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

|  |
| --- |
| Saksbehandler/innvalgsnr: |
| Liv Marie Nygaard - 22073742 |
| Vår dato: | 02.07.2013 |
| Vår referanse: | 2010/004462-054 |
|  |  |
|  |

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

|  |
| --- |
| **Revidert notat - Tilstandsundersøkelse kap 5/2012** **Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene - sammenlignet med 2011** |

Vi viser til vårt notat av 19. juni, med SVEIS nr. 2010004462-050. Under figur 2 – Brudd på døgnhvil fordelt på region, ble det i teksten under figuren skrevet feil regionnavn. Dette er rettet opp i dokument 054.

**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 trafikksikkerhetsmessig verdi, men vil også ha innvirkning på konkurranseforholdene innen bransjen.

Forskriften gjelder kjøretøy for godstransport med tillatt totalvekt på mer enn 3 500 kg, og persontransportkjøretøy med mer enn 12 sitteplasser inklusiv føreren.

**Metode**

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

Undersøkelsen ble i årene 1998 og 1999 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 %).

**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 %.

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 døgnhvil 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 %.

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.

Figur 7 viser godkjent fartsskriver.

Figur 7 – 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.

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 %.

Bakgrunnsmaterialet 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

|  |
| --- |
|  |