

Statens vegvesen

Notat

Til: 0.Postmottak sør, 0.Postmottak øst,
0.Postmottak vest, 0.Postmottak midt,
0.Postmottak nord, 67200 Trafikant- og
kjøretøyavdeling

Fra:

Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:

Harald Johnny Øye - 22073652

Vår dato: 10.09.2014

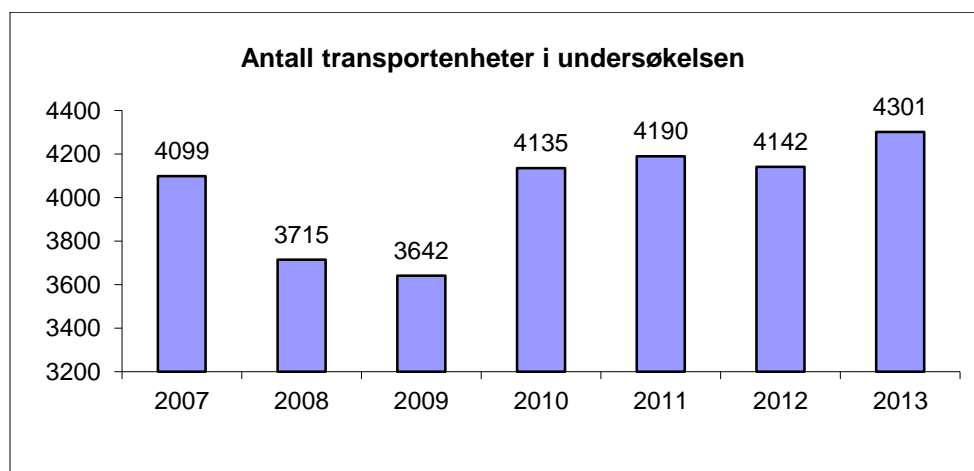
Vår referanse: 2010/004462-082

Tilstandsundersøkelser kap 6 tunge kjøretøy 2013

1. Innledning

Undersøkelsen ble gjennomført ved at det ble sendt ut registreringsskjema til regionvegkontorene, der de ble bedt om å benytte skjemaene ved kontroll av tunge kjøretøyer. Undersøkelsen ble gjennomført i månedene januar – oktober 2013, og omfatter alle Statens vegvesens regioner.

Undersøkelsen er gjennomført som stoppkontroller av tunge kjøretøy etter bestemte utvelgelseskriterier ved vegvesenets kontrollstasjoner, og utvalgsstørrelsen er på 4301 transportenheter for 2013.



Figur 1 Årlig antall transportenheter i undersøkelsen

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no

Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfarete 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Målet er for tiden 1000 kontrollerte transportenheter i hver region, unntatt i Region nord hvor måltallet er satt til 600 transportenheter. Årets resultat er litt høyere enn de to foregående år, målet om 4600 kontrollerte transportenheter er i midlertid 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 2005 (noen 2007). Om man ønsker tallmateriale fra lenger tilbake i tid, vises det til tidligere rapporter av ”Tilstandsundersøkelse kapittel 6 – Tunge kjøretøy (Tekniske og administrative forhold)”.

2. Bakgrunn

Ved utekontroller kontrolleres kjøretøy og førere i forhold til gjeldende lover og forskrifter. Utekontroll av kjøretøy gjøres først og fremst for å bedre trafiksikkerheten, sikre like konkurransevilkår i transportbransjen og sikre førernes arbeidsmiljø. Selv etter innføring av årlig periodisk kontroll for tunge kjøretøy, (Rådsdirektiv 96/96/EF) anses det som nødvendig å følge opp bl.a. en del tekniske forhold hvor det kan forventes raske tilstandsendringer når kjøretøyet blir brukt. Rådsdirektiv 2000/30/EF om utekontroll av tunge nyttekjøretøy ble innført (10. august 2002) for å sikre at kjøretøyene i felleskapsområdet bedre skulle overholde de tekniske kravene som er satt ved årlig periodisk kjøretøykontroll. I TØI's vurderinger av tekniske utekontroller for tunge kjøretøy konkluderes det med at den samfunnsøkonomiske nytten er ca. 5 ganger så stor som kostnaden (TØI-rapport 851/2006).

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

3. Metode

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

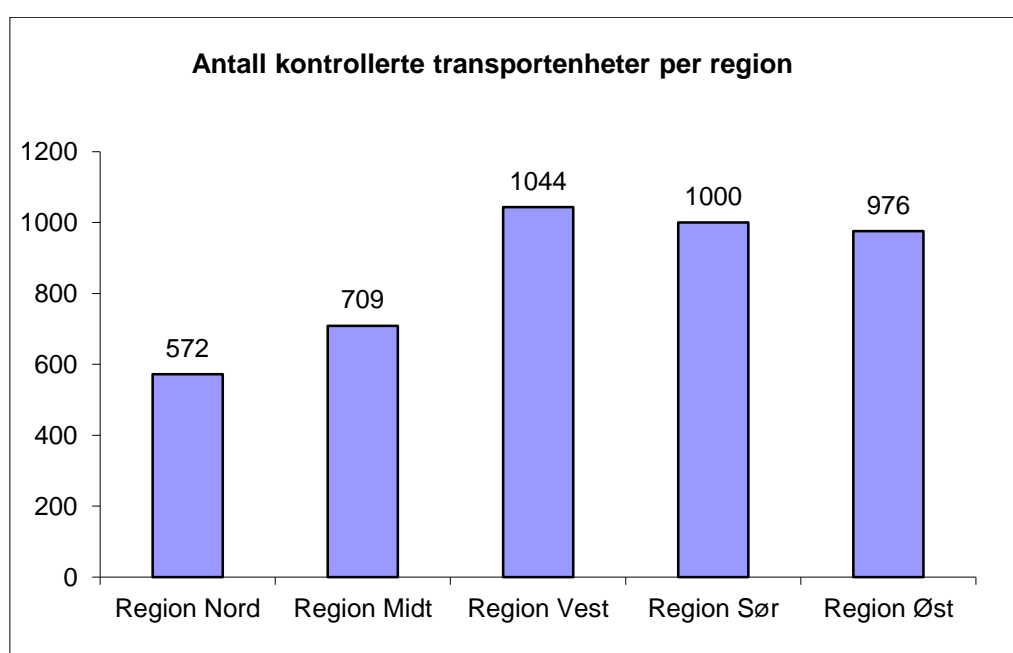
Innsamling av data skjer ved hjelp av registrering av ulike forhold ved tunge kjøretøy. Kontrollene skjer på kontrollsteder som har tilgang på bremseprøver. Kontrollene bør også gjennomføres på kontrollsteder som ligger ved eller i nærheten av hovedveg, slik at tungtransporten ikke blir unødig forsinket.

4. Generelt om kontrollene

4.1 Kontroller fordelt på region

Målet er at det skal kontrolleres 600 transportenheter i Region nord og 1000 transportenheter i de øvrige regionene. Region sør og vest er de regionene som har nådd måltallet for 2013, Region midt er den regionen som i 2013 er lengst unna måltallet med sine 709 kontrollerte transportenheter.

Til sammen har regionene utført 93,5 % av de 4600 kontrollene som var målet for 2013.



Figur 2 Antall kontrollerte transportenheter per region

4.2 Vekting

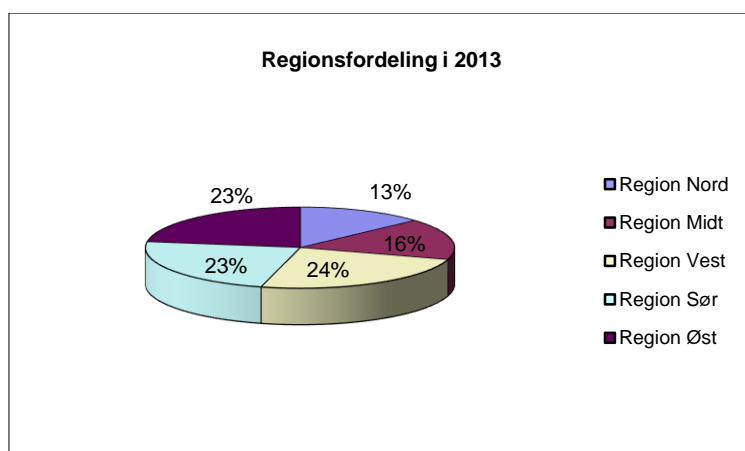
For å kompensere for at det finnes systematiske forskjeller mellom resultatene i de ulike regionene, samt at antallet kontrollerte enheter varierer fra region til region, blir resultatene fra tilstandsundersøkelsen vektet i forhold til hvor mye trafikk det er i hver region. Slik vekting ble første gang 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.

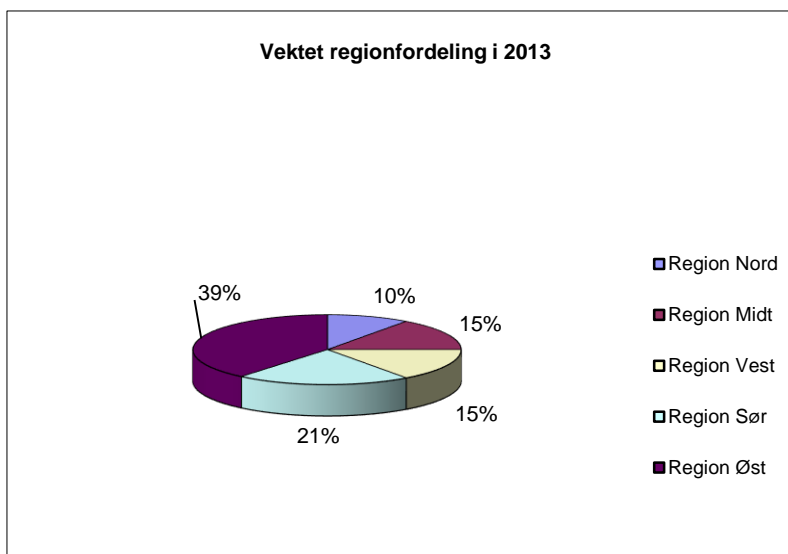
Følgende vekting mellom regionene blir benyttet ved beregning av totalresultatet for landet:

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 4301 kontrollene som ble foretatt i 2013, og hvor den nederste illustrerer fordelingen basert på regionenes vektingsprosent. Vektingsprosentene i 2013 er de samme som er benyttet siden 2006.



Figur 3 Kontrollandel per region for 2013

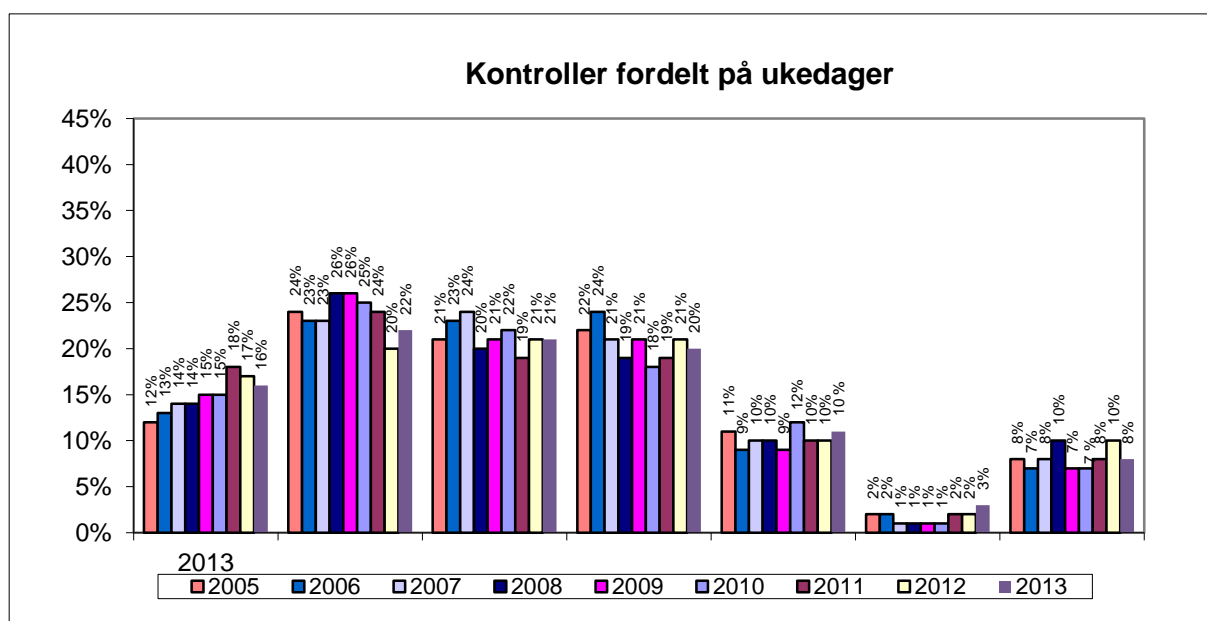


Figur 4 Trafikkarbeidet utført av tunge kjøretøy fordelt på de ulike regioner

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 3 %, den dagen hvor det blir foretatt desidert færrest kontroller. Kontrollandel på søndag er på 8 % i 2013.

Når det gjelder fordeling av kontroller på virkedager og helgedager er 89 % foretatt på virkedagene og 12 % på helgedagene (grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %). Kontrollandel for helgedagene har sunket med 2 prosentpoeng sammenlignet med 2012, og målet om en kontrollandel på 15 % for helgedagene er ikke oppnådd.

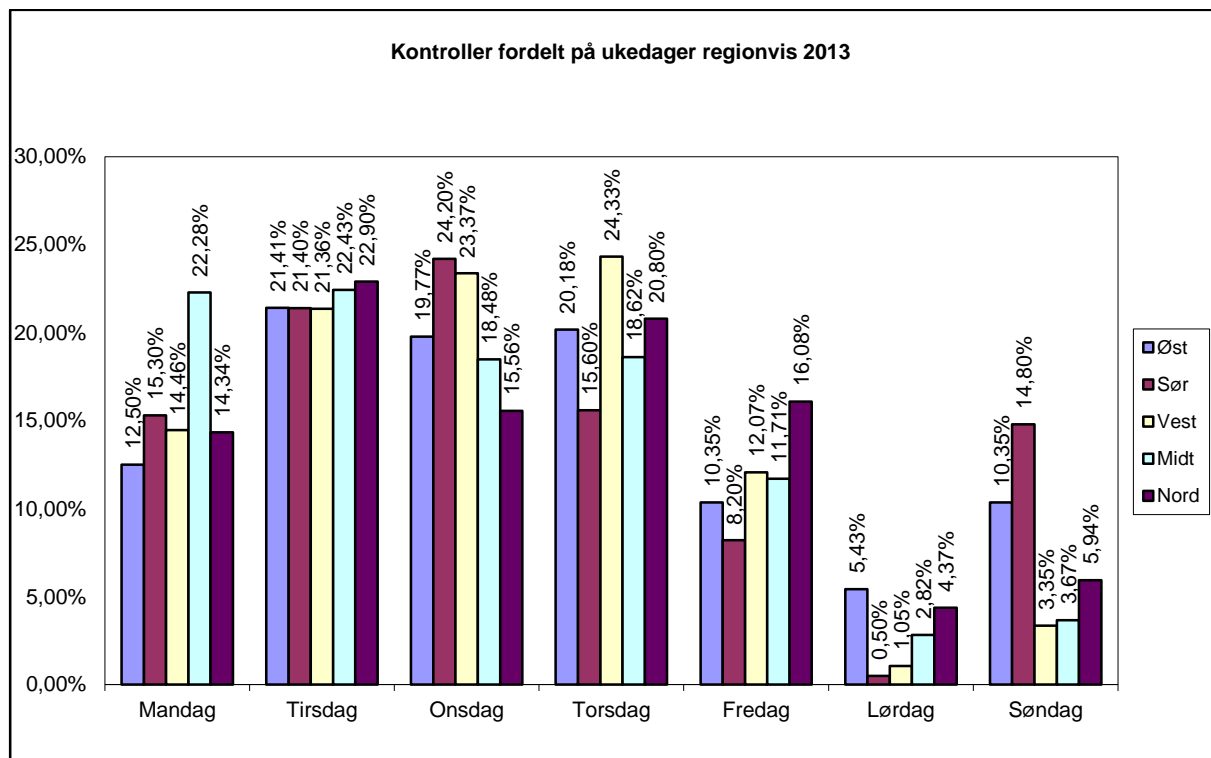


Figur 5 Fordeling av kontroll på ukedager

Kontroll fordelt på ukedager regionvis 2013:

Figur 6 viser ved hvilke ukedager regionene har utført kontrollene.

Region øst og sør hadde en kontrollandel i helg på 15 % og 16%, og var dermed de eneste regionene som nådde målet om kontrollandel på minimum 15 % på helgedager. (grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %)



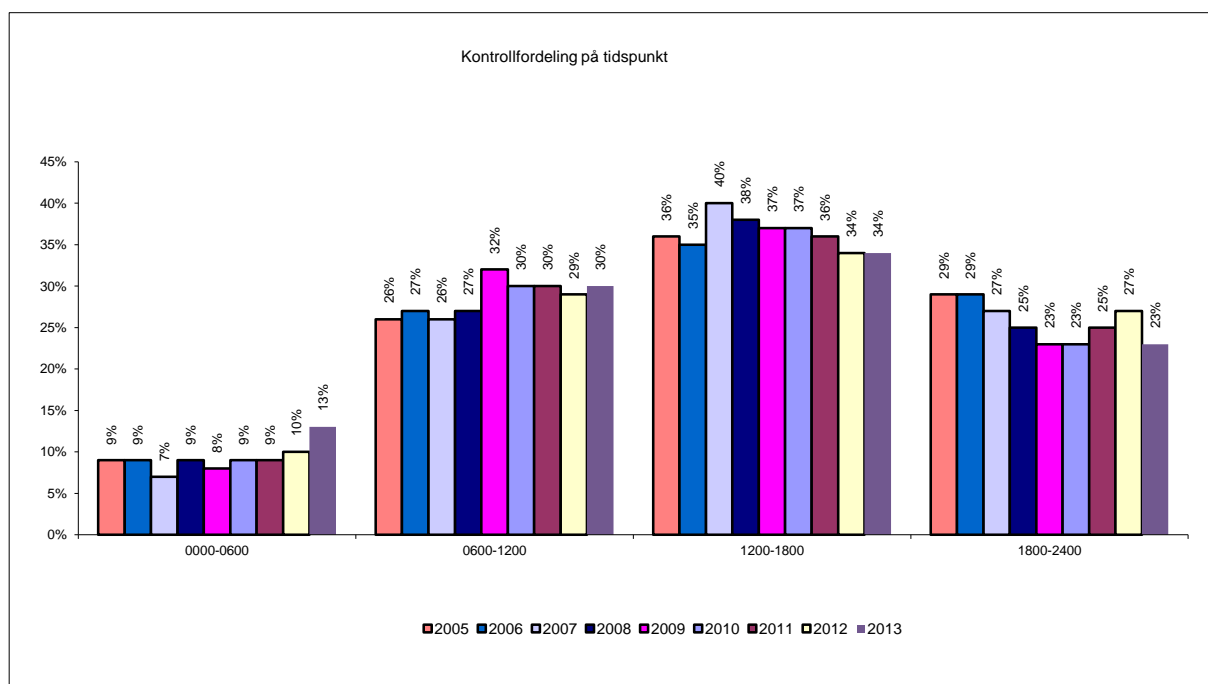
Figur 6 Kontroller fordelt på ukedager regionvis

4.4 Kontrollfordeling på tidspunkt

Et av målene for kontrolltidspunkt er at 15 % av kontrollene skal foretas mellom klokken 00.00 og 06.00 fordelt over alle ukedagene. I forhold til 2012 var andelen kontroller utført på nattetid 3 prosentpoeng høyere i 2013, og 13 % av kontrollene ble gjennomført i dette tidsrommet i 2013. Dette er likevel et stykke unna måltallet. Tidsrommet 06.00-12.00 hadde 3 prosentpoeng høyere enn i 2012.

Tidsrommet 12.00-18.00 hadde samme prosentpoeng som i 2013, og tidsrommet 18.00-24.00 hadde en nedgang på 4 prosentpoeng fra 2012. Flest kontroller (34 %) ble gjennomført i tidsperioden 12.00-18.00.

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

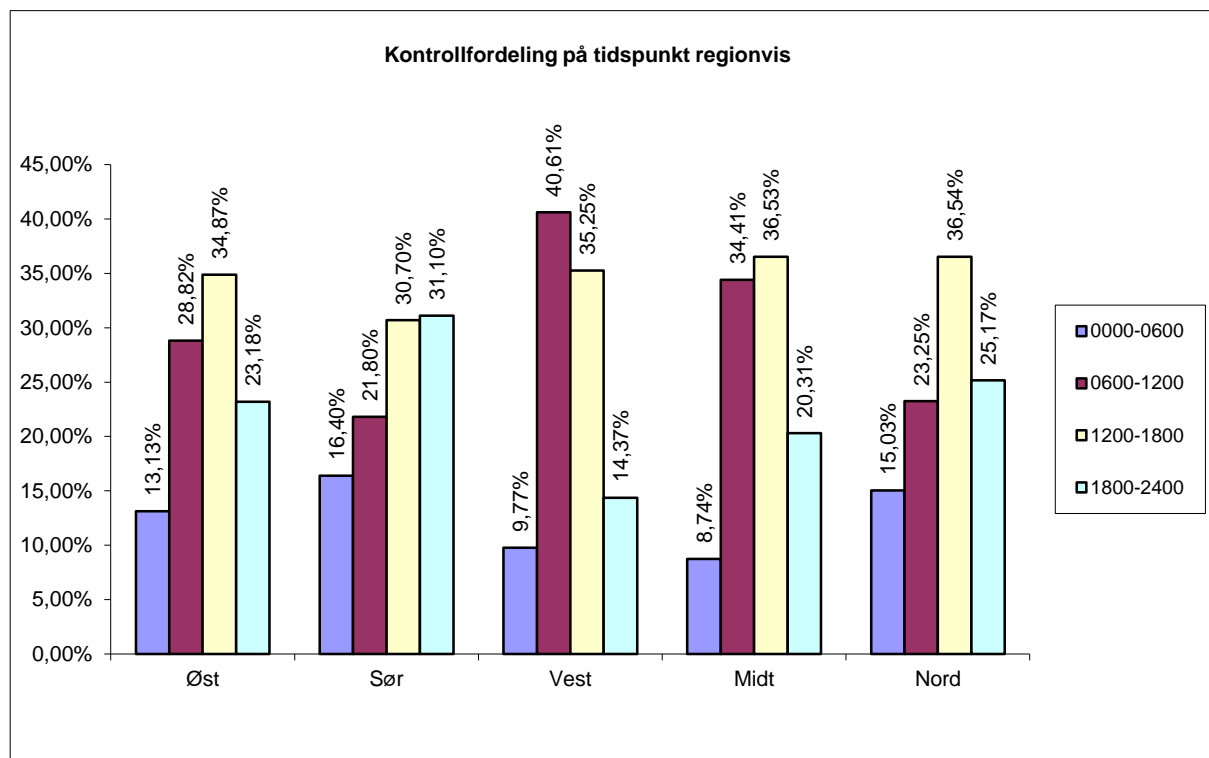


Figur 7 Fordeling av kontroller på tidspunkt

Kontrollfordeling på tidspunkt regionvis 2013:

Figur 8 viser hvilke tidspunkt regionene har utført kontrollene.

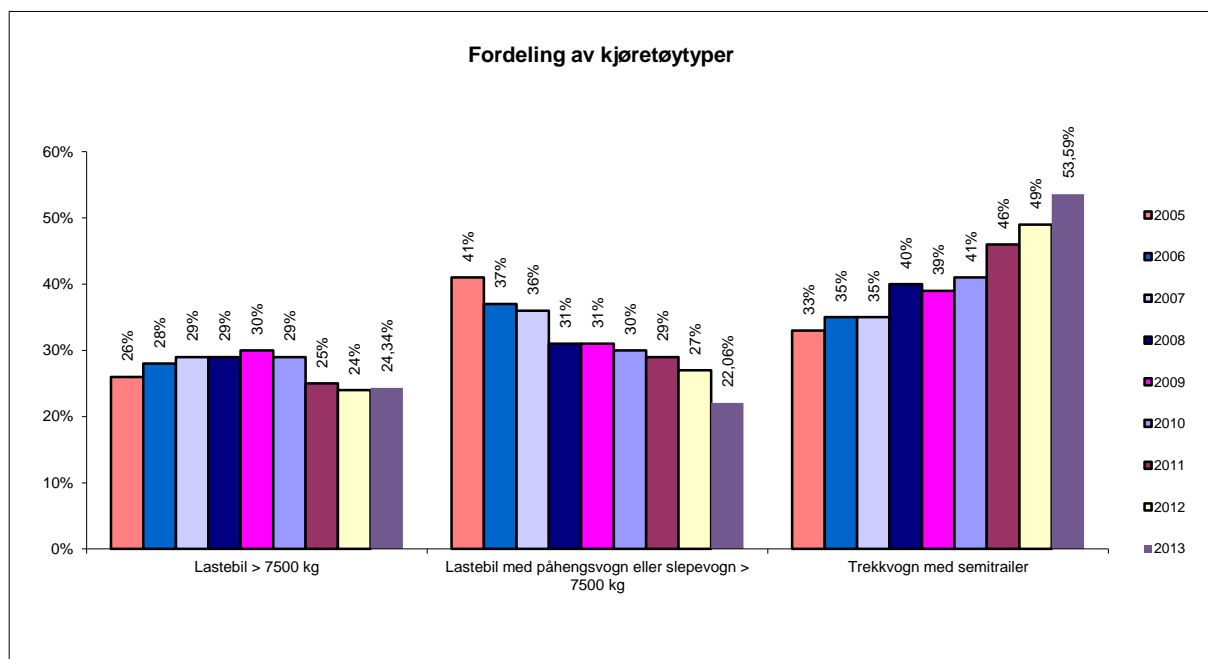
Region sør og nord hadde en kontrollandel nattestid 00.00 – 06.00 på 16 % og 15 %, og var dermed de eneste regionene som nådde målet om en kontrollandel på minimum 15 % nattestid. (grunnet avrunding summerer ikke tallene seg nødvendigvis til nøyaktig 100 %)



Figur 8 Kontrollfordeling på tidspunkt regionvis

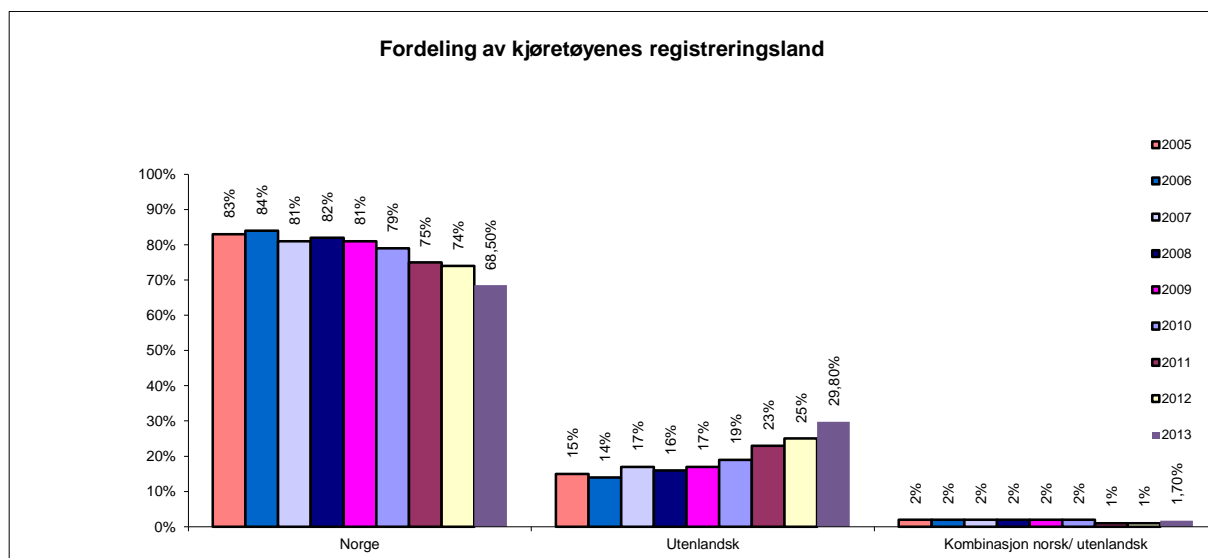
4.5 Kjøretøy som omfattes av undersøkelsen

Tilstandsundersøkelsen viser utviklingen av fordeling av kjøretøytyper de seneste årene. Andelen *trekkvogn med semitrailer* har økt i omfang siden 2004 og er i 2013 på 49 %, dette er 4,5 prosentpoeng høyere enn 2012. 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 22 % i 2013, for øvrig 5 prosentpoeng lavere enn i 2012. Andelen *lastebiler med største totalvekt større enn 7 500 kg* har de senere årene ligget forholdsvis stabilt, og resultatet for 2013 på 24 % er samme resultat som i 2012.



Figur 9 Fordeling av kjøretøytyper

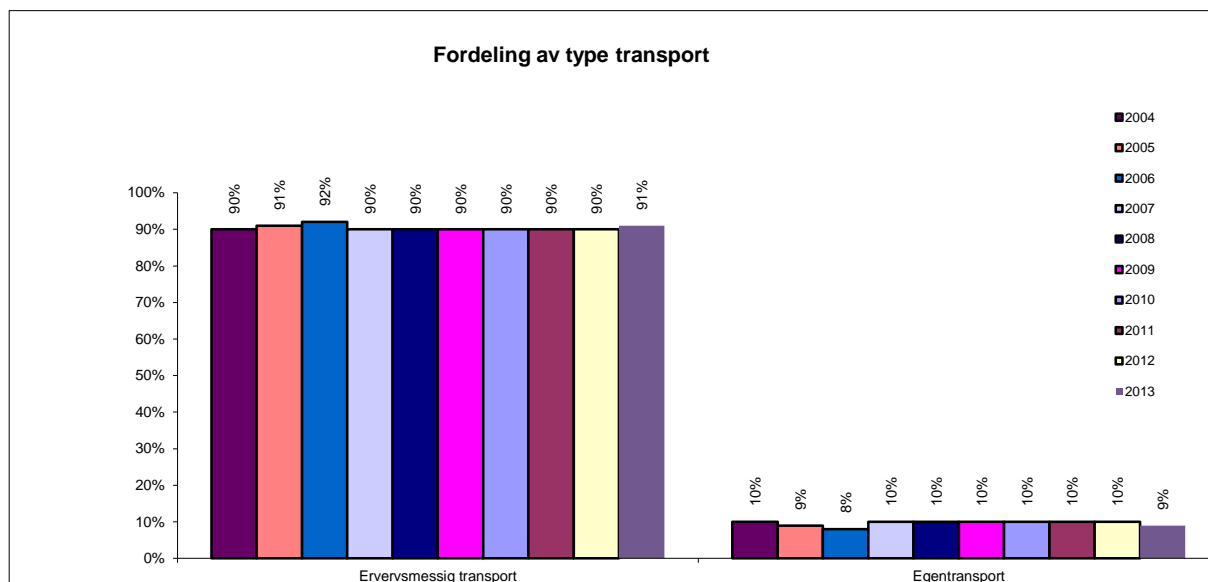
For 2013 er andelen norskregistrerte kjøretøy på 68,5 %, 5,5 prosentpoeng under fjorårets resultat på 74 %. Bortsett fra noen små variasjoner fra år til år, er totaltrenden at de norskregistrerte kjøretøyene har sunket i andel siden man startet med registrering i 1998 (vises ikke grafisk). Tilsvarende har de utenlandsregistrerte kjøretøyene økt noe i andel siden 1998, og i 2013 er denne andelen 30 %. Kjøretøy med kombinasjonen norsk/utenlandsk registrering har ligget stabilt siden dette begynte å bli registrert i 2003 og et resultat for denne gruppen i 2013 var på 1,7 %.



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 2 prosentpoeng til 90 % i 2007. Fordelingen mellom ervervsmessig transport og egentransport har siden ligget stabilt på henholdsvis 90 % og 10 %.



Figur 11 Fordeling av type transport

5. Resultater

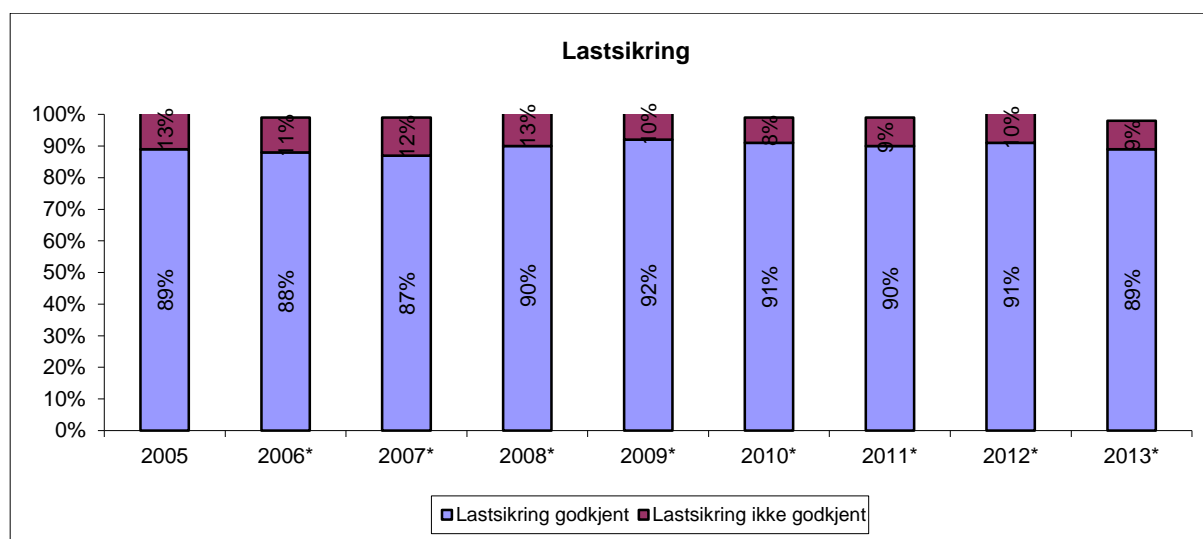
5.1 Tolkning av resultater

Som nevnt innledningsvis startet man i 2006 med å vekte resultatene fra de ulike regionene ut fra regionvis andel trafikkarbeid (målt i kjøretøykm). Dette blir gjort for å kompensere for at det ikke blir utført kontroller i forhold til mengden trafikk i regionene, og dermed gir det et mer korrekt totalresultat for hele landet. Det vil derfor ikke være helt korrekt å vurdere resultatene fra 2006-2013 direkte mot resultatene fra tidligere års undersøkelser. I figurene er imidlertid resultatene fra 2006 til 2012 vist sammen med resultatene fra foregående år. Det gir likevel et bilde på hvordan trenden har vært over tid.

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

5.2 Sikring av last

Godkjent lastsikring regnes som prosent av de kjøretøyene som har last som kan kontrolleres. I 2013 kunne 94 % av kontrollenhetene kontrolleres for last og av disse hadde 89 % godkjent lastsikring. Godkjenningsandelen 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 76 % godkjent lastsikring mot 88 % godkjente av norskregistrerte kjøretøy. Kombinasjonen norsk/utenlandsregistrerte kjøretøy har en godkjenningsandel på 77 % for sikring av last. For alle gruppene har det vært en nedgang i godkjenningsprosent fra 2012.

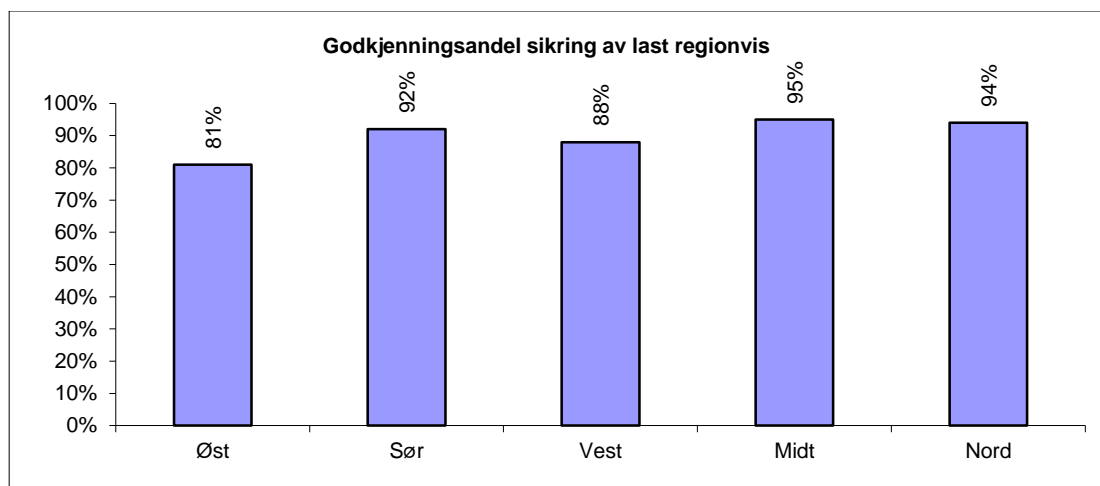
I 2013 er det liten differanse mellom de ulike kjøretøytypene som er kontrollert i tilstandsundersøkelsen. I gruppen *lastebiler over 7500 kg* ble 94 % godkjent, *lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg* ble 93 % godkjent, mens for *trekkvogn med semitrailer* ble 90 % godkjent.

Ser man på hvilken transporttype som bedrives, ligger ervervsmessig transport og egentransport helt likt i 2013 med godkjenningsandel på 92 %.

Fordelt over uken er andelen kjøretøy med godkjent lastsikring relativt jevn i 2013 med variasjoner mellom 90 % og 94 %. Jevn fordeling finner vi også gjennom tidsrommene kontrollene er blitt utført. Godkjenningsandelene fordeler seg mellom 90 % og 94 % også i forhold til når på døgnet kontrollene ble gjennomført.

Regionvis godkjenningsandel for sikring av last 2013:

Av regionene er det Region øst som har den laveste godkjenningsandelen med 81 %. Region vest hadde en godkjenningsandel på 88 %, og Region sør 92 %. Region midt og nord har med 95 % og 94 % den høyeste andelen kjøretøy med godkjent lastsikring i 2013.

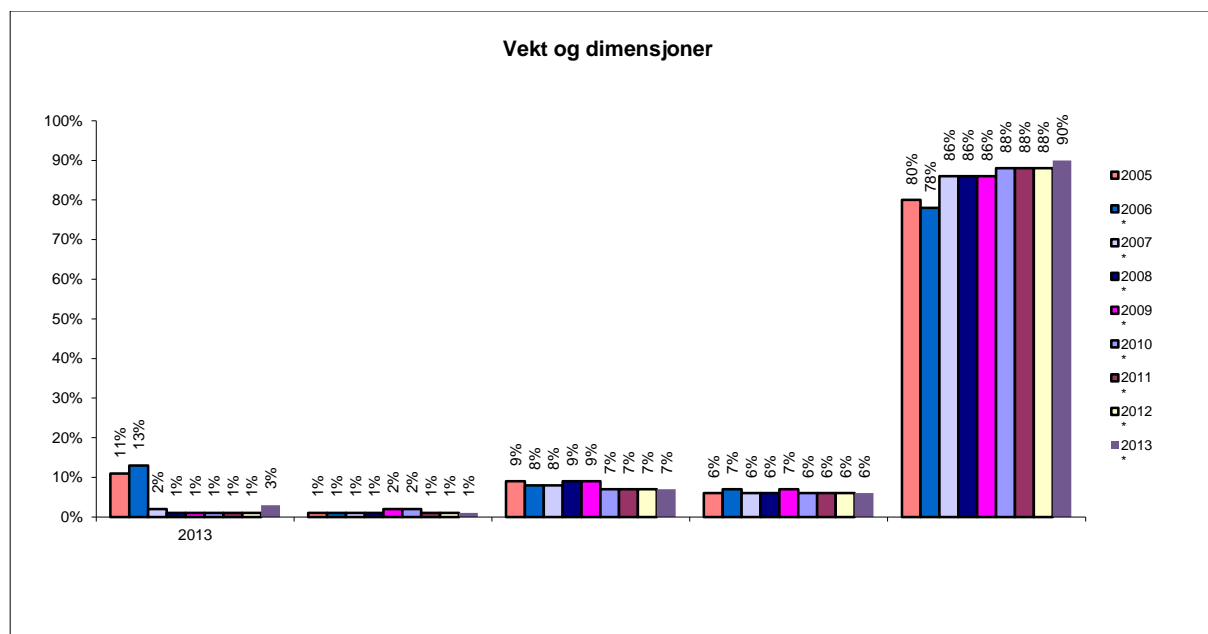


Figur 13 Godkjenningsandel sikring av last regionvis

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

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 i antall godkjente på dette punktet. 86 % av kontrollenhetene ble godkjent mot 78 % i 2006. Godkjenningssandelen er for 2013 på 90 %, noe som er 2 % over resultatene for de to foregående årene.



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

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

Tidligere år har det vært brudd på lengdebestemmelsene som har ført til flest overtredelser. I 2007 gikk andelen markant tilbake og lå på 2 %, noe som kan forklares med at tillatte lengder ble økt fra 1. januar 2007. I 2008 sank denne overtredelsen ytterligere med ett prosentpoeng og kun 1 % av de kontrollerte transportenhetene hadde overskredet tillatt lengde for vogntogkombinasjon. Dette har siden ligget stabilt, og i 2013 finner vi igjen at kun 3 % har overskredet lengdebestemmelsene. Dette er 2 % over resultatet i de fire foregående årene.

Overskridelse av tillatt totalvekt t.o.m. 10 % er feilen som forekom oftest i 2013 med en andel på 7 %. Dette er for øvrig samme andelen som for de tre foregående årene. Overskridelse av tillatt last på boggi/aksel/trippel med mer enn henholdsvis 200 kg, 400 kg og 600 kg hadde en andel på 6 %, også dette samme resultat som de tre foregående årene. De av kjøretøyene som overskred tillatt totalvekt med mer enn 10 % utgjør en liten andel og er på 1 %, som er samme resultat som for fjoråret. Siden det er mulig at man både kan ha overskridelser på vekt og lengde, summerer fordelingen seg derfor ikke nødvendigvis til 100 %.

Dersom tallmaterialet splittes opp i kjøretøytype, er det *lastebiler med påhengsvogn eller slepevogn over 7500 kg* som fikk færrest godkjent (84 %). Gruppene lastebiler og trekkvogn med semitrailer hadde begge godkjenningssandeler på 92 %. Kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering har i 2013 godkjenningssandel ved kontrollpunktet vekter og

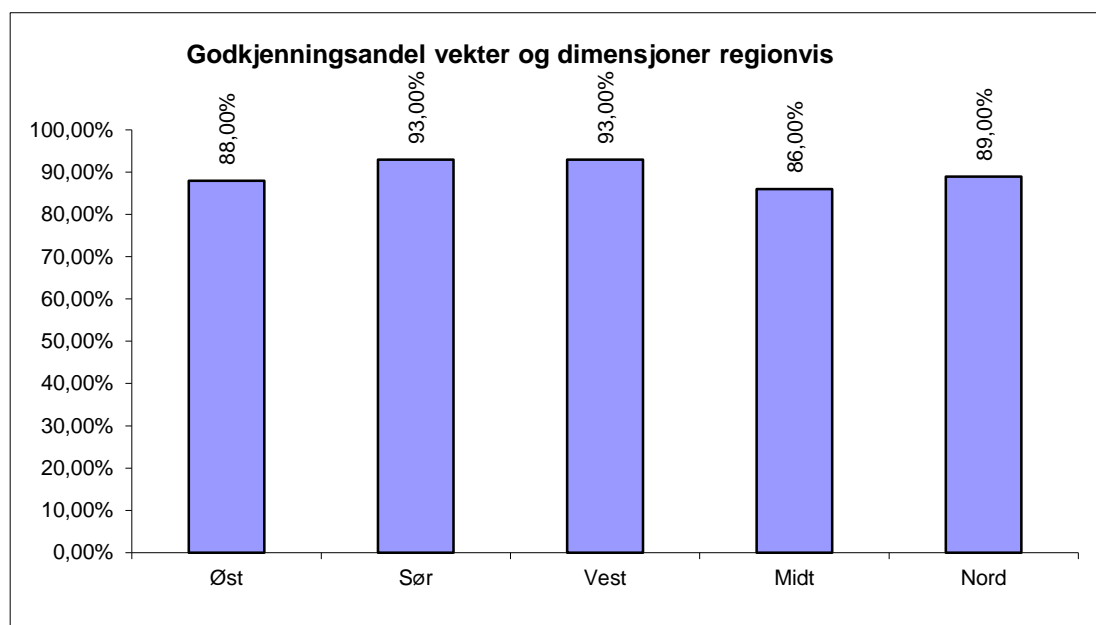
dimensjoner på 91 %, utenlandsk registrerte kjøretøy en godkjenningsandel på 91 %, mot 88 % for norskregistrerte kjøretøy.

Kjøretøy som driver egen transport og kjøretøy som driver ervervsmessig transport ligger begge på 90% godkjent med hensyn til vektor og dimensjoner.

Godkjenningsandelene for vektor og dimensjoner varierer lite mellom ukedagene med, variasjoner mellom 91,5 % og 92 %. Ved å se på tidspunktet på døgnet hvor kontrollene ble gjennomført finner man at også små variasjoner, flest (93 %) ble godkjent mellom kl. 00.00-06.00 og 90 % i tidsrommet 1200-1800 mens tidsrommene 06.00-12.00 og 18.00-0000 ga 89 % godkjente.

Regionvis godkjenningsandel vektor og dimensjoner 2013:

Av regionene er det Region midt som har den laveste godkjenningsandelen for vektor og dimensjoner med 86 %. Region vest og sør hadde begge en godkjenningsandel på 93 % og Region nord 89 %. Region øst hadde en godkjenningsandel for dette punktet i 2013 på 88 %.

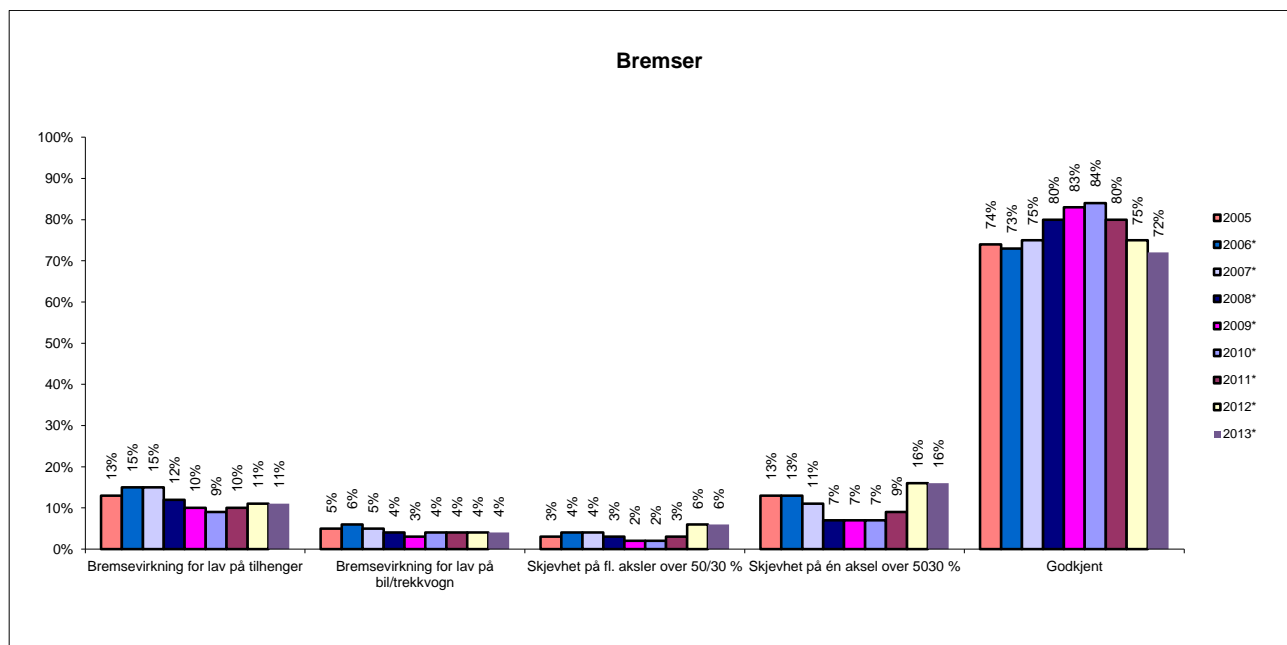


Figur 15 Godkjenningsandel vektor og dimensjoner regionvis

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 i 2013 er 72 %. Det er en nedgang på 3 prosentpoeng i forhold til fjoråret. Av de kontrollerte kjøretøyene har 10 % for lav bremsevirkning på tilhenger, dette er 1 prosentpoeng mindre i forhold til 2012. 6 % har skjevhet på flere aksler, dette er samme som i fjor. Det er registrert samme andel kjøretøy med ”for lav bremsevirkning på bil/trekkvogn” i forhold til 2012. Feilen ”skjevhet på én aksel” ligger på 16 %, samme som 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)

I 2011 ble kravet til skjevhet på aksler strengere. Kravet ble da satt til 30 % og ikke 50 % som tidligere. Dette skjerpa kravet er grunnen til lavere godkjenningstall i 2012 og 2013.

Når tallmaterialet splittes opp, viser det seg at *lastebil med påhengsvogn eller slepevogn* (73 % godkjent) og *trekkvogn med semitrailer* (69 % godkjent) har større feilprosent enn *lastebil over 7500 kg* (93 % godkjent). Dette kan forklares med at for lav bremsevirkning på tilhenger er den dominerende feilen for de to førstnevnte kjøretøytypene.

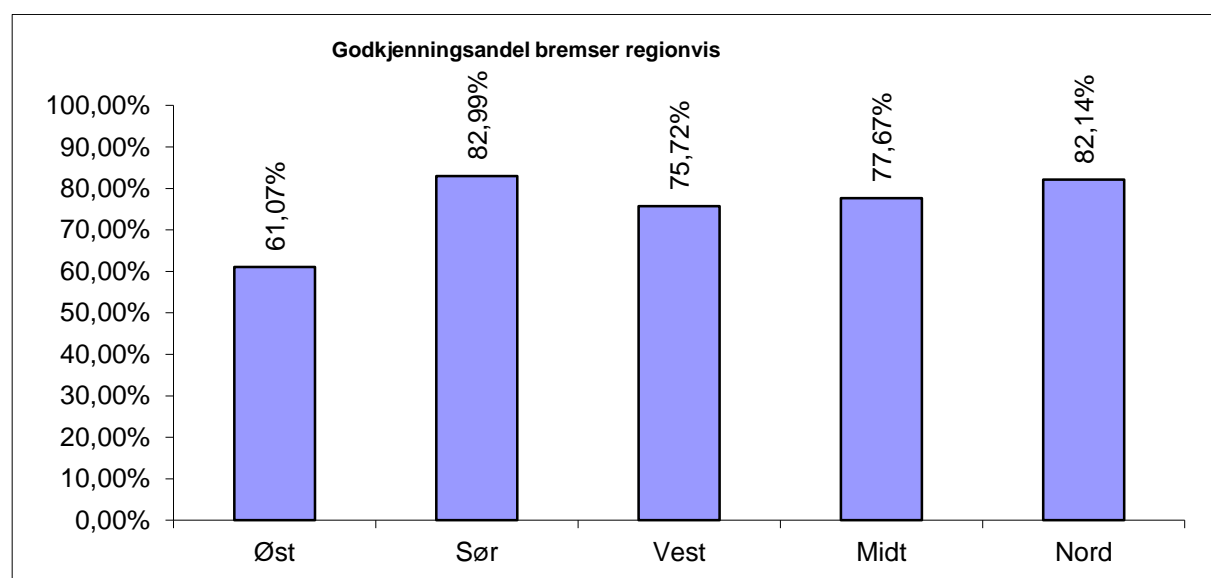
70 % av kjøretøyene med kombinert norsk/utenlandsk registrering ble godkjent i henhold til de kontrollerte punkter etter bremsekontrollen, dette er 17 prosentpoeng lavere godkjenningssandel sammenlignet med fjoråret. Gruppen er imidlertid kun representert med 72 kjøretøy i 2013. Kjøretøy med utenlandsk registrering hadde en godkjenningssandel på 69 % i 2013, mens for norskregistrerte kjøretøy ble 80 % av kontrollenhetene godkjent med hensyn på bremses.

Når det kommer til type transport som gjennomføres, får 85 % av kjøretøyene som driver egentransport godkjent bremseprøvene, samme resultat som 2012. De som driver ervervsmessig transport hadde en nedgang i godkjenningssandel på tre prosentpoeng fra 2012, og 74% av disse fikk godkjent bremseprøve.

Alle de kontrollerte transportenhetene ble kontrollert for bremses i 2013.

Regionvis godkjenningssandel bremses 2013:

Tar man utgangspunkt i de ulike regionene er det Region sør som ligger høyest med 83 % godkjente kontrollenheter, etterfulgt av Region nord (82 %), Region vest (76 %), Region midt (78 %). Region øst ligger lavest med 61 % godkjente. Stort sett samme fordeling som i 2012, men med en nedgang for alle på 2-3 %.



Figur 17 Godkjenningssandel bremses regionvis

5.5 Farlig gods – kompetansebevis

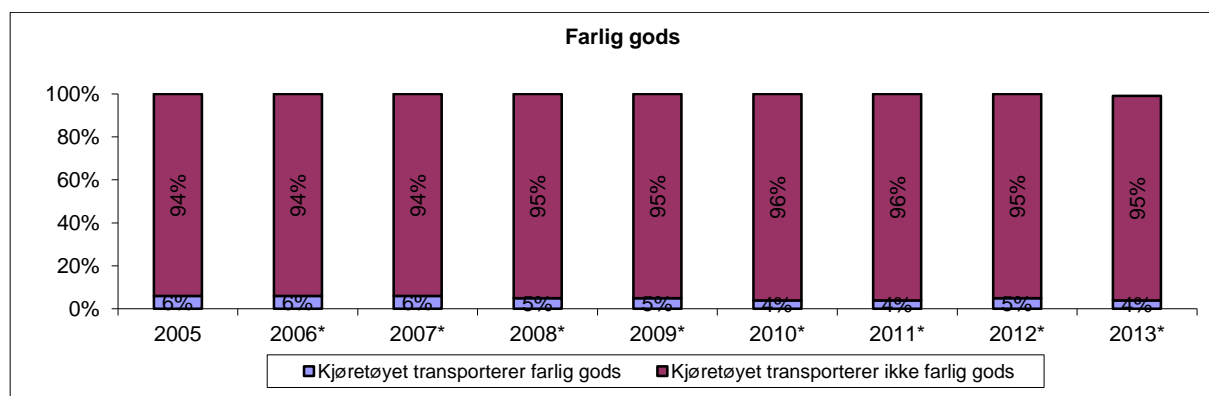
4099 transportenheter ble kontrollert for farlig gods i 2013. Kjøretøyandelen som transporterte farlig gods i 2013 var 4 %. Figur 18 viser at andelen transport av farlig gods holder seg meget stabil fra år til år.

Mellom regionene varierer andelen som kjører farlig gods fra 6 % i Region nord til 4 % i Region midt. Det er liten variasjon mellom de ulike kjøretøytypene som frakter farlig gods, variasjoner mellom 5 og 5,5 %. Videre er norskregistrerte kjøretøy (5 %) og kjøretøy med kombinert norsk/utenlandsk registrering (6 %) de registreringstypene hvor størst andel av kjøretøyene transporterer farlig gods i 2013, mot 3 % av utenlandsregistrerte kjøretøy.

Når det kommer til type transport som gjennomføres, transporterer 5 % av de som driver ervervsmessig transport farlig gods, mot 3 % av de som egentransport.

Det viser seg at andelen transportenheter med farlig gods er fordelt jevnt over døgnet (andeler mellom 4 % og 5 %), i 2013.

Andel transportenheter som transporterte farlig gods varierte lite mellom ukedagene i 2013. Variasjoner mellom 4 % og 6 %.

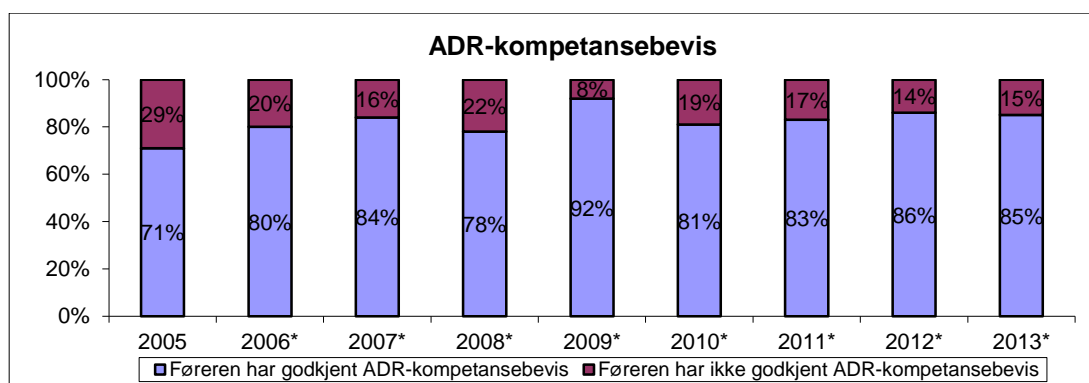


Figur 18 Andel kjøretøy som transporterer farlig gods

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

Førere som transporterer farlig gods skal med visse unntak kunne forevise ADR-kompetansebevis. I 2013 kunne 85 % av sjåførene forevise godkjent ADR-kompetansebevis. Dette er 1 prosentpoeng mindre enn i 2012, likevel 5 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 2013 ble 230 førere spurt om ADR-kompetansebevis.



Figur 23 Andel førere med godkjent ADR-kompetansebevis

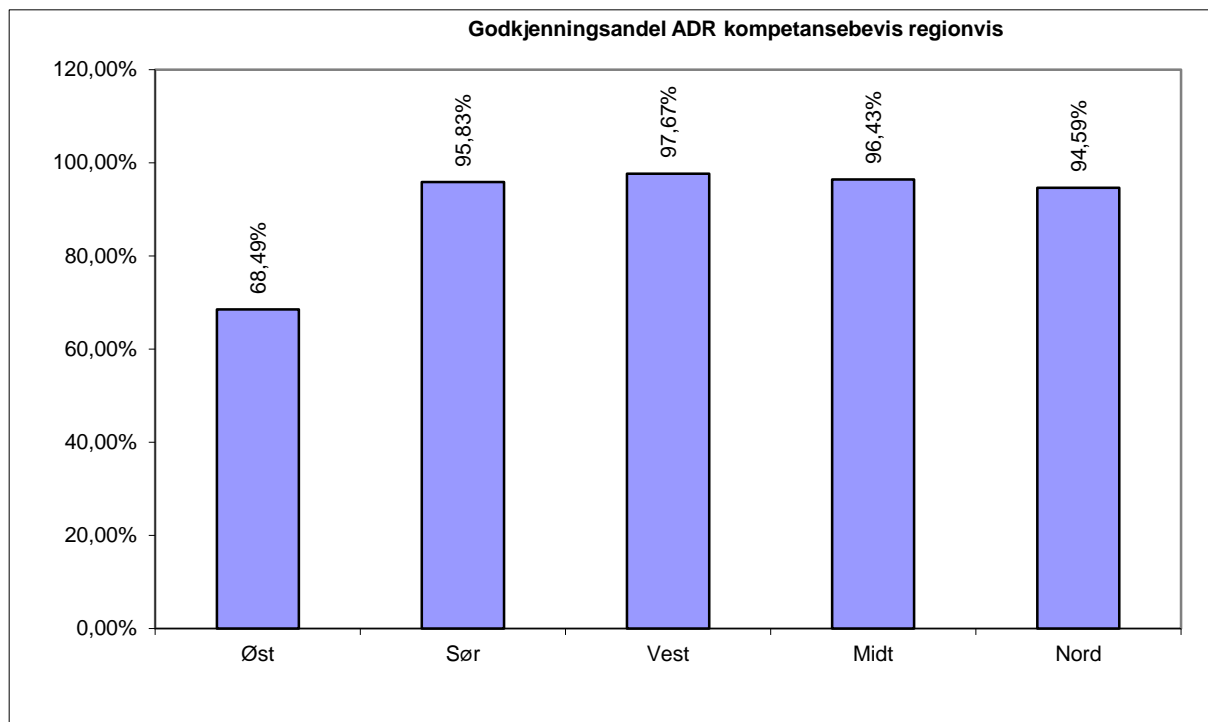
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Trekker man frem tall fra noen av underemnene, finner man at kjøretøytypen *lastebil over 7500 kg* kom sterkest ut, 93 % av disse førerne hadde godkjent ADR-kompetansebevis. For kjøretøytypen *trekkvogn med semitrailer* hadde 86 % godkjent ADR-kompetansebevis, mens andelen var 84 % for *lastebil med påhengsvogn/slepevogn*.

For *norskregistrerte kjøretøy* var andelen godkjente 90 %, mot 78 % for *utenlandsregistrerte kjøretøy*. Registreringskombinasjonen *norsk/utenlandsk* hadde for dette spørsmålet bare 8 førere som ble forespurt om ADR-kompetansebevis i 2013, statistikken for denne kategorien tas derfor ikke med.

Regionvis godkjenningsandel ADR kompetansebevis 2013:

Ved 98 % av kontrollene av transport av farlig gods i Region vest, kunne føreren forevise gyldig ADR-kompetansebevis. Den laveste andelen finner vi i Region øst hvor 68 % av de kontrollerte transportenhetene med farlig gods hadde påkrevd ADR-kompetansebevis. Resultater for øvrige regioner: Region sør 96 %, midt 96 % og nord 95 %.

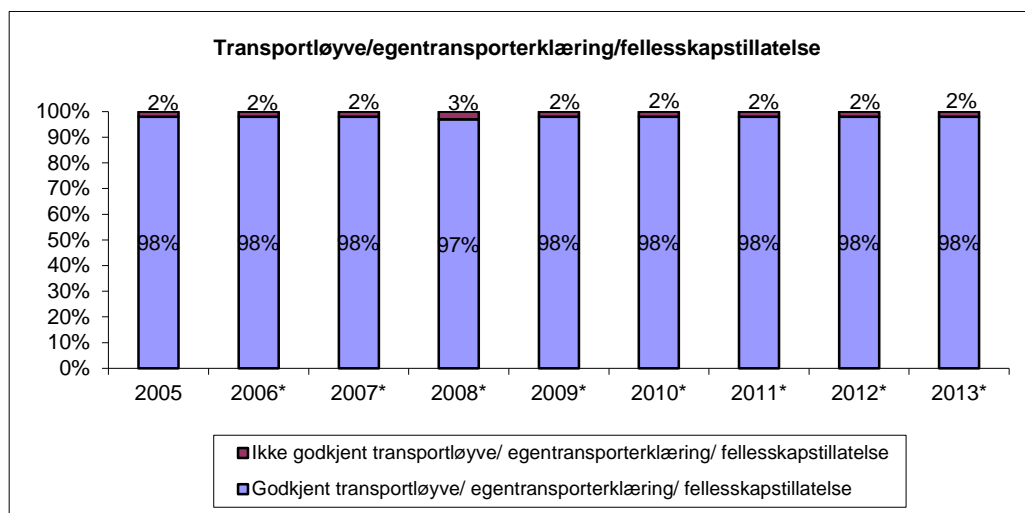


Figur 24 Godkjenningsandel ADR kompetansebevis regionvis

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 2012 og på nivå med tidligere år. I 2013 ble 4274 sjåførere forespurt om slike dokumenter.

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

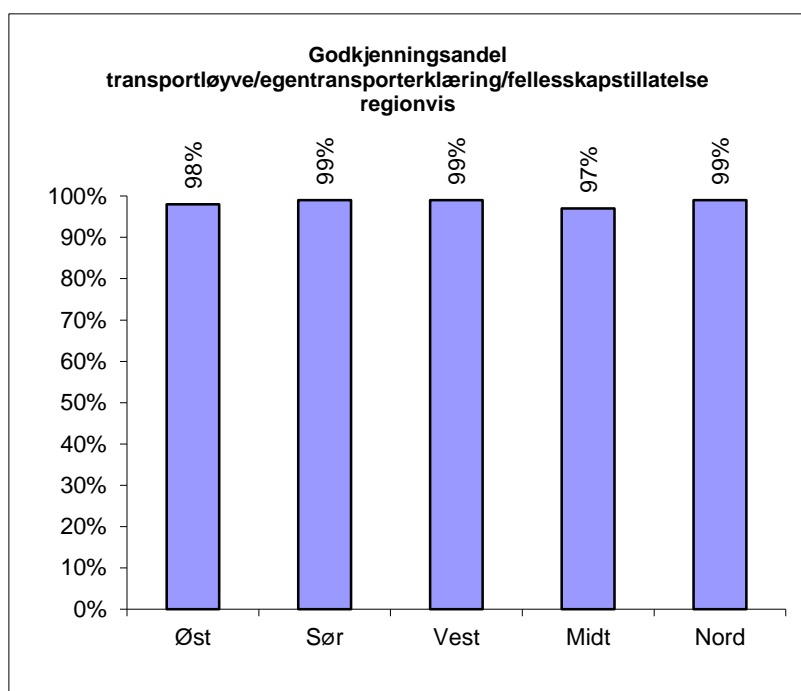


Figur 17 Andel kjøretøy med godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

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

Regionvis godkjenningssandel for transport/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse i 2013:

Vi finner sterke godkjenningssandeler på tvers av alle regionene med 99 % godkjente i Region vest, nord, og sør, 98 % i Region øst, og 97 % i Region midt. Dette er samme resultat som i 2012.

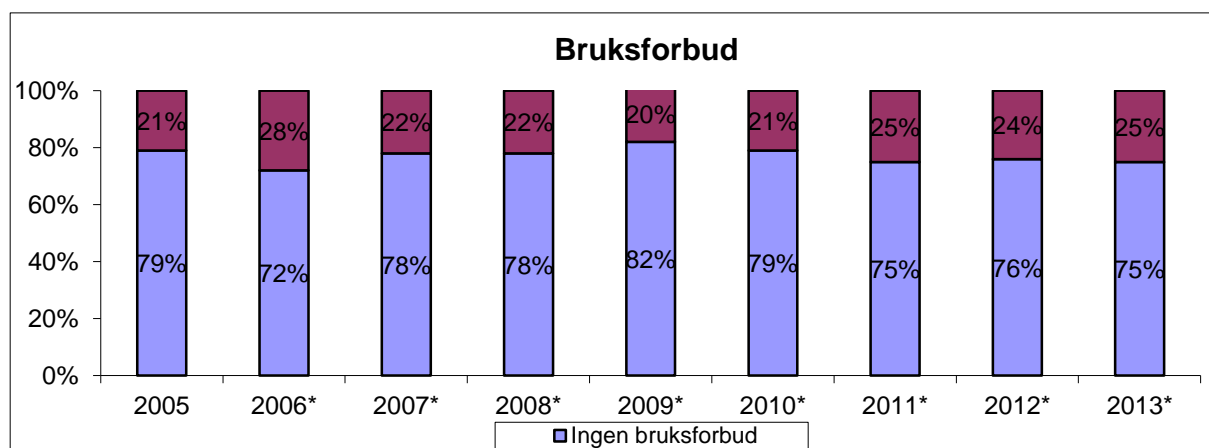


Figur 24 Godkjenningssandel transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse regionvis

5.7 Bruksforbud

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

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



Figur 25 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud

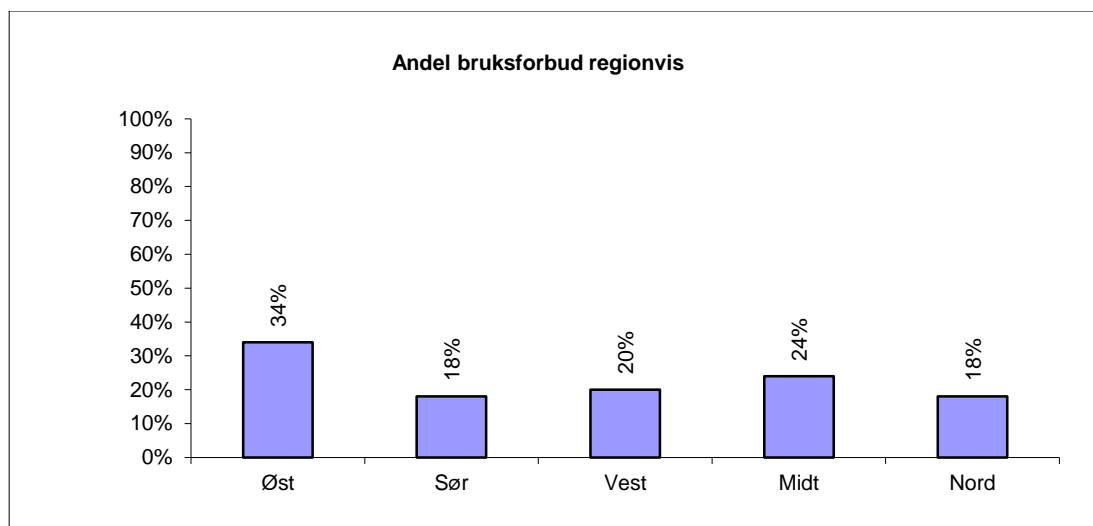
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

Ved å se nærmere på tallene i de ulike undergruppene viser det seg at 34 % av utenlandsk registrerte kjøretøy ble ilagt bruksforbud. Av de norskregistrerte kjøretøyene ble 19 % ilagt bruksforbud. For kjøretøyene med kombinert norsk/utenlandsk registrering var andelen som ble ilagt bruksforbud 22 %.

Lastebil med påhengsvogn eller slepevogn (24 %) og trekkvogn med semitrailer (26 %) var kjøretøytypene som hyppigst ble ilagt bruksforbud, mot 15 % for *lastebil over 7500 kg*. For kjøretøy som driver egentransport og ervervsmessig transport fikk henholdsvis 16 % og 24 % bruksforbud.

Regionvis andel ilagte bruksforbud 2013:

Andelen som ble ilagt bruksforbud varierte noe mellom regionene. Høyest andel hadde Region øst med 34 %, etterfulgt av Region midt (24 %), vest (20 %). Den laveste andelen ilagte bruksforbud i 2012 finnes i Region sør og nord, begge med 18 %.



Figur 26 Andel kjøretøy som er ilagt bruksforbud regionvis

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

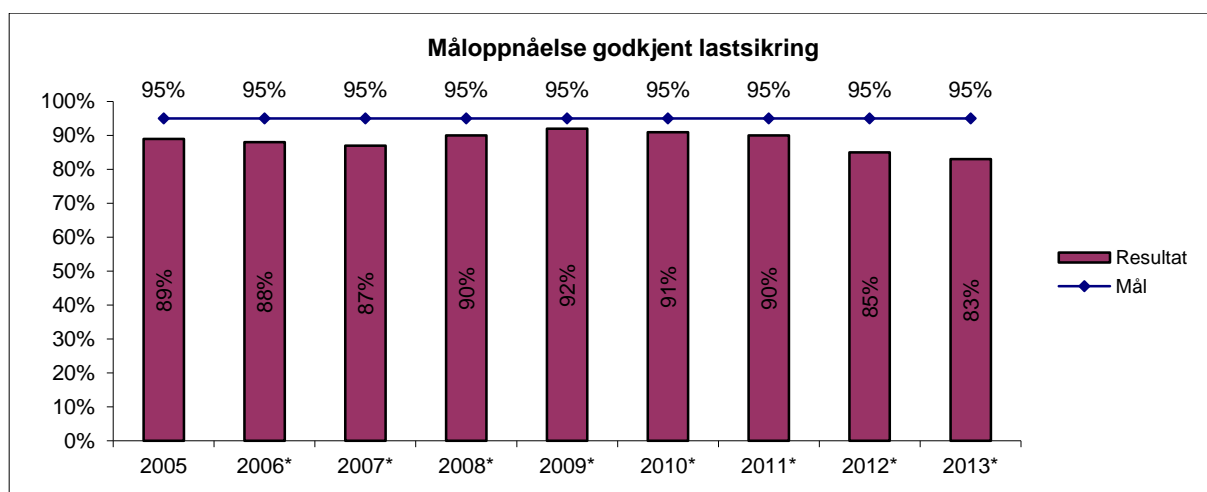
Tabell 1 Mål for hvor stor andel av kontrollenhetene som bør være godkjent

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

7 Måloppnåelse

7.1 Sikring av last

Det er fastsatt et mål om at 95 % av de kontrollerte kjøretøyene skal ha godkjent lastsikring. I 2013 hadde 83 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent lastsikring. **Figur 27** viser resultatene over tid og vi ser at nivået for 2013 er 2 prosentpoeng lavere enn 2012, måltallet er imidlertid ikke nådd.



Figur 27 Måloppnåelse for sikring av last

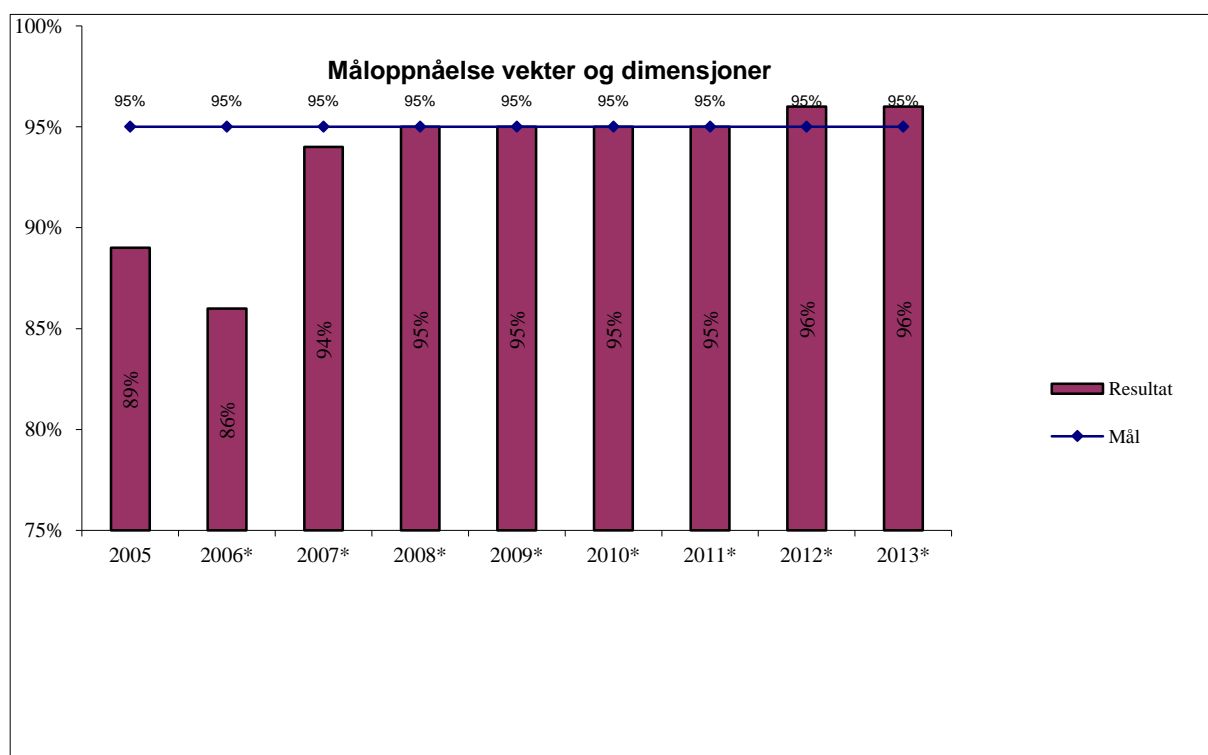
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

7.2 Vekter og dimensjoner

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

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

Figur 28 illustrerer godkjenningresultatene for denne kategorien i forhold til måltallet hvor både prosenttallet for antall godkjente og antall med overlast inntil 10 % er tatt med. Resultatet i 2006 viste seg å være det svakeste på lang tid og endte ni prosentpoeng unna målet. For 2007 var resultatet forbedret betraktelig og endte på 94 %. I perioden 2008 - 2011 ble 95 % av de kontrollerte transportenhetene godkjent. Resultatet i 2013 er 95 %. Måltallet er dermed også nådd for femte året på rad.

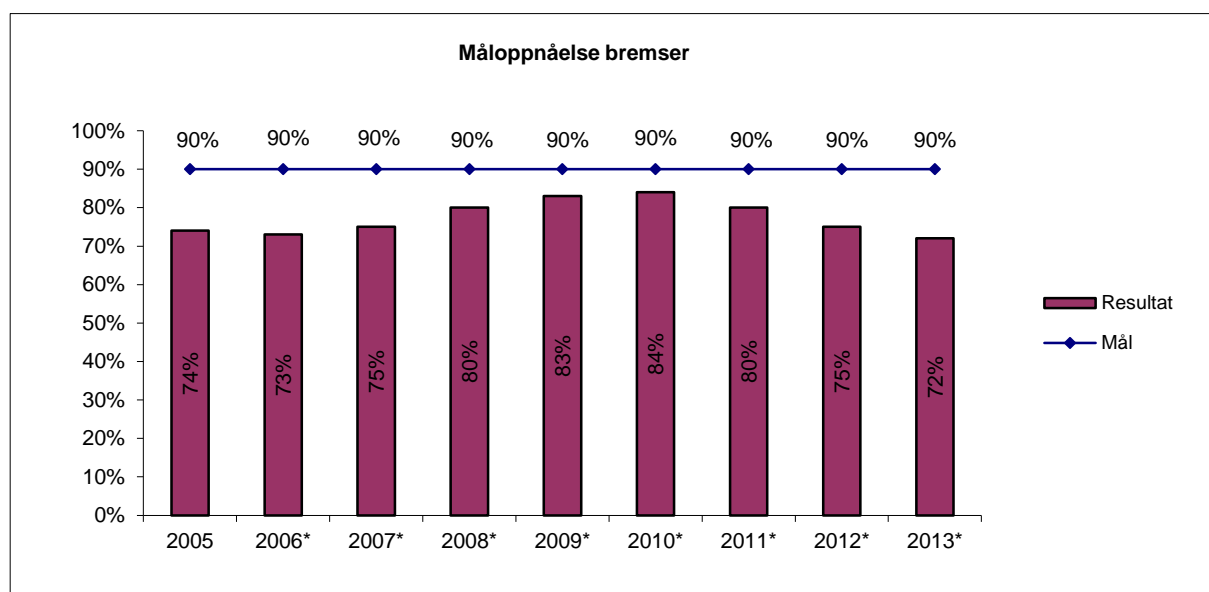


Figur 28 Måloppnåelse for vekter og dimensjoner

(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet) 7.3 Bremseser

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

Årets resultat er en nedgang på 3 prosentpoeng fra 2012 og er det laveste registrerte resultatet siden 2007.

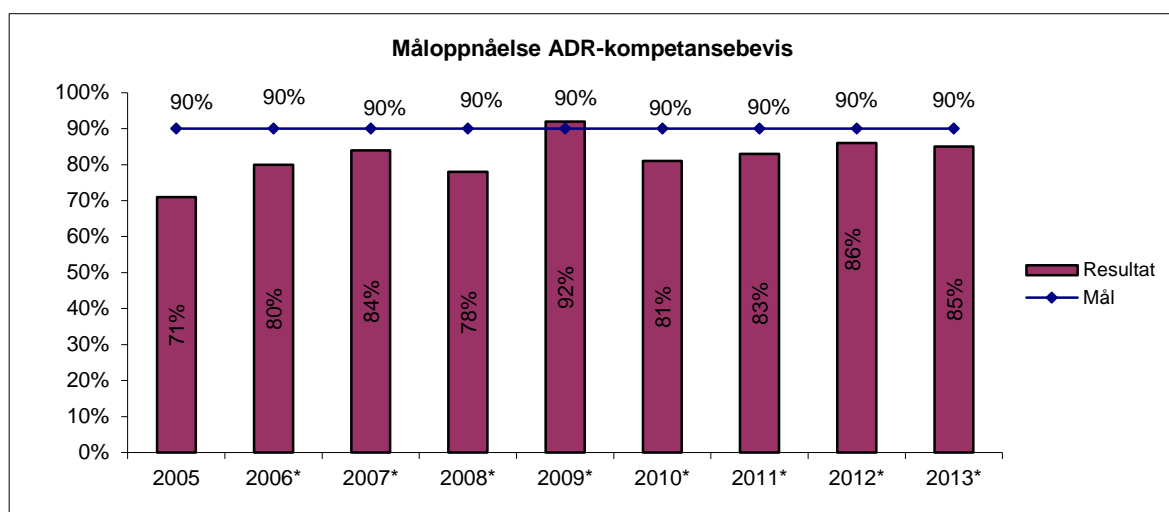


Figur 29 Måloppnåelse for brems

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

7.4 ADR-kompetansebevis

Når det gjelder ADR-kompetansebevis, er målet at minimum 90 % av de kontrollerte sjåførene fremviser dette. I lang tid ble dette målet nådd med god margin, men godkjenningsandelen falt kraftig i 2005. I 2006 og 2007 steg godkjenningsandelen for dette emnet i positiv retning, mens 2008 igjen ga en nedgang. I år 2009 ble derimot måltallet passert med to prosentpoeng. Resultatet for 2010 var 81 %, en nedgang på 11 prosentpoeng fra 2009. I 2011 så man en fremgang på to prosentpoeng, og vi ser ytterligere tre prosentpoeng fremgang i 2012 med et resultat på 86 %. I 2013 var resultatet 85 %, en nedgang på 1 prosentpoeng fra året før. Kun 230 førere ble kontrollert på dette punktet i 2013, og den prosentvise variasjonen kan derfor være større enn den ville vært om utvalget var større.



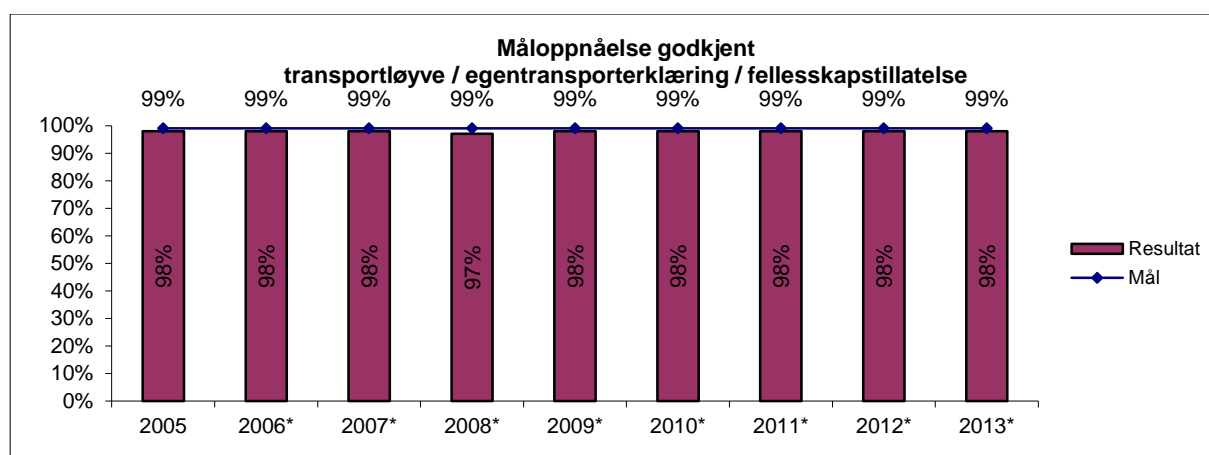
Figur 30 Måloppnåelse for ADR-kompetansebevis

(* 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 2013 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 godkjeningsandelen 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 2013 registrerer vi at vi i likhet med de tre foregående år er ett prosentpoeng unna full måloppnåelse.



Figur 31 Måloppnåelse for godkjent transportløyve/egentransporterklæring/fellesskapstillatelse

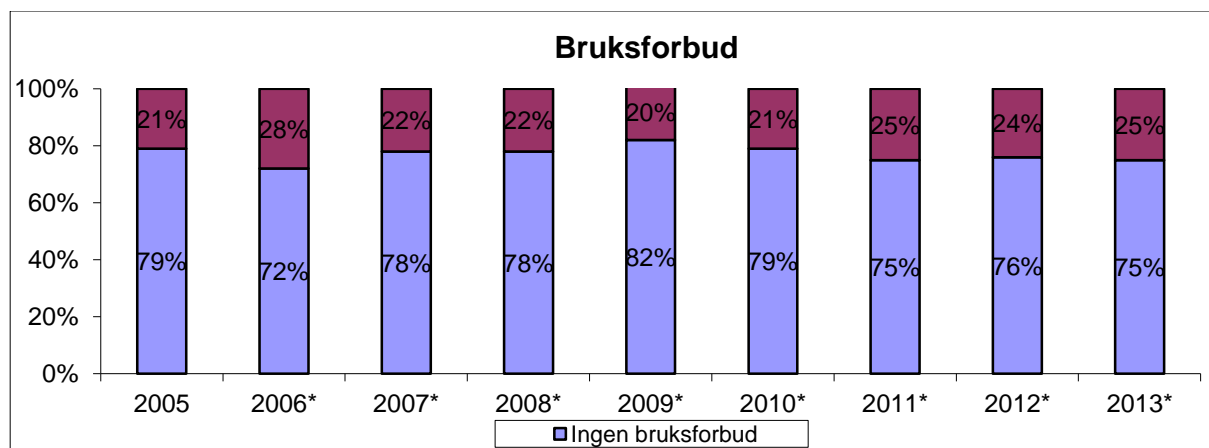
(* Regionenes resultater er vektet på grunnlag av deres andel av totalt trafikkarbeid for å gi et mer korrekt resultat for hele landet)

7.6 Bruksforbud

Tilstandsålet når det gjelder bruksforbud er at ingen skal bli ilagt dette. Som det går fram av figuren nedenfor er det et stykke vei til dette målet blir innfridd. Etter vektning av regionenes

resultater blir andelen bruksforbud av kontrollerte kjøretøy 25 % for 2013, ett prosentpoeng høyere enn i fjor.

Totalt ble 4289 transportenheter kontrollert på dette punktet i 2013.



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 Sluttcommentar

Tilstandsundersøkelsen 2013 viser totalt sett resultater på det jevne sammenlignet med 2012. Måloppnåelsen for kontrollpunktet *veker og dimensjoner* er nådd femte året på rad.

Resultatet for kontrollpunktet *bremser* er for 2013 72 %, en nedgang på 8 prosentpoeng fra 2011. Måloppnåelse er 18 prosentpoeng unna for dette punktet. Kontrollørene har de senere år gjennomgått ytterligere oppøring i bremsekontroll ved Universitetet i Agder. Dette kan forklare den nedadgående godkjenningsandelen, ved at kontrollørene kan ha blitt flinkere til å avdekke feil.

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

Under kontrollpunktet *godkjent lastsikring* får 83 % av transportenhetene godkjent. Årets resultat er 12 prosentpoeng unna måltallet, og to prosentpoeng lavere enn i 2011.

Måloppnåelsen for *ADR-kompetansebevis* ble ikke nådd i 2013, hadde en nedgang på 1 prosentpoeng i forhold til 2012. Årets resultat på 85 % godkjente transportenheter er fem prosentpoeng unna måltallet. Det var en kraftig nedgang i godkjenningsandel (11 prosentpoeng) på dette punktet fra 2009 til 2010. Imidlertid er det forholdsvis få sjåfører som blir kontrollert på dette punktet (230 sjåfører i 2013), 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. Det er 1 prosentpoeng høyere enn i 2012. Da bruksforbudet ikke er differensiert på de ulike emnene, er det vanskelig å si nøyaktig hva som utløser bruksforbudet. Det er imidlertid sannsynlig at det er brudd på emnene lastsikring, bremses og vekt og dimensjoner som utgjør den største prosentandelen av bruksforbud i tillegg til enkelte administrative forhold.

I 2013 ble 4301 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. 13 % av kontrollene ble foretatt nattetid i 2013, Region sør og nord nådde imidlertid måltallet på dette punktet 16 og 15 % av kontrollene ble her utført på nattetid. 11 % av kontrollene ble utført i helgene, men Region øst og sør nådde måltallet for dette punktet og hadde en kontrollandel på 16 og 15 % lørdag-søndag.

Region sør og vest nådde måltallet for antall utførte stoppkontroller i 2013. Lengst fra målet var Region midt med sine 709 kontroller.

Årene fra 2006 til 2013 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.