

Nasjonale føringer er viktigere enn fylkeskommunal frihet

STEIN i VEI 2019

Øyvind Solberg Thorsen, ost@ofv.no

Fra OFVs historiske arkiv: 2003

Hva mener OFV om Vegnormalene?

- OFV skal jobbe for at Vegnormalene blir politisk og juridisk bindende
- Det er svært bekymringsfullt at tilstandsanalysene avdekker så stort gap mellom standard og tilstand på offentlige riksveger
- OFV ønsker brukerperspektivet inn i veisektoren

Brukerorientering - offentlig tjenester

- Perspektiv for offentlige tjenester som setter brukerens ønsker og behov i sentrum
- Anerkjennes som forvaltningsperspektiv gjennom Stortingets behandling av Oppgavefordelingsmeldingen i 1991
- Er allerede innført innen helsetjenester for eldreomsorg og sykehustjenester

Brukerorientering - offentlig tjenester

Innføring av kvalitetssystem bestående av:

- Etablering av kvalitetsindikatorer
- System for måling av brukertilfredshet, og
- Kommunisering av resultatene
- Tjenesteyters plikt til å informere om hvilke krav tjenesten skal innfri

Fra OFVs historiske arkiv: 2007



Dagens forvaltning offentlige veinettet:

- Delt ansvar mellom kommune, fylke og stat
- Det er ingen bindende krav til hvilken standard offentlige veier skal ha.
- Veinormalene angir hvordan det bør være. Økonomiske rammer avgjør.
- Det er opp til kommune, fylke og stat å sette veinormalene som aksepteres
- En budsjettpost for tilsyn, drift og vedlikehold får det som blir igjen..



Offentlig veiforvaltning må endres!

- En bindende standard for infrastruktur, drift og vedlikehold bør innføres på hele det offentlige veinettet.
- Veiens funksjon og trafikkmengde dimensjonerende
- Kvalitative kriterier for å måle veistandard innføres
- Tilstandsmålinger utføres som en regelmessig del av veiforvaltningen
- Resultatene kommuniseres tilbake til veibrukerne
- Tilfredshetsmålinger utføres regelmessig og kommuniseres tilbake til veibrukerne



Standarden på offentlige veier

- Betydelige avvik mellom faktisk standard og veinormalstandard
- Betydelig etterslep på vedlikehold. Det gjelder veidekke, veifundament, sikkerhetsutstyr på tunneler, brukonstruksjoner
- Huller og

Med veibrukerne og kvalitetskrav på agendaen

- Brukerperspektivet og kvalitetskrav en hjertesak for OFV i mer enn 20 år
- Viktigste grunn er Nullvisjonen: Bedre veier er viktig for trafikksikkerheten
- Og at alle veibrukere må gis lik rett til å ferdes på gode veier i hele landet
- OFV ønsker at brukerperspektivet tas inn i veiforvaltningen:
 - Brukernes behov må telle
 - Brukerne må bli hørt
- Og at fylkeskommunene må få nok midler til å forvalte veiene på en god måte
- Samtidig som det innføres felles kvalitetskrav til fylkesveiene over hele landet

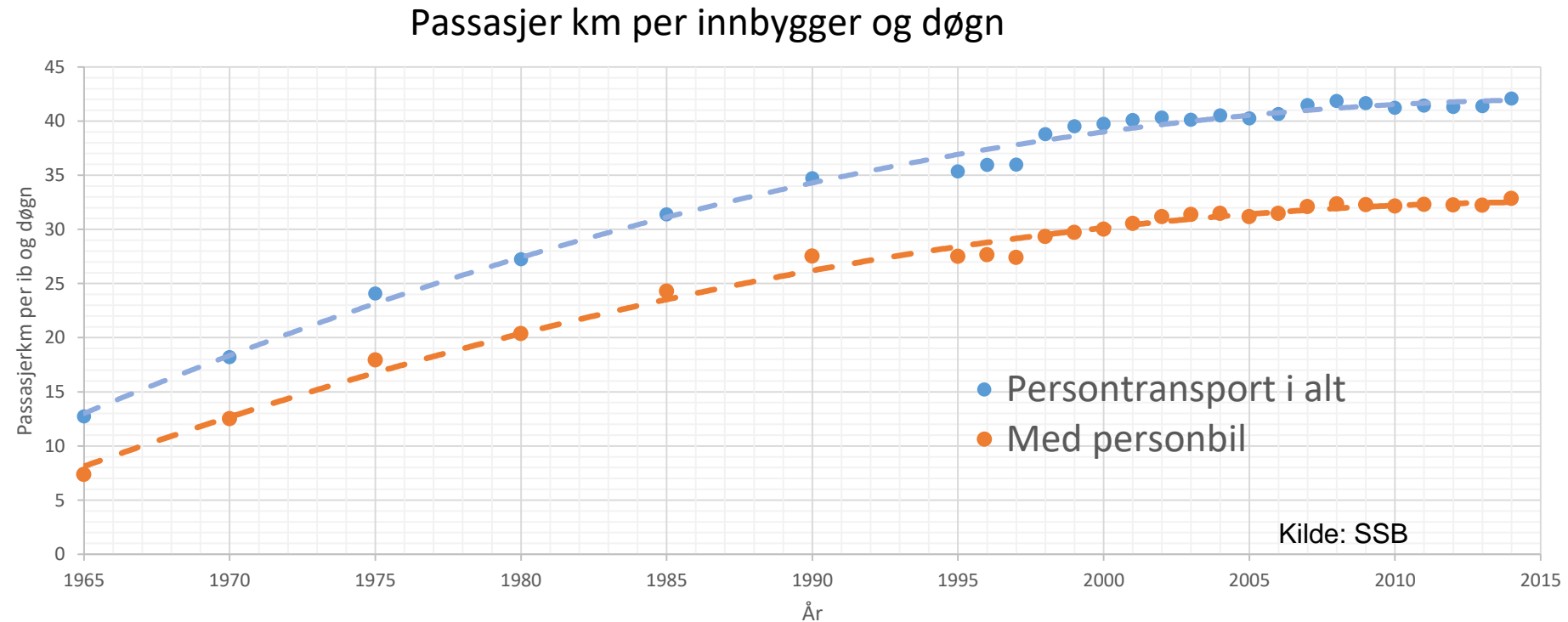
Rambøll-OFV rapporter 2008 - 2016



Veilengder fylkesvis (kilde: NVDB)

Fylke	Kommunale veger	Sekundære fylkesveger	Primære fylkesveger	Riksveger	Europaveger	Sum
Østfold	1 793	1 005	679	117	159	3 752
Akershus	2 505	1 130	692	97	324	4 748
Oslo	1 739			84	103	1 925
Hedmark	2 065	2 532	1 308	536	178	6 619
Oppland	1 904	2 077	940	249	490	5 660
Buskerud	1 762	1 200	624	359	213	4 158
Vestfold	1 344	695	516	15	141	2 711
Telemark	1 794	1 099	775	190	270	4 127
Aust-Agder	1 042	1 003	519	305	139	3 007
Vest-Agder	1 705	1 324	743	62	176	4 011
Rogaland	3 284	1 773	709	242	284	6 292
Hordaland	3 109	1 768	1 140	249	503	6 769
Sogn og Fjordane	2 033	1 527	1 078	379	328	5 344
Møre og Romsdal	2 902	1 799	1 281	172	378	6 532
Sør-Trøndelag	1 938	1 780	1 164	65	323	5 269
Nord-Trøndelag	1 979	1 769	1 235		352	5 335
Nordland	3 583	2 577	1 530	210	1 012	8 914
Troms Romsa	1 897	1 734	1 171	53	550	5 404
Finnmark Finnmárku	1 436	626	858	362	917	4 198
Norge	39 813	27 417	16 961	3 744	6 841	94 775

Utviklingen i transportarbeid 1965-2015



- Persontransport med personbil: Fra 7,4 km/døgn i 1965 til 33 km/døgn i 2014 (= mer enn 4-dobling i transportarbeid)
- Andre transportformer har økt fra 5,3 km/døgn til 9,2 (= nesten en dobling)
- Folketallet har økt fra 3,7 millioner til 5,2 millioner fra 1965 til 2015.

Bilbruk i ulike landsdeler

Antall km på vegnettet med korte kjøretøy per innbygger og døgn i 2014

Landsdel	Km pr. person og døgn
Østlandet	20,5
Telemark-Sørlandet	21,1
Vestlandet	17,2
Trøndelag	18,5
Nord-Norge	17,0
Norge	19,2*

* Samme som i 2009

Bruken av veinettet

Tabell 8. Trafikk i NTP-korridorene 2009 og 2014. ÅDT for definerte snitt.

Korridor nr	Korridor beskrivelse	2009	2014	Endring %
1	Oslo - Svinesund	12 936	17 356	34 %
2	Oslo - Ørje/Magnor	9 108	9 814	8 %
3	Oslo - Kristiansand-Stavanger	21 466	26 735	25 %
4	Stavanger-Bergen-Trondheim	5 854	7 294	25 %
5	Oslo - Bergen/Haugesund	3 010	3 389	13 %
6	Oslo - Møre/Romsdal/Trondheim	5 039	4 877	-3 %
7	Trondheim - Bodø	2 265	2 972	31 %
8	Bodø - Kirkenes	4 112	4 561	11 %
	Sum	63 790	76 998	21 %

- Trafikken på de nasjonale hovedårene har vokst mye sterkere enn totaltrafikken, med 21 % kontra 6-7 % på det totale trafikkarbeidet
- Trafikkarbeidet per innbygger er uendret

Norge og sammenlignbare land: Vi henger etter ...

Gjennomsnittlig fart på nasjonale hovedveier i ulike land: km/t

Land	År 2008-2009	År 2015	Endring 2009-2015
Portugal	97,7	117,9	20,3
Tyskland	108,6	114,2	5,6
Kroatia		112,3	
Frankrike	108,1	112,3	4,1
Spania		111,7	
Italia		105,6	
Østerrike	95,8	102,8	7,0
Danmark	94,9	102,4	7,6
Storbritannia	94,5	101,9	7,4
Sverige	88,7	99,8	11,0
Ungarn		99,0	
Polen	72,9	97,9	25,0
Sveits	90,4	93,9	3,5
Finland	79,1	89,4	10,3
Irland	74,1	88,0	13,9
Norge	66,4	70,3	3,9
Albania	66,3	56,5	-9,9

Finn en feil ...



Vår anbefaling til funksjonskrav til veier

Funksjonskrav	Definisjon
Tilgjengelighet	Tilgjengelig vei med akseptabel utforming og oppetid for alle trafikanter og kjøretøytyper.
Framkommelighet	Akseptabel gjennomsnittlig reisehastighet ved normale kjøreforhold.
Pålitelighet	Forutsigbar reisetid. Stor sannsynlighet for å komme fram til planlagt tidspunkt.
Sikkerhet	Akseptabel sikkerhet for alle trafikantergrupper.
Komfort	Akseptabel kjørekomfort for alle trafikantergrupper.
Tilpasning til omgivelsene	En veiutforming som ikke påfører omgivelsene urimelige ulemper.

Terskelverdier gjør det mulig å sammenligne

- Vi har registrert og analysert følgende målekriterier ved en gitt veistrekning:
 - Dekkebredde (hvor bred veien er)
 - Horisontalkurvatur (hvor rett veien er)
 - Vertikalkurvatur (hvor bratt veien er)
 - IRI (hvor jevn veien er)
 - Skiltet fartsgrense
- Ved å sette krav til terskelverdier kan vi sammenligne de ulike veiklassene på fylkesnivå

Eksempler på terskelverdier

- Veibredde:

- Minst 8,5 meter på Europaveier
- 7,5 meter for riksveier
- 6,5 meter for primære fylkesveier
- 5,5 meter for sekundære fylkesveier

- Horisontalkurvatur:

- Radius minimum 700 meter for Europaveier
- 400 meter for riksveier
- 250 meter for primære fylkesveier
- 150 meter for sekundære fylkesveier

- Stigning:

- Maks 5 % for Europaveier
- Maks 7 % for øvrige veigrupper

- Gjennomsnittlig IRI:

- Mindre eller lik 3 for alle veigrupper

- Gjennomsnittlig fartsgrense:

- 90 km/t for Europaveier
- 80 km/t for øvrige veigrupper

Veibredder under terskelverdier

	Sekundære fylkesveier	Primære fylkesveier	Riksveier	Europa-veier
Andel smalere enn Fylke	5,5 meter	6,5 meter	7,5 meter	8,5 meter
Østfold	53 %	21 %	42 %	12 %
Akershus	2 %	6 %	10 %	3 %
Oslo	0 %		1 %	1 %
Hedmark	25 %	8 %	10 %	34 %
Oppland	2 %	18 %	31 %	59 %
Buskerud	1 %	14 %	33 %	61 %
Vestfold	0 %	25 %	1 %	0 %
Telemark	25 %	13 %	39 %	57 %
Aust-Agder	0 %	41 %	63 %	27 %
Vest-Agder	49 %	29 %	42 %	58 %
Rogaland	9 %	38 %	66 %	58 %
Hordaland	58 %	33 %	63 %	64 %
Sogn og Fjordane	51 %	69 %	67 %	91 %
Møre og Romsdal	59 %	26 %	59 %	75 %
Sør-Trøndelag	40 %	14 %	37 %	59 %
Nord-Trøndelag	31 %	20 %		53 %
Nordland	0 %	21 %	41 %	75 %
Troms Romsa	38 %	28 %	41 %	82 %
Finnmark Finnmarku	20 %	21 %	63 %	82 %
Norge	40 %	24 %	44 %	67 %

Horisontalkurvatur under terskelverdier

	Sekundære fylkesveier	Primære fylkesveier	Riksveier	Europa-veier
Andel med radius under	150 meter	250 meter	400 meter	700meter
Fylke				
Østfold	19 %	16 %	18 %	8 %
Akershus	17 %	17 %	21 %	11 %
Oslo	18 %	-	22 %	30 %
Hedmark	11 %	8 %	8 %	16 %
Oppland	19 %	15 %	20 %	34 %
Buskerud	19 %	17 %	23 %	29 %
Vestfold	18 %	13 %	17 %	4 %
Telemark	24 %	21 %	34 %	39 %
Aust-Agder	25 %	26 %	27 %	20 %
Vest-Agder	29 %	24 %	30 %	36 %
Rogaland	21 %	20 %	33 %	35 %
Hordaland	29 %	24 %	36 %	39 %
Sogn og Fjordane	21 %	24 %	27 %	37 %
Møre og Romsdal	14 %	12 %	24 %	32 %
Sør-Trøndelag	16 %	14 %	24 %	30 %
Nord-Trøndelag	17 %	15 %	-	32 %
Nordland	14 %	15 %	21 %	36 %
Troms Romsa	11 %	15 %	29 %	31 %
Finnmark Finnmarku	12 %	12 %	17 %	27 %
Norge	18 %	16 %	23 %	32 %

Stigning over terskelverdier

	Sekundære fylkesveier	Primære fylkesveier	Riksveier	Europa-veier
Andel over Fylke	7% stigning	7% stigning	7% stigning	5% stigning
Østfold	7,2 %	3,0 %	1,3 %	1,5 %
Akershus	5,8 %	3,2 %	0,8 %	2,6 %
Oslo	7,7 %		0,4 %	7,5 %
Hedmark	5,1 %	0,8 %	0,2 %	4,3 %
Oppland	19,7 %	5,2 %	0,9 %	3,8 %
Buskerud	13,4 %	4,8 %	4,3 %	5,5 %
Vestfold	6,0 %	2,4 %	0,0 %	0,1 %
Telemark	15,9 %	10,3 %	5,6 %	12,1 %
Aust-Agder	10,8 %	6,4 %	0,9 %	4,7 %
Vest-Agder	19,1 %	7,8 %	2,1 %	13,0 %
Rogaland	13,6 %	6,8 %	7,3 %	11,8 %
Hordaland	15,9 %	8,0 %	5,3 %	16,6 %
Sogn og Fjordane	15,3 %	12,0 %	5,3 %	9,3 %
Møre og Romsdal	6,4 %	5,8 %	7,6 %	4,7 %
Sør-Trøndelag	11,8 %	5,0 %	2,6 %	6,7 %
Nord-Trøndelag	11,4 %	4,3 %		8,1 %
Nordland	6,4 %	4,2 %	2,9 %	13,8 %
Troms Romsa	6,2 %	4,2 %	1,6 %	11,6 %
Finnmark Finnmarku	5,2 %	3,8 %	1,1 %	7,9 %
Norge	11,0 %	5,5 %	3,3 %	9,4 %

Indikator for kjøreteknisk kvalitet

Fylke	Sekundære fylkesveier	Primære fylkesveier	Riksveier	Europa-veier	Gjennomsnitt
Østfold	4,0	3,4	3,0	1,1	2,9
Akershus	2,1	2,5	2,4	1,3	2,1
Oslo	2,5		2,7	2,9	2,7
Hedmark	2,6	1,8	0,9	2,0	1,8
Oppland	4,1	3,7	2,2	3,0	3,3
Buskerud	3,3	3,3	4,0	3,2	3,4
Vestfold	2,3	2,8	1,2	0,6	1,7
Telemark	4,5	4,9	5,7	4,2	4,8
Aust-Agder	3,5	5,5	3,5	2,0	3,6
Vest-Agder	5,6	5,0	3,3	3,8	4,4
Rogaland	3,5	4,7	6,0	3,7	4,5
Hordaland	5,7	5,4	6,4	4,9	5,6
Sogn og Fjordane	4,9	7,7	5,3	4,4	5,6
Møre og Romsdal	3,7	3,6	5,8	3,2	4,1
Sør-Trøndelag	3,9	3,3	3,7	3,1	3,5
Nord-Trøndelag	3,7	3,6		3,2	3,5
Nordland	2,4	3,5	4,2	5,3	3,9
Troms Romsa	3,3	4,5	3,4	4,8	4,0
Finnmark Finnmarku	2,7	3,6	4,6	4,8	3,9
Norge	4	4	4	4	4

Beste og verste fylke – jevnhet på veiene

- 10 av 19 fylker har fått jevnere vei i perioden 2009-2014
- 9 fylker har fått mer ujevn vei, 4 fylker til dels betydelig dårligere
- Store deler av fylkesveiene er dårligere enn terskelverdien for definisjon av «jevn vei»

Fylke	IRI 90-prosentil under terskelverdi		
	2009	2014	Endring
Østfold	40,4	37,7	2,8
Akershus	30,1	25,8	4,2
Oslo	25,7	32,4	-6,7
Hedmark	34,1	33,3	0,8
Oppland	41,9	46,0	-4,1
Buskerud	43,7	37,4	6,3
Vestfold	33,2	27,7	5,5
Telemark	46,8	45,1	1,7
Aust-Agder	39,8	40,6	-0,7
Vest-Agder	39,0	41,4	-2,4
Rogaland	39,3	34,1	5,2
Hordaland	53,3	46,0	7,3
Sogn og Fjordane	48,4	43,1	5,3
Møre og Romsdal	25,7	34,5	-8,8
Sør-Trøndelag	42,8	37,3	5,5
Nord-Trøndelag	34,6	37,0	-2,4
Nordland	39,4	42,7	-3,3
Troms	46,0	52,3	-6,4
Finnmark	33,6	41,1	-7,5

Kilde: Rambøll

Retten til likeverdig tilbud

Retten til likeverdige tjenester finner vi i blant annet forvaltningsloven, sektorlovgivning og i politiske styringsdokumenter som handlingsplaner og stortingsmeldinger. Dette sikres på ulike måter, blant annet gjennom standarder, retningslinjer og lovverk. De fleste områder har gode regler og rutiner for likebehandling, og tilsyn som følger opp etter klare kriterier.

Veiloven må endres

§ 1 a. Formålet med denne lova er å tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles. **Innbyggjarane skal ha eit likeverdige vegtilbud.**

Vi trenger et fornyet og bedre regelverk

- I reformen:
 - Nasjonale føringer vurderes opp mot hensynet til fylkeskommunenes handlingsfrihet
 - Det legges vekt på at reguleringen ikke skal være mer omfattende enn nødvendig og at trafikksikkerhet vektlegges
- OFV mener:
 - Dette er spørsmål av faglig art. Det handler om tjenestetilbud, ikke om forvaltningsnivå
 - Førsteprioritet må være å sikre likebehandling og oppfyllelse av Nullvisjonen
 - Det må innføres forskriftsmessige bestemmelser om utbygging, forvaltning, drift og vedlikehold for både riksveier og fylkesveier
 - Lokal handlefrihet / fraviksmyndighet må begrenses for å redusere forskjellene i kvaliteten på fylkesveiene
 - Veitilsynet må gis tilsynsansvar også for fylkesveiene

Mer informasjon på www.ofv.no
ost@ofv.no