,4 ↓
Hjul/hjuloppheng	76,6 ↓	76,7 ↓	77,3 ↓	77,7 ↑	77,4 ↓	77,8 –	77,8 ↓
Karosseri/påbygg/...	88,3 ↑	88,1 ↓	88,4 ↑	88,2 ↓	88,4 ↑	87,9 ↓	88,3 ↓
Annet utstyr	93,8 ↓	93,9 ↑	93,1 ↑	92,8 ↑	91,8 ↓	94,6 ↑	93,9 ↑
Miljø	93,6 ↓	94,1 ↑	94,0 ↓	94,5 ↓	94,7 ↑	94,6 ↑	94,4 ↓

### 4.4 Tunge kjøretøy

En del kjøretøyeiere velger å utbedre feil før kontrollen. Godkjenningsandelene ved periodisk kjøretøykontroll gjenspeiler derfor ikke nødvendigvis den nøyaktige tilstanden på kjøretøyparken, men utviklingen over tid vil uansett kunne leses ut av resultatene. 69 047 tunge kjøretøy var inne til periodisk kjøretøykontroll i løpet av 2012. Av disse ble 31,9 % godkjent ved førstegangs kontroll. Dette er en nedgang på 0,3 prosentpoeng i forhold til 2011. I 2010 var godkjenningsandelen for tunge kjøretøy på 32,9 %. Godkjenningsandelene på de ulike kjøretøygruppene er for øvrig vist i tabell 7.

Kategorien tunge kjøretøy består for det meste av busser, lastebiler/trekkbiler og påhengsvogn/slepovgn/semitrailer (tilhengere). Det er også disse tre kjøretøygruppene som har lavest godkjenningsandel i 2012: Lastebil/trekkbil med 30,8 %, påhengsvogn/slepovgn/semitrailer med 31,6 %, etterfulgt av buss med 37,1 %. Disse tallene forteller om 0,1 prosentpoeng nedgang i godkjenningsandel for buss, en nedgang på 0,5 prosentpoeng for lastebil/trekkbil og for påhengsvogn/slepovgn/semitrailer en økning i godkjenningsandel på 2,1 prosentpoeng fra året før.

## Tilstandsundersøkelser 2012

I gruppen personbil ble 117 kjøretøy kontrollert og 52,1 % godkjent ved førstegangs kontroll, en økning på 1,5 prosentpoeng fra året før. Gruppen motorredskap har en førstegangsgodkjenning på 44,3 %, 4,0 prosentpoeng høyere enn i 2011.

Gruppen kombinertbil hadde en nedgang på 0,8 prosentpoeng. For kjøretøygruppen varebil er det så få kjøretøy at det gir liten mening å registrere prosentvis endring fra år til år.

Totalt hadde to av kjøretøygruppene i kategorien tunge kjøretøy en økning i sine godkjenningsandeler i 2012 i forhold til 2011, mens fem av gruppene hadde en nedgang.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningsandel
Personbil	117	52,1 %
Buss	8 068	37,1 %
Kombinertbil	221	37,6 %
Varebil	3	0,0 %
Lastebil/trekkbil	40 069	30,8 %
Påhengsvogn/slepvcogn/semitrailer	20 172	31,6 %
Motorredskap	397	44,6 %
Totalt	69047	31,9 %

I 2008 hadde alle hovedgruppene av kontrollpunkter ved periodisk kjøretøykontroll av tunge kjøretøy økning eller tilsvarende verdier i godkjenningsandelene. I 2009 så vi også økninger i alle hovedgrupper bortsett fra i gruppene sikt og miljø. I 2010 så vi ytterligere økning for alle hovedgrupper, unntatt lys/refleks/el. utstyr og miljø. I 2011 så vi en økning i godkjenningsandel for hovedgruppene sikt, miljø, og annet utstyr, samt en nedgang i godkjenningsandel for øvrige grupper.

For 2012 ser vi en økning i godkjenningsandel for hovedgruppene sikt, karosseri/påbygg, og annet utstyr. Samtidig ser vi en nedgang i godkjenningsandel for hovedgruppene bremses, styring, lys/refleks/el.utstyr, hjul/hjuloppheng, og miljø.

Også for tunge kjøretøy er den laveste godkjenningsandelen å finne ved kontrollpunktet bremses. Som for kjøretøykategoriene lette og mellomtunge finner vi at trenden knyttet til godkjenningsandel for bremses er nedadgående. Blant tunge kjøretøy er godkjenningsandelen for bremses i 2012 på 55,4 %, dette er 0,6 prosentpoeng nedgang fra 2011. Høyest godkjenningsandel finner vi i kontrollgruppen sikt med 94,1 %, etterfulgt av kontrollgruppen styring med 92,3 %.

Hovedgruppen styring hadde en nedgang i godkjenningsandel på 0,3 prosentpoeng, hjul/hjuloppheng og lys/refleks/el. utstyr hadde begge en nedgang på 0,2 prosentpoeng, mens hovedgruppen miljø hadde en nedgang på 0,1 prosentpoeng.

Hovedgruppen sikt hadde en økning i godkjenningsandel på 0,6 prosentpoeng, karosseri/påbygg hadde en økning på 0,3 prosentpoeng, og annet utstyr hadde en økning på 0,1 prosentpoeng.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Resultatene og trendene er vist i tabell 8.

Tabell 9 Godkjenningssandeler for de enkelte hovedgruppene - tunge kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg

Hovedgruppe	Godkjenningssandeler (%)						
	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Bremser	55,4 ↓	56,0 ↓	57,2 ↑	57,0 ↑	54,8 ↑	52,7 –	52,7 ↓
Styring	92,3 ↓	92,6 ↓	93,0 ↑	92,6 ↑	92,1 ↑	91,5 ↓	91,6 –
Sikt	94,1 ↑	93,5 ↑	91,6 ↑	91,5 ↓	93,9 –	93,9 ↓	94,3 ↓
Lys/refleks/el.utstyr	74,4 ↓	74,6 ↓	75,2 ↓	78,5 ↑	74,6 ↑	72,9 ↓	73,5 ↓
Hjul/hjuloppheng	71,3 ↓	71,5 ↓	72,7 ↑	72,5 ↑	70,6 ↑	69,0 ↑	68,5 ↓
Karosseri/påbygg/...	70,4 ↑	70,1 ↓	70,9 ↑	70,5 ↑	69,8 ↑	69,7 ↓	70,3 ↓
Annet utstyr	92,1 ↑	92,0 ↑	91,4 ↑	90,9 ↑	89,9 ↑	87,7 ↑	86,6 ↑
Miljø	92,2 ↓	92,3 ↑	92,2 ↓	92,4 -	92,4 ↑	91,9 ↓	92,4 ↓

### 5.0 Mål

For de tre kjøretøykategoriene er det fastsatt mål for andelen godkjente kjøretøy under de ulike hovedkontrollgruppene. Et godkjent kjøretøy er definert som et kjøretøy som ikke har feil av type 2 eller 3 ved den periodiske kontrollen. Måltallene for de tre kjøretøykategoriene, som er vist i tabell 9, har vært de samme siden denne grupperingen av kjøretøy ble innført i 2002.

Tabell 10 Måltall

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

## 6.0 Måloppnåelse

### 6.1 Grafisk framstilling

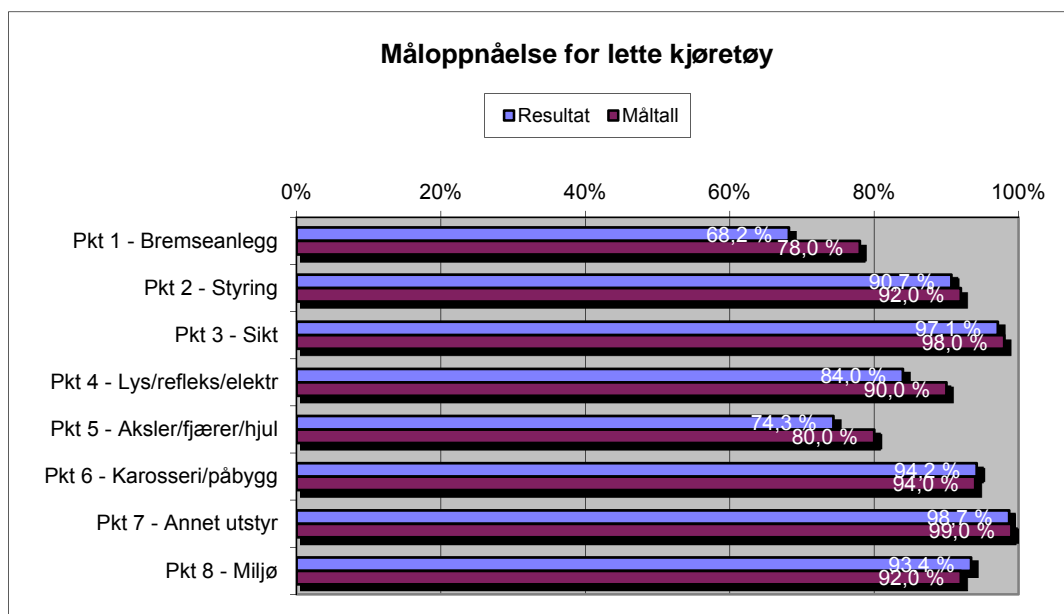
I de etterfølgende figurene er resultatene for 2012 sammenlignet med måltallene ved at de er implementert i søylediagram for lette, mellomtunge og tunge kjøretøy. Dette er gjort for å illustrere i hvor stor grad målene ble nådd i året som gikk.

### 6.2 Lette kjøretøy

Figur 3 viser at målene for lette kjøretøy ble nådd for to av hovedgruppene. For kontrollgruppen miljø ble det fastsatte måltallet passert med 1,4 prosentpoeng, og for gruppen karosseri/påbygg ble måltallet passert med 0,2 prosentpoeng.

Størst avstand mellom resultat og mål var det for bremseanlegg som hadde et avvik på 9,8 prosentpoeng, 1,0 prosentpoeng lenger fra måltallet enn i 2011. Andre grupper med store avvik var lys/refleks/el. utstyr hvor godkjeningsandelen var 84,0 % og måltallet 90,0 %, og aksler/fjærer/hjul hvor resultatet var 74,3 % og målet 80,0 %.

De øvrige kontrollgruppene kommer nært opptil måltallene, vi finner her avstander mellom resultat og måltall på mellom 0,3 og 1,3 prosentpoeng.



Figur 3 Måloppnåelse for lette kjøretøy

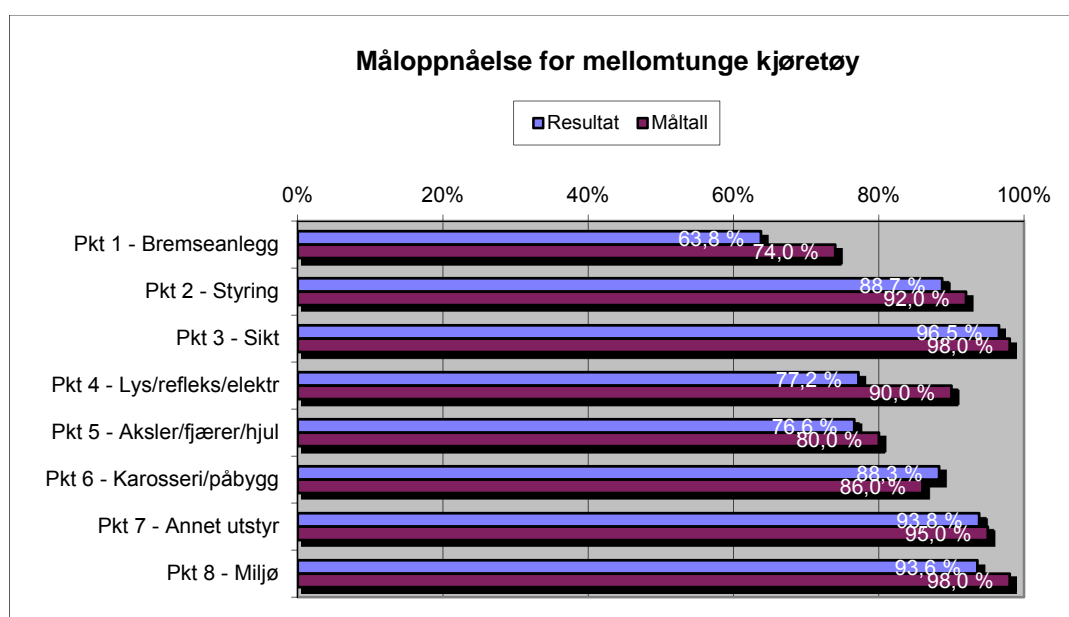
## Tilstandsundersøkelser 2012

### 6.3 Mellomtunge kjøretøy

For de mellomtunge kjøretøyene var det én hovedgruppe som passerte det fastsatte måltallet. Gruppen karosseri/påbygg passerte måltallet med 2,3 prosentpoeng, resultatet var her 88,3 %.

De resterende hovedgruppene av kontrollpunkter fikk alle resultater som var lavere enn tilstandsmålene. Størst var avviket for lys/refleks/el. utstyr hvor det skilte 12,8 prosentpoeng mellom resultatet på 77,2 % og tilstandsmålet på 90,0 %. For hovedgruppene bremseanlegg og miljø var avviket mindre, men fremdeles et stykke fra ønsket mål, henholdsvis 10,2 og 4,4 prosentpoeng. For de øvrige hovedgruppene varierer avvikene mellom 1,2 og 3,4 prosentpoeng.

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



Figur 4 Måloppnåelse for mellomtunge kjøretøy

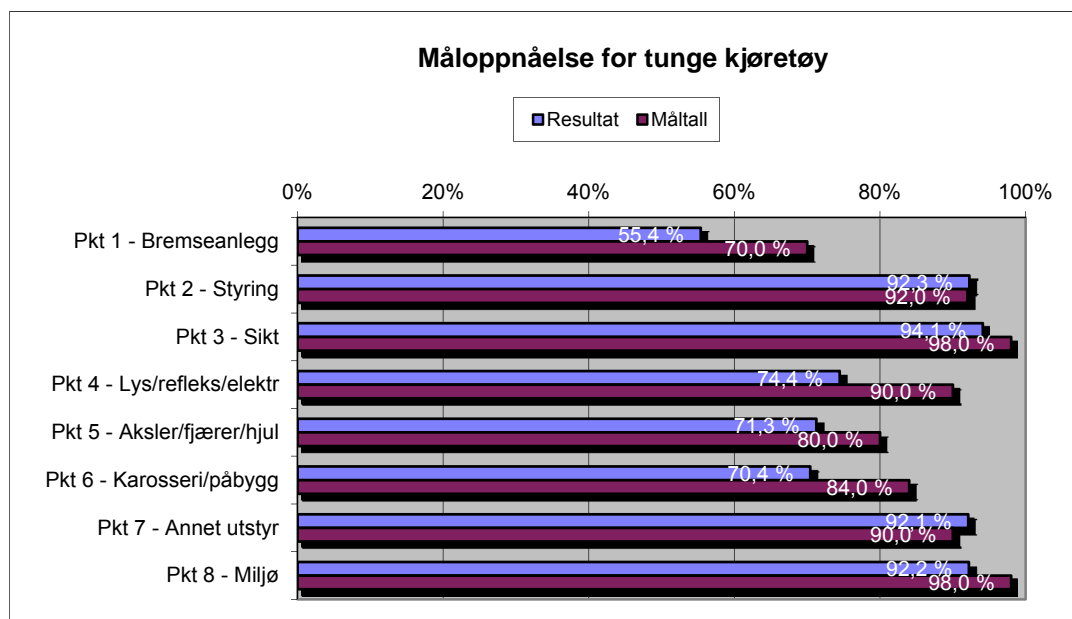
### 6.4 Tunge kjøretøy

For de fleste kontrollhovedgruppene for tunge kjøretøy var resultatene for 2012 et godt stykke unna de oppsatte måltallene. Unntakene var kontrollpunkt 2 – styring hvor resultatet passerte tilstandsmålet med 0,3 prosentpoeng og kontrollpunkt 7 – annet utstyr som passerte med 2,1 prosentpoeng.

Størst avstand mellom resultat og måltall finner vi i gruppen lys/refleks/el.utstyr med 15,6 prosentpoeng tett etterfulgt av hovedgruppene bremseanlegg og karosseri/påbygg med avvik på henholdsvis 14,6 og 13,6 prosentpoeng. For de øvrige hovedgruppene varierer avvikene mellom 3,9 og 8,7 prosentpoeng.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Figur 4 illustrerer måloppnåelsen for tunge kjøretøy.



Figur 5 Måloppnåelse for tunge kjøretøy

### 7.0 Sluttkommentar

Tilstandsundersøkelsen for 2012 viser at det har vært en noe variert utvikling i godkjenningssandelene. Dette er illustrert med grønne og røde piler i tabellene 4, 6 og 8. Totalt hadde 6 av kontrollgruppene fremgang i 2012, 15 grupper hadde nedgang i godkjenningssandel og 3 grupper oppnådde samme nivå som i 2011.

For lette kjøretøy har 1 av kontrollgruppene bedre godkjenningssandeler enn i 2011, mens 4 har lavere. Sett over tid er brems det kontrollpunktet som har hatt størst tilbakegang med en godkjenningssandel på 68,2 % i 2012 mot 73,5 % i 2002. I motsatt ende av skalaen finner vi hovedgruppen karosseri/påbygg som har økt sin godkjenningssandel med 5,0 prosentpoeng siden 2002. Hovedgruppene karosseri/påbygg og miljø passerte i 2011 måltallene som er satt for lette kjøretøy.

I gruppen mellomtunge kjøretøy har 2 av kontrollgruppene bedre godkjenningssandeler enn i 2011, og 6 kontrollgrupper hadde en nedgang i forhold til 2011. Igjen er det kontrollpunktet brems som har lavest godkjenningssandel. For mellomtunge kjøretøy var det ett kontrollpunkt som passerte det oppsatte måltallet, det var kontrollpunkt 6 – karosseri/påbygg som passerte måltallet med 2,3 prosentpoeng, resultatet var her 88,3 %.

Tunge kjøretøy hadde bedre godkjenningssandeler i 3 av kontrollgruppene, og en nedgang i godkjenningssandel for 5 av kontrollgruppene i forhold til 2011. Nok en gang kommer kontrollpunktet brems dårligst ut med godkjenningssandel på 55,4 %, hvor man hadde en positiv utvikling med økning i godkjenningssandel fra 2007 t.o.m. 2010, men altså likevel har hatt en nedgang fra 2010 til 2012 på totalt 1,8 prosentpoeng. I forhold til 2011 hadde hovedgruppen brems en nedgang i godkjenningssandel på 0,6 prosentpoeng, mens sikt hadde en tilsvarende økning i godkjenningssandel på 0,6 prosentpoeng. For øvrige hovedgrupper er det registrert kun mindre endringer i 2012. To hovedkontrollgrupper passerte måltall satt for tunge kjøretøy i 2012: styring og annet utstyr med henholdsvis 0,3 og 2,1 prosentpoeng.

## Tilstandsundersøkelse kap 8/2012 - Privat øvelseskjøring

### 1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 8/2012 – Privat øvelseskjøring, ble gjennomført i månedene januar til og med august. Undersøkelsen ble foretatt blant førerkortkandidater under 19 år.

### 2. Bakgrunn

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

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

### 3. Metode

Undersøkelsen har vært en spørreundersøkelse blant førerkortkandidater under 19 år. Førerkortkandidatene fikk spørreskjemaet elektronisk rett etter at de hadde vært oppe til teoriprøven.

### 4. Tidligere undersøkelser

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

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

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

Tilstandsundersøkelsen som ble utført i 2008 viste at øvelseskjøring var mest utbredt fra fylte 17 år. For landet totalt, øvelseskjørte 70,6 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere, mens 29,4 % øvelseskjørte sjeldnere enn 1 gang i uken. Totalt antall timer øvelseskjøring pr elev lå på 96,5. Dette var en nedgang på ca 1,5 time i forhold til 2007.

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

Tilstandsundersøkelsen som ble utført i 2009 viste at øvelseskjøring var mest utbredt fra fylte 17 år. For landet totalt, øvelseskjørte 63 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere, mens 37 % øvelseskjørte sjeldnere enn 1 gang i uken. Totalt antall timer øvelseskjøring pr elev lå på 96,5. Dette er en nedgang på 10 timer i forhold til i 2008.



## Tilstandsundersøkelser 2012

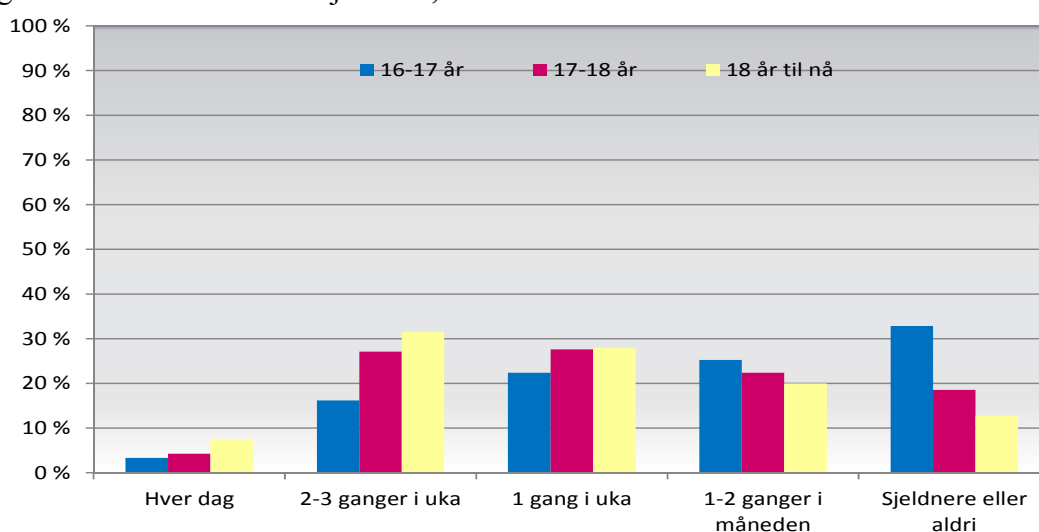
På grunn av tekniske problemer i databasen ble undersøkelsen ikke gjennomført i 2010. Resultatene fra undersøkelsen i 2011 ble derfor sammenlignet med resultatene fra 2009.

### 5 Resultater fra undersøkelsen 2012 sammenlignet med 2011

Totalt kom det inn 2 995 riktig utfylte spørreskjemaer, fordelt på bostedstypene: Oslo området, større by (mer enn 50 000 innbyggere), mindre by (mellom 2 og 50 000 innbyggere) og landområde-/mindre tettsted (mindre enn 2 000 innbyggere). Av disse var 1 335 jenter og 1 660 gutter. Antall spørreskjema er omtrent det samme som i 2011.

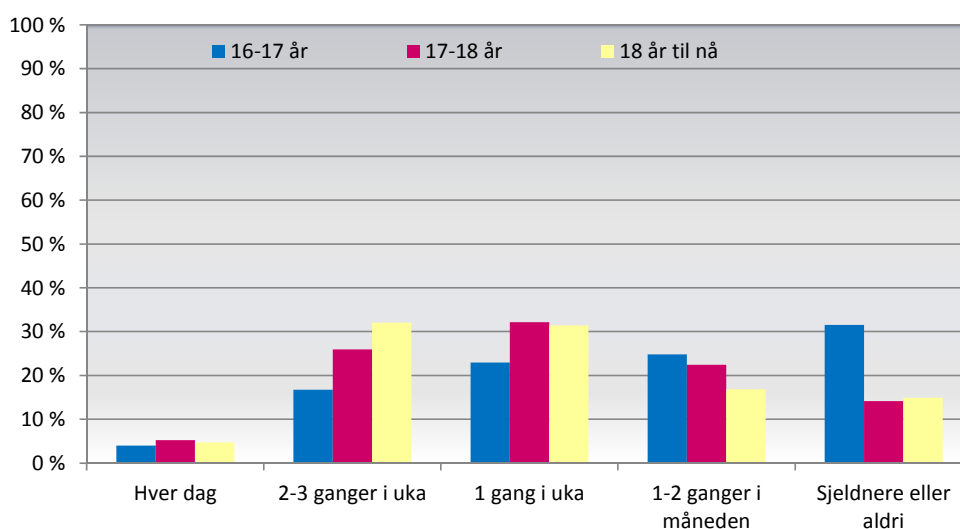
Figurene 1, 2, 3 og 4 viser hvor ofte kandidaten øvelseskjørte, fordelt på bostedstype og alder.

Figur 1 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Oslo området



I Oslo området svarte 41 % av førerkortkandidatene mellom 16 og 17 år at de øvelseskjørte én gang i uken eller mer. Dette er en nedgang på ca. 2 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2011. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 59 % det samme. I forhold til 2011 er dette en nedgang på ca. 7 prosentpoeng.

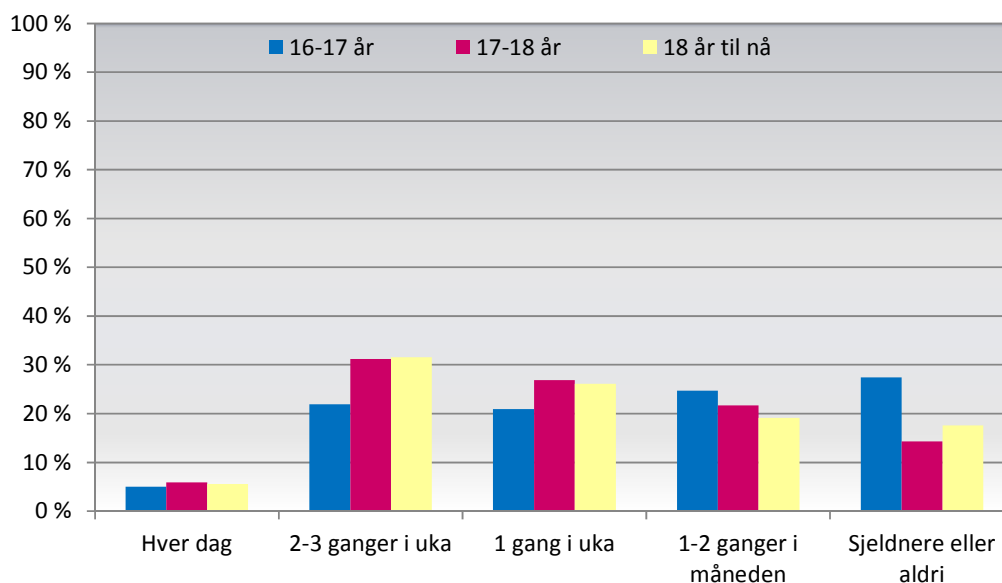
Figur 2 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Større by, med mer enn 50.000 innbyggere



Av førerkortkandidatene som bor i større by med mer enn 50 000 innbyggere og er mellom 16 og 17 år svarer 44 % at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 63 % det samme. Dette viser en økning på ca. 2 prosentpoeng for begge aldersgruppene.

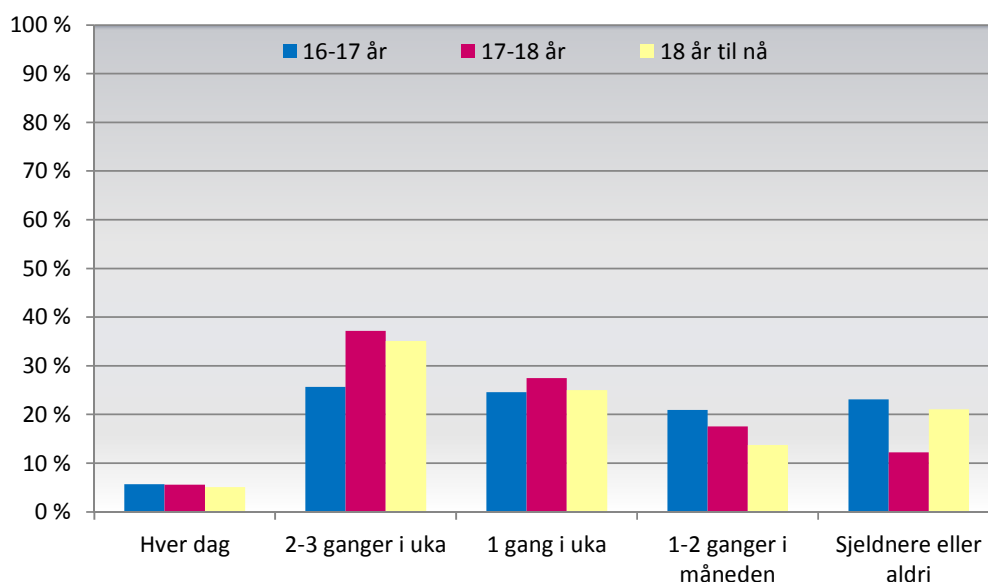
## Tilstandsundersøkelser 2012

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



I mindre byer, med mellom 2 000 og 50 000 innbyggere, svarte 48 % av førerkort-kandidatene mellom 16 og 17 år at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. Dette er en nedgang på 5 prosentpoeng. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 64 % det samme. Dette er en nedgang på 2 prosentpoeng for denne aldersgruppen, i forhold til undersøkelsen i 2011.

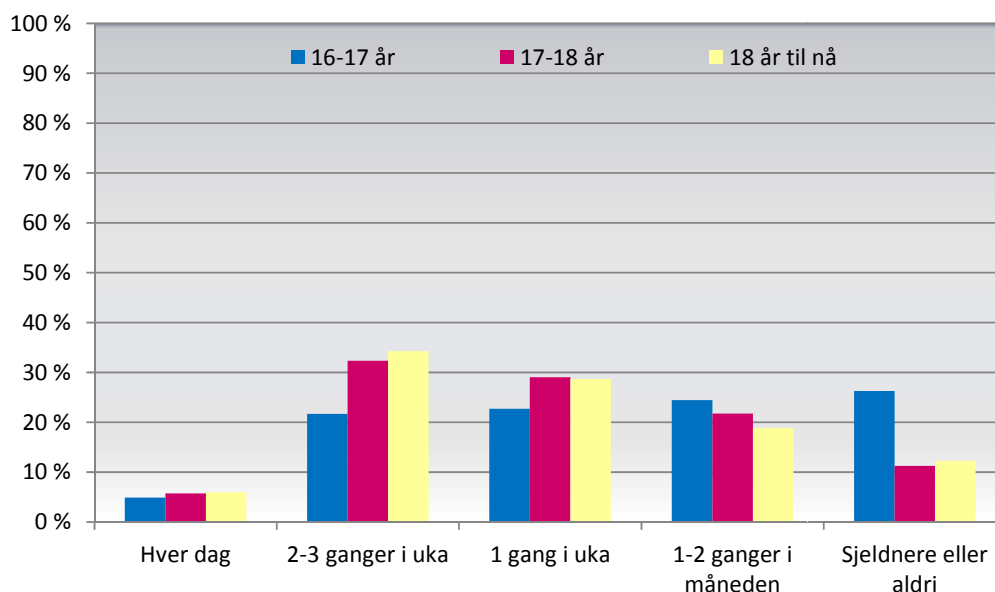
Figur 4 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Landområde-/mindre tettsted, dvs. mindre enn 2.000 innbyggere



I landområder-/mindre tettsteder, med mindre enn 2 000 innbyggere, svarte 57 % av førerkortkandidatene mellom 16 og 17 år at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 70 % det samme. I forhold til undersøkelsen i 2011 viser dette samme resultat for begge aldersgruppene.

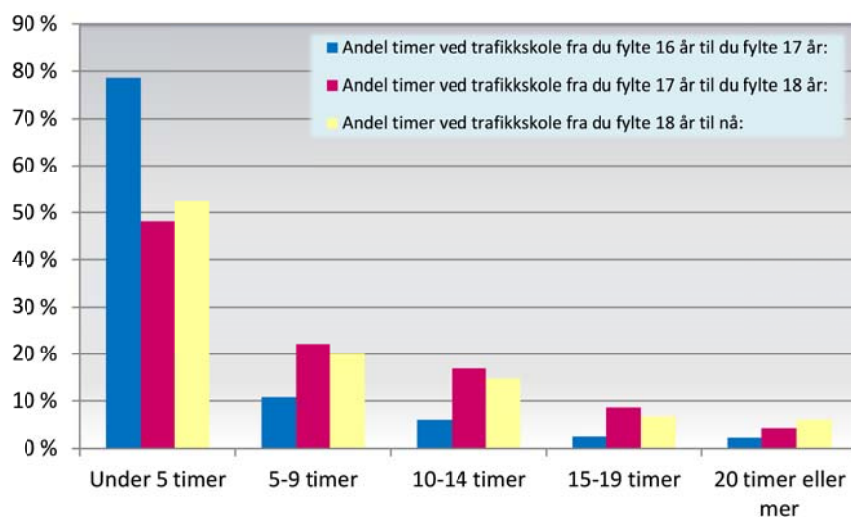
Figurene viser at det er kandidatene som bor i Landområder/mindre tettsteder som øvelseskjører mest fra de er 16 år. Øvelseskjøringen er, som tidligere år, mest utbredt fra kandidaten fyller 17 år.

Figur 5 - Hvor ofte øvelseskjørte du – Landet totalt



Figur 5 viser at for landet totalt øvelseskjører 50 % av kandidatene, én gang i uken eller mer, når de er mellom 16 og 17 år. Når det gjelder kandidater mellom 17 og 18 år og kandidater fra 18 år til nå, svarer henholdsvis 67 % og 69 % at de øvelseskjører én gang i uken eller mer. For de to yngste aldersgruppene viser årets undersøkelse en nedgang på hhv 2 og 3 prosentpoeng, mens den for aldersgruppen 18 – 19 år viser det samme som i 2011.

Figur 6 – Kjøretimer ved trafikkskole fordelt på antall og alder



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

Beregninger viser at førerkortkandidatene som er under 19 år, øvelseskjører ca. 107,5 timer i gjennomsnitt fra de er 16 år til de får førerkortet. Dette er en økning på 5,5 timer i forhold til undersøkelsen som ble utført i 2011.

## Tilstandsundersøkelser 2012

Tabell 1 - Antall timer øvelseskjøring fordelt på regioner

Region	Antall timer
Øst	107,4
Sør	111,0
Vest	106,4
Midt	108,4
Nord	101,8

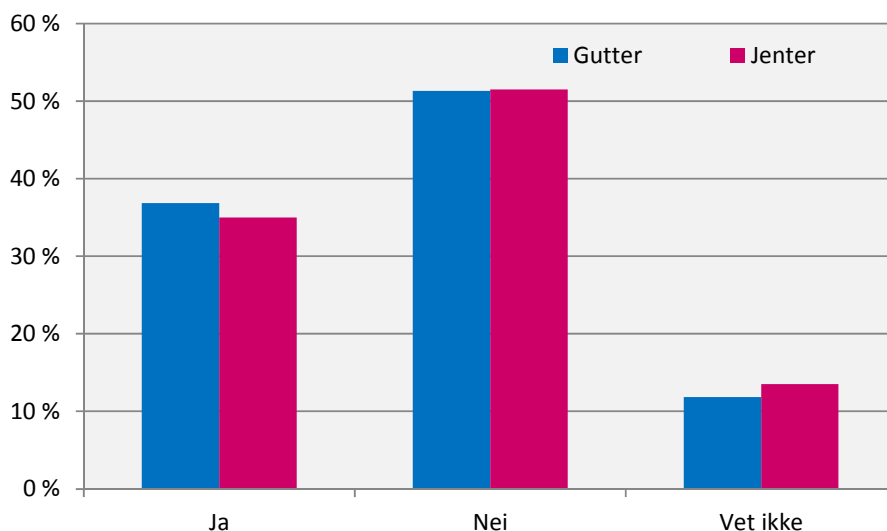
Tabell 1 viser at det på regionsnivå er det en forskjell på 9,2 timer privat øvelseskjøring, fra Region sør hvor ungdommene øvelseskjører mest, til Region nord hvor ungdommene øvelseskjører minst.

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

	Jenter				Gutter			
	2008	2009	2011	2012	2008	2009	2011	2012
Foreldre/foresatte	42 %	43 %	44 %	44 %	42 %	38 %	43 %	48 %
Kamerater	11 %	8 %	9 %	8 %	10 %	9 %	8 %	7 %
Skolen	13 %	9 %	8 %	9 %	16 %	15 %	12 %	12 %
Statens vegvesen	30 %	29 %	27 %	28 %	32 %	28 %	27 %	25 %
Andre	4 %	12 %	11 %	11 %	1 %	10 %	9 %	8 %
Fikk ikke slik info	0 %	0 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	1 %

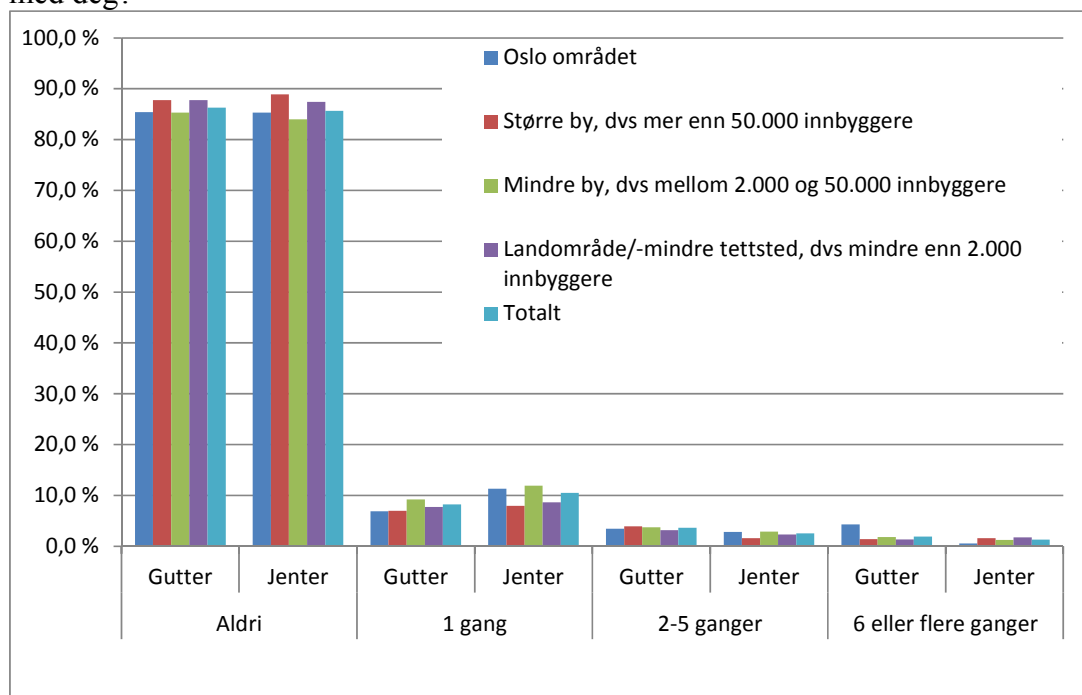
Tabell 2 viser at informasjonen om øvelseskjøring når fram til ungdommen. De fleste får denne informasjonen fra sine foreldre/foresatte og i fra Statens vegvesen.

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



35 % av jentene og 37 % av guttene svarte at de hadde vært, enten alene eller sammen med ledsageren sin, på informasjonsmøte arrangert av Statens vegvesen. Dette er omtrent det samme som i 2011.

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



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

### 6 Måloppnåelse

I forbindelse med arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for 2010 – 2013 er målet for privatøvelseskjøring for førerprøvekandidater justert. Det reviderte målet er at førerprøvekandidatene i gjennomsnitt skal øvelseskjøre privat minst 140 timer før førerprøve klasse B, innen 2014.

Beregninger viser at førerprøvekandidatene, som er under 19 år, øvelseskjører 107,5 timer i gjennomsnitt fra de er 16 år til de får førerkortet. Dette er en økning på 5,5 timer i forhold til undersøkelsen i 2011.

### 7 Oppsummering

Før man fyller 17 år foregår svært lite kjøretrening ved trafikkskole. Dette gjelder uansett bostedstype.

Ungdommene driver mer privat øvelseskjøring etter at de fyller 17 år enn før de fyller 17 år. Halvparten øvelseskjører da 1 gang i uken eller mer.

Registreringene viser at 99 % av førerprøvekandidatene hadde fått informasjon om at det var tillatt å øvelseskjøre fra de var fylt 16 år. Dette er samme resultat som ved undersøkelsen i 2011.

## Tilstandsundersøkelser 2012

---

35 % av jentene og 37 % av guttene svarte at de hadde vært alene eller sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Ca. 14 % av jentene og guttene svarte at ledsageren hadde vært med på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole.

Målet er at de mellom 16 og 18 år skal øvelseskjøre 145 timer privat før de går opp til førerprøven som 18 åring. Dette målet er ikke nådd, og beregningene viser at omfanget i gjennomsnitt ligger på 107,5. Dette er en økning i antall timer øvelseskjøring i forhold til undersøkelsen i 2011.





Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Publikasjonsekspedisjonen  
Postboks 8142 Dep 0033 OSLO  
Tlf: (+47 915) 02030  
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**