



Statens vegvesen

Tilstandsundersøkelser 2011

Statens vegvesens rapporter

Nr. 82



Foto: Hans Christian Østrem, Statens vegvesen

Vegdirektoratet
Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen
Trafikksikkerhet
August 2012

Tittel

Tilstandsundersøkelser 2011

Undertittel**Forfatter**

Liv Marie Nygaard, Pål Rosland
Leif Magne Halvorsen

Avdeling

Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen

Seksjon

Trafikksikkerhet

Prosjektnummer

600092

Rapportnummer

Nr. 82

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 2011

Title

Results from driver behaviour observations
for 2011

Subtitle**Author**

Liv Marie Nygaard, Pål Rosland,
Leif Magne Halvorsen

Department

Norwegian Public Roads Administration

Section

Traffic Safety Section

Project number

600092

Report number

No. 82

Project manager

Arild Engebretsen

Approved by

Guro Ranæs

Key words

Seat belt, 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 2011

Innholdsfortegnelse

Forord.....	2
Bruk av bilbelte	3
Bruk av sykkelhjelme	10
Bruk av piggdekk.....	13
Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene.....	18
Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold).....	25
Teknisk stand på kjøretøyparken.....	53
Privat øvelseskjøring.....	64

Forord

Dokumenterte kunnskaper om sammenhengen mellom tiltak/innsats og effekter på Vegvesenets hovedmål har for flere aktiviteter på trafikant- og kjøretøyområdet vært usikre eller mangelfulle. Ved systematiske tilstandsundersøkelser over tid har vi imidlertid fått et bedre grunnlag for å vurdere status og utvikling på relevante tilstandsparametre. Dette danner igjen et godt utgangspunkt for å vurdere om og hvordan Vegvesenet kan endre innsatsen og ressursbruken, og derigjennom den faktiske tilstanden innenfor utvalgte områder.

Slike undersøkelser er med dette også et viktig verktøy i arbeidet med å utvikle etatens målstyringssystem på trafikant- og kjøretøyområdet. Innsats for å oppnå gode resultater og ambisiøse mål på tilstandsparametre innen trafikant- og kjøretøyområdet er avgjørende for å nå de overordna målene som er satt, blant annet i NTP.

Oslo, juni 2012
Trafikksikkerhet, miljø- og teknologiavdelingen
Trafikksikkerhetsseksjonen



Guro Ranæs
avdelingsdirektør

Tilstandsundersøkelse kap 1/2011 - Bruk av bilbelter

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 1- Bruk av bilbelte, ble gjennomført i uke 14 og 15 i 2011, 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 Trafikksikkerhetshåndboken 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,-. Sjøføren er ansvarlig for passasjerer under 15 år. Barn fra 0 til og med 3 år skal sitte i sete der bilbelte er montert, bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller slikt utstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte.

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

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

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.

4. Tidligere undersøkelser

Tabell 1 viser utviklingen av bilbeltebruken for førere av lette kjøretøyer fra 1973 til 2010.

Tabell 1 - Bilbeltebruk for førere i perioden 1973 – 2010

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

Tilstandsundersøkelser 2011

Tabell 2 viser utviklingen av bilbeltebruken for passasjerer fra 1985 til 2010

Tabell 2 - Bilbeltebruken for passasjerer i perioden 1985 – 2010*

	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				

* Baksetepassasjerer inngår ikke i tilstandsundersøkelsen fra og med 2006

I 2010 viste målingene at bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer var 62 %. Registreringene ble foretatt utenfor tettbygd strøk og basert på observasjoner av 5 210 kjøretøyer.

5. Resultater fra bilbelte tellingene 2011

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 2011*

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	9 532	9 047	94,9 %	3 122	2 861	91,6 %	5 929	5 345	90,2 %
Akershus (og Oslo utenfor tett)	2 612	2 522	96,6 %	2 927	2 690	91,9 %	6 295	6 194	98,4 %
Oslo	8 785	8 210	93,5 %	0	0	-	1 996	1 935	96,9 %
Hedmark	3 768	3 250	86,3 %	5 186	4 855	93,6 %	0	0	-
Oppland	2 912	2 617	89,9 %	2 648	2 511	94,8 %	0	0	-
Buskerud	9 261	8 615	93,0 %	7 406	7 187	97,0 %	2 474	2 364	95,6 %
Vestfold	3 032	2 999	98,9 %	2 745	2 715	98,9 %	5 634	5 394	95,7 %
Telemark	3 845	3 774	98,2 %	3 059	2 978	97,4 %	0	0	-
Aust-Agder	3 026	2 896	95,7 %	1 430	1 417	99,1 %	0	0	-
Vest-Agder	3 592	3 395	94,5 %	2 635	2 524	95,8 %	0	0	-
Rogaland	9 086	8 666	95,4 %	6 105	5 860	96,0 %	2 377	2 315	97,4 %
Hordaland	3 669	3 328	90,7 %	7 906	7 785	98,5 %	5 631	5 525	98,1 %
Sogn og Fjordane	2 564	2 305	89,9 %	3 453	3 327	96,4 %	0	0	-
Møre og Romsdal	6 254	5 873	93,9 %	4 770	4 639	97,3 %	0	0	-
Sør-Trøndelag	7 643	7 169	93,8 %	6 086	5 861	96,3 %	0	0	-
Nord-Trøndelag	3 656	3 600	98,5 %	1 735	1 696	97,8 %	0	0	-
Nordland	6 390	6 146	96,2 %	8 299	8 014	96,6 %	0	0	-
Troms	6 962	6 611	95,0 %	4 268	3 960	92,8 %	0	0	-
Finnmark	4 129	3 695	89,5 %	2 776	2 676	96,4 %	0	0	-
Totalt	100718	94718	94,0 %	76556	73556	96,1 %	30336	29072	95,8 %
Totalt vektet*			94,2 %			95,6 %			96,4 %

* Vektet for trafikkarbeid

Tabell 3 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere 94,2 i tettbygd strøk, 95,6 % utenfor tettbygd strøk og 96,4 % på motorveg. Registreringene er basert på observasjoner av 100.718 førere i tettbygd strøk, 76.556 utenfor tettbygd strøk og 30.336 på motorveg. Sammenligner en tallene fra 2010 med tellingene som ble gjennomført våren 2011 er det en økning på 3,1 prosentpoeng i bilbeltebruken blant førere i tettbygd strøk. For førere utenfor tettbygdstrøk er bilbeltebruken 95,6 prosentpoeng, omtrent det samme som i 2010 (95,3 %), mens det for førere på motorveg er en økning på 5,4 prosentpoeng.

Tabell 4 - Bilbeltebruk for førere av tunge kjøretøyer i de ulike fylkene og samlet for hele landet våren 2011*

Fylke	Tettbygd strøk		
	Antall reg.	Antall med	Andel m/belte
Østfold	271	156	57,6 %
Akershus (og Oslo utenfor tett)	544	202	37,1 %
Oslo	0	0	-
Hedmark	446	278	62,3 %
Oppland	0	0	-
Buskerud	586	231	39,4 %
Vestfold	874	793	90,7 %
Telemark	137	100	73,0 %
Aust-Agder	270	223	82,6 %
Vest-Agder	151	92	60,9 %
Rogaland	491	309	62,9 %
Hordaland	568	413	72,7 %
Sogn og Fjordane	323	221	68,4 %
Møre og Romsdal	360	163	45,3 %
Sør-Trøndelag	506	215	42,5 %
Nord-Trøndelag	123	105	85,4 %
Nordland	789	607	76,9 %
Troms	286	179	62,6 %
Finnmark	93	69	74,2 %
Totalt	6818	4356	63,9 %
Totalt vektet*			60,5 %

* Vektet for trafikkarbeid

Tilstandsundersøkelser 2011

Tabell 4 viser at ved vårens målinger var bilbeltebruken blant førere av tunge kjøretøyer 60,5 % utenfor tettbygd strøk. Dette er en nedgang på 1,5 prosentpoeng fra 2010. Registreringene er basert på observasjoner av 6.818 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 2011*

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	2 243	2 080	92,7 %	747	688	92,1 %	1 718	1 568	91,3 %
Akershus (og Oslo utenfor tett)	619	594	96,0 %	1 652	1 584	95,9 %	1 623	1 568	96,6 %
Oslo	2 585	2 243	86,8 %	0	0	-	523	462	88,3 %
Hedmark	1 394	1 209	86,7 %	1 505	1 421	94,4 %	0	0	-
Oppland	807	755	93,6 %	1 486	1 449	97,5 %	0	0	-
Buskerud	1 764	1 626	92,2 %	1 269	1 226	96,6 %	666	629	94,4 %
Vestfold	747	722	96,7 %	1 485	1 454	97,9 %	1 136	1 109	97,6 %
Telemark	970	946	97,5 %	696	678	97,4 %	0	0	-
Aust-Agder	919	782	85,1 %	951	919	96,6 %	0	0	-
Vest-Agder	777	724	93,2 %	547	504	92,1 %	0	0	-
Rogaland	2 028	1 908	94,1 %	2 739	2 602	95,0 %	454	434	95,6 %
Hordaland	2 272	2 119	93,3 %	2 615	2 577	98,5 %	1 069	964	90,2 %
Sogn og Fjordane	618	501	81,1 %	1 394	1 354	97,1 %	0	0	-
Møre og Romsdal	2 460	2 222	90,3 %	1 114	1 048	94,1 %	0	0	-
Sør-Trøndelag	2 007	1 908	95,1 %	1 334	1 288	96,6 %	0	0	-
Nord-Trøndelag	1 881	1 790	95,2 %	925	908	98,2 %	0	0	-
Nordland	1 371	1 298	94,7 %	2 292	2 193	95,7 %	0	0	-
Troms	1 561	1 407	90,1 %	1 263	1 159	91,8 %	0	0	-
Finmark	1 196	1 104	92,3 %	814	793	97,4 %	0	0	-
Totalt	28219	25938	91,9 %	24828	23845	96,0 %	7189	6734	93,7 %
Totalt vektet*			92,7 %			95,9 %			93,8 %

Bilbeltebruken for forsetepassasjerer i tettbygd strøk har en økning på 1,6 prosentpoeng (fra 91,1 i 2010 til 92,7 i 2011). For forsetepassasjerene utenfor tettbygdstrøk har bilbeltebruken en økning på 2,4 prosentpoeng (fra 93,5 i 2010 til 95,9 i 2011). På motorveg har bruksprosenten en økning på 3,3 prosentpoeng (fra 90,5 i 2010 til 93,8 i 2011).

Årets undersøkelse viser at bare 81,1 % av forsetepassasjerene i Sogn og Fjordane benytter bilbelte i tettbygd strøk, mens det i Telemark er 97,5 % av passasjerene i tettbygd strøk som benytter bilbelte. I Hordaland benytter 98,5 % av passasjerene utenfor tettbygd strøk bilbelte.

På motorveg benytter bare 90,2 % av passasjerene i Hordaland bilbelte, mens 97,6 % av passasjerene i Vestfold benytter bilbelte.

6. Måloppnåelse 2011

Tabell 6 – Tettbygd strøk

	1 Registrert tilstand i 2011	2 Samlet tilstand i 2011 (førere + passasjerer)	3 Mål for tilstand i 2014
Førere	94,2 %	92,7 % ¹	92 %
Forsetepassasjerer	92,7 %		

¹ 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 7 – Utenfor tettbygd strøk

	1 Registrert tilstand i 2011	2 Samlet tilstand i 2011 (førere + passasjerer)	3 Mål for tilstand i 2014
Førere	95,6 %	94,8 % ¹	95 %
Forsetepassasjerer	95,9 %		

¹ 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 2011 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).

En sammenligning mellom kolonne 2 og 3 viser at målene for bilbeltebruk i 2014 allerede er nådd innenfor tettbygd strøk (tabell 6). Utenfor tettbygd strøk ligger resultatet for 2011 nær opp til målsettingen for 2014 (tabell 7).

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 2011 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 2/2011 - Bruk av sykkelhjelmer

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 2/2011 - Bruk av sykkelhjelmer ble gjennomført i alle regionene i uke 23, dvs fra 6. til 10. 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 hjelmer. 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 hjelmer i ulike aldersgrupper 1990, 1992 og 1996

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

(kilde TØI)

Resultatene viser at det var mer enn en fordobling av hjelmerbruken 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 sykkelhjelmerbruken.

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.

3. Resultater fra hjelmbrukstillingen 2011

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

På landsbasis er i alt 9 958 syklist registrert. I 2009 og 2010 ble henholdsvis 10 262 og 9 828 syklist registrert. Tabell 2 viser hvor mange som er registrert i de ulike aldersgrupper og kjønn i 2011, sammenlignet med årene 2001 til 2011.

Tabell 2 - Antall syklist registrert i ulike aldersgrupper 2011

Alder	Under 12 år		12 - 17 år		Over 17 år		Alle aldre		Begge	
	Kjønn	Jenter	Gutter	Jenter	Gutter	Kvinner	Menn	Kvinner		Menn
2001		300	476	786	981	2 673	3 404	3 759	4 861	8 620
2002		573	835	1 211	1 415	5 016	5 714	6 800	7 991	14 791
2003		435	657	316	963	2 472	2 827	3 223	4 441	7 664
2004		301	443	588	809	1 688	1 888	2 577	3 140	5 717
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	1029	3 186	4 170	4 296	5 717	10 013

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 185 flere syklist i 2011 enn i 2010, antallet i aldersgruppen under 12 år er derimot noe lavere enn i 2010.

Tabell 3 - Andel av sykling med hjelm i ulike aldersgrupper i 2011 sammenlignet med resultatene i 2001 til 2011*

Alder	Under 12 år			12 - 17 år			Over 17 år			Alle over 12 år			Alle aldre			
	Kjønn	Jenter	Gutter	Begge	Jenter	Gutter	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge	Kvinner	Menn	Begge
2001		66,5 %	60,0 %		28,1 %	34,4 %		25,7 %	36,9 %					27,0 %	37,0 %	33,0 %
2002		54,7 %	57,9 %		25,9 %	29,2 %		24,2 %	35,8 %					25,0 %	35,0 %	30,0 %
2003		61,4 %	43,5 %		46,9 %	18,7 %		24,9 %	34,8 %					31,0 %	32,0 %	31,0 %
2004		61,0 %	51,4 %		45,8 %	21,7 %		28,7 %	34,8 %					33,0 %	34,0 %	33,0 %
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 %

*Tallene er vektet

Tabell 3 viser resultatene fra tellingene foretatt av regionene i 2011, sammenlignet med tidligere års resultater.

Hjelmbruken i landet er i 2011 registrert til 50,8 %, en økning på 2,3 prosentpoeng fra 2010. Blant barna er hjelmbruken 80,1 % blant jentene og 68,6 % blant guttene. I forhold til undersøkelsen i 2010 viser dette en nedgang for både jentene og guttene på hhv 5,4 og 5,8 prosentpoeng. Hjelmbruken har gått opp med hele 16,3 prosentpoeng for jenter i aldersgruppen 12 - 17 år, og med hele 23,3 prosentpoeng for gutter i samme aldersgruppe. Denne aldersgruppen viste ekstremt dårlig utslag på undersøkelsen for 2010. 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. Langtidstrenden er imidlertid positiv også for denne gruppen.

For de som er eldre enn 17 år ligger bruksprosenten på 46,1 % for kvinner og 54,4 % for menn, noe som viser en liten økning på hhv 1,0 og 1,7 prosentpoeng fra undersøkelsen i 2010.

4. Måltall

I handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2006-2009 er det satt som mål at hjelmb Bruken blant barn under 12 år skal øke til 75 % i 2010. For ungdom over 12 år og voksne er målsettingen at hjelmb Bruken skal være 50 % i 2010.

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 2011 viser en økning på 2,3 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2010, alle aldersgrupper sett under ett.

Fordelt på aldersgruppe ser vi at målet for 2010 om 75 % hjelmb Bruk for barn under 12 år som ble nådd med god margin (79,1 %) i 2010, har en nedgang på 6,1 prosentpoeng i 2011.

For ungdom mellom 12 – 17 år er det spesielt gledelig at det i år er en økning i hjelmb Bruken på hele 20,6 prosentpoeng fra tellingen i 2010. 44,0 % (27,7 i 2010) for jenter og 23,3 % (18,3 i 2010) for gutter. For personer over 17 år ligger bruksprosenten på hhv 46,1 % for kvinner og 54,4 % for menn.

Vår vurdering er at målet for 2014 er innen rekkevidde dersom pågående aktivitet og tiltak videreføres.

6. Resultater fra regionene

Tabell 4 viser resultatene fra 2011 og 2010 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
2010	Barn under 12	95 %	89 %	91 %	66 %	59 %	62 %	84 %	67 %	74 %	91 %	73 %	81 %	89 %	67 %	77 %
2011	Barn under 12	86 %	69 %	76 %	57 %	56 %	56 %	86 %	74 %	78 %	89 %	81 %	83 %	85 %	70 %	77 %
2010	Ungdom 12 -17	21 %	14 %	16 %	32 %	18 %	25 %	34 %	26 %	30 %	21 %	13 %	15 %	45 %	28 %	34 %
2011	Ungdom 12 -17	54 %	62 %	58 %	39 %	31 %	35 %	39 %	23 %	29 %	32 %	32 %	32 %	42 %	36 %	38 %
2010	Voksen over 17	43 %	57 %	51 %	38 %	44 %	41 %	49 %	59 %	55 %	47 %	42 %	44 %	61 %	58 %	60 %
2011	Voksen over 17	43 %	59 %	53 %	40 %	47 %	43 %	58 %	60 %	59 %	40 %	40 %	40 %	61 %	61 %	61 %

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 3/2011 - Bruk av piggdekk

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 3/2011 - Bruk av piggdekk, ble gjennomført i ukene 5, 6 eller 7 i 2011. Undersøkelsen ble gjennomført i alle regionene.

2. Bakgrunn

I NVVP 1998-2007 er det vedtatt at det skal gjennomføres en rekke tilstandsundersøkelser for å kartlegge utviklingen i en del parametre som påvirker sikkerheten og forurensing fra vegtrafikken. Bruken av piggdekk er vist å påvirke produksjonen av svevestøv som igjen kan føre til en økning av lunge- og luftveissykdommer. En interdepartemental gruppe fremla i desember 1996 en rapport med "Forslag til en politikk for redusert bruk av piggdekk". På dette grunnlaget har Stortinget bestemt at det skal innføres stimulansetiltak for økt bruk av piggfrie vinterdekk i de fire største byene i landet (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim). I Oslo, Bergen og Trondheim er det innført piggdekkavgift (kr 1 200 pr sesong) som stimulansetiltak. Siden har en rekke byer/byområder også vedtatt å følge samme politikk. Det er vedtatt som mål at piggdekkbruken i disse byene/byområdene ikke skal overstige 20 %. Oslo kommune har imidlertid vedtatt å sette målet til 10 % piggdekkbruk. Det er ikke noe uttrykt mål å redusere piggdekkbruken i øvrige deler av landet. Statens vegvesen ønsker imidlertid å ha en løpende oversikt over piggdekkbruken.

3. Metode

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

Det gjennomføres tellinger av piggdekk i alle regionene på utvalgte bensinstasjoner. I følgende byer og byområder telles andelen piggfritt på utvalgte bensinstasjoner, parkeringsplasser og p-hus:

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

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 1 000 kjøretøy (lette og tunge) på flere bensinstasjoner. Det skal registreres på den eller de samme bensinstasjonene hvert år. Dette gjøres for å sikre sammenlignbare resultater. Registreringene gjennomføres i løpet av ukene 5, 6 eller 7.

Tellinger etter dette opplegget ble første gang gjennomført februar 1998.

4. Resultater fra undersøkelsen på landsbasis i 2011

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 9 728 lette og 1 085 tunge kjøretøy.

Tilstandsundersøkelser 2011

Tabellen nedenfor viser andel piggfrie kjøretøy i % fordelt på lette og tunge kjøretøy for hele landet for årene 1998 til 2011.

Tabell 1 – Andel piggfrie kjøretøy (%)

År	Andel piggfri lette	Andel piggfri tunge	Andel piggfri alle
1998	20,7 %	57,1 %	26,3 %
1999	26,6 %	54,8 %	30,6 %
2000	31,6 %	56,3 %	35,0 %
2001	40,4 %	65,3 %	42,4 %
2002	40,8 %	71,6 %	46,0 %
2003	37,3 %	53,4 %	38,7 %
2004	38,0 %	55,7 %	40,0 %
2005	45,9 %	70,1 %	49,1 %
2006	49,4 %	71,5 %	52,0 %
2007	50,9 %	67,4 %	52,8 %
2008*	55,5 %	70,7 %	57,3 %
2009*	58,0 %	75,2 %	60,2 %
2010**	46,2 %	64,1 %	48,2 %
2011	53,7 %	70,6 %	55,5 %

* Den tilsynelatende kraftige nedgangen i andelen piggfrie kjøretøy i den landsomfattende undersøkelsen utenfor de store byer og byområder, skyldes at det var en feil i innrapporteringssystemet til Statens vegvesen for årene 2008 og 2009. Disse årene er da ikke sammenlignbare med de foregående år og med 2010.

** Fra og med 2010 er tallene vektet med trafikkarbeid.

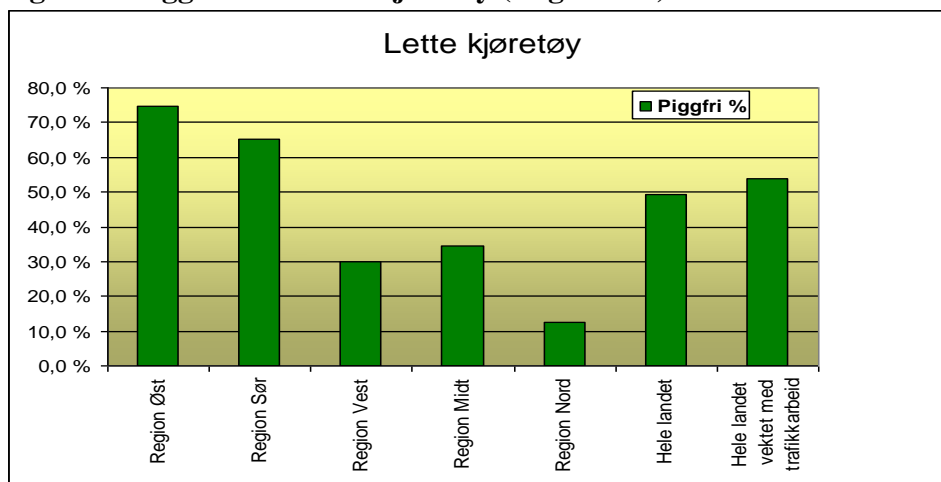
Tabell 2 – Piggdekkandel 2011 for hver region

Piggdekkandel 2011 - Utenfor byer og byområder													
Regioner	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	738	2157	2895	74,51 %	37	172	209	82,3 %	775	2329	3104	75,03 %	
Region Sør	664	1254	1918	65,38 %	76	292	368	79,3 %	740	1546	2286	67,63 %	
Region Vest	485	208	693	30,01 %	30	35	65	53,8 %	515	243	758	32,06 %	
Region Midt	1971	1043	3014	34,61 %	107	203	310	65,5 %	2078	1246	3324	37,48 %	
Region Nord	1059	149	1208	12,33 %	95	38	133	28,6 %	1154	187	1341	13,94 %	
Hele landet	4917	4811	9728	49,46 %	345	740	1085	68,2 %	5262	5551	10813	51,34 %	
Hele landet vektet med trafikkarbeid				53,7 %					70,6 %				

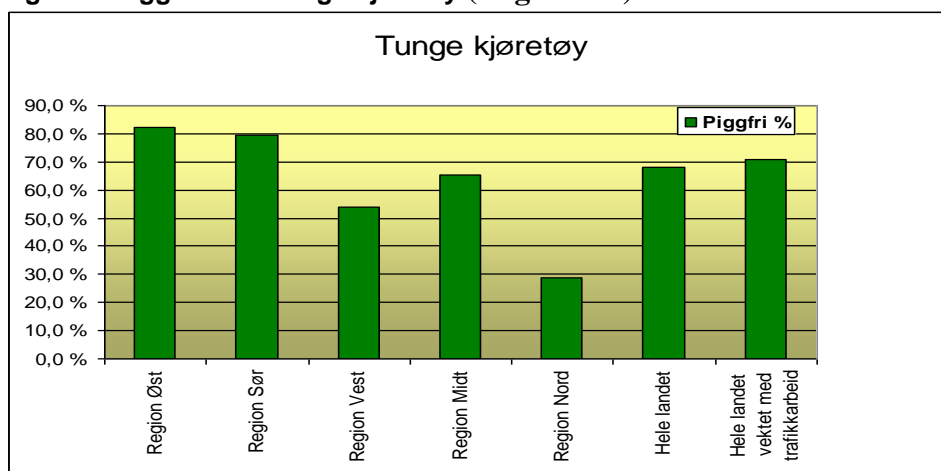
For å se hvor stor del av trafikkarbeidet som foregår med piggfrie dekk, er regionsandelene vektet med regionenes andel av trafikkarbeidet i Norge.

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

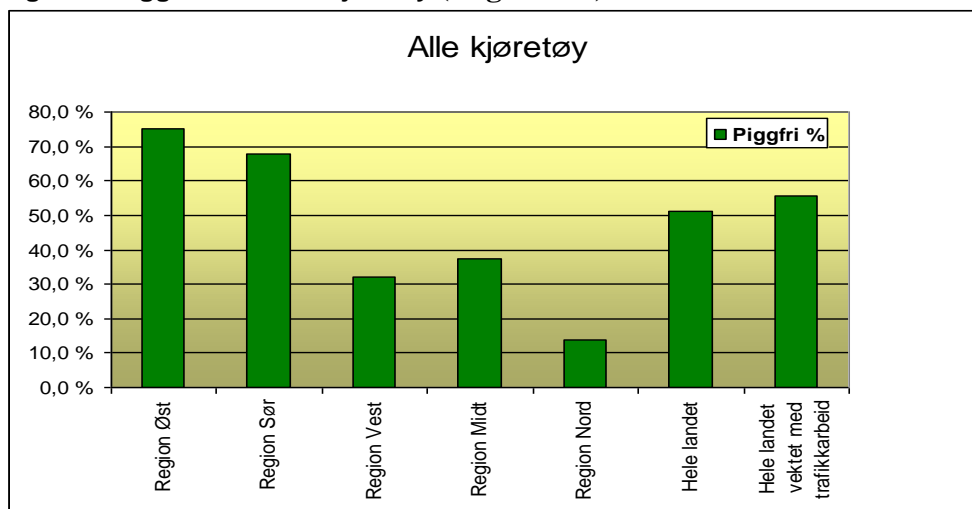
Figur 1 – Piggfriandel lette kjøretøy (Regionsvis)



Figur 2 - Piggfriandel tunge kjøretøy (Regionsvis)



Figur 3 - Piggfriandel alle kjøretøy (Regionsvis)



Den landsomfattende undersøkelsen, utenfor de store byene og byområdene, viser en økt piggfri andel i forhold til 2010. For lette kjøretøyer er det en økning på 7,5 prosentpoeng og for tunge kjøretøyer en økning på 6,5 prosentpoeng. Dette gir en økning på 7,3 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 (PM10). I piggdekkseasonen kan biler som kjører med piggdekk skape store mengder PM10 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. Oslo og Bergen kommune har satt 90 % som mål.

6. Resultater fra undersøkelsen i byene og byområdene 2011

Vinteren 2011 ble piggfriandelen i 13 norske byer og byområder telt (se kapittel 3).

Bergen og Oslo er landets mest piggfrie byer. Tellingene viser at hhv 88,9 og 86,5 prosent av bilene kjører med piggfrie dekk.

Asker og Bærum følger bak med 82,0 prosent med Fredrikstad/Sarpsborg (76,1), Drammen (75,6), Stavanger/Sandnes (73,2) på plassene bak.

Tellingene Trondheim, som i 2010 viste en andel piggfritt på 81,9 %, ligger på beskjedne 71,0 %. Dette er en kraftig nedgang på 13,3 %.

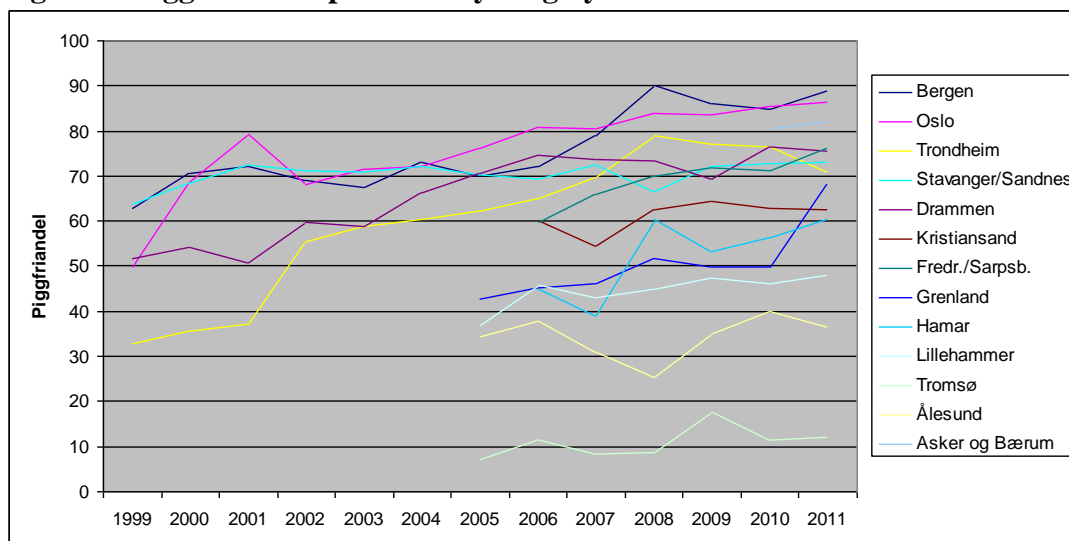
Fortsatt er det noen byer som henger litt igjen; Tromsø med 12,0, Ålesund med 36,4 og Lillehammer med 47,9 prosent piggfrie dekk.

Resultatene fra registreringene i de største byene og byområdene er presentert i tabell 3 og 4.

Tabell 3 – Piggfriandelen i prosent i byer og byområder 2011

Område	Andel piggfritt 2011 (%)	Endring 2010-2011 (%)
Bergen	88,9	2,4
Oslo	86,5	0,1
Asker/Bærum	82,0	0,7
Fredrikstad/Sarpsborg	76,1	7,8
Drammen	75,6	-0,7
Stavanger/Sandnes	73,2	1,9
Trondheim	71,0	-13,3
Skien/Porsgrunn	68,4	20,1
Kristiansand	62,5	0,8
Hamar	60,5	10,6
Lillehammer	47,9	2,4
Ålesund	36,4	-7,4
Tromsø	12,0	5,2

Figur 4 – Piggfriandel i prosent i byer og byområder 2011



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.

For piggdekkbruk i de store byene/tettstedene har Stortinget satt 80 % piggfritt som mål for de største byene. Det er kun Bergen, Oslo, og Asker og Bærum som har nådd dette målet.

Oslo og Bergen kommune har imidlertid satt 90 % som mål. Følger man kommunens mål har disse to byene ikke nådd målet.

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

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 5 – Brudd på kjøre- og hviletidsbestemmelsene ble gjennomført i månedene januar - oktober i alle regionene. Rapporten baserer seg på kontroll av 1 425 kjøretøyer. Opplegg for undersøkelsen er vist i vedlegg til dette notatet. Kontrollene er fordelt over alle ukens dager, over ulike deler av vegnettet og over hele døgnet.

2. 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.

3. 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 blitt gjennomført to ganger pr. år. Fra og med år 2000 gikk man over til å gjennomføre denne tilstandsundersøkelsen én gang pr. år.

Registreringskjemaet 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.

4. Omfanget av undersøkelsene

Resultatet for 2010 står i parentes.

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

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

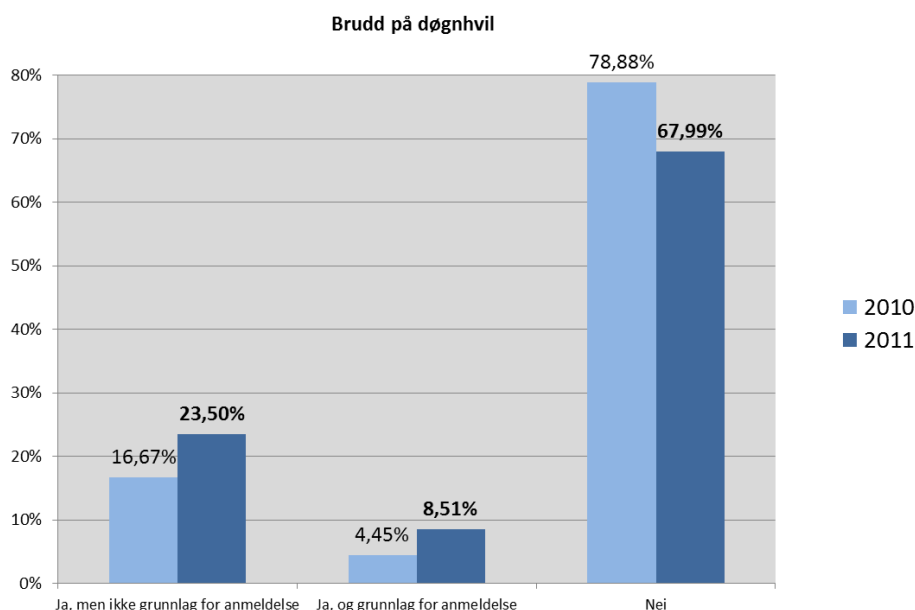
Dette viser at de som har gjennomført undersøkelsene ikke helt har fulgt opplegget til Vegdirektoratet. Der framgår det at 15 % av registreringene skal gjøres i helgen og 15 % om natten. Vi ber om at de som foretar tellingene følger instruksene.

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

5. Resultater 2011 sammenlignet med 2010

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

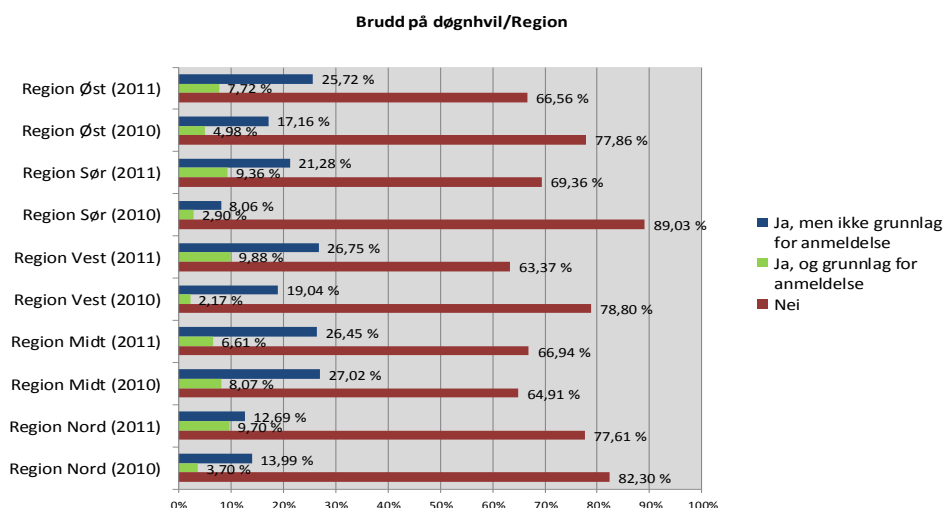
Figur 1 – Døgnhvil - landet totalt



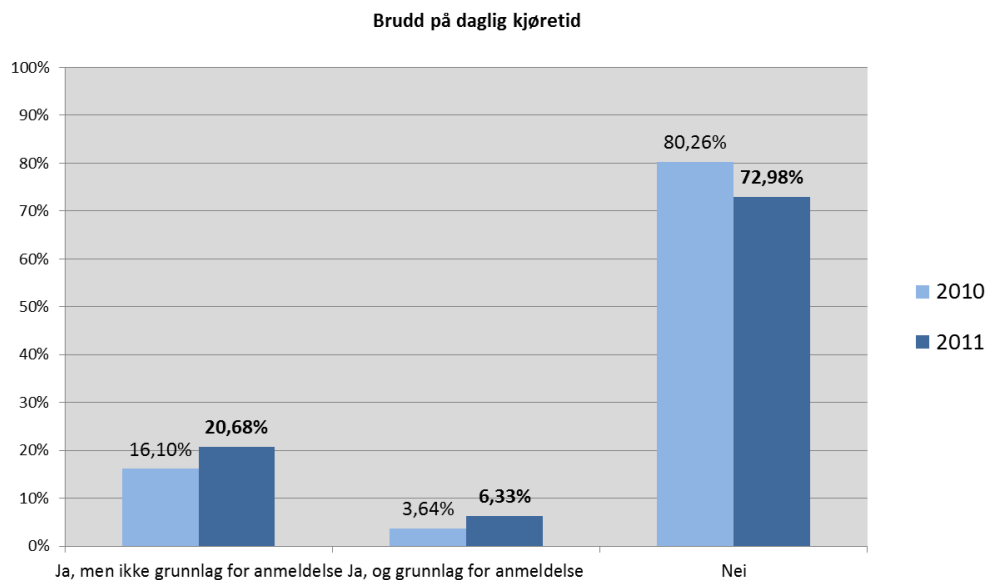
Ca. 68 % av de kontrollerte hadde godkjent døgnhvil. 23,5 % hadde mindre brudd på døgnhvilen, mens 8,5 % hadde brudd hvor døgnhvilen var kortere enn 8 timer (grunnlag for anmeldelse). I forhold til 2010 (ca. 79,0 %) var det en nedgang på ca. 10,1 prosentpoeng som hadde godkjent døgnhvil.

Figur 2 viser brudd på døgnhvil fordelt på hver region.

Figur 2 – Døgnhvil fordelt på region



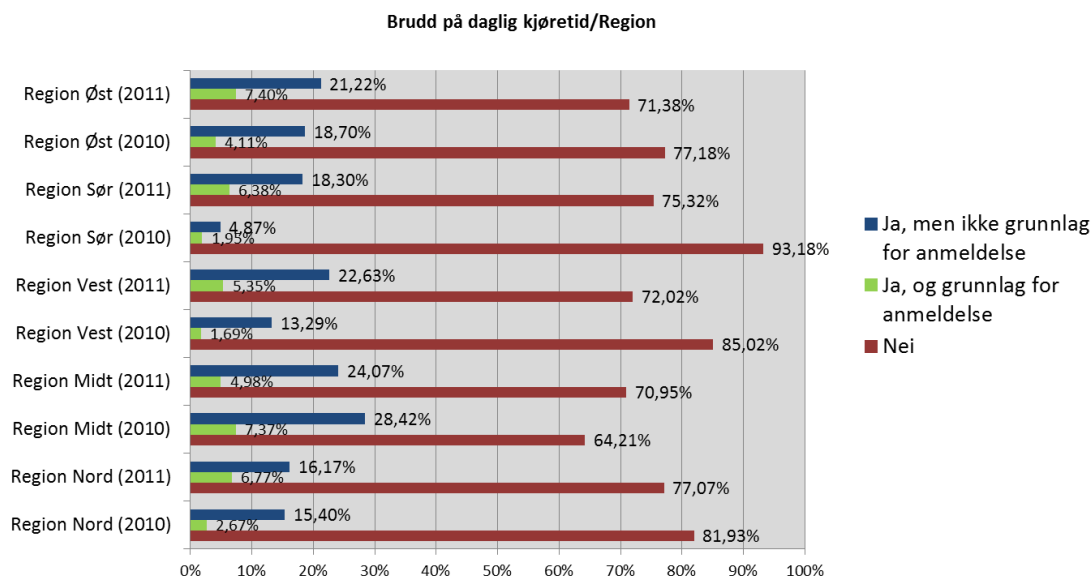
Figur 3 - Daglig kjøretid



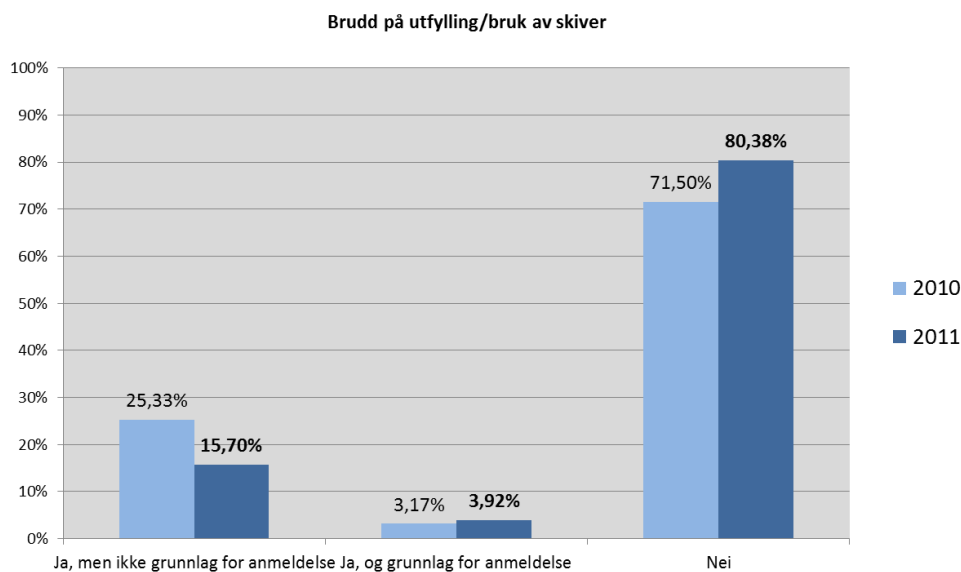
Ca. 73 % av de kontrollerte hadde godkjent daglig kjøretid, ca. 20,7 % hadde mindre brudd på daglig kjøretid, og ca. 6,3 % hadde daglig kjøretid over 11 timer. I forhold til 2010 (ca. 80,3 %) var det en nedgang på ca. 7,3 prosentpoeng som hadde godkjent daglig kjøretid.

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

Figur 4 - Daglig kjøretid fordelt på region



Figur 5 - Utfylling/bruk av diagramskiver/sjåførkort

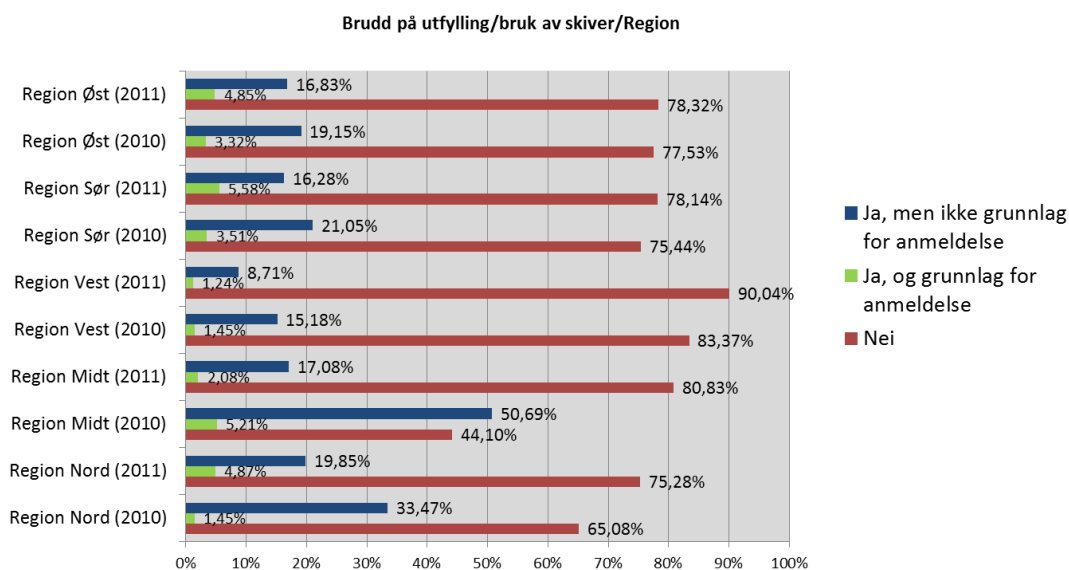


80,3 % av de kontrollerte hadde riktig bruk av diagramskive/sjåførkort. 15,7 % hadde brudd på reglene om bruk av diagramskive/sjåførkort. 3,9 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskive/sjåførkort.

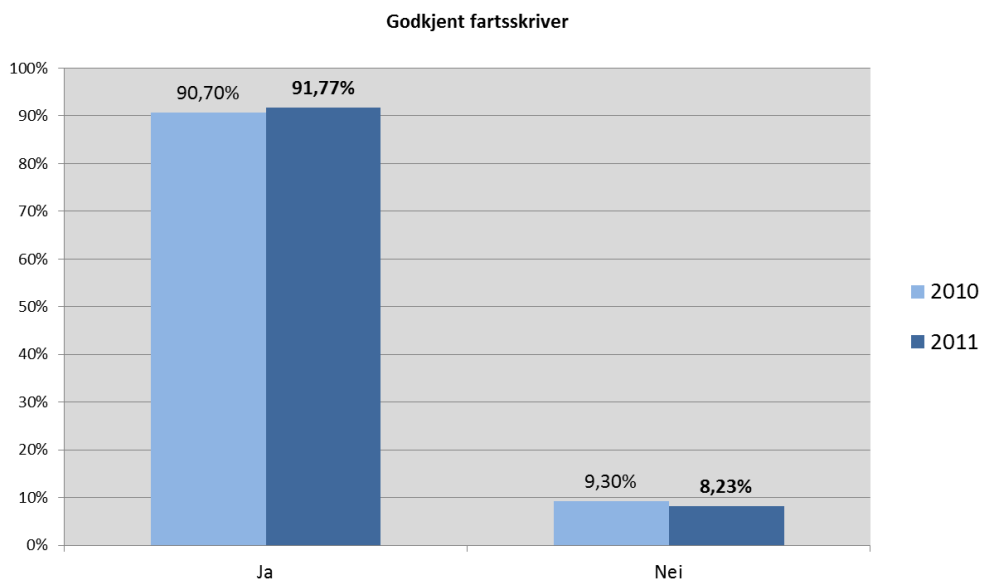
I forhold til 2010 (71,5 %) var det en økning på 8,8 prosentpoeng som hadde riktig bruk av diagramskive/sjåførkort.

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

Figur 6 - Utfylling/bruk av diagramskiver fordelt på region



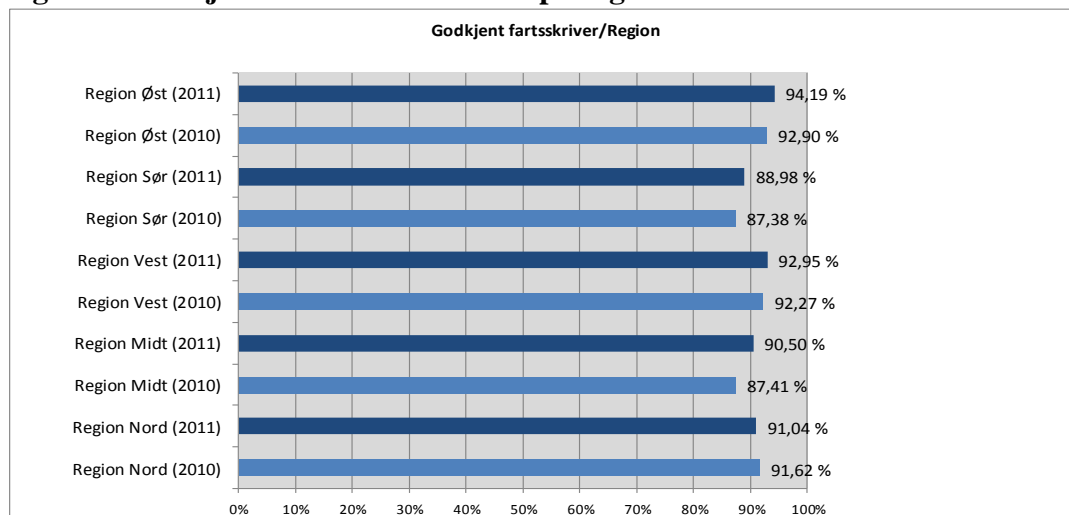
Figur 7 - Godkjent fartsskriver



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

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

Figur 8 - Godkjent fartsskriver fordelt på region



6. Mål

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

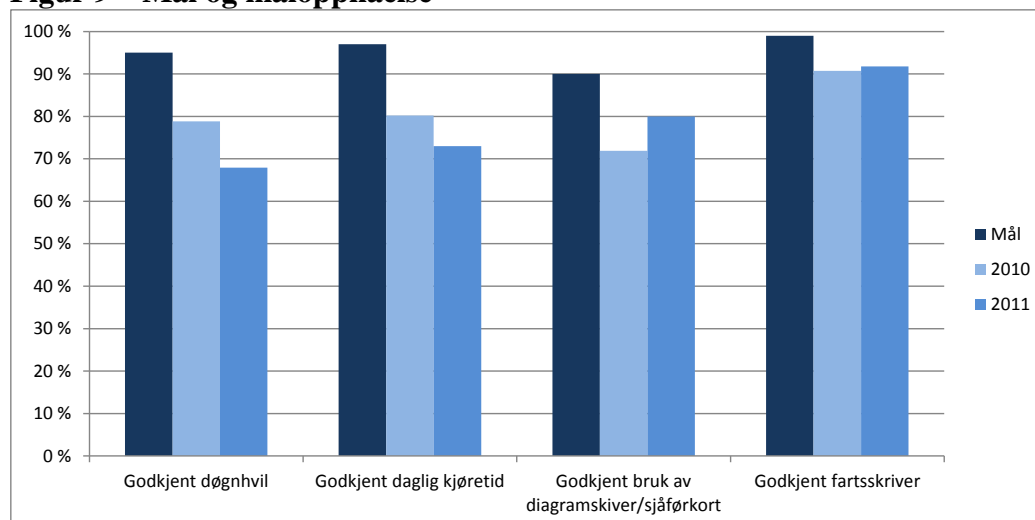
97 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2014(jf Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg).

90 % av sjåførene skal bruke diagramskivene riktig.

99 % av kjøretøyene skal ha godkjent fartsskriver.

7. Måloppnåelse

Figur 9 – Mål og måloppnåelse



Tabell 1 - Mål og måloppnåelse 2010 og 2011

Hele landet	Mål	2010	2011
Godkjent døgnhvil	95 %	79 %	68 %
Godkjent daglig kjøretid	97 %	80 %	73 %
Godkjent bruk av diagramskiver/sjåførkort	90 %	72 %	80 %
Godkjent fartsskriver	99 %	91 %	92 %

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

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

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

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

Skal vi nå det forventede målet, som er at 95 % av sjåførene skal ha godkjent døgnhvil og at 97 % av sjåførene skal ha godkjent daglig kjøretid innen 2014, fremstår det som spesielt viktig å finne mulige tiltak for å øke andelen for disse to parametrene.

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

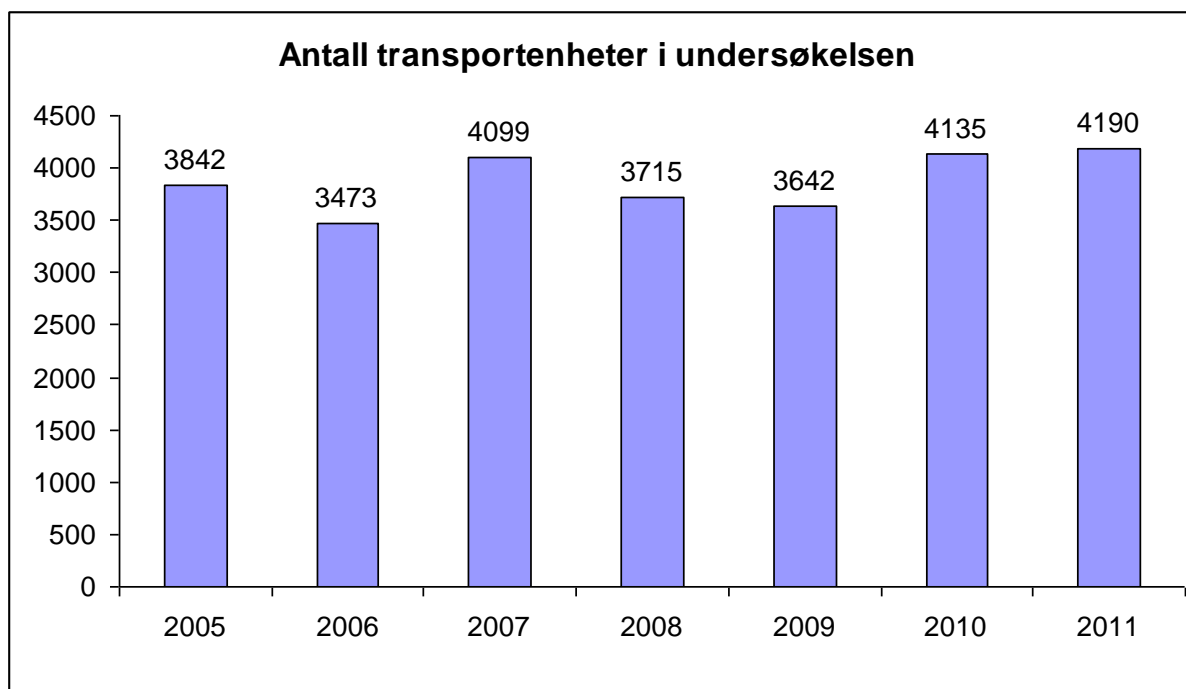
3,9 % av førerne ble anmeldt for uriktig bruk av diagramskiven. Prosentandelen er noe høyere enn ved tidligere års undersøkelser.

Tilstandsundersøkelse kap 6/2011 Tunge kjøretøyer (tekniske og administrative forhold)

1. Innledning

Undersøkelsen ble gjennomført ved at det ble sendt ut registreringskjema til regionvegkontorene, der de ble bedt om å benytte skjemaene ved kontroll av tunge kjøretøyer. Undersøkelsen ble gjennomført sommeren 2011, og omfatter alle Statens vegvesens regioner.

Undersøkelsen er gjennomført som stoppkontroller av tunge kjøretøy ved vegvesenets kontrollstasjoner, og utvalgsstørrelsen er på 4190 transportenheter for 2011.



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 sterkt i forhold til tidligere 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 2003.

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 trafikksikkerheten, sikre like konkurransevilkår i transportbransjen og sikre førernes arbeidsmiljø. Selv etter innføring av årlig periodisk kontroll for tunge kjøretøy, (Rådsdirektiv 96/96/EF, senere erstattet av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/40/EF) anses det som nødvendig å følge opp bl.a. en del tekniske forhold hvor det kan forventes raske tilstandsendringer når kjøretøyet blir brukt. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/30/EF om tekniske veikontroller av nyttekjøretøy ble innført (10. august 2002) for å sikre at kjøretøyene i fellesskapsområdet bedre skulle overholde de tekniske kravene som er satt ved årlig periodisk kjøretøykontroll. Transportøkonomisk institutt (TØI) konkluderer i sin vurdering av tekniske utekontroller for tunge kjøretøy 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 på bakgrunn av tilstand, og tilstandsundersøkelsene spiller derfor en sentral rolle.

3. Metode

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

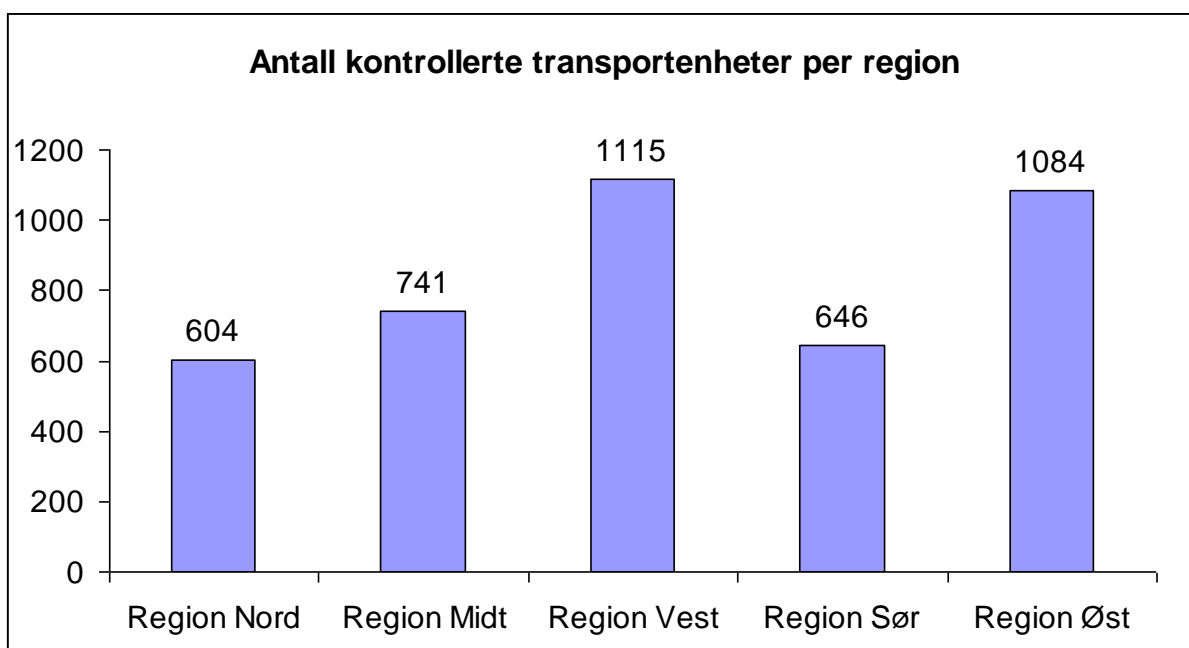
Innsamling av data skjer ved hjelp av registrering av ulike forhold ved tunge kjøretøy. Kontrollene skjer på kontrollsteder som har tilgang på bremseprøver. Kontrollene bør også gjennomføres på kontrollsteder som ligger ved eller i nærheten av hovedveg, slik at tungtransporten ikke blir unødig forsinket.

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 nord, vest og øst har nådd måltallene for 2011, Region sør er den regionen som i 2011 er lengst unna måltallet med sine 646 kontrollerte transportenheter.

Til sammen har regionene utført 91 % av de 4600 kontrollene som var målet for 2011.



Figur 2 Antall kontrollerte transportenheter per region

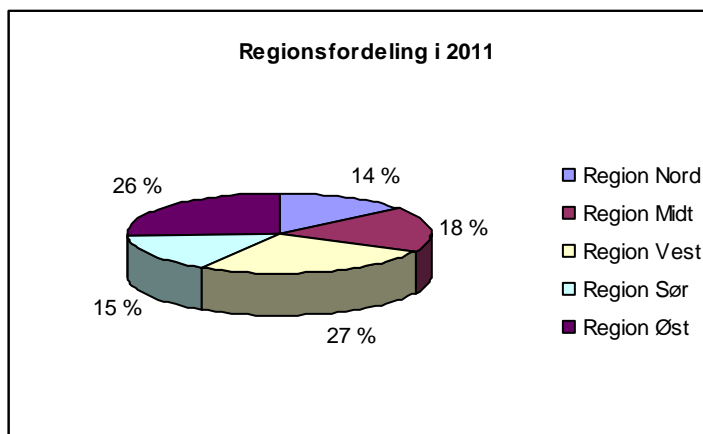
4.2 Vekting

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.

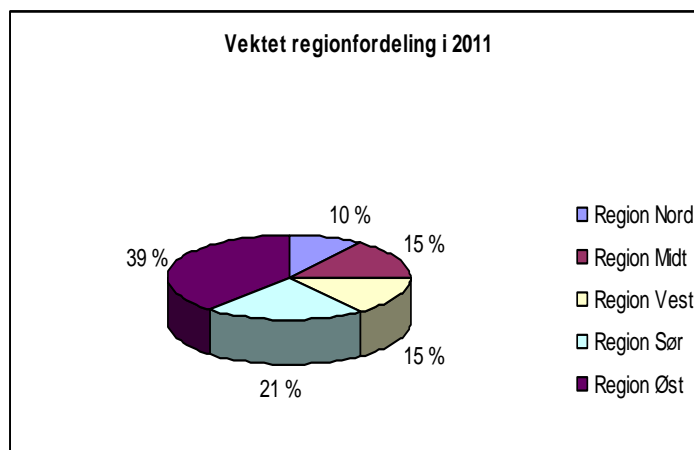
Erfaringsmessig har godkjenningsandelen for Region øst på de fleste av kontrollpunktene vært lavere enn for de øvrige regionene. Konsekvensen av dette har vært at totalresultatet har framstått mer positivt enn hva som ville ha vært tilfelle hvis antallet kontroller i hver region hadde vært tilpasset 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 4190 kontrollene som ble foretatt i 2011, og hvor den nederste illustrerer fordelingen basert på regionenes vektingsprosent. Vektingsprosentene i 2011 er de samme som er benyttet siden 2006.



Figur 3 Kontrollandel per region for 2011

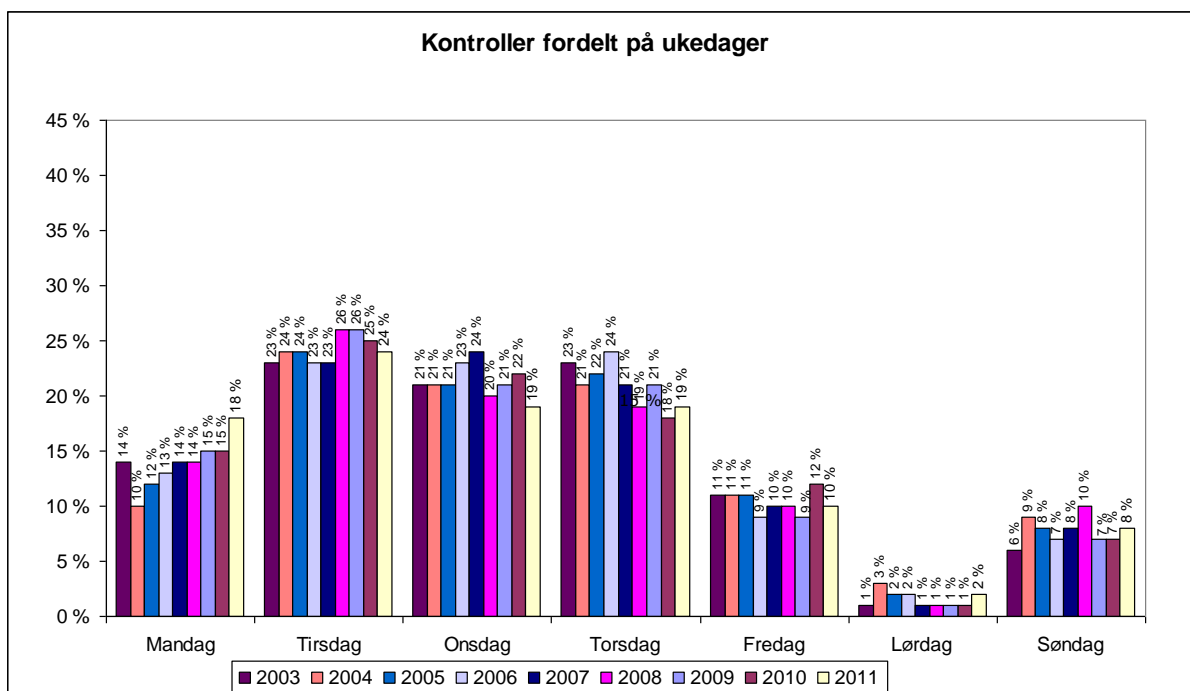


Figur 4 Trafikkarbeidet utført av tunge kjøretøy fordelt på de ulike regioner

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 i år på 8 %.

Når det gjelder fordeling av kontroller på virkedager og helgedager er 90 % foretatt på virkedagene og 10 % på helgedagene. Kontrollandel for helgedagene har økt med 2 prosentpoeng sammenlignet med 2010, men målet om en kontrollandel på 15 % for helgedagene er likevel ikke oppnådd.

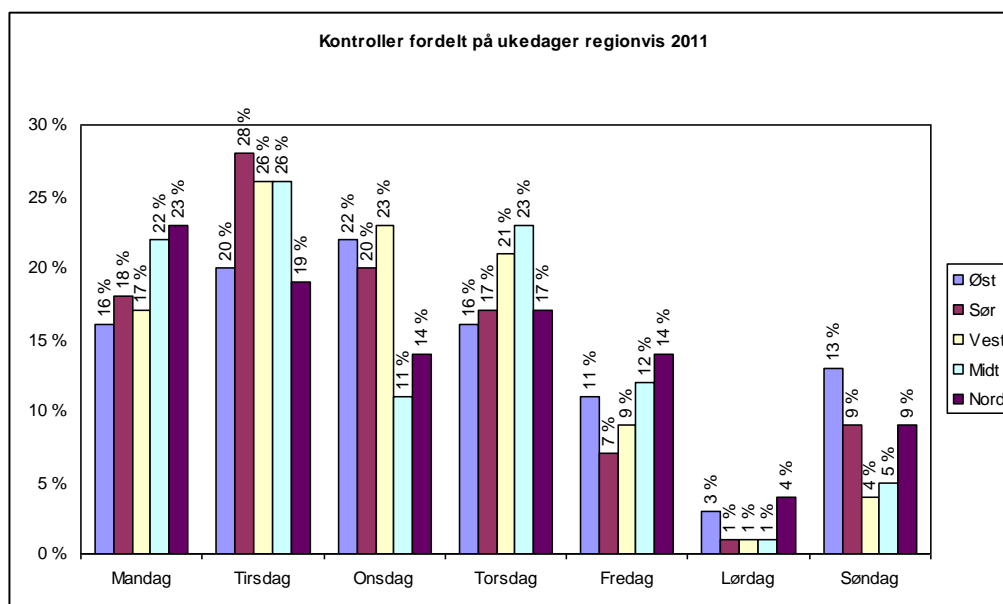


Figur 5 Fordeling av kontroll på ukedager

Kontroll fordelt på ukedager regionvis 2011:

Figur 6 viser ved hvilke ukedager regionene har utført kontrollene.

Region øst hadde en kontrollandel i helg på 16 %, og var dermed den eneste regionen som nådde målet om kontrollandel på minimum 15 % på helgedager.

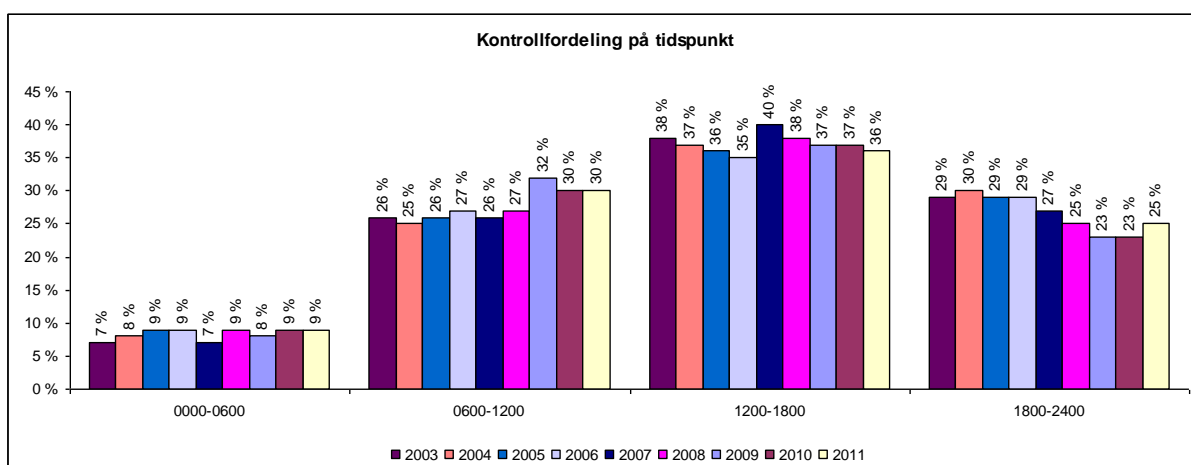


Figur 6 Kontroller fordelt på ukedager regionvis

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 2010 var andelen kontroller utført på nattetid 00.00 – 06.00 den samme i 2011, og 9 % av kontrollene ble gjennomført i dette tidsrommet i 2011. Dette er før øvrig også samme kontrollandel som i 2005, 2006 og 2008, men likevel et stykke unna måltallet. Tidsrommet 06.00-12.00 hadde også samme kontrollandel som fjoråret.

Tidsrommet 12.00-18.00 hadde en nedgang på 1 prosentpoeng fra 2010, og tidsrommet 18.00-24.00 hadde en oppgang på 2 prosentpoeng fra 2010. Flest kontroller (36 %) ble gjennomført i tidsperioden 12.00-18.00.

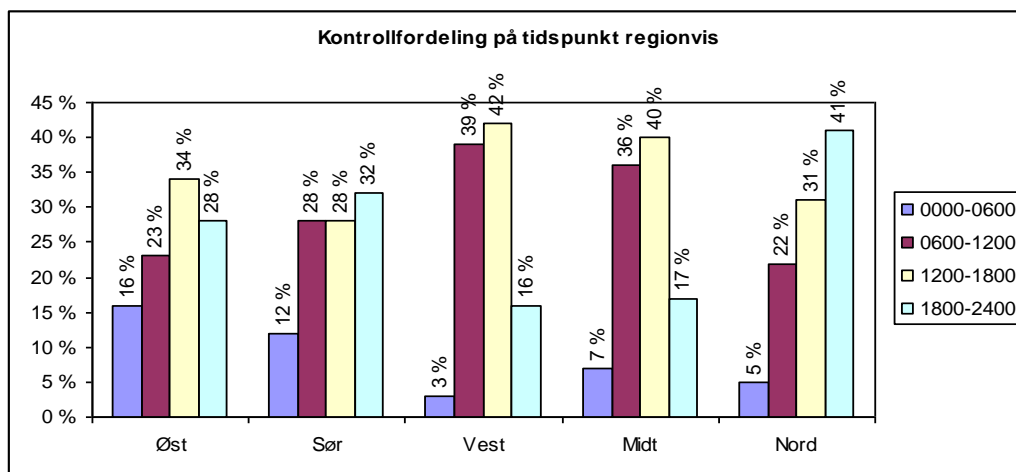


Figur 7 Fordeling av kontroller på tidspunkt

Kontrollfordeling på tidspunkt regionvis 2011:

Figur 8 viser hvilke tidspunkt regionene har utført kontrollene.

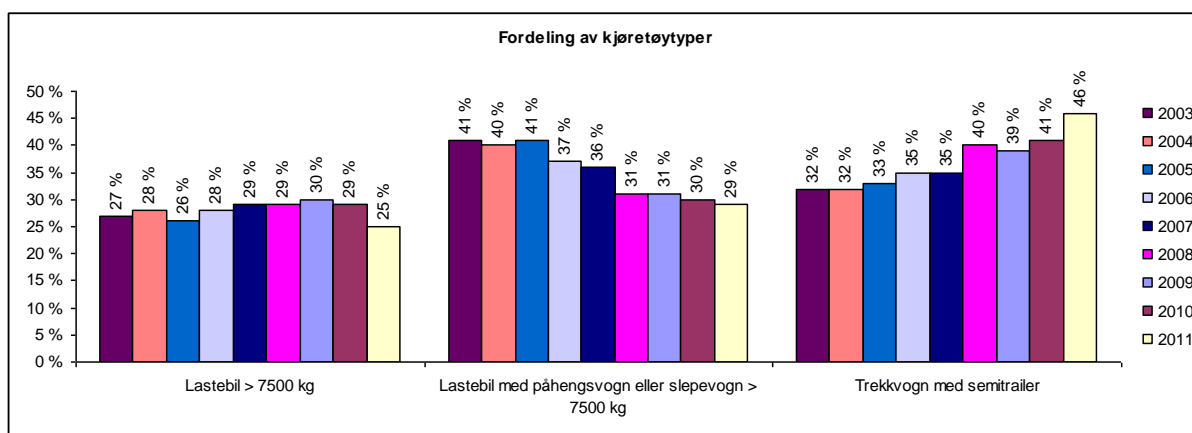
Region øst hadde en kontrollandel nattetid 00.00 – 06.00 på 16 %, og var dermed den eneste regionen som nådde målet om kontrollandel på minimum 15 % nattetid.



Figur 8 Kontrollfordeling på tidspunkt regionvis

4.5 Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

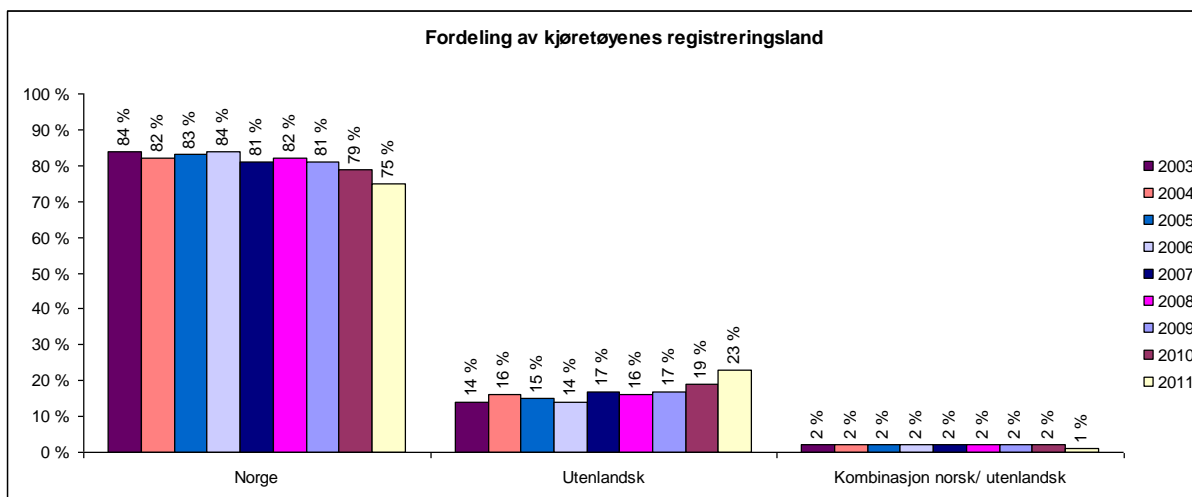
Tilstandsundersøkelsen viser utviklingen av fordeling av kjøretøytyper de seneste årene. Andelen *trekkvogn med semitrailer* har økt i omfang siden 2004 og er i år på 46 %, dette er 5 prosentpoeng høyere enn 2010. Motsatt trend ser vi for kjøretøytypen *lastebil med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg*. De seneste årene har andelen av denne typen sunket fra 41 % i 2005 til 29 % i 2011, for øvrig et prosentpoeng lavere enn i 2010. Andelen *lastebiler med største totalvekt større enn 7 500 kg* har de senere årene ligget stabilt, men årets resultat på 25 % innebærer at andelen har sunket 4 prosentpoeng i forhold til 2010.



Figur 9 Fordeling av kjøretøytyper

4.6 Registreringsland

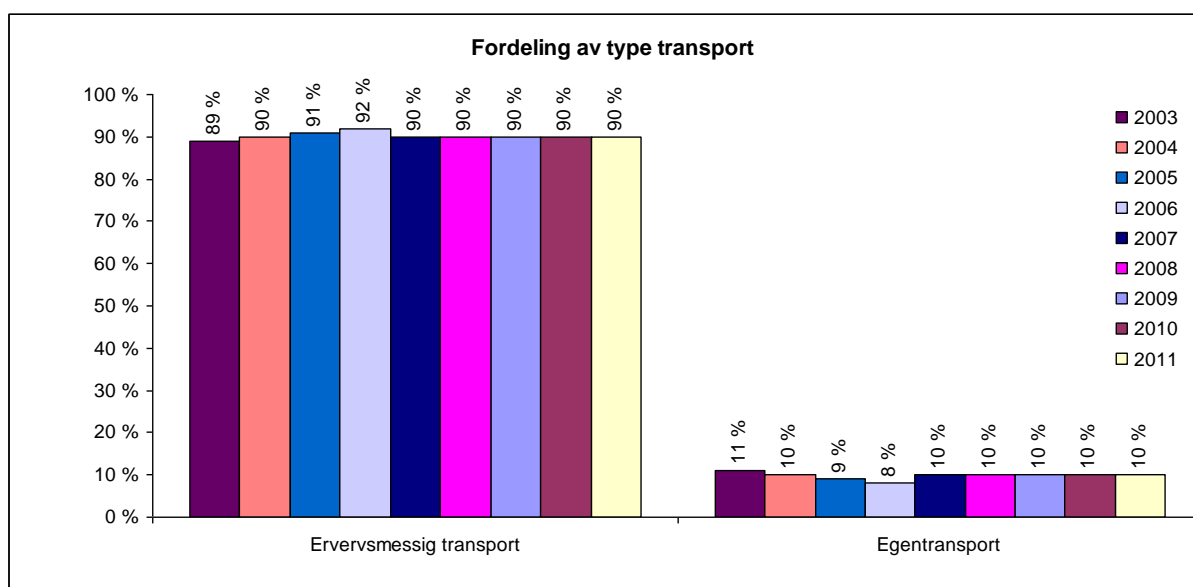
For 2011 er andelen norskregistrerte kjøretøy på 75 %, 4 prosentpoeng under fjorårets resultat på 79 %. Bortsett fra noen små variasjoner fra år til år, er totaltrenden at de norskregistrerte kjøretøyene har sunket i andel siden man startet med registrering i 1998 (vises ikke grafisk). Tilsvarende har de utenlandsregistrerte kjøretøyene økt noe i andel siden 1998, og i 2011 er denne andelen 23 %. Kjøretøy med kombinasjonen norsk/utenlandsk registrering har ligget stabilt på 2 % siden dette begynte å bli registrert i 2003, et resultat på 1 % for denne gruppen i 2011.



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

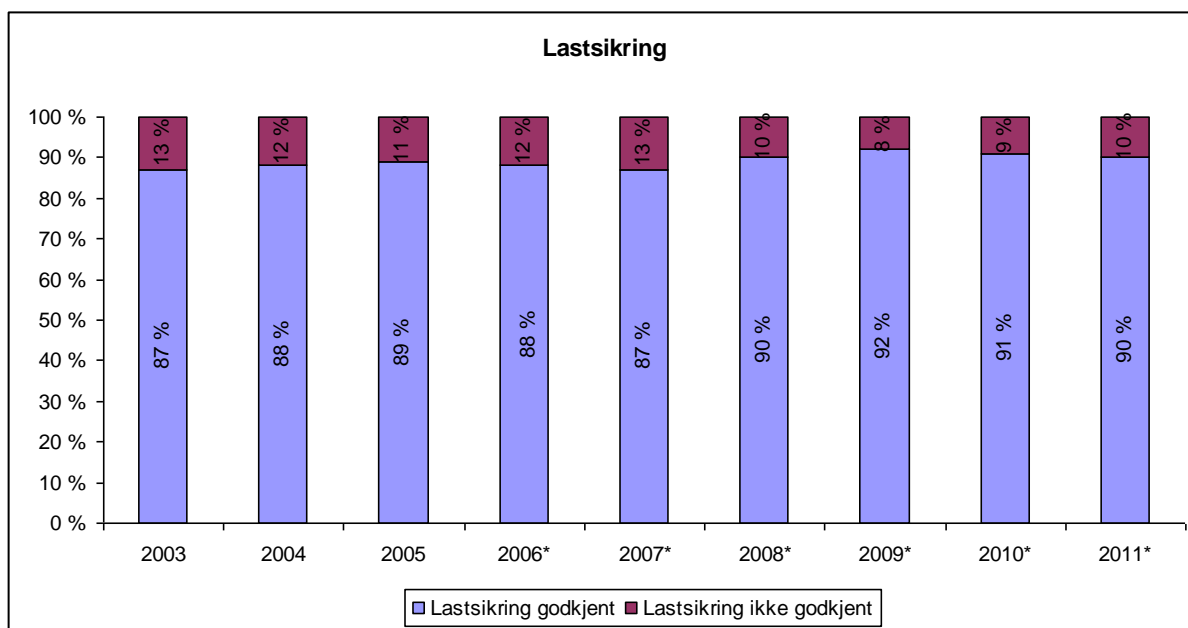
5.1 Tolkning av resultater

Som nevnt innledningsvis startet man i 2006 med å vekte resultatene fra de ulike regionene ut fra regionenes andel av det totale trafikkarbeidet (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 sammenligne resultatene fra 2006-2011 direkte med resultatene fra tidligere års undersøkelser. I figurene er imidlertid resultatene fra 2006 til 2011 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 oppgis i prosentandel av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres. I 2011 kunne 91 % av kontrollenhetene kontrolleres for last og av disse hadde 90 % godkjent lastsikring. Disse tallene er vektet.



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 84 % godkjent lastsikring mot 93 % godkjente av norskregistrerte kjøretøy. Kombinasjonen norsk/utenlandskregistrerte kjøretøy har en godkjenningssandel på 96 % for sikring av last.

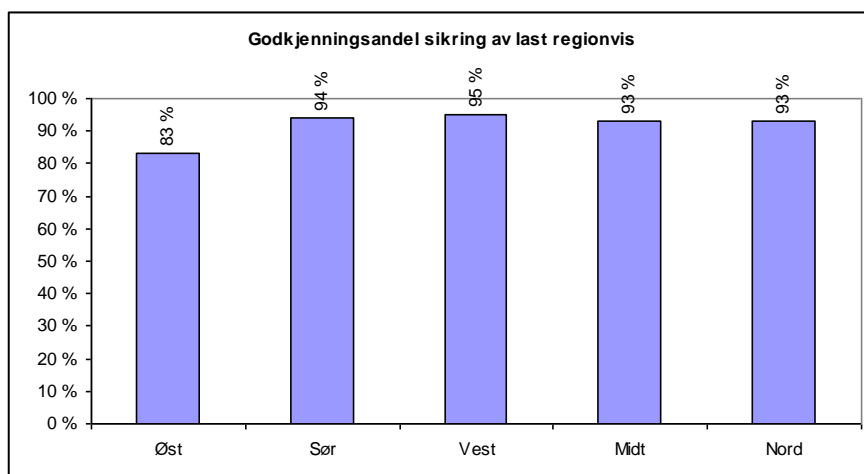
I 2011 er det liten differanse mellom de ulike kjøretøytypene som er kontrollert i tilstandsundersøkelsen. I gruppen *lastebiler over 7500 kg* ble 94 % godkjent, *lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg* ble 91 % godkjent, mens for *trekkvogn med semitrailer* ble 89 % godkjent.

Ser man på hvilken transporttype som bedrives ligger ervervsmessig transport og egentransport helt likt i 2011 med godkjenningssandel på 91 %.

Fordelt over uken er andelen kjøretøy med godkjent lastsikring relativt jevn i 2011 med variasjoner mellom 89 % på mandag og 95 % på lørdag. Jevn fordeling finner vi også gjennom tidsrommene kontrollene er blitt utført. Godkjenningssandelene fordeler seg mellom 90 % og 92 % over hele døgnet.

Regionvis godkjenningsandel for sikring av last 2011:

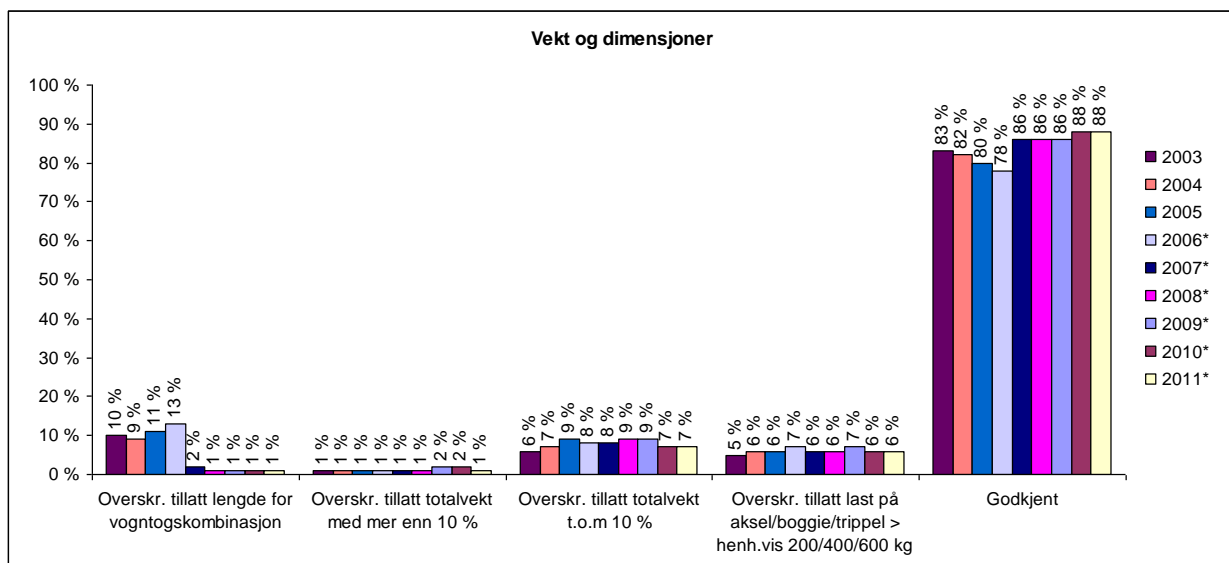
Av regionene er det Region øst som har den laveste godkjenningsandelen med 83 %. Region vest har med 95 % den høyeste andelen kjøretøy med godkjent lastsikring. Region sør hadde en godkjenningsandel på 94 %, og Region midt og region nord ligger tett etter med godkjenningsandeler på 93 %.



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 2011 på 88 %, som tilsvarer resultatet fra i fjor.



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 2011 finner vi igjen at kun 1 % har overskredet lengdebestemmelsene.

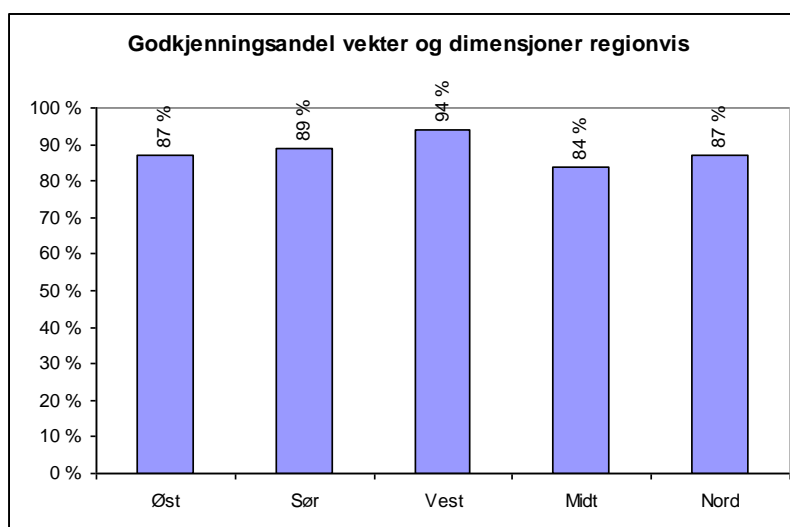
Overskridelse av tillatt totalvekt t.o.m. 10 % er feilen som forekom oftest i 2011 med en andel på 7 %, dette er for øvrig samme andelen som for fjoråret. Overskridelse av tillatt last på boggi/aksel/trippel med mer enn henholdsvis 200 kg, 400 kg og 600 kg hadde en andel på 6 %, også dette samme resultat som for fjoråret. De av kjøretøyene som overskred tillatt totalvekt med mer enn 10 % utgjør en relativt liten andel på 1 %, dette er et prosentpoeng lavere enn i 2010. Siden det er mulig at samme kjøretøy 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 godkjenningsandeler på 91 %. Kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering, og utenlandsk registrerte kjøretøy, har i 2011 høyest godkjenningsandel ved kontrollpunktet vekter og dimensjoner på 92 % mot 87 % for norskregistrerte kjøretøy. Kjøretøy som driver egentransport ligger noe lavere enn kjøretøy som driver ervervsmessig transport, med godkjenningsandeler på henholdsvis 88 % og 89 % for vekter og dimensjoner.

Godkjenningsandelene for vekter og dimensjoner varierer noe mellom ukedagene med 85 % godkjente på fredag, og 90 % godkjente tirsdag. Ved å se på tidspunktet på døgnet hvor kontrollene ble gjennomført, finner man at flest (90 %) ble godkjent mellom kl. 00.00 og kl. 06.00 mens tidsrommet 06.00-12.00 og 12.00-18.00 ga 88 % godkjente.

Regionvis godkjenningsandel vekter og dimensjoner 2011:

Av regionene er det Region midt som har den laveste godkjenningsandelen for vekter og dimensjoner med 84 %. Region vest har med 94 % den høyeste godkjenningsandelen. Region sør hadde en godkjenningsandel på 89 %, og Region øst og Region nord ligger tett etter med godkjenningsandeler på 87 %.

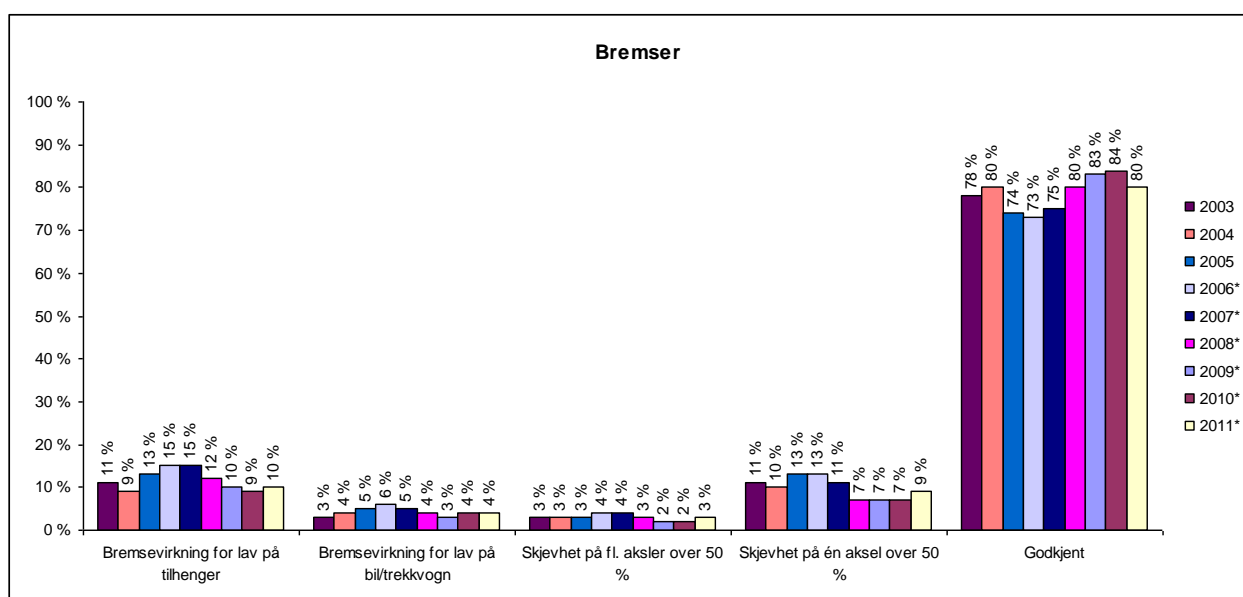


Figur 15 Godkjenningsandel vekter og dimensjoner regionvis

5.4 Bremsler

Figur 16 illustrerer hvor stor andel av de kontrollerte kjøretøyene som hadde godkjente bremsler, 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 %.

Andelen godkjente kjøretøy etter utførte bremseprøver er 80 %. Det er en nedgang på fire prosentpoeng i forhold til fjoråret, for øvrig samme resultat som i 2008. Av de kontrollerte kjøretøyene har 10 % for lav bremsevirkning på tilhenger, dette er ett prosentpoeng høyere enn i 2010. 3 % har skjevhet på flere aksler, også dette ett prosentpoeng høyere enn i fjor. Det er registrert samme andel kjøretøy med ”for lav bremsevirkning på bil/trekkvogn” i forhold til 2010. Feilen ”skjevhet på én aksel” ligger på 9 % som er to prosentpoeng høyere enn fjoråret.



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

(* 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* (77 % godkjent) og *trekkvogn med semitrailer* (76 % 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.

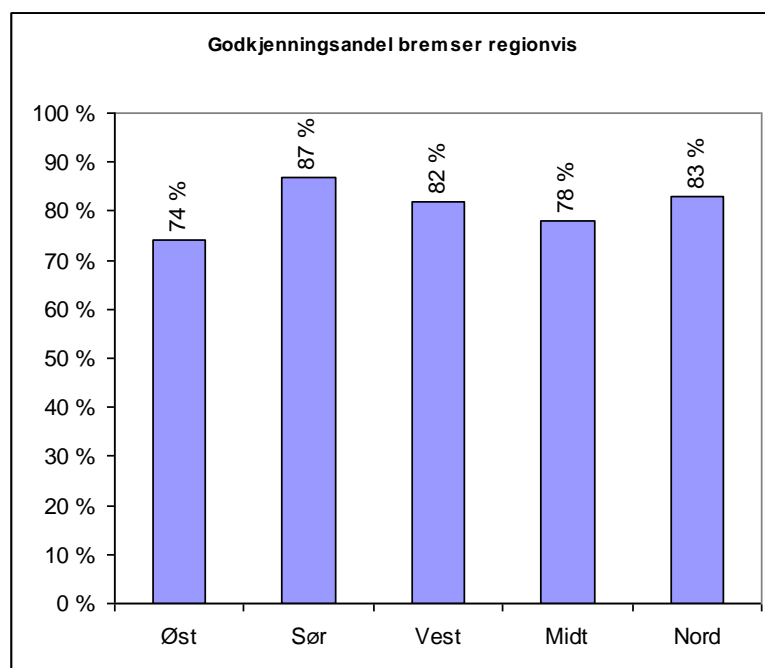
73 % av utenlandsregistrerte kjøretøy ble godkjent i henhold til de kontrollerte punkter etter bremsekontrollen. Dette er fem prosentpoeng lavere godkjenningssandel sammenlignet med fjoråret men likevel fem prosentpoeng høyere godkjenningssandel enn i år 2007. For både gruppen kombinert norsk/utenlandsk registrering og gruppen norskregistrerte kjøretøy ble 82 % av kontrollenhetene godkjent med hensyn til bremsler.

Når det kommer til type transport som gjennomføres, får 87 % av kjøretøyene som driver egentransport godkjent bremseprøvene, en nedgang på ett prosentpoeng fra 2010. Også de som driver ervervsmessig transport hadde en nedgang i godkjenningssandel, en nedgang på seks prosentpoeng fra 2010 og 79 % av disse fikk godkjent bremseprøve.

Av de 4190 kontrollerte transportenhetene ble alle kontrollert for bremsler i 2011.

Regionvis godkjenningssandel bremsler 2011:

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 (82 %), Region midt (78 %). Region øst ligger lavest med 74 % godkjente.



Figur 17 Godkjenningssandel bremsler regionvis

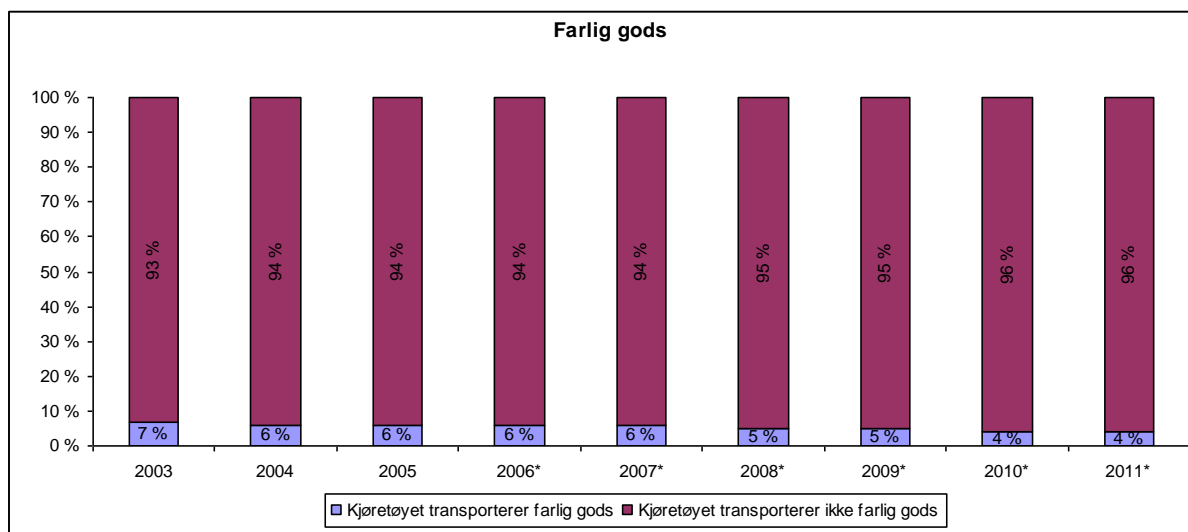
5.5 Farlig gods – dokumenter og påkrevd utstyr

Av utvalget på 4190 transportenheter ble 3907 stk kontrollert for farlig gods. Kjøretøyandelen som transporterte farlig gods i 2011 var 4 %. 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 2 % i Region nord til 7 % i Region sør. Det er liten variasjon mellom de ulike kjøretøytypene som frakter farlig gods. *Trekkvogn med semitrailer* er med 5 % den kjøretøytypen som har høyest andel transportenheter som transporterer farlig gods, etterfulgt av *lastebil med påhengsvogn/slepevogn* med 3 % og *lastebil over 7500 kg* (2 %). Videre er kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering (7 %) og norskregistrerte kjøretøy (4 %) de registreringstypene hvor størst andel av kjøretøyene transporterer farlig gods i 2011, mot 3 % av utenlandsregistrerte kjøretøy.

Av transportenhetene som transporterer farlig gods, er 4 % av transportarbeidet ervervsmessig transport og 2 % egentransport.

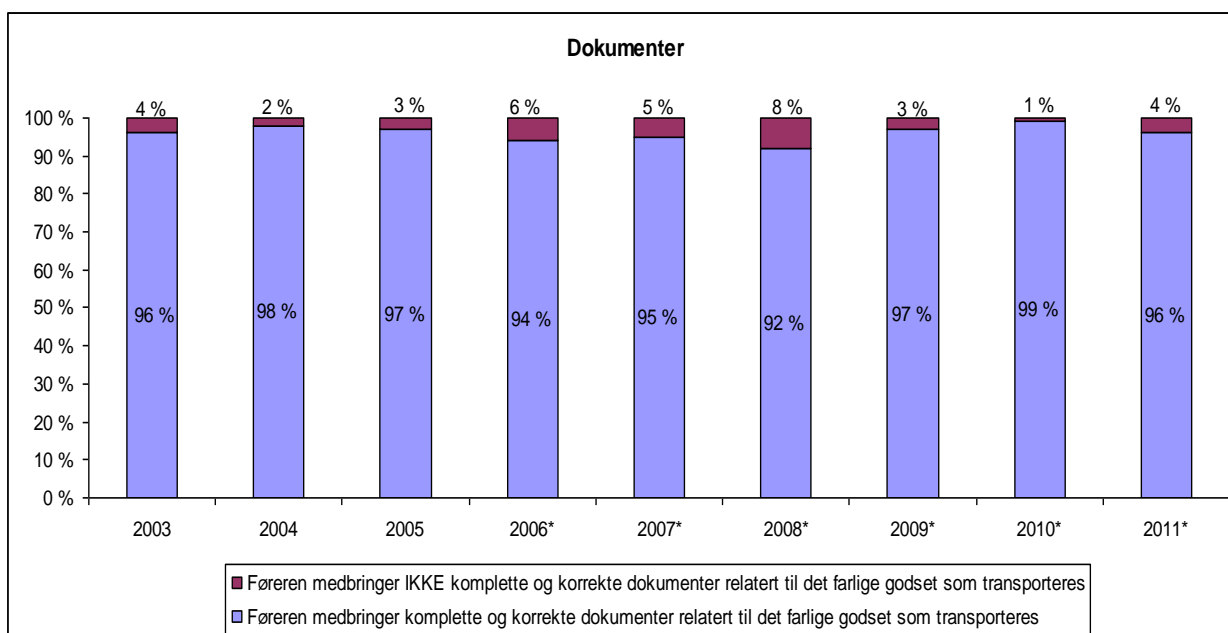
Det viser seg at andelen transportenheter med farlig gods er jevnt fordelt både over døgnet og over uken (andeler mellom 3 % og 5 %), i 2011.



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)

Ett av spørsmålene i undersøkelsen går ut på om føreren har med seg komplette og korrekte dokumenter relatert til det farlige godset som transporteres. Førerandelen som oppfyller dette kravet er 96 % for 2011, en nedgang på tre prosentpoeng i forhold til 2010.



Figur 19 Andel førere med nødvendige dokumenter relatert til farlig gods

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

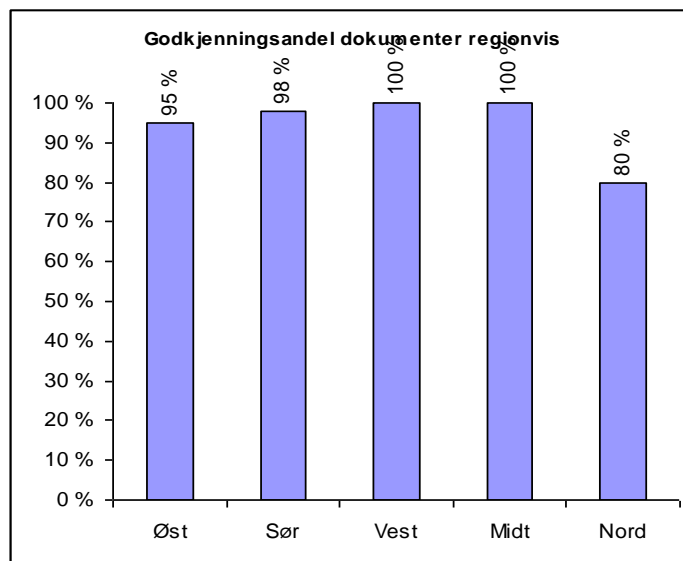
Førere av utenlandsregistrerte kjøretøy kunne i 97 % av tilfellene forevise de etterspurte dokumentene, mens for norskregistrerte kjøretøy var andelen 96 % i 2011.

Registreringskombinasjonen norsk/utenlandsk hadde for dette spørsmålet bare 3 førere som ble forespurt dokumentene i 2011, statistikken for denne kategorien tas derfor ikke med.

Det var forskjell i godkjenningsandelen blant førere som kjørte ervervsmessig transport (96 %) og egentransport (100 %). Hvilken type kjøretøy som fraktet det farlige godset ga også liten variasjon; mellom 96 % og 100 % av førerne hadde komplette og korrekte dokumenter.

Regionvis godkjenningsandel dokumenter 2011:

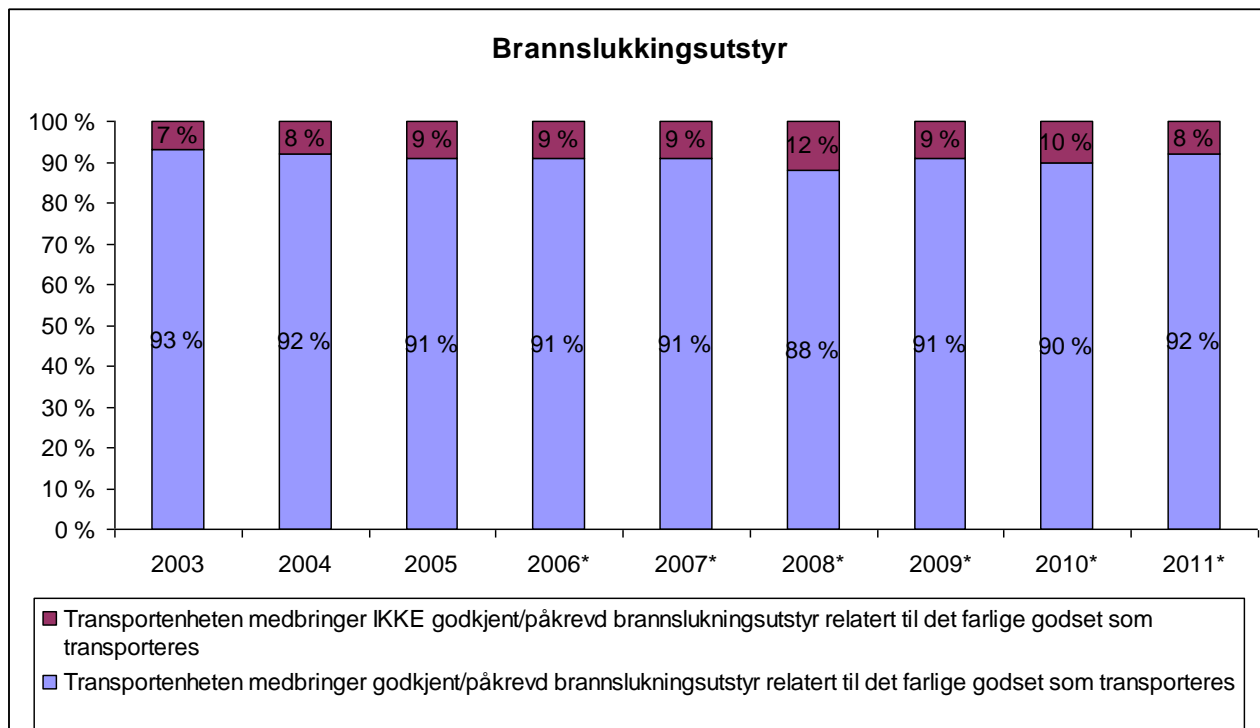
I Region vest og Region midt kunne 100 % av førerne fremvise komplette dokumenter, etterfulgt av Region sør (98 %) og Region øst (95 %). Den laveste andelen blant regionene hadde Region nord, med 80 %.



Figur 20 Godkjenningsandel dokumenter regionvis

Et annet spørsmål relatert til farlig gods er hvorvidt transportenheten medbringer godkjent/påkrevd brannslukkingsutstyr relatert til det farlige godset som transporteres.

Figur 15 viser andelen av kjøretøy som er utstyrt med brannslukkingsutstyr som er tilpasset det farlige godset som transporteres. For 2011 viser undersøkelsen at 92 % av transportenhetene hadde godkjent/påkrevd brannslukkingsutstyr, og dette er en fremgang på 2 prosentpoeng fra 2010.

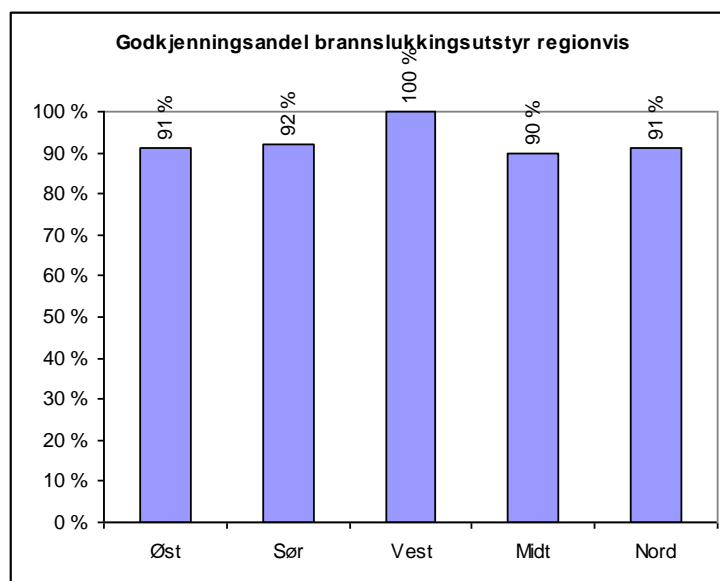


Figur 21 Andel av transportenhetene med nødvendig brannslukkingsutstyr relatert til farlig gods

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

Regionvis godkjenningssandel brannslukkingsutstyr 2011:

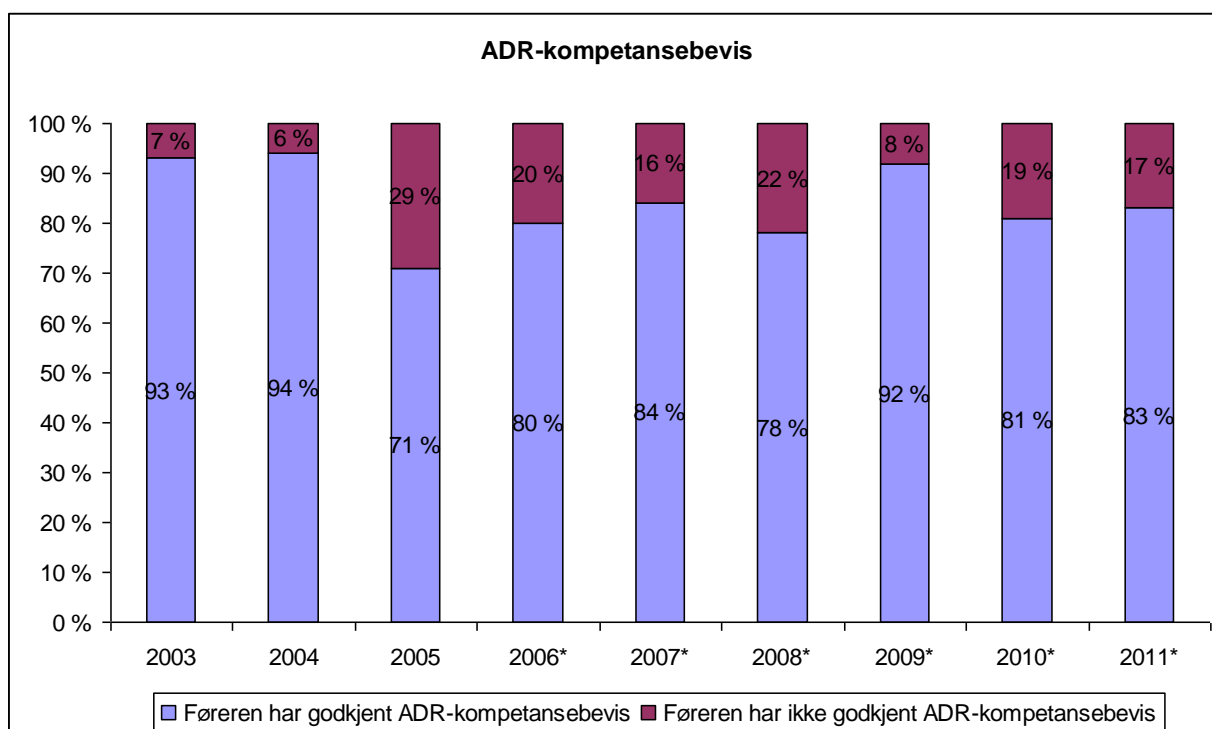
I Region vest ble 100 % av transportenhetene godkjent på dette punktet, etterfulgt av Region sør (92 %), og Region øst og nord (begge 91 %). Den laveste andelen blant regionene (90 %) var i 2011 i Region midt.



Figur 22 Godkjenningssandel brannslukkingsutstyr regionvis

Førere som transporterer farlig gods skal kunne forevise ADR-kompetansebevis. I 2011 kunne 83 % av sjåførene forevise godkjent ADR-kompetansebevis. Dette er en fremgang på 2 prosentpoeng fra 2010, likevel 9 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 2011 ble 170 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)

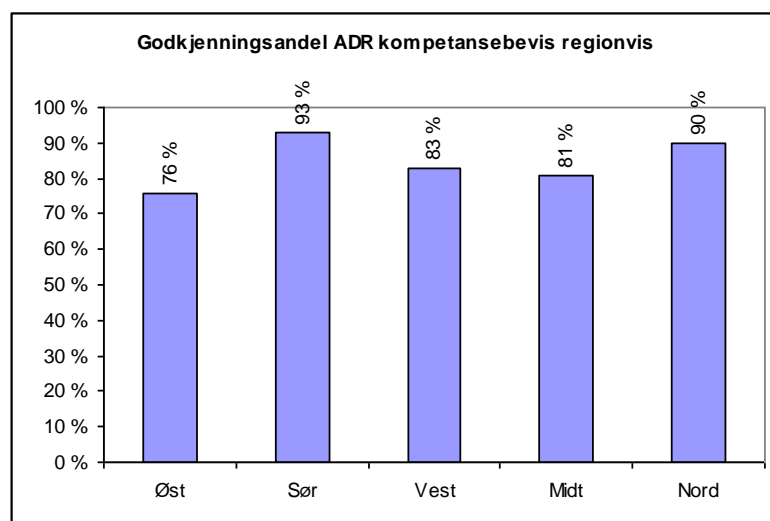
Trekker man frem tall fra noen av underemnene, finner man at kjøretøytypen *lastebil med påhengsvogn/slepevogn* kom svakest ut, 80 % av disse førerne hadde godkjent ADR-kompetansebevis. For kjøretøytypen *trekkvogn med semitrailer* hadde 82 % godkjent ADR-kompetansebevis, mens andelen for *lastebil over 7500 kg* var 96 %.

For *norskregistrerte kjøretøy* var andelen 89 %, mot 62 % for *utenlandsregistrerte kjøretøy*. Registreringskombinasjonen norsk/utenlandsk hadde for dette spørsmålet bare 3 førere som ble forespurt om ADR-kompetansebevis i 2011, og statistikken for denne kategorien tas derfor ikke med.

Regionvis godkjenningsandel ADR kompetansebevis 2011:

Ved 93 % av kontrollene av transport av farlig gods i Region sør kunne føreren forevise gyldig ADR-kompetansebevis. Den laveste andelen finner vi i Region øst hvor 76 % av de kontrollerte transportenhetene for farlig gods hadde påkrevd ADR-kompetansebevis.

Resultater for øvrige regioner: Region nord 90 %, vest 83 %, og midt 81 %.

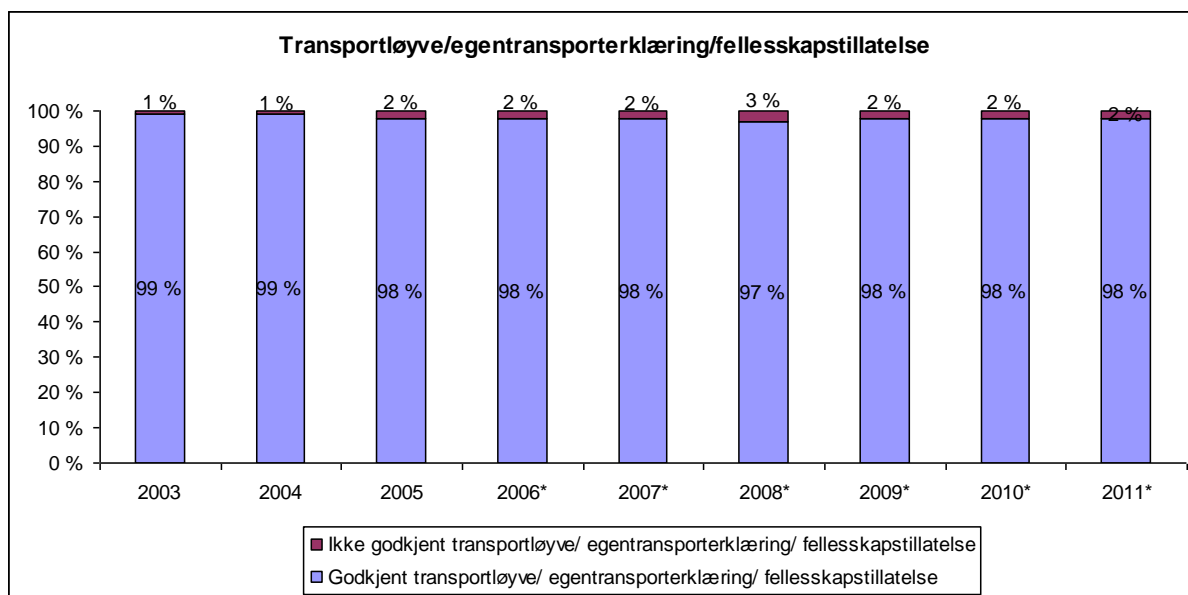


Figur 24 Godkjenningsandel ADR kompetansebevis regionvis

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 2010 og på nivå med tidligere år. I 2011 ble 4098 sjåførere forespurt om slike dokumenter.

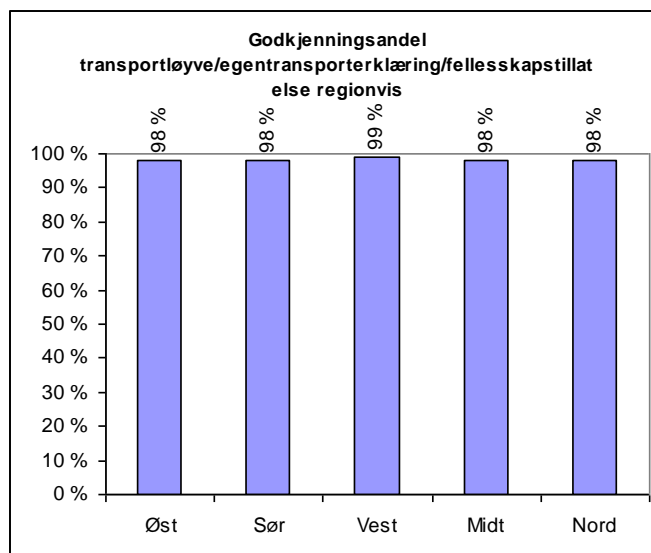
Ved å bryte ned tallene mot standard bakgrunnsspørsmål i undersøkelsen finner vi sterke godkjenningsandeler med resultater mellom 97 % og 100 % for alle spørsmål.



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 2011:

Vi finner sterke godkjenningssandeler på tvers av alle regionene med 99 % godkjente i Region vest, og 98 % i resten av regionene.

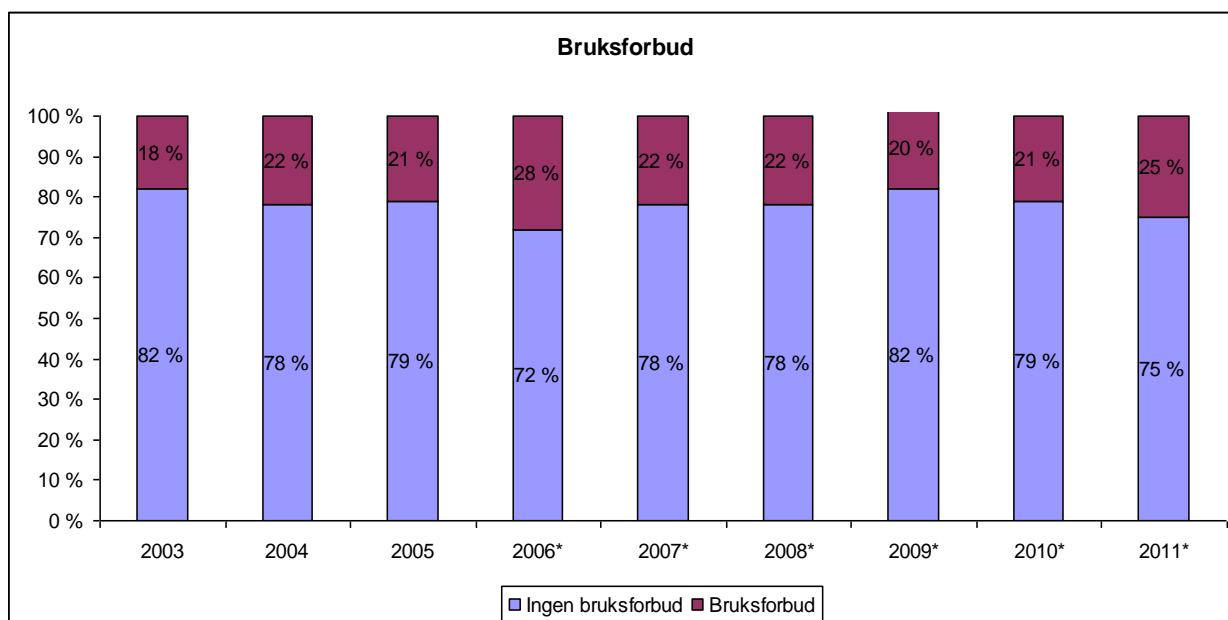


Figur 24 Godkjenningssandel transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse regionvis

5.7 Bruksforbud

Alvorlige brudd på hovedemnene 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 høyere enn i fjor. I 2011 ble 25 % av transportenhetene registrert med bruksforbud.



Figur 25 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud

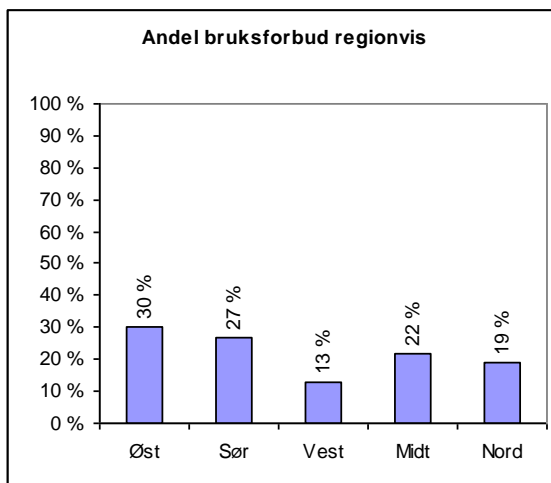
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

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 20 % ilagt bruksforbud. For kjøretøyene med kombinert norsk/utenlandsk registrering var andelen som ble ilagt bruksforbud 16 %.

Trekkvogn med semitrailer (24 %) og lastebil med påhengsvogn eller slepevogn (24 %) var kjøretøytypene som hyppigst ble ilagt bruksforbud, mot 16 % for lastebil over 7500 kg. For kjøretøy som driver egentransport og ervervsmessig transport fikk henholdsvis 17 % og 22 % bruksforbud.

Regionvis andel ilagte bruksforbud 2011:

Andelen som ble ilagt bruksforbud varierte noe mellom regionene. Høyest andel hadde Region øst med 30 %, etterfulgt av Region sør (27 %), midt (22 %), nord (19 %). Den laveste andelen ilagte bruksforbud i 2011 finnes i Region vest, med sine 13 %.



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.

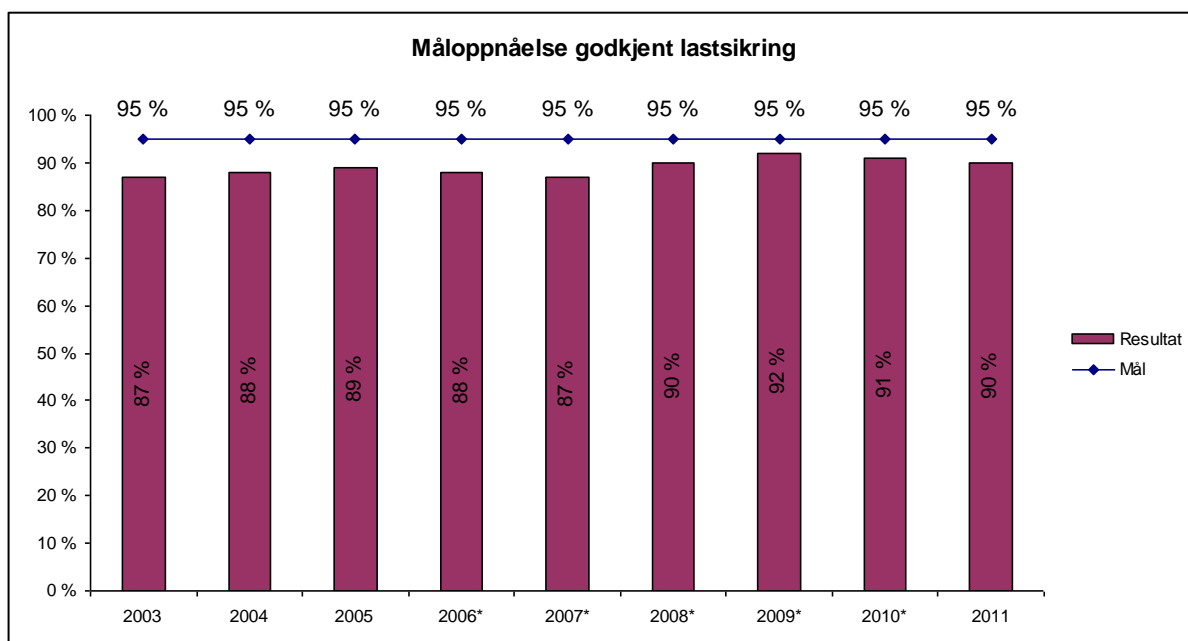
Tabell 1 Mål for hvor stor andel av kontrollenhetene som bør være godkjent

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 bremseser
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 2011 hadde 90 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent lastsikring. **Figur 27** viser resultatene over tid og vi ser at nivået er ett prosentpoeng lavere enn 2010, imidlertid likevel et relativt bra resultat sammenlignet med tidligere år. Måltallet er imidlertid ikke nådd.



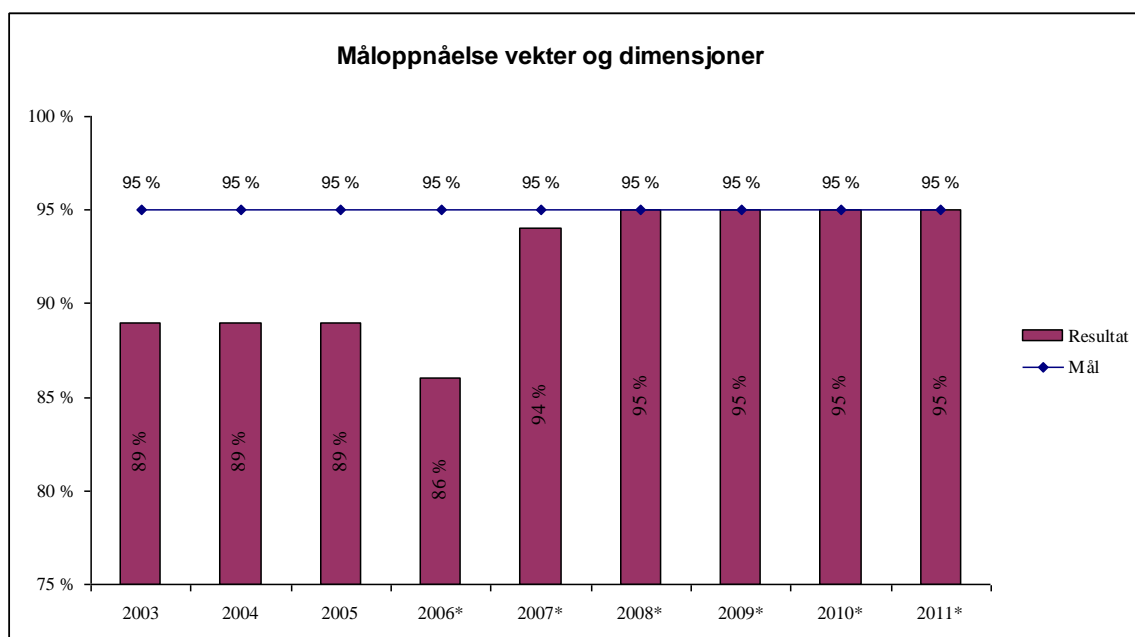
Figur 27 Måloppnåelse for sikring av last

(* 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

Som for emnet *sikring av last*, er målet for *vekter og dimensjoner* satt til en godkjenningssandel på 95 %. 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 2008, 2009, 2010 og 2011 ble hele 95 % (7 % + 88 % i 2011, se Figur 11) av de kontrollerte transportenhetene godkjent under kontrollpunktet *vekter og dimensjoner* og måltallet er dermed nådd for fjerde året på rad.



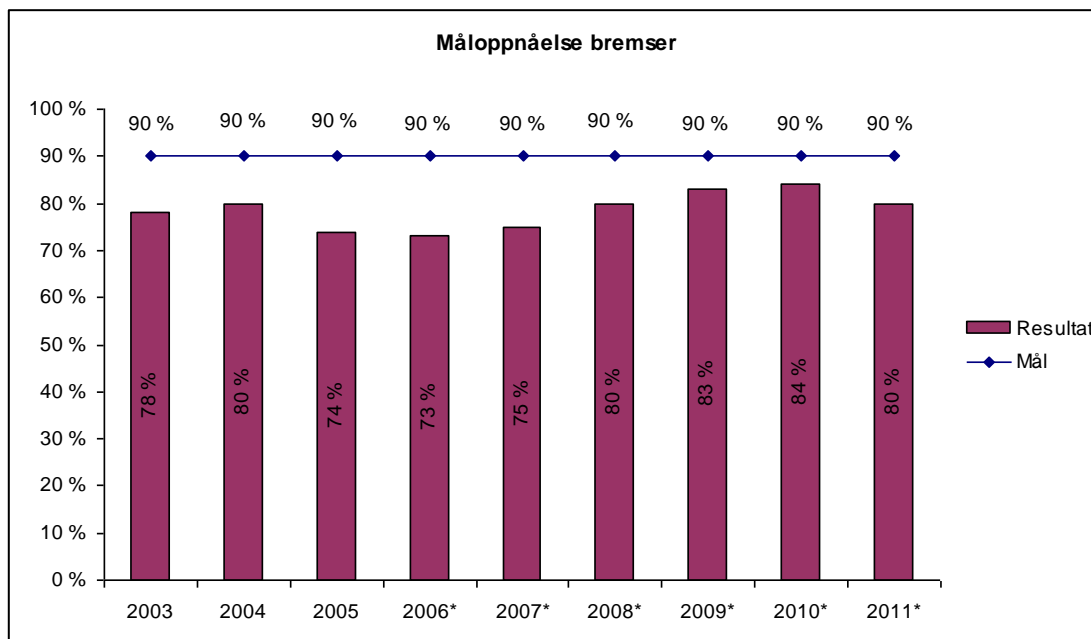
Figur 28 Måloppnåelse for vektor og dimensjoner

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

7.3 Bremsar

Figur 29 illustrerer hvordan resultatene av bremsekontrollene har utviklet seg over tid. Målet om at 90 % skal ha godkjente bremsar har vært det samme siden 1998 (ikke vist grafisk). Årets resultat, med vektning, endte på 80 % – ti prosentpoeng unna måltallet.

Årets resultat er en nedgang på fire prosentpoeng fra 2010 og er det laveste registrerte resultatet siden 2008, imidlertid et relativt godt resultat sammenlignet med tidligere år.

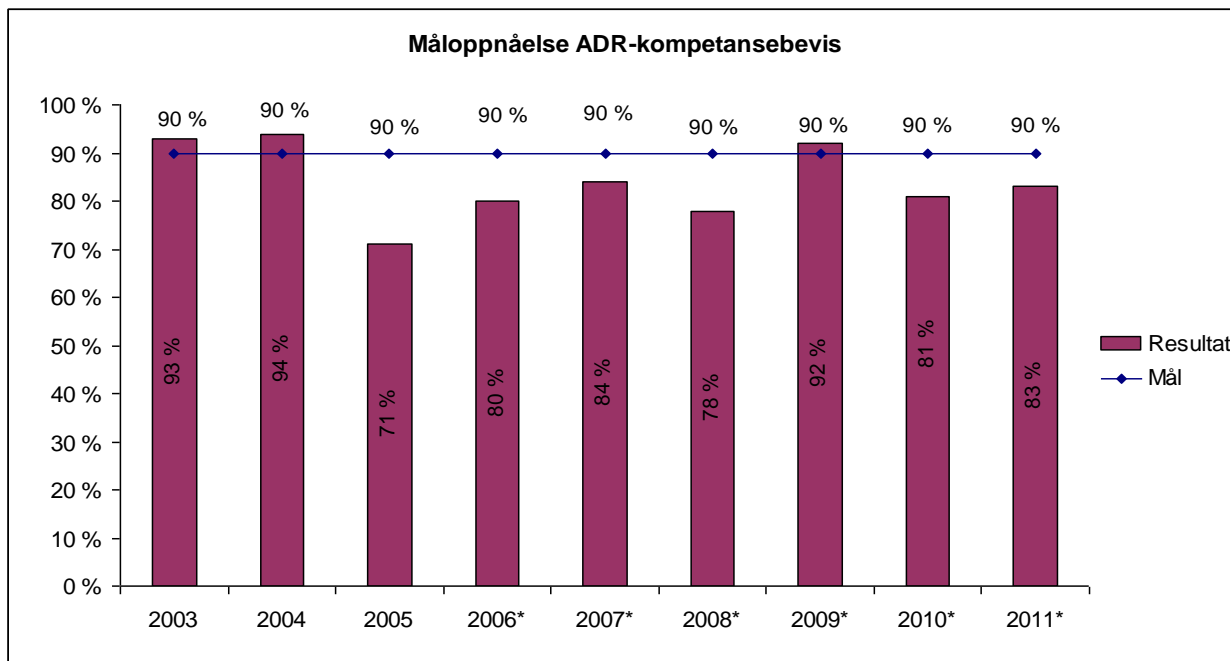


Figur 29 Måloppnåelse for bremsler

(* 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 godkjenningssandelen falt kraftig i 2005. I 2006 og 2007 steg godkjenningssandelen 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. For 2011 er resultatet 83 %, en fremgang på to prosentpoeng sammenlignet med fjoråret. Kun 170 førere kontrollert på dette punktet i 2011, og den prosentvise variasjonen kan derfor være større enn den ville vært om utvalget var større.



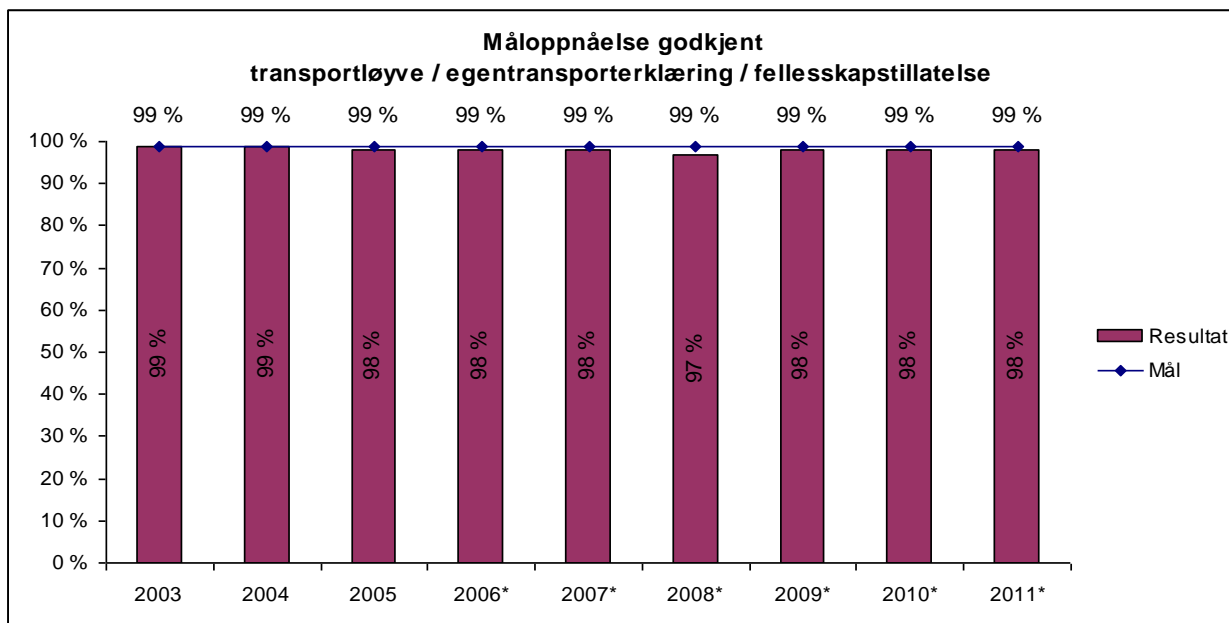
Figur 30 Måloppnåelse for ADR-kompetansebevis

(* 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 2011 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 2011 registrerer vi at vi i likhet med fjoråret er ett prosentpoeng unna full måloppnåelse.



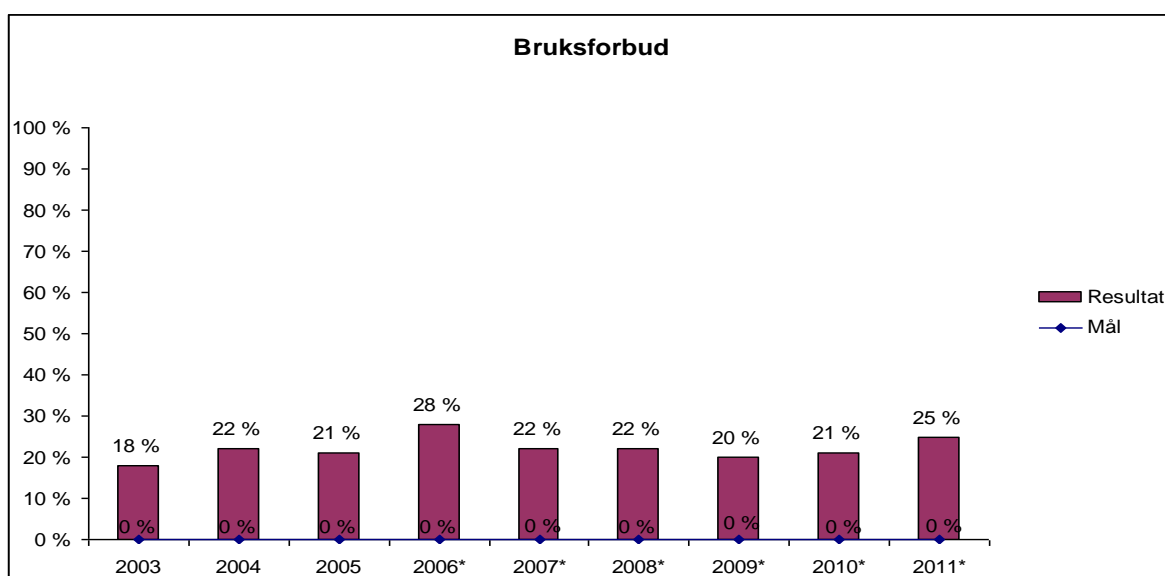
Figur 31 Måloppnåelse for godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

(* 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

Tilstandsmålet 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 25 % for 2011, ett prosentpoeng høyere enn i fjor.

Totalt ble 4169 transportenheter kontrollert på dette punktet i 2011.



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 2011 viser totalt sett resultater på det jevne sammenlignet med 2010. Måloppnåelsen for kontrollpunktet *veker og dimensjoner* er nådd fjerde året på rad.

Resultatet for kontrollpunktet *bremser* er for 2011 80 %, en nedgang på fire prosentpoeng fra 2010. Resultatet er likevel relativt godt sammenlignet med tidligere år (før 2009). Måloppnåelse er ti prosentpoeng unna for dette punktet.

Godkjent transportløyve, *egentransporterklæring og fellesskapstillatelse* er i år ett prosentpoeng unna målet om 99 % godkjente og på samme nivå som i 2009 og 2010. Dette kontrollpunktet har gjennom flere år med tilstandsundersøkelser holdt seg godt inntil, og også over, den satte målsetningen.

Under kontrollpunktet *godkjent lastsikring* får 90 % av transportenhetene godkjent. Årets resultat er fem prosentpoeng unna måltallet, og et prosentpoeng lavere enn i 2010. Imidlertid er det et godt resultat sammenlignet med tidligere år.

Måloppnåelsen for *ADR-kompetansebevis* ble ikke nådd i 2011, men hadde en fremgang på to prosentpoeng i forhold til 2010. Årets resultat på 83 % godkjente transportenheter er syv prosentpoeng unna måltallet. Det var en kraftig nedgang i godkjenningsandel (11 prosentpoeng) på dette punktet fra 2009 til 2010. Imidlertid ble kun 170 sjåførere kontrollert på dette punktet, 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 25 % er et høyt tall og meget langt fra målsetningen om at ingen skal bli ilagt dette, samt en økning på fire prosentpoeng fra 2010. 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, bremsere og veker og dimensjoner som utgjør den største prosentandelen av bruksforbud i tillegg til enkelte administrative forhold.

I 2011 ble 4190 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. 9 % av kontrollene ble foretatt nattetid i 2011. Region øst nådde imidlertid måltallet på dette punktet og 16 % av kontrollene ble her utført på nattetid. 10 % av kontrollene ble utført i helgene, men Region øst nådde måltallet også for dette punktet og hadde en kontrollandel på 16 % lørdag-søndag.

Region øst, vest og nord oversteg måltallet for antall utførte stoppkontroller i 2011.

Tilstandsundersøkelser 2011

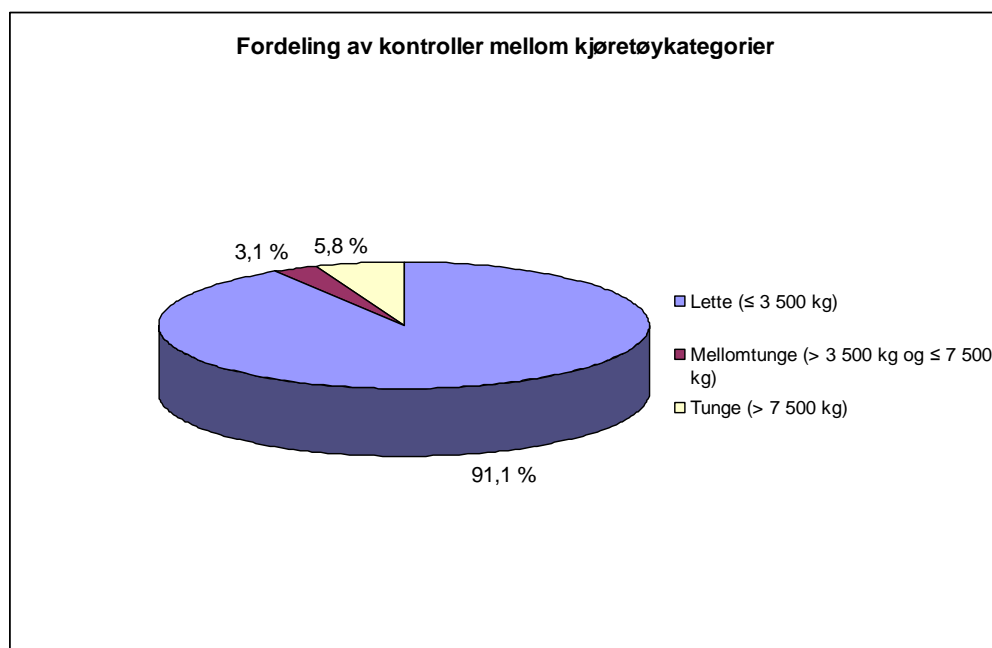
Lengst fra målet var Region sør med sine 646 kontroller.

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 7/2011 Teknisk stand på kjøretøyparken

1.0 Innledning

Tilstandsundersøkelse kap. 7/2011 om teknisk stand på kjøretøyparken baserer seg på data fra alle periodiske kjøretøykontroller gjennomført i Norge i 2011. Til sammen ble 1 216 054 kjøretøy kontrollert i 2011, hvorav 1 108 249 (91,1 %) var lette kjøretøy (tillatt totalvekt til og med 3 500 kg), 37 572 (3,1 %) var mellomtunge kjøretøy (tillatt totalvekt mellom 3 501 kg og 7 500 kg), og 70 233 (5,8 %) var tunge kjøretøy (tillatt totalvekt over 7 500 kg).



Figur 2 Andel av det totale antall kontroller for hver kjøretøykategori i 2011.

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. Bremselanlegg
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 virkelige 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 1 216 054 periodiske kjøretøykontroller i landet i 2011. 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 avviklet Statens vegvesen tilbudet om ordinære periodiske kjøretøykontroller ved sine trafikkstasjoner.

I 2011 sank NAF sin markedsandel med 0,2 prosentpoeng i forhold til 2010, mens de andre kontrollorganene økte sin markedsandel med 0,2 prosentpoeng.

Tabell 2 Antall kontroller fordelt på kontrollorgan.

Kontrollorgan	Antall kontroller	Andel
Statens vegvesen trafikkstasjoner	0	0,00 %
NAFs teststasjoner	103 876	8,50 %
Andre kontrollorgan	1 112 178	91,50 %
Sum	1 216 054	100 %

Som det går fram av tabell 2 var 76,6 % av de kontrollerte kjøretøyene personbiler, 12,9 % var varebiler og 10,5 % var registrert på andre kjøretøykoder. Andel kontrollerte personbiler sank med 0,7 prosentpoeng, dette tilsvarer 52 909 biler. Andelen varebilkontroller økte med 0,9 prosentpoeng, noe som utgjør en økning på 4 972 biler fra året før. Kontrollandel for kombinertbil reduseres med 0,4 prosentpoeng; en reduksjon på 5 250 kontrollerte biler. Andelen for lastebil/trekkbil hadde ingen endring i kontrollandel, men det blir likevel kontrollert 2 608 færre biler i denne kjøretøykategorien i 2011 enn i 2010. Dette forklares med totalt færre kontrollerte kjøretøy i 2011 enn i 2010. Påhengsvogn/slepevogn/semitrailer hadde en oppgang 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 2011, fordelt på kjøretøygruppe.

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Andel
Personbil	931260	76,6 %
Buss	17 440	1,4 %
Kombinertbil	23 439	1,9 %
Varebil	157 412	12,9 %
Lastebil/trekkbil	65 491	5,4 %
Påhengsvogn/slepevogn/semitrailer	20 502	1,7 %
Motorredskap	510	0,0 %
Totalt	1216054	100,0 %

4.2 Lette kjøretøy

Av de 1 108 249 lette kjøretøyene ($\leq 3\,500$ kg) som var inne til kontroll i 2011 ble 51,8 % godkjent ved førstegangs kontroll. Det vil si at de ikke hadde markeringene 2 eller 3 på noen av kontrollpunktene. I forhold til 2010 økte godkjenningsandelen for denne gruppen noe, med 0,3 prosentpoeng. I 2009 og 2008 var godkjenningsandelen for lette kjøretøy på henholdsvis 51,3 % og 51,6 %. Godkjenningsandelene for lette kjøretøy har altså holdt seg ganske stabilt 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 52,0 og 52,5 %. For personbiler er det en økning på 0,3 prosentpoeng i forhold til 2010, mens det er en nedgang på 0,3 prosentpoeng for varebiler. For buss registrert som lett kjøretøy er resultatet det samme som for 2010, kombinertbil 1,4 prosentpoeng reduksjon.

Hos de resterende tre kjøretøygruppene ser man 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 lastebil/trekkbil hadde en økning på 2,8 prosentpoeng. For påhengsvogn/slepvogn/semitrailer og motorredskap er det så få kjøretøy 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	928673	52,0 %
Buss	4 724	41,0 %
Kombinertbil	17 267	35,4 %
Varebil	157 376	52,5 %
Lastebil/trekkbil	197	45,2 %
Påhengsvogn/slepvogn/semitrailer	4	50,0 %
Motorredskap	8	87,5 %
Totalt	1108249	51,8 %

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 2011 har en rekke av hovedgruppene hatt en fremgang. To av hovedgruppene har hatt en nedgang, men ved å studere tallene nærmere finner man at det er mindre endringer for disse (0,4 prosentpoeng). Størst endring var det i gruppen miljø hvor økningen var på 0,5 prosentpoeng. For bremseser var det en nedgang på 0,4 prosentpoeng i forhold til 2010. Dette kontrollpunktet er for øvrig det punktet med lavest godkjenningsandel med 69,2 %. Bremseser har hatt lav godkjenningsandel også tidligere år. Ser man på trenden over tid, har godkjenningsandelen for bremseser totalt sett vært nedadgående siden 2004.

Tilstandsundersøkelser 2011

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

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Bremser	69,2 □	69,6 □	69,7 □	70,1 □	70,0 □	70,3 □	71,3 □
Styring	90,4 □	90,8 □	91,0 □	91,1 □	91,0 □	90,8 □	90,7 –
Sikt	97,1 □	96,9 □	96,5 □	96,6 –	96,6 –	96,6 –	96,6 □
Lys/refleks/el.utstyr	84,1 -	84,1 □	83,7 □	84,0 □	83,9 □	84,1 □	84,9 □
Hjul/hjuloppheng	74,4 -	74,4 □	74,6 □	75,3 □	75,2 □	75,0 □	75,8 □
Karosseri/påbygg/...	94,2 □	93,8 □	93,4 □	93,2 □	92,7 □	92,0 □	91,7 □
Annet utstyr	98,7 □	98,6 –	98,5 □	98,4 –	98,4 □	98,3 –	98,3 –
Miljø	93,6 □	93,1 □	92,8 □	92,6 □	92,1 □	91,6 –	91,6 □

Andre grupper som har relativt lav godkjenningsandel er hjul/hjuloppheng med 74,4 %, samme resultat som i 2010. Lys/refleks/el. utstyr hadde også samme resultat som i 2010, med en godkjenningsandel på 84,1 %. De resterende kontrollpunktene har alle en godkjenningsandel på over 90 %.

4.3 Mellomtunge kjøretøy

Det ble i 2011 foretatt 37 572 periodiske kontroller av mellomtunge kjøretøy (> 3 500 kg og ≤ 7 500 kg). 44,7 % av kjøretøyene i denne gruppen ble godkjent ved førstegangs kontroll mot 45,6 % i 2010 og 46,3 i 2009.

Tabell 6 viser godkjenningsandelen til de ulike kjøretøygruppene i kategorien mellomtunge kjøretøy. Den største endringen i forhold til 2010 var i kjøretøygruppen påhengsvogn/slepevogn/semitrailer hvor det er notert en økning i godkjenningsandel på 6,8 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 godkjenningsandel på 0,4 prosentpoeng i 2011 i forhold til året før. Lastebil/trekkbil hadde en nedgang i godkjenningsandel på 1,0 prosentpoeng, mens varebil hadde en økning i godkjenningsandel på 1,1 prosentpoeng. Kombinertbil og motorredskap hadde en nedgang på 0,9 prosentpoeng, mens buss hadde en nedgang på 0,2 prosentpoeng i forhold til året før.

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

Kjøretøygruppe	Antall kjøretøy	Godkjenningsandel
Personbil	2502	43,1 %
Buss	4 344	40,8 %
Kombinertbil	5 922	43,8 %
Varebil	32	59,4 %
Lastebil/trekkbil	24 550	45,7 %
Påhengsvogn/slepevogn/semitrailer	142	59,2 %
Motorredskap	80	41,3 %
Totalt	37572	44,7 %

For de mellomtunge kjøretøyene har fire av hovedgruppene av kontrollpunkter hatt en nedgang i sine godkjenningsandeler, og fire av hovedgruppene har hatt en fremgang i forhold til 2010. 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 65,0 %. Det er en nedgang på 1,7 prosentpoeng i forhold til 2010, godkjenningsandelen på dette punktet har vært nedadgående siden oppdelingen av tunge/mellomtunge kjøretøy i 2002.

Hovedgruppene hjul/hjuloppheng hadde en nedgang på 0,6 prosentpoeng, lys/refleks/el.utstyr en nedgang på 0,5 prosentpoeng, og karosseri/påbygg en nedgang på 0,3 prosentpoeng.

Hovedgruppen miljø hadde en fremgang på 0,1 prosentpoeng, hovedgruppen sikt en fremgang på 0,3 prosentpoeng, hovedgruppen styring en fremgang på 0,4 prosentpoeng, og hovedgruppen annet utstyr hadde en fremgang på 0,8 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 (%)						
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Bremses	65,0 □	66,7 □	68,4 □	68,7 □	69,1 □	70,2 □	71,9 □
Styring	89,2 □	88,8 □	89,3 □	88,9 □	88,5 –	88,5 –	88,5 □
Sikt	96,2 □	95,9 -	95,9 □	96,2 □	96,1 –	96,1 □	96,3 –
Lys/refleks/el.utstyr	77,5 □	78,0 □	78,5 □	78,9 □	78,2 □	78,4 □	80,2 □
Hjul/hjuloppheng	76,7 □	77,3 □	77,7 □	77,4 □	77,8 –	77,8 □	78,6 □
Karosseri/påbygg/...	88,1 □	88,4 □	88,2 □	88,4 □	87,9 □	88,3 □	88,6 –
Annet utstyr	93,9 □	93,1 □	92,8 □	91,8 □	94,6 □	93,9 □	92,9 □
Miljø	94,1 □	94,0 □	94,5 □	94,7 □	94,6 □	94,4 □	94,7 □

4.4 Tunge kjøretøy

70 233 tunge kjøretøy var inne til periodisk kjøretøykontroll i løpet av 2011. Av disse ble 32,2 % godkjent ved førstegangs kontroll. Dette er en nedgang på 0,7 prosentpoeng i forhold til 2010. I 2009 var godkjenningsandelen for tunge kjøretøy på 33,0 %. 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/slepvogn/semitrailer (tilhengere). Det er også disse tre kjøretøygruppene som har lavest godkjenningsandel i 2011: Buss med 37,2 %, lastebil/trekkbil med 31,3 % etterfulgt av påhengsvogn/slepvogn/semitrailer med 31,4 %. Disse tallene forteller imidlertid om 2,6 prosentpoeng økning i godkjenningsandel for buss, en nedgang på 0,7 prosentpoeng for lastebil/trekkbil og for påhengsvogn/slepvogn/semitrailer en nedgang på 2,1 prosentpoeng fra året før.

I gruppen personbil ble 85 kjøretøy kontrollert og 50,6 % godkjent ved førstegangs kontroll, en nedgang på 4,8 prosentpoeng fra året før. Gruppen motorredskap har en førstegangsgodkjenning på 48,3 %, 2,9 prosentpoeng høyere enn i 2009.

Gruppen kombinertbil hadde en nedgang på 1,4 prosentpoeng. Varebil var i denne kjøretøyklassen kun representert med fire kjøretøy i 2011, dette gjør at variasjonene blir større enn hvis utvalget hadde vært større. Resultatet nevnes likevel, en nedgang på 30,0 prosentpoeng.

Totalt hadde to av kjøretøygruppene i kategorien tunge kjøretøy en økning i sine godkjenningsandeler i 2011 i forhold til 2010, 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	85	50,6 %
Buss	8 372	37,2 %
Kombinertbil	250	38,4 %
Varebil	4	50,0 %
Lastebil/trekkbil	40 744	31,3 %
Påhengsvogn/slepvogn/semitrailer	20 356	31,4 %
Motorredskap	422	48,3 %
Totalt	70233	32,2 %

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 som hadde en reduksjon på 3,2 prosentpoeng og miljø som hadde en reduksjon på 0,2 prosentpoeng sammenlignet med året før.

I 2011 ser vi en økning i godkjenningsandel for hovedgruppene sikt, miljø, og annet utstyr. Vi ser en nedgang i godkjenningsandel for hovedgruppene bremses, styring, lys/refleks/el.utstyr, hjul/hjuloppheng, og karosseri/påbygg.

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 har vært nedadgående, men de senere årene har verdiene stabilisert seg og også økt de senere årene for tunge kjøretøy. Blant tunge kjøretøy er godkjenningsandelen for bremses i 2011 på 56,0 %, dette er 1,2 prosentpoeng nedgang fra året før. Høyest godkjenningsandel finner vi i kontrollgruppen sikt med 93,5 %, etterfulgt av kontrollgruppen styring med 92,6 %.

Gruppen hjul/hjuloppheng hadde en nedgang på 1,2 prosentpoeng, karosseri/påbygg hadde en nedgang på 0,8 prosentpoeng, styring hadde en nedgang på 0,4 prosentpoeng, og lys/refleks/el.utstyr hadde en nedgang på 0,6 prosentpoeng.

Hovedgruppen miljø hadde en økning i godkjenningsandel på 0,1 prosentpoeng, annet utstyr hadde en økning på 0,6 prosentpoeng, og sikt økte med 1,9 prosentpoeng.

Resultatene er vist i tabell 8.

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

Hovedgruppe	Godkjenningsandeler (%)						
	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Bremser	56,0 □	57,2 □	57,0 □	54,8 □	52,7 –	52,7 □	54,2 □
Styring	92,6 □	93,0 □	92,6 □	92,1 □	91,5 □	91,6 –	91,6 □
Sikt	93,5 □	91,6 □	91,5 □	93,9 –	93,9 □	94,3 □	94,5 □
Lys/refleks/el.utstyr	74,6 □	75,2 □	78,5 □	74,6 □	72,9 □	73,5 □	75,7 □
Hjul/hjuloppheng	71,5 □	72,7 □	72,5 □	70,6 □	69,0 □	68,5 □	69,3 □
Karosseri/påbygg/...	70,1 □	70,9 □	70,5 □	69,8 □	69,7 □	70,3 □	72,6 □
Annet utstyr	92,0 □	91,4 □	90,9 □	89,9 □	87,7 □	86,6 □	86,3 □
Miljø	92,3 □	92,2 □	92,4 -	92,4 □	91,9 □	92,4 □	93,3 □

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 2011 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

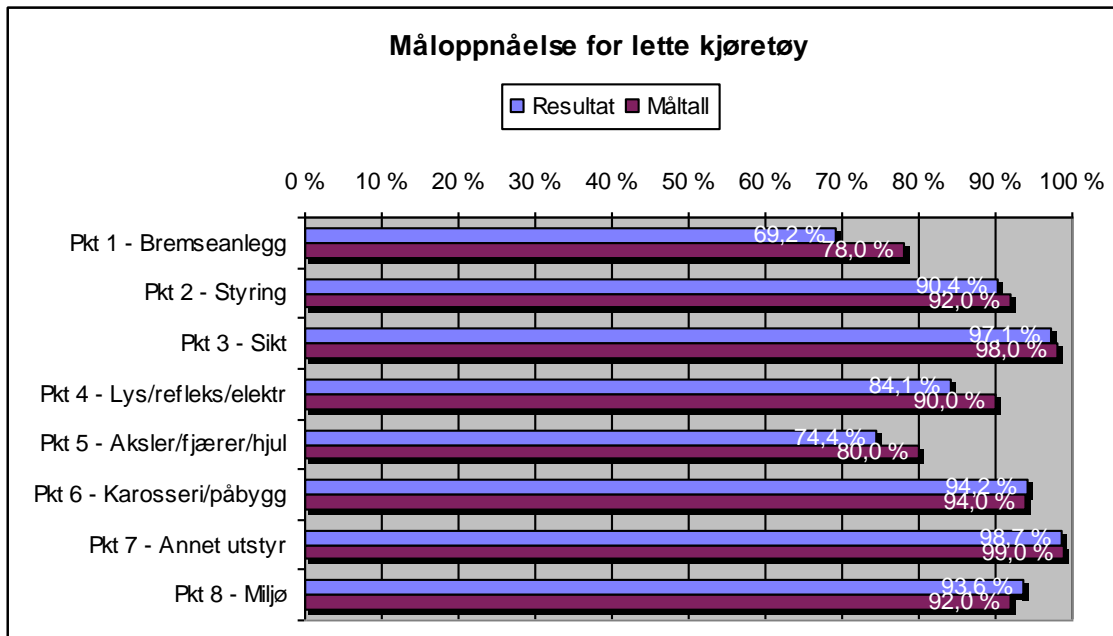
Figur 3 viser at målene for lette kjøretøy ble nådd for to av hovedgruppene. For kontrollgruppen miljø ble det fastsatte måltallet passert med 1,6 prosentpoeng, og for gruppen karosseri/påbygg ble måltallet passert med 0,2 prosentpoeng.

Størst avstand mellom resultat og mål var det for bremseanlegg som hadde et avvik på 8,8 prosentpoeng, 0,4 prosentpoeng lenger fra måltallet enn i 2010. Andre grupper med store avvik var

Tilstandsundersøkelser 2011

lys/refleks/el. utstyr hvor godkjenningsandelen var 84,1 % og måltallet 90,0 %, og aksler/fjærer/hjul hvor resultatet var 74,4 % og målet 80,0 %.

De øvrige kontrollgruppene kommer nært opptil måltallene hvor avstander mellom resultat og måltall veksler mellom 0,3 og 1,6 prosentpoeng.



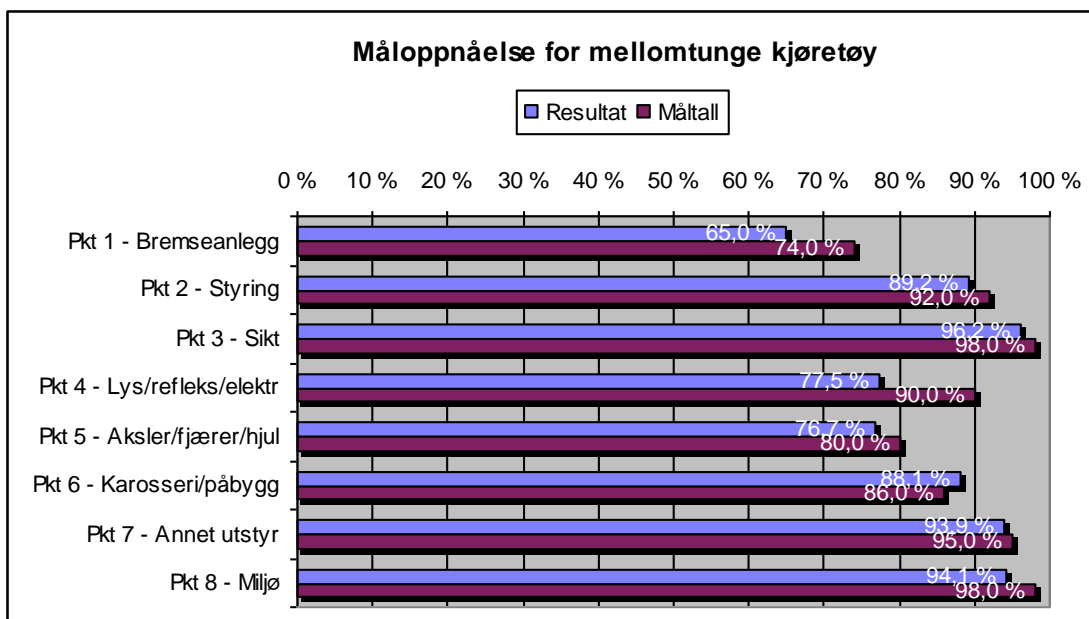
Figur 3 Måloppnåelse for lette kjøretøy

6.3 Mellomtunge kjøretøy

For de mellomtunge kjøretøyene var det en hovedgruppe som passerte det fastsatte måltallet. Gruppen karosseri/påbygg passerte måltallet med 2,1 prosentpoeng, resultatet var her 88,1 %.

De resterende hovedgruppene av kontrollpunkter fikk alle resultater som var lavere enn tilstandsmålene. Størst var avviket for lys/refleks/el. utstyr hvor det skilte 12,5 prosentpoeng mellom resultatet på 78,0 % og tilstandsmålet på 90,0 %. For hovedgruppene bremsanlegg og miljø var avviket mindre, men fremdeles et stykke fra ønsket mål, henholdsvis 9,0 og 3,9 prosentpoeng. For de øvrige hovedgruppene varierer avvikene mellom 1,1 og 3,3 prosentpoeng.

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



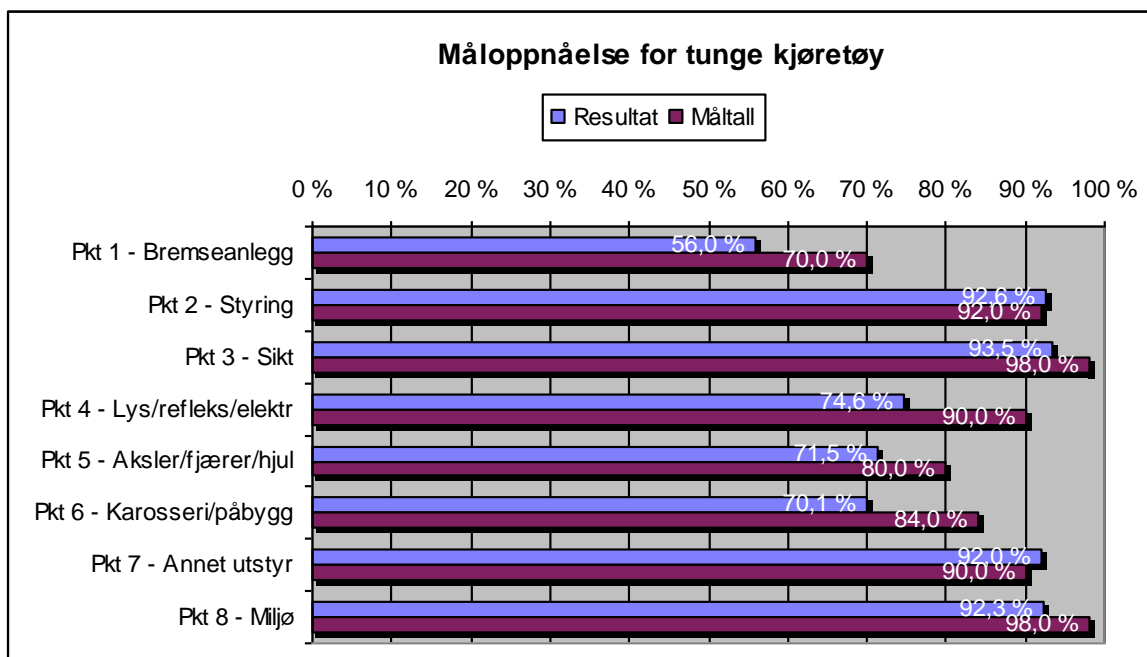
Figur 4 Måloppnåelse for mellomtunge kjøretøy

6.4 Tunge kjøretøy

For de fleste kontrollhodegruppene for tunge kjøretøy var resultatene generelt sett et godt stykke fra de oppsatte måltallene. Unntakene var kontrollpunkt 2 – styring hvor resultatet passerte tilstandsmålet med 0,6 prosentpoeng og kontrollpunkt 7 – annet utstyr som passerte med 2,0 prosentpoeng.

Størst avstand mellom resultat og måltall finner vi i gruppen lys/refleks/el.utstyr med 15,4 prosentpoeng tett etterfulgt av hovedgruppene bremsanlegg og karosseri/påbygg med avvik på henholdsvis 14,0 og 13,9 prosentpoeng. For de øvrige hovedgruppene varierer avvikene mellom 4,5 og 8,5 prosentpoeng.

Figur 4 illustrerer måloppnåelsen for tunge kjøretøy.



Figur 5 Måloppnåelse for tunge kjøretøy

7.0 Sluttkommentar

Tilstandsundersøkelsen for 2011 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 11 av kontrollgruppene fremgang i 2011, 11 grupper hadde nedgang i godkjenningssandel og 2 grupper oppnådde samme nivå som i 2010.

For lette kjøretøy har 4 av kontrollgruppene bedre godkjenningssandeler enn i 2010, mens 2 har lavere. Sett over tid er bremsen det kontrollpunktet som har hatt størst tilbakegang med godkjenningssandel på 69,2 % i 2011 mot 71,3 % i 2005. I motsatt ende av skalaen finner vi hovedgruppen karosseri/påbygg som har økt sin godkjenningssandel med 2,5 prosentpoeng siden 2005. Hovedgruppene karosseri/påbygg og miljø passerte i 2011 måltallene som er satt for lette kjøretøy.

I gruppen mellomtunge kjøretøy har 4 av kontrollgruppene bedre godkjenningssandeler enn i 2010, og 4 kontrollgrupper hadde en nedgang i forhold til 2010. Igjen er det kontrollpunktet bremsen 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 2,1 prosentpoeng, resultatet var her 88,1 %.

Tunge kjøretøy hadde bedre godkjenningssandeler i 3 av kontrollgruppene, og en nedgang i godkjenningssandel for 5 av kontrollgruppene i forhold til 2010. Hjul/hjuloppheng hadde en nedgang på 1,2 prosentpoeng, både lys/refleks/el.utstyr og karosseri/påbygg hadde en nedgang på 0,8 prosentpoeng, og styring hadde en nedgang på 0,4 prosentpoeng. Nok en gang kommer kontrollpunktet bremsen dårligst ut med godkjenningssandel på 56,0 %, det har vært en god økning de senere år men en nedgang i 2011 på 1,2 prosentpoeng sammenlignet med 2010. Høyest godkjenningssandel finner vi i kontrollpunkt 3 – sikt med 93,5 %. Størst økning over tid har kontrollpunktet annet utstyr som hadde godkjenningssandel på 86,3 % i 2005 og 92,0 % i 2011. To hovedkontrollgrupper passerte måltall satt for tunge kjøretøy i 2010: styring og annet utstyr med henholdsvis 0,6 og 2,0 prosentpoeng.

Tilstandsundersøkelse kap 8/2011 Privat øvelseskjøring

1. Innledning

Tilstandsundersøkelse kap 8/2011 – Øvelseskjøring, ble gjennomført i månedene juni til og med desember. 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, øvelseskjører 70,6 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere, mens 29,4 % øvelseskjører 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. Resultatet 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, øvelseskjører 70,6 % av ungdommen 1 gang i uken eller oftere, mens 29,4 %

øvelseskjører 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.

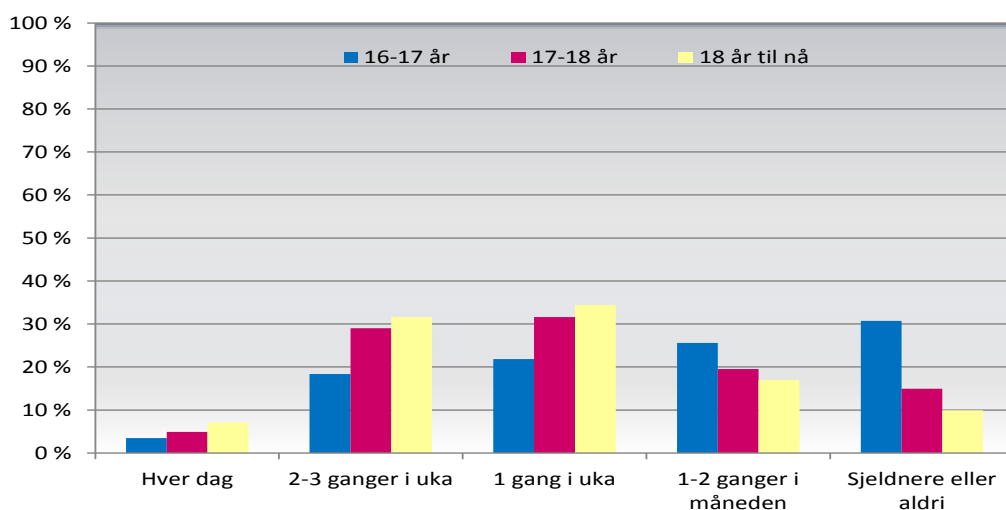
5 Resultater fra undersøkelsen 2011

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

Totalt kom det inn 3 019 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 1 317 jenter og 1 702 gutter.

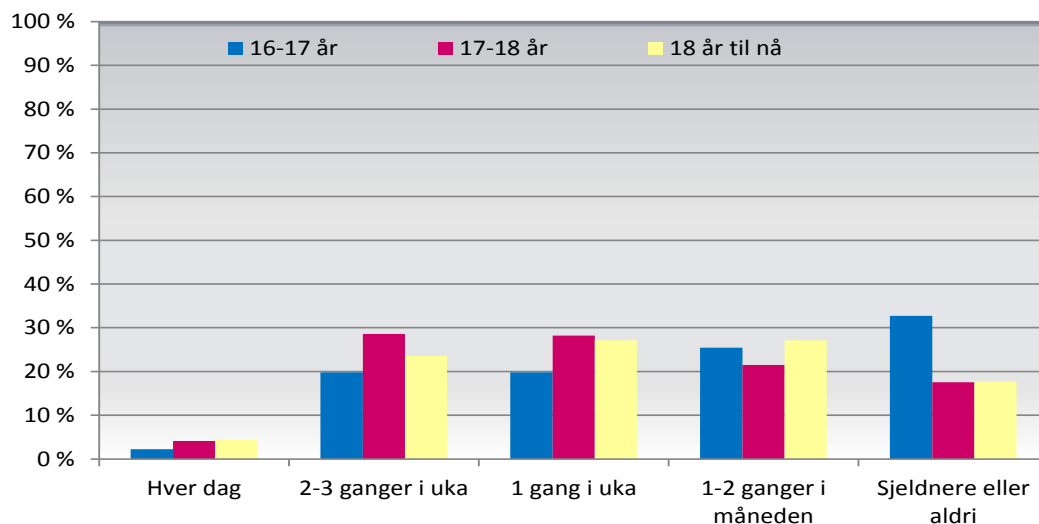
Figurene 1, 2, 3 og 4 viser hvor ofte kandidaten øvelseskjørte, fordelt på bostedstype og alder.

Figur 1 - Hvor ofte øvelseskjørte du, Oslo området



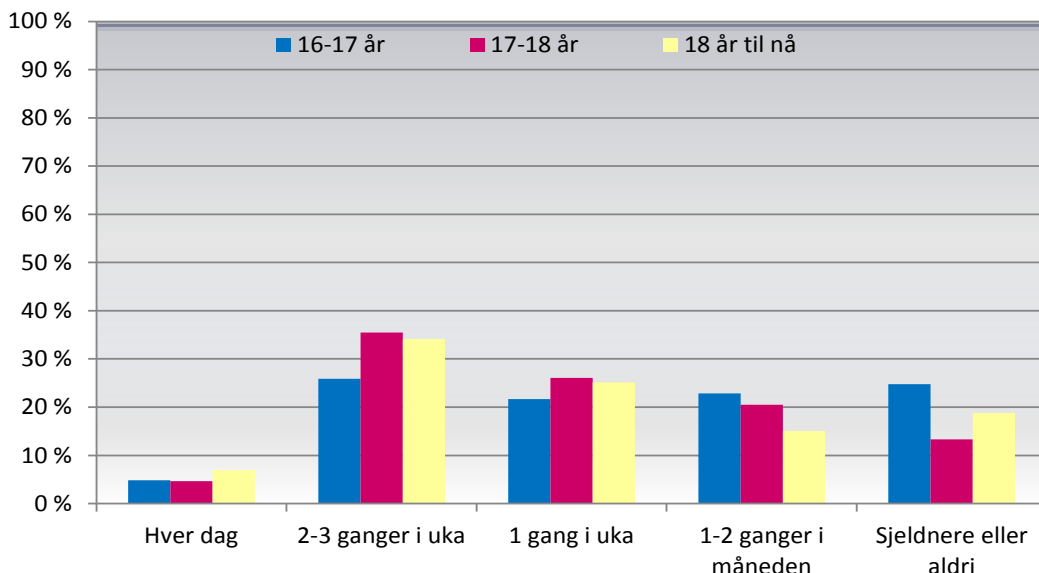
I Oslo området svarte 43 % av førerkortkandidatene mellom 16 og 17 år at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. Dette er en nedgang på ca. 2 prosentpoeng i forhold til undersøkelsen i 2009. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 66 % det samme. I forhold til 2009 er dette en økning på ca. 8 prosentpoeng.

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



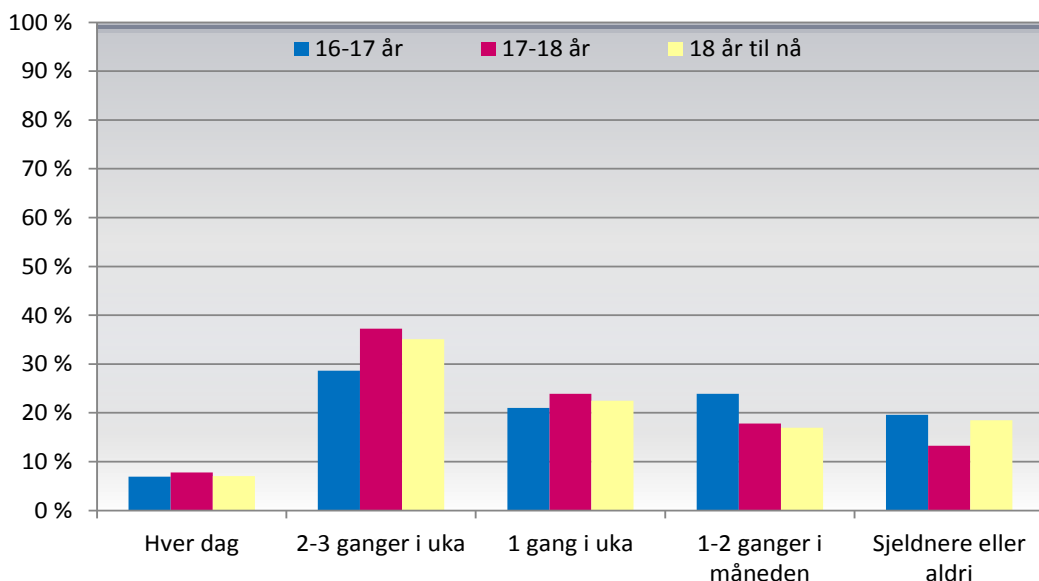
Av førerkortkandidatene som bor i større by med mer enn 50 000 innbyggere og er mellom 16 og 17 år svarer 42 % at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 61 % det samme. Dette viser at kandidatene mellom 16 og 17 år ligger på samme nivå som i 2009, mens kandidatene mellom 17 og 18 år har en liten økning i hvor ofte de øvelseskjører.

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 53 % av førerkort-kandidatene mellom 16 og 17 år at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. For førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 66 % det samme. Dette er en økning på 3 prosentpoeng for begge aldersgruppene, i forhold til undersøkelsen i 2009.

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

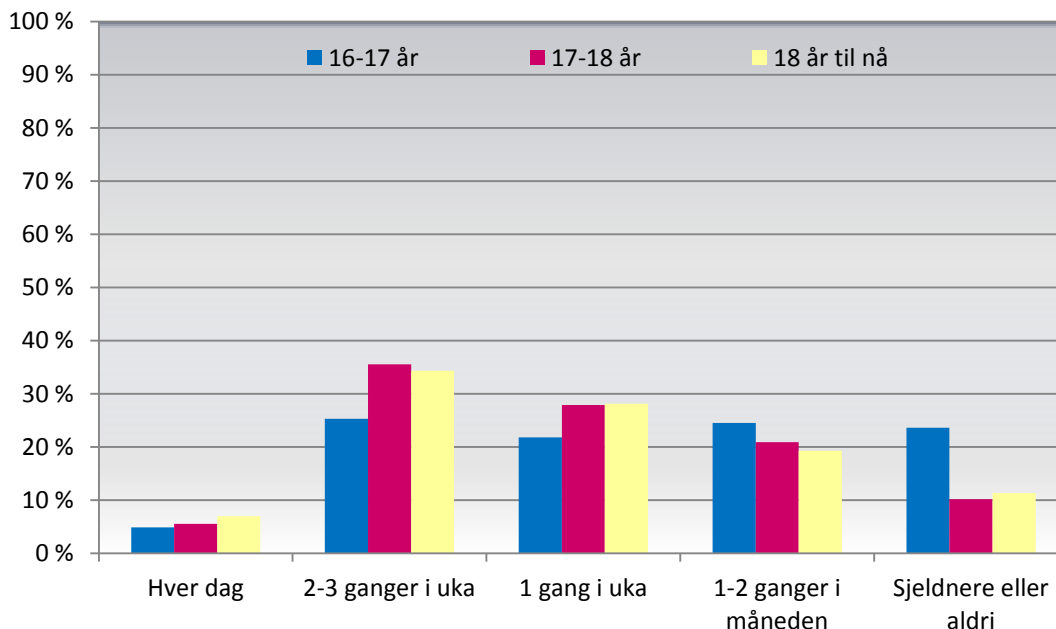


I landområder-/mindre tettsteder, med mindre enn 2 000 innbyggere, svarte 57 % av førerkortkandidatene mellom 16 og 17 år at de øvelseskjørte en gang i uken eller mer. For

førerkortkandidatene mellom 17 og 18 år svarer 69 % det samme. I forhold til undersøkelsen i 2009 er dette en økning på 2 prosentpoeng for den yngste aldergruppen og 3 prosentpoeng for den eldste.

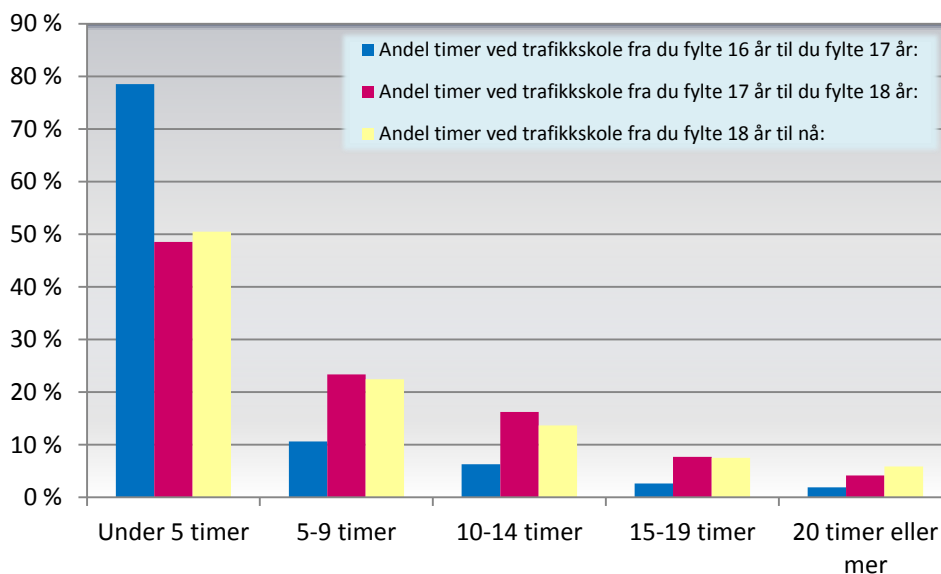
Figurene viser at det er kandidatene som bor i Landområder/mindre tettsteder og som øvelseskjører mest fra de er 16 år. Øvelseskjøringen er mest utbredt fra kandidaten fyller 17 år.

Figur 5 - Hvor ofte øvelseskjørte du – Landet totalt



Figur 5 viser at for landet totalt øvelseskjører 52 % 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 70 % og 69 % at de øvelseskjører én gang i uken eller mer. Dette viser en økning på 3 prosentpoeng for den yngste aldersgruppen. For aldersgruppen 17 – 18 år og 18 – 19 år viser undersøkelsen en økning på ca 7 prosentpoeng, for begge alders-gruppene, i forhold til undersøkelsen i 2009.

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. 102 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 2009.

Tabell 1 - Antall timer øvelseskjøring fordelt på regioner

Region	Antall timer
Øst	105
Sør	108
Vest	98
Midt	96
Nord	100

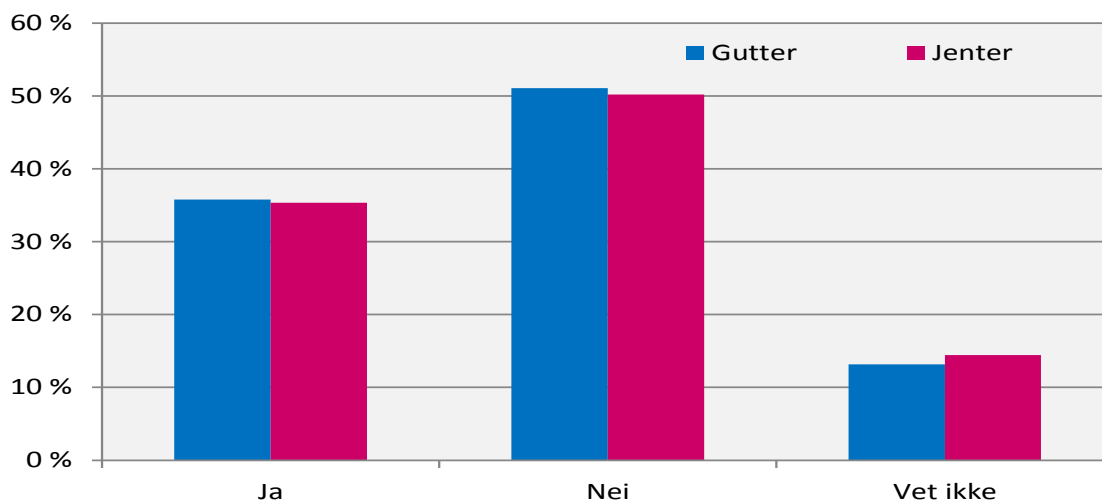
Tabell 1 viser at det på regionsnivå er det en forskjell på 12 timer privat øvelseskjøring, fra Region sør hvor ungdommene øvelseskjører mest, til Region midt hvor ungdommene øvelseskjører minst.

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

	Jente r				Gutte r			
	2007	2008	2009	2011	2007	2008	2009	2011
Foreldre/foresatte	58 %	42 %	43 %	44 %	57 %	42 %	38 %	43 %
Kamerater	11 %	11 %	8 %	9 %	12 %	10 %	9 %	8 %
Skolen	14 %	13 %	9 %	8 %	13 %	16 %	15 %	12 %
Statens vegvesen	13 %	30 %	29 %	27 %	12 %	32 %	28 %	27 %
Andre	4 %	4 %	12 %	11 %	4 %	1 %	10 %	9 %
Fikk ikke slik info	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	0 %	0 %	1 %

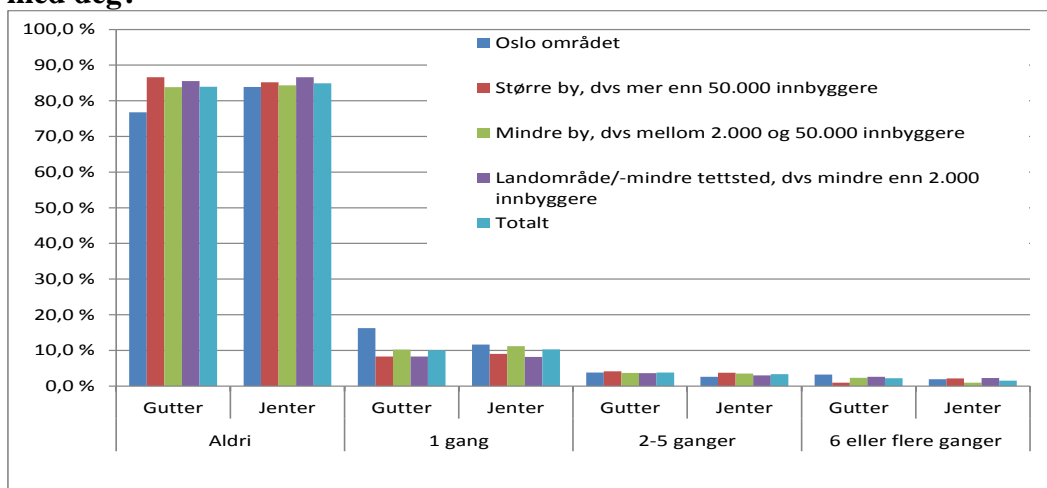
Tabell 2 viser at informasjonen om øvelseskjøring når fram til ungdommen. De fleste får denne informasjonen fra sine foreldre/foresatte og i fra Statens vegvesen.

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



35 % av jentene og 36 % av guttene svarte at de hadde vært, enten alene eller sammen med ledsageren sin, på informasjonsmøte arrangert av Statens vegvesen. Dette er en nedgang på 5 prosentpoeng for jentene og 3 prosentpoeng for guttene i forhold til undersøkelsen i 2009.

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 kun 102 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 2009.

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. Over 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. Ved undersøkelsen i 2009 svarte samtlige at de hadde fått denne informasjonen.

35 % av jentene og 36 % av guttene svarte at de hadde vært alene eller sammen med ledsageren sin på informasjonsmøte om øvingskjøring arrangert av Statens vegvesen.

Kun 15 % av jentene svarte at ledsageren hadde vært med henne på en eller flere kjøretimer ved trafikkskole. Ca. 16 % av guttene svarte det samme.

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 102. Dette er en økning i antall timer øvelseskjøring i forhold til undersøkelsen i 2009.



Statens vegvesen

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

ISSN: 1893-1162