

Janne Venæs

En case-studie av E6-utbyggingen i Malvik - på hvilken måte har Nye Veier påvirket prosessen?

Masteroppgave i fysisk planlegging

Veileder: Yngve Karl Frøyen

Medveileder: Tor Medalen

Juni 2021

Janne Venæs

En case-studie av E6-utbyggingen i Malvik - på hvilken måte har Nye Veier påvirket prosessen?

Masteroppgave i fysisk planlegging
Veileder: Yngve Karl Frøyen
Medveileder: Tor Medalen
Juni 2021

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for arkitektur og design
Institutt for arkitektur og planlegging



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Denne masteroppgaven har tatt for seg planprosessen rundt E6-utbyggingen mellom Ranheim og Værnes gjennom en case-studie av planprosessen i Malvik kommune. I dette arbeidet har jeg søkt etter forskjeller og likheter mellom Statens vegvesen og Nye Veier, siden de begge har utarbeidet reguleringsplan for strekningen. Forskningsspørsmålene som ble lagt til grunn for arbeidet var:

1. Hva endret seg da Nye Veier overtok E6-prosjektet fra Statens vegvesen?
2. Hvordan har Nye Veiers porteføljeprioritering virket inn på de politiske avgjørelsene angående E6-utbyggingen i Malvik?

Intervjuer med involverte i planprosessen og studier av plandokumenter var metodene som ble brukt for å svare på forskningsspørsmålene. I intervjuene var Nye Veier, Statens vegvesen og Malvik kommune representert.

Resultatene har vist at virksomhetenes mål har mange likhetstrekk totalt sett, men skiller seg fra hverandre ved at Statens vegvesens mål ser ut til å være tettere forbundet med samfunns mål og målene i Nasjonal transportplan. Statens vegvesens reguleringsplanprosess var ca. tre måneder kortere enn Nye Veiers. Likevel tyder intervjuene på at det var et tidspres under Nye Veiers planprosess. Nye Veier valgte en fartsgrense på 110 km/t i Hommelvik, noe som gjør at de må benytte en stivere linjeføring på vegen, og dermed ikke kan justere vegen etter terreng eller andre hindringer like lett som for en veg med fartsgrense 90 km/t, som Statens vegvesen hadde i sin plan. Nye Veier hadde flere fravik fra vegnormalene enn Statens vegvesen.

Masteroppgaven viser at det er krevende for lokalpolitikere å ivareta nullvekstmål og byvekstavtaler, når staten har skapt en målkonflikt gjennom å både ville øke kapasiteten på E6 og ønske å begrense trafikkveksten. Hverken Statens vegvesen eller Nye Veier justerte trafikkveksten i de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalysene med tanke på nullvekstmålet.

Intervjuene med lokalpolitikere viser at de politiske avgjørelsene ble påvirket av Nye Veiers mandat, gjennom at porteføljeprioriteringen framsto som et pressmiddel. Nye Veiers mandat gir dem en myndighet som gjør at de lettere kan få gjennomslag for sine ønsker. Mandatet kan også kreve mer informasjonsarbeid fra Nye Veier for at lokalpolitikere og innbyggere i berørte kommuner skal oppleve kommunikasjonen som god.

Abstract

This master thesis deals with the planning process concerning the development of the highway between Ranheim and Værnes using a case-study of the planning process in Malvik municipality. During this work I have searched for differences and similarities between the Public roads administration (Statens vegvesen) and the company Nye Veier, since they both have a zoning plan for this highway. The assignment is based on the following research questions:

1. What changed when this project was given to Nye Veier instead of Statens vegvesen?
2. What kind of effect did Nye Veier's portfolio priority have on the political decisions concerning the development of the highway in Malvik?

Interviews with people involved in the planning process and studies of the plan documents were the methods used to answer the research questions. Nye Veier, Statens vegvesen and Malvik municipality were represented in the interviews.

The results have shown that the goals of the companies involved are similar, but the goals of Statens vegvesen seem to be closer to the societal goals and the goals listed in the National Transport Plan. The zoning plan process at Statens vegvesen was three months shorter than the one at Nye Veier. However, the interviews are implying that the zoning plan process in Nye Veier was affected by a time limit. Nye Veier chose a speed limit of 110km/h in Hommelvik, which meant that they had to suggest a straighter alignment. This made it more difficult adjusting the road to the terrain and to other obstacles, which could be done more easily in the plan made by Statens vegvesen with a chosen speed limit of 90km/h. Nye Veier had more deviations from the road standards compared to Statens vegvesen.

This assignment shows that it is a demanding task for local politicians to both maintain the zero-growth objective and the urban growth agreements, when the state has created a conflict between the goals, wanting an increased capacity on the highways and at the same time limit the growth in traffic. Neither Statens vegvesen or Nye Veier adjusted the growth in traffic in their socio-economic profitability analyses, considering the zero-growth objective.

The interviews with the local politicians show that the political decisions were affected by Nye Veier's mandate, where the portfolio priority served as a kind of leverage. Nye Veier's mandate gives them an authority which can make it easier for them to get their propositions through. The mandate could also demand more information from Nye Veier in order to provide good communication conditions for the local politicians and the citizens in the municipalities involved.

Forord

Denne oppgaven er skrevet i emnet FP4400 – Masteroppgave i fysisk planlegging.

Masteroppgaven utgjør det siste semesteret ved masterprogrammet i fysisk planlegging ved NTNU, og er skrevet våren 2021. Oppgaven bygger på gjennomført emne AAR4874 Teori og metoder for masteroppgaver, der det ble innlevert en prosjektrapport med utkast til bakgrunn, problemstilling, teorigrunnlag og metoder. I masteroppgaven er dette arbeidet videreført og supplert med datainnsamling, analyser og en konklusjon.

Gjennom studiet i fysisk planlegging, har jeg interessert meg for sammenhengen mellom areal- og transportplanlegging, og det var derfor naturlig å velge et tema for masteroppgaven som lot meg lære mer om dette. Oppgaven studerer derfor forskjeller mellom Statens vegvesen og Nye Veier gjennom en case-studie av E6-utbyggingen mellom Ranheim og Værnes, der begge selskaper har vært involvert. Arbeidet har vært en eksplorativ prosess, og på grunn av store mengder dokumentasjon, har det vært helt avgjørende å snakke med involverte fagpersoner, kommuneansatte og lokalpolitikere med god kjennskap til prosessen. Jeg ønsker derfor å rette en stor takk til informanter og intervjuobjekter for å ha stilt opp med erfaringer og nyttig informasjon.

Jeg ønsker spesielt også å takke min veileder, Yngve Karl Frøyen, for både teoretisk kunnskap og erfaring, motivasjon og oppmuntring, og for alltid å ha vært tilgjengelig gjennom hele semesteret. Tor Medalen har vært biveileder, og skal også ha takk for å ha bidratt med bred kunnskap særlig om både New Public management og om norske vegprosjekter. Til slutt vil jeg takke mine to søstre for deres språkkunnskaper og støtteerklæringer, og min datter og min samboer for tålmodighet og avveksling i arbeidet.

Stjørdal, 24.06.2021



Janne Venæs

Innholdsfortegnelse

SAMMENDRAG	2
ABSTRACT	4
FORORD	6
FIGURLISTE	9
TABELLISTE	9
FORKORTELSER/SYMBOLER	10
1. INTRODUKSJON	11
2. BAKGRUNN	13
2.1 KRAV TIL PLANPROSESS OG FORKLARING AV BEGREP	13
2.1.1 <i>Offentlighetsloven</i>	<i>13</i>
2.1.2 <i>Planprosessen etter plan- og bygningsloven</i>	<i>13</i>
2.1.3 <i>Plandokumenter</i>	<i>15</i>
2.1.4 <i>Vegnormaler og fravik</i>	<i>16</i>
2.1.5 <i>Byvekstavtaler</i>	<i>17</i>
2.1.6 <i>Statlig arealplan</i>	<i>18</i>
2.1.7 <i>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet</i>	<i>18</i>
2.1.8 <i>Transportanalyse</i>	<i>20</i>
2.2 ETABLERINGEN AV NYE VEIER	20
2.3 E6-UTBYGGINGEN FRA RANHEIM TIL STJØRDAL	21
3. FORSKNINGSSPØRSMÅL	23
4. TEORI	25
4.1 NYLIBERALISME	25
4.2 NEW PUBLIC MANAGEMENT	25
4.3 SYNOPTISK PLANLEGGINGSTEORI	27
4.4 EKSISTERENDE FORSKNING	27
4.4.1 <i>Luftutslipp og nyttekostnadsanalyse hos Statens vegvesen</i>	<i>28</i>
4.4.2 <i>Samfunnsøkonomisk verdi av landskapsinngrep ved veiprosjekter</i>	<i>28</i>
4.4.3 <i>Samspillet mellom Statens vegvesen og kommunene</i>	<i>28</i>
4.4.4 <i>Effektivisering av planprosess i vegplanlegging</i>	<i>29</i>
4.4.5 <i>Overføring fra Statens vegvesen til Nye Veier og økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet</i>	<i>29</i>
4.4.6 <i>Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportplaner</i>	<i>29</i>
4.4.7 <i>Nye Veiers mål om å redusere utbyggingskostnad</i>	<i>30</i>
5. METODE	31

5.1	KVALITATIVE FORSKNINGSMETODER.....	31
5.2	CASE-STUDIE.....	32
5.3	DOKUMENTSTUDIER.....	33
5.4	DYBDEINTERVJU	34
5.5	ETIKK	35
6.	RESULTATER.....	37
6.1	BAKGRUNNSINFORMASJON	37
6.1.1	<i>Malvik kommune</i>	37
6.1.2	<i>Foranledningen til planprosessen</i>	38
6.1.3	<i>Nye Veiers porteføljeprioritering</i>	41
6.1.4	<i>Samfunnsøkonomiske analyser</i>	42
6.2	HVORDAN HAR NYE VEIER PÅVIRKET PROSESSEN?	43
6.2.1	<i>Tidsbruk for planprosessen</i>	43
6.2.2	<i>Prosjektmål</i>	47
6.2.3	<i>Arealbruk</i>	53
6.2.4	<i>Organisasjon</i>	67
6.2.5	<i>Nullvekstmål</i>	69
6.2.6	<i>Kommunikasjon og medvirkning</i>	71
6.2.7	<i>Finansiering</i>	74
6.2	PORTEFØLJEPRIORITERINGENS INNVIRKNING	76
7.	DISKUSJON.....	79
7.1	STUDIENS RESULTATER	79
7.1.1	<i>Hva endret seg da Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen?</i>	79
7.1.2	<i>Porteføljeprioriteringens innvirkning på den politiske prosessen</i>	85
7.2	STUDIENS GYLDIGHET.....	87
8.	KONKLUSJON.....	89
	REFERANSER	91
	VEDLEGG	96
	VEDLEGG 1: DOKUMENTLISTE – OVERSIKT OVER HVILKE DOKUMENTER SOM HAR LIGGET TIL GRUNN FOR DOKUMENTANALYSEN, SORTERT ETTER DATO.....	96
	VEDLEGG 2: INTERVJUGUIDE.....	98

Figurliste

Figur 1.1: Kommunegrensene i Midt-Norge, som markerer Malvik kommune.....	12
Figur 6.1: Oversikt over Malvik kommune med viktige stedsnavn for oppgaven.....	38
Figur 6.2: Tidslinje for planprosessen for E6 Ranheim – Værnes.....	44
Figur 6.3: Målene for transportsektoren i NTP 2022-2033.....	49
Figur 6.4: Statens vegvesens regulering av Leistadkrysset.....	54
Figur 6.5: Nye Veiers regulering av Leistadkrysset.....	54
Figur 6.6: Statens vegvesens regulering av Reitankrysset.....	57
Figur 6.7: Nye Veiers regulering av Reitankrysset.....	58
Figur 6.8: Statens vegvesens regulering av Sveberg.....	59
Figur 6.9: Nye Veiers regulering av Sveberg.....	60
Figur 6.10: Statens vegvesens regulering av området ved Hommelvik.....	61
Figur 6.11: Nye Veiers regulering av området ved Hommelvik.....	52

Tabelliste

Tabell 2.1: Fraviksmyndighet for riksveger, fylkesveger og kommunale veger.....	17
Tabell 6.1: Antall dager mellom hendelser i planprosessen.....	45

Forkortelser/symboler

ARESAM = Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging

KU = Konsekvensutredning

KVU = Konseptvalgutredning

LNFR = Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift, arealmål i plan- og bygningsloven.

NPM = New Public Management

NTP = Nasjonal transportplan

NVE = Norges vassdrags- og energidirektorat

PBL = Plan- og bygningsloven

VNS = Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

1. Introduksjon

FNs bærekraftsmål er sentrale i Norge. Bærekraft nevnes både i Nasjonal transportplan (Samferdselsdepartementet, 2017) og i nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging som et viktig mål og en utfordring. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2019) Arealplanlegging og vegplanlegging spiller altså en stor rolle i det å oppnå et mer bærekraftig samfunn, og måten planleggingen gjøres på bør derfor optimaliseres. Nye Veier ble operativt 1.januar 2016, som har en overordnet målsetting om å bygge veier så raskt og kostnadseffektivt som mulig. Statens vegvesen har til sammenlikning en mer omfattende målsetting om å «utvikle og tilrettelegge for helhetlig og framtidrettet transportsystem i hele landet, som fremmer framkommelighet, reduserer transportulykkene og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet» (Statens vegvesen, 2020b). Vil Nye Veiers smalere målsetting gå på bekostning av bærekraft og andre kvalitative faktorer, og eventuelt på hvilken måte? Nye Veier har også fått mandat til å prioritere rekkefølgen på prosjektene etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Kan dette potensielt presse lokalpolitikere til å godta planer de egentlig ville revidert, i og med at prosjekter kan utsettes ved lavere samfunnsøkonomisk lønnsomhet? Dette er spørsmål jeg interesserer meg for, og som masteroppgaven skal forsøke å svare på gjennom en case-studie av E6-utbyggingen mellom Ranheim og Værnes.

E6-utbyggingen mellom Ranheim og Stjørdal har en lang historie, og det var Statens vegvesen som først hadde oppdraget med å utarbeide et planforslag. Vegstrekningen ble overført til Nye Veiers portefølje da selskapet ble opprettet. Mer historie og bakgrunn for masteroppgaven følger i kapittel 2.

For å begrense arbeidsomfanget av oppgaven, vil case-studien dreie seg om utbyggingen i Malvik kommune, der det har vært flere harde diskusjoner i den politiske prosessen frem mot vedtaket av Nye Veiers utbyggingsplaner. Dette og andre avgrensninger beskrives nærmere sammen med forskningsspørsmål i kapittel 3. I kapittel 4 finner man relevant teori og tidligere forskning som masteroppgaven bygger på, og i kapittel 5 beskrives metodene som brukes i masteroppgaven. Resultater og funn fra denne masteroppgaven presenteres i kapittel 6, før resultatene diskuteres i kapittel 7 og man får en konklusjon i kapittel 8.



Figur 1.1: Kommunegrensene i Midt-Norge, som markerer Malvik kommune. (Utklipp fra Store norske leksikon, figur av Erik Bolstad (bearbeidet)) (Thorsnæs og Berg, 2020)

2. Bakgrunn

2.1 Krav til planprosess og forklaring av begrep

Planlegging av veg skal skje etter reglene i plan- og bygningsloven (PBL), som er den viktigste loven for arealforvaltning og arealbruk i Norge. Dette innebærer at planleggingen blant annet må ta hensyn til planer fra kommunalt, regionalt og statlig hold, medvirkning og konsekvensutredninger. (Plan- og bygningsloven, 2008) Noen begreper og dokumenter som er vesentlige for denne oppgaven blir forklart i dette kapitlet.

2.1.1 Offentlighetsloven

Offentlig virksomhet omfattes av offentlighetsloven, som beskriver retten til å få innsyn i dokumenter i offentlig forvaltning. Hensikten er at offentlig virksomhet skal være åpen for slik å styrke informasjons- og ytringsfrihet, demokratisk deltakelse, rettstrygghet, tillit til det offentlige og kontrollen fra allmennheten. Lovens hovedregel er at saksdokumenter, journaler og liknende skal være åpne for innsyn, og at alle kan kreve dette innsynet. Et saksdokument defineres som et dokument som er kommet inn til - eller er lagt fram for et organ, eller som organet selv har opprettet, og som gjelder ansvarsområdet eller virksomheten til organet. Dokumentet regnes som opprettet når det er sendt ut av organet eller når det er ferdigstilt. Det finnes unntak fra offentlighetsloven, og ett av dem sier at unntak kan gjøres for dokumenter som organet har utarbeidet selv eller innhentet fra et underordnet organ til bruk i den interne saksforberedelsen. (Offentleglova, 2006)

2.1.2 Planprosessen etter plan- og bygningsloven

Planer på et høyere nivå legger føringer for planlegging på lavere nivå. Derfor må planer på fylkesnivå eller kommunalt nivå følge statlige planer og retningslinjer. Eksempler på statlige føringer i E6-prosjektet mellom Ranheim og Værnes er nasjonal transportplan (NTP) og konseptvalgutredning (KVU).

Nasjonal transportplan beskriver regjeringens transportpolitikk og redegjør for målsettinger og prinsipper som ligger til grunn for politikken. Planen skal presentere strategier for utviklingen av vei-, jernbane-, luft- og sjøtransport, og skal omhandle investeringer, drift og vedlikehold. Planen utarbeides av Samferdselsdepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet hvert fjerde år, men lages for en periode på tolv år, med hovedvekt på de seks første årene. (Solvoll, 2020)

I dette prosjektet studeres en konseptvalgutredning (KVU), som er en statlig utredning som undersøker hvordan transportsystemet bør utvikles for en strekning eller for et byområde. Statlige prosjekter med en antatt investeringskostnad på over 1 milliard kroner må utredes gjennom en KVU, og KVU-en skal gi beslutningsgrunnlaget for hvorvidt videre planlegging skal starte. Det er Samferdselsdepartementet som beslutter at en KVU skal gjennomføres for et prosjekt. Deretter gjennomføres konseptvalgutredningen, som skal inneholde seks hovedkapitler: behovsanalyse, strategikapittel, overordnede krav, mulighetsstudie, alternativsanalyse og føringer for videre planlegging. Konseptvalgutredningen må deretter kvalitetssikres faglig av eksterne konsulenter, som studerer hovedrapporten med vedlegg og utarbeider en KS1-rapport. Etter å ha gått gjennom KVU-rapporten, høringsuttalelser og KS1-rapporten, beslutter Regjeringen hvilket konsept som videre planlegging skal baseres på. (Statens vegvesen, u.å.-a)

Medvirkning

I plan- og bygningsloven står det at enhver som fremmer planforslag skal tilrettelegge for medvirkning. Det er kommunen som skal påse at dette kravet oppfylles. Når et planforslag sendes på høring, skal forslaget sendes til alle statlige, regionale og kommunale myndigheter, samt andre offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner som berøres av planforslaget, innen en fastsatt frist. Når et planforslag legges ut til offentlig ettersyn, skal minst ett eksemplar av forslaget tilgjengeliggjøres for alle. Det skal også tilrettelegges for elektronisk presentasjon og dialog i alle faser av planprosessen.

Enkelte aktører kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan i spørsmål av nasjonal eller vesentlig regional betydning, eller som er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde av andre grunner. Dette gjelder berørte statlige og regionale organer, andre kommuner og Sametinget, og gjelder dersom

planforslaget er i strid med lov, forskrift, statlig planretningslinje og statlig eller regional planbestemmelse. Kommunen kan ikke vedta en plan før innsigelsen er løst. Innsigelsen skal begrunnes, og den skal fremmes så tidlig som mulig, men senest innen høringsfristen. (Plan- og bygningsloven, 2008, § 5)

2.1.3 Plandokumenter

Å utarbeide reguleringsplaner kan deles inn i fire hovedtrinn:

1. Planinitiativ

Forslagsstiller setter seg inn i overordnede planer og retningslinjer, og skal presentere den tiltenkte bruken av et avgrenset område samt vise at arealet egner seg til denne bruken. Mange bruker konsulenter for å innhente relevant informasjon og for å utføre nødvendige analyser.

2. Planoppstart

På oppstartsmøtet legges planene fram for planmyndighetene (som oftest er kommunen), og kommunen må orientere om eksisterende planer og føringer for at planprosessen videre skal være forutsigbar og effektiv. Dersom planinitiativet avviker fra kommuneplanen, skal det på dette møtet avklares om det er behov for et planprogram (etter PBL § 12-9). Et planprogram redegjør for planens formål, planprosessen, mulige planalternativer som skal vurderes, og utredningsbehovet. Planprogram og/eller eventuelt konsekvensutredning skal utarbeides dersom planen kan ha vesentlig virkning på miljø eller samfunn. En konsekvensutredning er en redegjørelse for - og vurdering av miljø- og samfunnsmessige konsekvenser av planene. Reguleringsplanarbeidet skal kunngjøres i en alminnelig lest avis i en periode på 30 dager, slik at berørte parter kan påvirke planene. Planforslag med konsekvensutredning skal ha minst seks ukers høringsfrist.

3. Planforslag

Reguleringsplan utarbeides og må tilfredsstillende myndighetenes krav til utredninger samtidig som man ivaretar berørte parters medvirkningsrett (PBL § 5-1). Dette skjer ofte som åpne møter der tilhørerne kan komme med innspill til planene. Dersom planforslaget strider mot kommunens behov, må kommunen avveie de ulike hensynene slik at planen er realiserbar, og man må drøfte og forhandle for å oppnå enighet om planene. Planforslaget skal inneholde plankart, planbeskrivelse,

planbestemmelser og retningslinjer, ROS-analyse og eventuelt en konsekvensutredning. En ROS-analyse er en risiko- og sårbarhetsanalyse, der hensikten er å kartlegge farer og trusler for å kunne sette inn forebyggende tiltak og beredskap.

4. Planbehandling

Det ferdige planforslaget oversendes kommunene for første gangs behandling.

Kommunen skal da innen tolv uker (eller annen avtalt frist) avgjøre om planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn, eller innen tre uker beslutte at planen ikke skal fremmes. Når høringsfristen er ute, kommenterer forslagsstiller de innkomne merknadene og justerer eventuelt planene. Deretter tas saken opp til andre gangs behandling i kommunen og det fattes et endelig vedtak. (Hansen, 2019, s. 171-182)

2.1.4 Vegnormaler og fravik

Vegutbygging skal følge såkalte vegnormaler, som beskriver krav til bygging og utforming angitt med verbene skal og bør. De nasjonale hovedvegene knytter landsdeler og regioner sammen, knytter Norge sammen med utlandet og utgjør dermed det overordnede nasjonale vegsystemet. Hovedvegene er delt inn i dimensjoneringsklasser, som velges ut fra en helhetsvurdering av vegnettet strekningen inngår i. Det er et mål å ha ensartet vegstandard over lengre strekninger og at dimensjoneringsklassene ikke skal skifte ofte. Hver dimensjoneringsklasse har ulike krav til enkeltelementene i linjeføringen. Sammensetningen av enkeltelementene bestemmer romkurven som vegen utgjør. Vegen må utformes slik at den gir trafikanten god visuell informasjon om vegens geometri og videre forløp. Det er krav til sikt og avrenning av overflatevann. Høyere fartsgrenser setter blant annet krav til bredere veg, større avstand mellom kryss og større kurveradier enn veger med lavere fartsgrense. (Statens vegvesen, 2019) Har man større kurveradier, har man mindre frihet til å styre unna krevende områder i traséen dersom det skulle være aktuelt. Siden veger med høyere fartsgrense har krav til større bredde enn veger med lavere fartsgrense, vil slike veger også kreve mer areal, med mindre andre tiltak blir gjort for å minske arealkonsumet.

Disse kravene kan fravikes dersom det sendes inn en *fravikssøknad* som godkjennes. Vegdirektoratet i Statens vegvesen er fraviksmyndighet for riksveger, fylkeskommunen for fylkesveger og kommunen for kommunale veger for en rekke normaler, mens Vegdirektoratet har fraviksmyndighet på all offentlig veg for andre normaler. (Statens vegvesen, u.å.-c)

Tabell 2.1: Fraviksmyndighet for riksveger, fylkesveger og kommunale veger. (Statens vegvesen, u.å.-b)

Normal	Riksveg	Fylkesveg	Kommunal veg	Hjemmel
N100 Veg- og gateutforming	Vegdirektoratet	Fylkeskommunen	Kommunen	Forskrift om anlegg av offentlig veg
N101 Rekkverk og vegens sideområder				
N200 Vegbygging				
N500 Vegtunneler				
N601 Elektriske anlegg				
N400 Bruprosjektering	Vegdirektoratet	Vegdirektoratet	Kommune	Bruforskrift for fylkesveg
N401 Bruforvaltning fylkesveg		Vegdirektoratet		
N300 Trafikkskilt	Vegdirektoratet			Skiltforskriften
N301 Arbeid på og ved veg				
N302 Vegoppmerking				
N303 Trafikksignalanlegg				

2.1.5 Byvekstavtaler

Antall reiser i byområder øker, og for å hindre denne veksten, og for å få flere til å heller benytte seg av kollektivtrafikk, gange og sykkel framfor bil, blir det inngått såkalte byvekstavtaler, bymiljøavtaler eller belønningsavtaler. Dette er ordninger med nullvekst for persontransport som mål - nullvekstmålet. (Samferdselsdepartementet, 2021b)

Trondheim inngikk Norges første bymiljøavtale med staten den 12. februar 2016. (Miljøpakken, 2016) Da avtalen skulle reforhandles i 2018, skiftet den navn til byvekstavtale, og inkluderer kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Melhus. Byvekstavtalene er lagt opp til å kunne reforhandles etter hver framleggelse av Nasjonal transportplan. (Statens

vegvesen, 2020a) Byvekstavtalen for Trondheimsområdet ble inngått i mars 2019, og er en avtale mellom de nevnte kommunene, Trøndelag fylkeskommune og Staten ved Samferdselsdepartementet og kommunal- og moderniseringsdepartementet. Avtalen gjelder for perioden 2019-2029, og skal reforhandles etter at Nasjonal transportplan 2022-2033 er behandlet i Stortinget – sannsynligvis våren 2021. (Samferdselsdepartementet *et al.*, 2019)

Gjennom byvekstavtaler med de større byene, kan regjeringen følge opp beslutningene i klimaforliket. Byvekstavtalene forplikter til samarbeid mellom kommuner, fylkeskommuner og stat om arealbruk og finansiering av miljøvennlig transport. Kommuner og fylkeskommuner som inngår slike avtaler skal dermed sørge for arealbruk i sine områder, som bygger opp under statens investeringer i kollektivtransport, sykkel og gange. (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2018)

2.1.6 Statlig arealplan

I plan- og bygningslovens paragraf 6-4, står det at dersom viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak er nødvendig å gjennomføre, eller andre samfunnshensyn tilsier det, kan kommunen det gjelder henstilles til å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan etter plan- og bygningslovens kapittel 11 og 12. På samme grunnlag kan staten utarbeide reguleringsplan og arealdel av kommuneplan. (Plan- og bygningsloven, 2008, § 6-4)

2.1.7 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

En viktig faktor i denne oppgaven, og for vegplanlegging, er samfunnsøkonomisk analyse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Samfunnsøkonomisk analyse er en beregningsmåte for å kvantifisere samfunnsøkonomiske fordeler og ulemper av et tiltak. For å inkludere faktorer som ikke omsettes i markeder, gjøres det verdsettingsstudier som baseres på betalingsvillighet for å oppnå eller unngå en mulig effekt. I Norge skal samfunnsøkonomiske analyser følge føringene gitt i Finansdepartementets rundskriv, og Finansdepartementets Utredningsinstruks stiller krav til at samfunnsøkonomiske analyser alltid skal utføres for tiltak som har vesentlige virkninger. (Nilsen og Welde, 2020) Man vil i en samfunnsøkonomisk analyse forsøke å prissette effektene av tiltaket så langt det er mulig, men man vil som regel stå igjen med

virksomheter som det ikke er ønskelig eller faglig forsvarlig å tallfeste i kroner. Disse virkningene kalles ikke-prissatte virkninger og skal likevel presenteres i en samfunnsøkonomisk analyse, men vil ikke bli med i beregningene av lønnsomhet. For vegutbyggingsprosjekter gjelder dette for eksempel eksterne virkninger på miljø. (Bull-Berg, Volden og Grindsvoll, 2014)

Samfunnsøkonomiske analyser deles ofte inn i tre typer:

- *Kostnadseffektivitetsanalyse*: Brukes dersom ulike tiltak har like nyttevirksomheter og det ikke er nødvendig å verdsette nytten i kroner. Rangeringen baseres på at tiltakene har ulik kostnad.
- *Kostnadsvirkningsanalyse*: Benyttes når nyttevirksomheten er vanskelig å verdsette i kroner. Da beskrives nyttevirksomhetene så detaljert som mulig, selv om de ikke kvantifiseres i kroner eller på en lik skala.
- *Nytte-kostnadsanalyser*: Her kvantifiseres alle effekter av et tiltak i kroner ut fra befolkningens betalingsvillighet. Hvis betalingsvilligheten for nyttevirksomhetene er større enn summen av kostnadene, defineres tiltaket som samfunnsøkonomisk lønnsomt. (Nilsen og Welde, 2020)

Rangering av prosjekter etter netto nåverdi vil maksimere samfunnets nytte, mens rangering etter netto nåverdi per budsjettkrone (NNB) forteller hvor mye samfunnet får igjen for hver krone som brukes på tiltaket, noe som anbefales ved begrensede budsjetter.

Samfunnsøkonomiske analyser er et nyttig verktøy for å prioritere tiltak, men det er også knyttet stor usikkerhet til analysene, siden diskontering av effekter langt fram i tid er krevende, og fordi en rekke viktige effekter ikke inngår i regnestykket. For eksempel er effekter for landskap og biologisk mangfold som oftest ikke med i regnestykket. Etske hensyn eller fordelingsmessige mål for beslutningstakerne er også en grunn til at samfunnsøkonomiske analyser ikke alltid er et godt mål for samfunnets beste. Analysene bør derfor være en del av et beslutningsgrunnlag framfor å utgjøre en beslutningsregel. (Nilsen og Welde, 2020)

2.1.8 Transportanalyse

Transportanalyse dreier seg om å bruke en transportmodell til å systematisk beregne virkninger av trafikale tiltak. Det eksisterer ulike transportmodeller som er til hjelp for hver sin bruk, men det finnes ingen modeller som klarer å gi eksakte svar på alt.

Transportmodellene gjør det mulig å systematisere og håndtere komplekse sammenhenger, slik at man kan se relative endringer ved sammenlikning av tiltak. (Kwong, 2019)

2.2 Etableringen av Nye Veier

Melding til Stortinget nummer 25 (2014-2015), «På rett vei – Reformen i veisektoren», presenterte et nytt utbyggingsselskap for veg. Dette var en tilråding fra Samferdselsdepartementet som kom 17. april 2015, og som ble godkjent i statsråd samme dag av regjeringen Solberg. Meldingen til Stortinget ga også rammer for offentlig-privat-samarbeid i transportsektoren. (Samferdselsdepartementet, 2015) Samferdselsminister Ketil Solvik Olsen uttalte i denne forbindelse:



«Vi foreslår å organisere veisektoren bedre for å realisere flere veiprojekter – bedre, raskere og billigere. Vi varsler også endringer i opplegget med bompenger, for å spare bilistene for penger ved å effektivisere bompengesektoren og redusere finanskostnadene. Denne regjeringen tenker nytt om hvordan store oppgaver best løses. Ulike prosjekter har ulike utfordringer. Det ligger til grunn når vi har vurdert hvilke prosjekter som passer i veiselskapet eller i Statens vegvesen. Sistnevnte vil fortsatt være den klart største og tyngste aktøren i veisektoren.» (Regjeringen, 2015)

Det går fram av meldingen til Stortinget at veiselskapet skal være et statlig eid aksjeselskap, der samferdselsdepartementet skal forvalte statens eierinteresser, og samferdselsministeren vil være selskapets generalforsamling. Det ble klart at hovedoppgaven for det nye selskapet skulle være effektiv vegutbygging, noe som skulle oppnås ved å bygge ut større strekninger på en gang.

Det nye selskapet fikk sju strekninger i oppstartsporteføljen, som alle skulle være ferdig bygget innen 20 år:

- E39 Lyngdal – Ålgård i Vest-Agder og Rogaland
- E18/E39 Kristiansand – Søgne – Lyngdal i Vest-Agder
- E18 Langangen – Grimstad i Telemark og Aust-Agder
- E6 Kolomoen – Moelv i Hedmark
- E6 Moelv – Lillehammer – Ensby i Hedmark og Oppland
- E6 Ulsberg – Melhus i Sør-Trøndelag
- E6 Ranheim – Åsen i Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag

Selskapet skulle bygge raskere, mer helhetlig og mest mulig kostnadseffektivt, og skulle også prioritere strekningene i porteføljen etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Selskapet skulle drifte og vedlikeholde de vegstrekningene de bygger. Målet var at en helhetlig, sammenhengende og effektiv utbygging ville styrke felles bo- og arbeidsmarkedsregioner, redusere antall drepte og hardt skadde, styrke næringslivets konkurransevne og gi mer veg for pengene. (Regjeringen, 2015) Dette skulle oppnås ved å etablere en slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon. (Nye Veier, u.å.-d)

Saken ble behandlet av transport- og kommunikasjonskomiteen, som ga sin innstilling den 09.06.2015. Komiteen vedtok meldingen til stortinget slik den var. Medlemmer fra Senterpartiet foreslo at regjeringen skulle sørge for at nye statlige veiprojekter skulle bygges med statlig garanti, men dette ble ikke vedtatt av transport- og kommunikasjonskomiteen. Nye Veier AS ble operativt fra 1. januar 2016 med en oppstartsportefølge på 130 milliarder kroner. (Stortinget, 2015)

2.3 E6-utbyggingen fra Ranheim til Stjørdal

E6-utbyggingen mellom Ranheim og Stjørdal har fått mye oppmerksomhet i trønderske lokalaviser de siste årene. Det har vært diskusjoner om Nye Veiers forslag i alle de tre kommunene som forslaget berører, men siden Malvik er den kommunen hvor det skal legges mest veg skal strekke seg gjennom, kan det virke som det er i denne kommunen det har vært mest kontrovers.

Stjørdal kommune var først ute av de tre kommunene til å godta forslaget fra Nye Veier, og ordføreren har skrytt av hvordan Nye Veier har levert gode resultater på kort tid og redusert kostnader. Ikke alle partier var enig med ordføreren. De pekte på at planene vil legge til rette for mer trafikk og at saken ikke hadde godt nok kunnskapsgrunnlag, særlig med tanke på at veggen vil påvirke utløpet av Stjørdalselva. Stjørdalselva karakteriseres som et nasjonalt laksevassdrag. Nye Veiers planer ble vedtatt i Stjørdal kommune i mai 2020. (Nestvold Jr., 2020)

Adressa.no skrev at det ikke var ønskelig for det politiske flertallet i Malvik å godta forslaget som i 2020 forelå fra Nye Veier. (Andersen, 2020a) Det Malvik-politikerne var skeptiske til, var størrelsen på Leistadkrysset, som de mente tok unødvendig mye matjord, og det at veggen gjennom Hommelvik ikke ble lagt i tunnel. I Hommelvik er veglinjen lagt nærmere sentrum enn dagens E6 og man vil trenge en 30-40 meter høy fylling, ifølge forslaget til Nye Veier. (Andersen, 2020b) Nye Veiers forslag ble likevel godtatt, i og med at Nye Veier i motsatt fall kunne utsette hele prosjektet i åtte år på grunn av deres mulighet til å prioritere prosjektene i porteføljen.

Kommunedirektøren i Trondheim kommune anbefalte bystyret å ikke vedta planene fra Nye Veier. Dette på grunn av at planforslaget la til rette for mer biltrafikk og var i strid med byveksttalen og nullvekstmålet. I kommunedirektørens innstilling sto det: «Begrunnelsen for å ikke vedta forslaget er at antatt samfunnsøkonomisk gevinst av å tillate et tiltak som legger til rette for høyere fartsgrense ikke bør komme foran forholdet til folkehelse, klima, nullvekstmålet og forholdet til berørte landbruksområder,». (Thanem, 2020) Trondheim kommune endte likevel opp med å vedta planene i september 2020. (Andersen, 2020c)

3. Forskningsspørsmål

Kort oppsummert har Nye Veier vært gjenstand for mye diskusjon, kritikk og også ros den siste tiden i mitt nærområde, noe som har gjort meg interessert i å undersøke planprosessen rundt E6 mellom Ranheim og Stjørdal ytterligere. Dette for å finne ut om det er store forskjeller mellom forslaget til Nye Veier og det tidligere forslaget som forelå fra Statens vegvesen, og for å finne ut hvor de eventuelle forskjellene ligger. Slik kan man kanskje få svar på om de eventuelle ulikhetene skyldes Nye Veiers målsetting og mandat eller om de skyldes andre årsaker.

For å undersøke planprosessen for E6-utbyggingen ble følgende to forskningsspørsmål formulert:

- Hva endret seg da Nye Veier overtok E6-prosjektet fra Statens vegvesen?
- Hvordan har Nye Veiers porteføljeprioritering virket inn på de politiske avgjørelsene angående E6-utbyggingen i Malvik?

Saken om å bygge ut E6 har pågått over en lang tidsperiode og det ville trolig være mye dokumentasjon som måtte gjennomgås. For å kunne gå i dybden her, måtte det settes noen rammer for arbeidet, ettersom tilgjengelighet og kapasitet var styrende for arbeidsmengden som kunne gjennomføres. Tiden som var tilgjengelig til å utføre oppgaven var begrenset, siden arbeidet måtte være ferdig i løpet av første semester i 2021, og det kunne også oppstå utfordringer med å få tilgang til dokumenter som trengtes for å gjøre en analyse. Oppgaven avgrenses derfor til å omhandle E6-utbyggingen i *Malvik kommune*, som var den kommunen som ble berørt av den lengste vegstrekningen i planen. Det aller meste av plandokumenter fra Nye Veiers forslag var tilgjengelig via Malvik kommunes hjemmesider på internett, og plandokumenter fra Statens vegvesens forslag skulle være mulig å få tak i fra ansatte der. Ved å velge å fokusere på E6-utbyggingen i Malvik kommune, blir oppgaven realiserbar og overkommelig innenfor gitte rammer. Metoder for masteroppgaven beskrives i kapittel 5.

Under arbeidet med prosjektet ble det gjennom media også satt søkelys på hvordan Nye Veier håndterte selve vegbyggingen, herunder trafikkavvikling og støy fra anleggsarbeidet. Siden det ikke fantes noe sammenlikningsgrunnlag fra Statens vegvesen i denne casen, og på grunn av knapphet på tid og kapasitet, ble det besluttet å kun se på prosessen fram til vedtatt reguleringsplan i denne oppgaven.

4. Teori

4.1 Nyliberalisme

Nyliberalisme er fellesbetegnelsen på økonomiske og politiske ideologier/teorier som mener at det hovedsakelig er markedsøkonomiske prinsipper som bør styre samfunnet.

Virksomheter, organisasjoner eller personer som omtales som nyliberalistiske ønsker derfor at offentlige virksomheter skal privatiseres og de ønsker minst mulig offentlige inngrep i økonomi i form av skatter, avgifter eller andre reguleringstiltak. Nyliberalisme har vært en vanlig betegnelse på nye liberale tenkemåter siden starten av 1900-tallet, men ordet blir ikke betraktet som et nøytralt begrep. De som oppfattes som nyliberalistiske bruker derfor sjeldent ordet om seg selv. Dag Einar Thorsen beskriver også at ordet nyliberalisme er et litt uklart begrep, som ikke har en klar definisjon. Men nyliberalisme er brukt om konkurranseutsetting og delvis privatisering av offentlige virksomheter i Norge etter 1990. Ordet er også brukt om omorganisering av offentlig sektor selv om det ikke dreier seg om privatisering, slik som oppdelingen av det norske helsevesenet i ulike helseforetak på 2000-tallet. Dette omtales også som New Public Management. (Thorsen, 2014) Dette må da også gjelde for omorganiseringen av Statens vegvesen i 2002, da produksjonsvirksomheten ble skilt ut som aksjeselskapet Mesta. (Samferdselsdepartementet, 2002)

4.2 New public management

New Public Management (NPM) er en samlebetegnelse for prinsipper for organisering og styring av offentlig virksomhet, og bygger på en hypotese om at offentlige virksomheter som har større likheter med det private markedet vil bidra til bedre kvalitet og mer effektivitet i offentlig tjenesteyting. NPM oppfattes ikke som en helhetlig teori om styring av offentlig virksomhet, blant annet fordi flere av de anbefalte tiltakene kan stå i direkte motsetning til hverandre. (Christensen og Lægred, 2016, s. 1-2)

Selv om flere av ideene bak New Public Management kan spores lenger tilbake, knyttes introduksjonen av NPM-tiltak i offentlig forvaltning hovedsakelig til nyliberalistisk politisk orientering som ble ført på slutten av 1980-tallet. Ronald Reagan var en pådriver for dette i

USA, mens Margaret Thatcher gjorde det samme i Storbritannia. NPM har også hatt stort gjennomslag i Australia og New Zealand. (Christensen og Lægneid, 2016, s. 1) Flere av NPM-styringsmetodene benyttes også der politiske myndigheter har andre politiske ideologier. I første halvdel av 1990-tallet kom også OECDs Public Management Committee med en faglig begrunnelse for - og anbefaling av NPMs styringsprinsipper. De vektla mål- og resultatstyring, økt konkurranse i produksjon av offentlige tjenester og større valgfrihet for brukere av forskjellige tjenester. Komiteen anbefalte at politiske myndigheter ikke skulle detaljstyre, men heller ha en mer overordnet rolle. Slik kunne den administrative ledelsen ha friere tøyler til å utforme og organisere den offentlige virksomheten. (Hansen, 2018)

Også Norge har praktisert enkelte av NPM-tiltakene. Særlig gjelder dette mål- og resultatstyringen. Organiseringen av kommunene og finansieringen av spesialisthelsetjenesten og høyere utdanning, hvor man opererer med stykkprisfinansiering i stedet for rammefinansiering, er eksempler på elementer fra NPM. (Hansen, 2018) Etableringen av Nye Veier må også sies å ha elementer fra New Public Management, ettersom også dette var et eksempel der politiske myndigheter ønsket at en offentlig virksomhet skulle ta i bruk løsninger fra det private markedet. Dette på grunn av et ønske om større effektivitet og bedre kvalitet.

Omfattende bruk av NPM-prinsippene har også møtt både politisk og faglig motstand. Den politiske motstanden gjelder spesielt privatisering av offentlig virksomhet. Kritikerne har fryktet at private profittmotiver fører til fokus på lave produksjonskostnader og høyt utbytte i stedet for et godt tilbud for brukerne eller gode løsninger. Motstanden retter seg også mot arbeids- og lønnsvilkårene for de ansatte, siden de mest konkurranseutsatte tjenestene er svært arbeidsintensive (for eksempel innen omsorgssektoren). Motstanderne er da bekymret for om kostnadsreduksjoner hovedsakelig vil ramme de ansattes lønns- og arbeidsforhold. Den faglige motstanden er knyttet til kjennetegnene ved det offentlige oppgaver. Ofte er oppgavene sammensatte og må individuelt tilpasses brukerne, og det er ikke alltid mulig eller ønskelig å benytte betalingssystemer som kan regulere forbruket av tjenestene. Oppgavene sies derfor å ikke ha egenskaper som karakteriserer varer og tjenester i et godt fungerende marked, og motstanderne mener derfor at offentlig virksomhet bør styres annerledes enn i markedet. (Hansen, 2018)

4.3 Synoptisk planleggingsteori

Synoptisk planleggingsteori er en normativ planleggingsteori, og ble tidligere omtalt som rasjonell planleggingsteori. Planleggingsprosessen bør ifølge synoptisk planleggingsteori følge fastsatte steg: identifikasjon av problemet, målformulering, finne alternativer, konsekvensanalyse, sammenlikning av alternativer, anbefaling, beslutning, implementering og til slutt overvåkning. Synoptisk planlegging krever god informasjon, både om mulige konsekvenser, alternativer og om verdier og ønsker fra innbyggere. Det kreves også et godt definert problem som skal løses, i tillegg til tid, evner og ressurser. Alt dette kan i realiteten være vanskelig å skaffe, og det er dette som gjør synoptisk planlegging vanskelig å få til i virkeligheten. (Allmendinger, 2017, s. 66-80)

Synoptisk eller rasjonalistisk planlegging er den dominerende planleggingsmåten i Norge, selv om den har blitt noe nyansert på grunn av bredere kunnskap om andre planleggingsteorier. (Langdalen, 1994) Nye Veier beskriver en typisk planprosess på sine nettsider. Prosessen følger fastsatte trinn, og gir informasjon om hvilke innspill som kan gis i de ulike trinnene. (Nye Veier, u.å.-c) Nye Veier har også i elementet med porteføljeprioriteringen en «strengt rasjonelt begrunnet rekkefølge med hensyn til hva som skal bygges først.» (Nye Veier, u.å.-d) Statens vegvesen beskriver også planprosessen i faste steg (Statens vegvesen, 2020c), så både Nye Veier og Statens vegvesen har en instrumentell og pragmatisk planprosess som indikerer at de bruker en synoptisk planprosess.

4.4 Eksisterende forskning

Etter søk i universitetsbiblioteket ved NTNU og i «Google Scholar» ble det funnet avhandlinger og masteroppgaver som kan bidra til det teoretiske grunnlaget for denne oppgaven. Likevel skiller min masteroppgave seg ut ved at den har en annen vinkling og skal forsøke å se nærmere på hvilke hensyn som eventuelt nedprioriteres i arbeidet med å oppnå høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Den tidligere forskningen er her presentert i kronologisk rekkefølge etter publiseringsdato.

4.4.1 Luftutslipp og nyttekostnadsanalyse hos Statens vegvesen

Vidar Rugset skrev i 2010 masteroppgaven «Miljø og vegprosjekter, om luftutslipp og nyttekostnadsanalyse hos Statens vegvesen». Hovedkonklusjonen i denne oppgaven var at forhold tydet på at miljøeffekter ble undervurdert i nyttekostnadsanalysen i beregningsmodellen Effekt og Statens vegvesen. Dette på grunn av statistisk og for lav verdsetting av virkninger på luftutslipp. (Rugset, 2010) Nå er denne oppgaven skrevet for ti år siden, og det kan ikke garanteres at konklusjonen gjelder lenger, før man har undersøkt om beregningsmodellen er endret i ettertid av oppgaven.

4.4.2 Samfunnsøkonomisk verdi av landskapsinngrep ved veiprosjekter

I 2013 skrev Kristin Alsvik ved daværende Universitetet for miljø- og biovitenskap masteroppgaven «Samfunnsøkonomisk verdi av landskapsinngrep ved veiprosjekter – en betinget verdsetningsstudie». Studien var representativ for vegutbygging der man hadde vegtraséalternativer som enten kunne legges gjennom eller utenom et eksisterende sentrum. Oppgaven fant en positiv signifikant betalingsvillighet for alle vurderte traséalternativer, men rangeringen av vegtraséalternativene endret seg ikke for denne casen, som var utbyggingen av ny riksvei 4 i Nittedal kommune. (Alsvik, 2013)

4.4.3 Samspillet mellom Statens vegvesen og kommunene

Masteroppgaven «Samspillet mellom Statens vegvesen og kommunene i planlegging av hovedveger» er skrevet av Rebekka Gundersen i 2015, som var student i fysisk planlegging ved NTNU. Oppgaven var basert på case-studier av kommunedelplan E6 Ringebru sør-Frya og kommunedelplan E18 Akershus grense-Vinterbro. Oppgaven viser at Statens vegvesen organiserte kommunedelplanarbeid som omhandlet veg. Gundersen konkluderte også med at det var utfordrende for planleggingen at Statens vegvesen jobbet systematisk for å nå satte mål, mens kommunene tenderte til å tilpasse målene underveis etter innbyggernes ønsker eller når ny kunnskap kom inn i prosessen. De fysiske løsningene i denne oppgaven reflekterte både kommunens og Statens vegvesens interesser. (Gundersen, 2015)

4.4.4 Effektivisering av planprosess i vegplanlegging

Annika Nordbye Rundberget skrev i 2015 masteroppgaven «Effektivisering av planprosess i vegplanlegging» ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Rundberget konkluderte ut fra case-studiene i oppgaven at finansiering og ressurser til å gjennomføre sammenhengende planlegging var nødvendig for å oppnå effektiv planlegging. Det var målkonflikter som så ut til å være den største årsaken til forsinkelsene i planleggingen i denne oppgaven. (Rundberget, 2015)

4.4.5 Overføring fra Statens vegvesen til Nye Veier og økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Den oppgaven som har størst likheter med min masteroppgave er en oppgave Nora Høyesen skrev i 2018. Ved universitetet i Oslo leverte Høyesen oppgaven «Vil overføring av prosjekt fra Statens vegvesen til Nye Veier gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet?». Dette var en studie med fokus på prosjektet E18 Tvedestrand – Arendal, og det ble konkludert med at overføringen fra Statens vegvesen til Nye Veier så ut til å ha ført til økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette skyldtes mest sannsynlig at Nye Veier har en smalere målsetting enn Statens vegvesen, og Høyesen antok at dette kunne gå på bekostning av hensyn som estetikk og lokaltilpasninger. (Høyesen, 2018)

4.4.6 Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportplaner

I 2019 skrev Morten Welde og Ole Henning Nyhus gjennom forskningsprogrammet Concept en rapport som undersøkte samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske og svenske transportplaner. Studien dokumenterte at samfunnets avkastning på mange av prosjektene i Nasjonal transportplan var begrenset og i sum negative. Altså hadde samfunnet fått mer igjen for pengene ved en alternativ ressursbruk. Rapporten avdekte at det manglet en klar begrunnelse for hvorfor ulike prosjekter ble planlagt gjennomført i Norge. (Welde og Nyhus, 2019)

4.4.7 Nye Veiers mål om å redusere utbyggingskostnad

Morten Welde undersøkte gjennom en forskningsrapport publisert i november 2020 om Nye Veier så ut til å nå målet sitt om å redusere utbyggingskostnadene med 20 % fra det tidspunktet de formelt tok over ansvaret for vegprosjektene sine (såkalt nullestimat). Også dette arbeidet ble gjort gjennom forskningsprogrammet Concept. De foreløpige anslagene i rapporten tilsa at Nye Veier lyktes med å redusere kostnadene med 20 % i snitt. Resultatene avhenger av sammenlikningsgrunnlag, og i tidligere studier av kostnadsendringer i prosjekters tidligfase er ulike sammenlikningsgrunnlag benyttet. Årsaken til Nye Veiers gode resultater slås ikke fast, men det beskrives at det kan være evne til innovasjon og nytenkning eller det kan også være at Nye Veier har andre rammebetingelser enn Statens vegvesen. Sistnevnte må i større grad forholde seg til politisk styring. Nye Veier har andre muligheter for lengre utbyggingsstrekninger enn Statens vegvesen, og dermed mulighet til stordriftsfordeler gjennom for eksempel flere byggeplasser samtidig, eller større frihet med tanke på trasévalg. Nye Veier ønsker også større fleksibilitet når det gjelder krav i vegnormalene og har i tillegg en annen gjennomføringsmodell enn Statens vegvesen når det gjelder å kontrahere entreprenør. Statens vegvesen har heller ikke mulighet til å organisere prosjektene sine på samme måte som Nye Veier, og har dermed ikke samme pressmiddel overfor kommunene. (Welde, 2020)

5. Metode

For å få informasjonen som trengs for å svare på forskningsspørsmålene, ble det i denne oppgaven gjennomført intervjuer av involverte i planprosessen til E6 Ranheim – Værnes og en dokumentanalyse av plandokumenter fra Nye Veier og Statens vegvesen. Dette har vært en eksplorativ prosess. Ettersom det var store mengder dokumenter, og det ikke var mulig å gå i detalj på alt skriftlig materiale i løpet av tiden som var til rådighet for masteroppgaven, fikk alle intervjuobjektene dele erfaringer og tips om hva jeg burde undersøke nærmere i plandokumentene for å finne forskjeller og likheter mellom Statens vegvesen og Nye Veier.

Kunngjøringsdokumenter som planbestemmelser, planbeskrivelse, plankart og konsekvensutredning fra forslagene fra Nye Veier og Statens vegvesen var noen av dokumentene som ble grundigere undersøkt i masteroppgaven. Dokumentliste over hvilke plandokumenter som har inngått i arbeidet med masteroppgaven er vist i vedlegg 1. Ved å studere disse dokumentene kunne jeg få mest mulig saklig grunnlag for å beskrive planprosessen, og jeg kunne etterprøve informasjon fra intervjuene. De ble også brukt til å lage en tidslinje, som kan gjøre det lettere å få oversikt over prosessen. Tidslinjen er presentert i kapittel 6.2.1.

Dybdeintervjuer ble benyttet for å supplere dokumentstudiene, rettlede meg i å finne de mest relevante fakta for å svare på forskningsspørsmålene og for å fange opp synspunkter fra sentrale involverte. Dette innebar å snakke med representanter fra Malvik kommune, Nye Veier og Statens vegvesen. Intervjuene var også nyttige for å få belyst ulike sider av planprosessen og for å undersøke *årsakene* til ulikhetene mellom Nye Veier og Statens vegvesen.

5.1 Kvalitative forskningsmetoder

For å svare på forskningsspørsmålene, var det nødvendig å få en dyp forståelse for oppståtte fenomener i planprosessen, og det var derfor mest hensiktsmessig å benytte en kvalitativ forskningsmetode. Slik kunne jeg beskrive prosessen og innspillene i saken, og forsøke å finne ut om Nye Veier har påvirket planprosessen på noen måte. Kvalitative

forskningsmetoder brukes ved innsamling og analyse av kvalitative data, altså data som finnes som tekst. Motsatsen til kvalitativ metode er kvantitativ metode, som går ut på å innhente og analysere tallmateriale. Formålet med kvalitative metoder er å gå i dybden på og få en helhetlig forståelse for spesifikke sammenhenger, utvikle begreper, kategorier og typologier, formulere hypoteser eller teorier, eller gjøre en teoretisk generalisering. (Grønmo, 2020)

5.2 Case-studie

En case-studie er en studie av én enhet, eller det kan være en systematisk sammenlikning av noen få enheter i form av en komparativ case-studie. Hensikten med case-studier er å få inngående forståelse for og kunnskap om den enheten som studeres, slik at et fenomen kan beskrives detaljert. Dersom en case er valgt ut som typisk for et mer omfattende univers, kan studien danne grunnlag for en teoretisk generalisering. (Dahlum, Grønmo og Wæhle, 2020) Case-studier velges gjerne når forskningsspørsmålene søker å forklare et fenomen, og dersom det kreves en dyp forståelse. (Yin, 2018)

Ifølge Flyvbjerg kan valg av case gjøres med ulike strategier. En kan velge tilfeldige caser eller ta mer informerte valg, som å velge en case som er atypisk/ekstrem, velge caser med maksimal variasjon mellom seg, velge case som er kritisk eller som er paradigmatisk. Dersom man skal belyse et problem, gjøres det best ved å velge en case som er atypisk eller ekstrem. (Flyvbjerg, 2006, s. 229-233) Det er vanskelig å vite på forhånd om caset er atypisk eller representativt for det man skal studere. Det er da en eksplorativ prosess kan komme til nytte, slik som dette arbeidet er. I denne oppgaven ble Malvik kommune valgt som case, delvis fordi tilfellet kunne synliggjøre konflikter som kan oppstå i sammenheng med vegplanlegging. Det ble også valgt fordi eventuelle funn i Malvik kommune kunne være relevante for andre kommuner, og til dels ble det valgt på grunnlag av at casen var noe kjent for meg fra før og fordi saken var lett tilgjengelig. Jeg hadde tilgang til og kjennskap til lokalaviser, og kunne via forelesere og bekjente komme i kontakt med mulige intervjuobjekter og informanter. Så lenge funnene i oppgaven ikke dreide seg om faktorer som var unike for Malvik kommune, ble det antatt at resultatene var relevante for kommuner i hele Norge. Det er ikke dermed sagt at all vegbygging i Norge foregår likt, men at eventuelle fallgruver burde belyses slik at de kan unngås også for andre kommuner.

Ifølge Dahlum, Grønmo og Wæhle kan det riktignok være krevende å utlede generelle betraktninger kun basert på én case-studie. En årsakssammenheng kan være utfordrende å identifisere, på grunn av at det ofte er flere faktorer som kan påvirke et utfall. Studien kan likevel bli et grunnlag for nye oppdagelser eller utvikling av hypoteser, som videre kan analyseres nærmere med kvantitative metoder og statistiske analyser. (Dahlum, Grønmo og Wæhle, 2020) Usikkerheten knyttet til årsakssammenhengen burde derfor belyses i denne oppgaven. I casestudier kan alle former for kvalitativ og kvantitativ datagenerering benyttes, og helst benytter man en kombinasjon av flere metoder. I denne oppgaven ble både dokumentstudier og semistrukturerte intervjuer brukt for å finne svar på forskningsspørsmålene.

5.3 Dokumentstudier

Man kan skaffe informasjon om saksforhold gjennom å studere allerede eksisterende dokumenter lagd for andre formål enn forskning. Det er dette dokumentanalyse går ut på, noe som er en såkalt *ikke-påtrengende metode*, som kan utføres uten å legge beslag på andre ikke-forskende deltakere. Dokumentene er ikke beregnet på forskning, og man må sette dokumentene i en kontekst ut fra hvem de er skrevet av og for, når de er skrevet og hvor de er skrevet. (Tjora, 2018, s. 182-190) I denne oppgaven var det aktuelt å bruke både casespesifikke dokumenter, generelle dokumenter og dokumenter fra medier for å beskrive prosessene i Malvik.

I denne oppgaven representerte de utvalgte dokumentene historiske tidsbilder og ga et viktig faktagrunnlag, mens intervjuene fikk fram erfaringer, minner og opplevelser informantene hadde rundt hendelsene. Denne kombinasjonen ga grunnlag for en nyansert analyse av de politiske prosessene i Malvik.

5.4 Dybdeintervju

Det ble i denne oppgaven brukt semistrukturerte intervju, også kalt dybdeintervju. Ved et semistrukturert intervju er temaet og åpne spørsmål bestemt på forhånd, men intervjuobjektet kan snakke relativt fritt rundt disse, slik at informantene kan gå i dybden på de temaene de har mye å bidra til. Det vil også være anledning til digresjoner eller oppfølgingsspørsmål underveis, slik at en kan fange opp elementer som forskeren ikke nødvendigvis hadde tenkt på på forhånd, men som kan være relevant for studien. Det blir viktig å ta hensyn til at intervjuobjektene snakker ut fra sitt ståsted, og at en kun kan studere forhold knyttet til informanten som subjekt. (Tjora, 2018, s. 113-118)

Denne metoden ble brukt til å intervjuere representanter fra Malvik kommune, Nye Veier og Statens vegvesen. Intervjuene ble foretatt over Microsoft Teams og de som ble intervjuet var:

- Torstein Ryeng: Prosjektleder i Statens vegvesen med ansvar for planleggingen av E6 Åsen – Mære. Ledet planarbeidet med reguleringsplanen for E6 Ranheim - Værnes.
- Jan Olav Sivertsen: Planprosessleder i Nye Veier med hovedansvar for reguleringsplanprosessen for E6 Ranheim - Værnes.
- Bård Øyvind Solberg: Planprosessleder ansatt i Multiconsult, som jobbet på oppdrag for Acciona med å utvikle E6-prosjektet og lage reguleringsplan. Han hadde da ansvaret for planprosessen og var i tillegg prosjekteringsleder på strekningen.
- Toril Amundsen: Utarbeidet reguleringsplanen for Multiconsult og har jobbet både for Nye Veier og Statens vegvesen.
- Per Ottar Brattås: Saksbehandler i ARESAM i Malvik kommune. Behandler planforslag og gjør saksforberedelser. Kom inn i prosjektet under oppstarten på Nye Veier sin plan.
- Ketil Sivertsen: Gruppeleder for Senterpartiet (SP) i Malvik. Sitter i kommunestyret, og deltok i planprosessene til både Statens vegvesen og Nye Veier.
- Anders Frost: Lokalpolitiker tilhørende partiet Høyre (H). Sitter i ARESAM og i kommunestyret, og har erfaring fra Nye Veiers planprosess.
- Rakel Trondal: Gruppeleder for Sosialistisk Venstreparti (SV) i Malvik. Sitter i kommunestyret og i formannskapet og har erfaring fra Nye Veiers planprosess. Har også fulgt saken som fylkespolitiker.

Det ble brukt en enkel intervjuguide i disse intervjuene, men intervjuobjektene fikk i stor grad styre samtalen inn på de tema vedkommende ønsket å snakke om, og som hadde gjort mest inntrykk på dem gjennom planprosessen. Dette var viktig for å få frem ulike synspunkt og tanker om prosessen. Intervjuguiden er vist i vedlegg 2. Intervjuene ble meldt inn til og godkjent av NSD, Norsk senter for forskningsdata, for å sikre at behandlingen av personopplysninger var i samsvar med personvernlovgivningen.

Noen sitat fra intervjuene gjengis i resultatdelen. Disse er noe redigert ved å fjerne småord som «jo» eller «da», for å gjøre teksten kortere og lettere å forstå. Av samme årsak er noen setninger utelatt dersom de etter min mening ikke hadde stor betydning for resultatet. De utelatte setningene er vist med utelatesmerket [...]. Noen presiseringer er også lagt til i parentes i sitatene. Denne redigeringen er helt og holdent forfatterens ansvar.

5.5 Etikk

Oppgaven fulgte de forskningsetiske prinsippene fra De nasjonale forskningsetiske komiteene, som handler om respekt, gode konsekvenser, rettferdighet og integritet. (De nasjonale forskningsetiske komiteene, 2019)

Som tidligere nevnt har E6-utbyggingen frekventert i media de siste årene, og saken har ført til harde diskusjoner blant både politikere, innbyggere og ansatte i utbyggerbedriften. Enkelte har vært nødt til å flytte fra eget hjem for å gi plass til ny vegtrasé. Det sier seg da selv at dette er en sak som fortsatt kan være preget av følelser og sterke meninger. Det har derfor vært viktig å ha et ekstra stort fokus på de forskningsetiske prinsippene og blant annet sørge for nøytrale spørsmål i intervjuene samt at alle sider av saken blir hørt. Å være informant i et intervju kan oppleves belastende. En kan føle at en utleverer seg selv, andre eller en bedrift. Dersom man oppfordres til å være spesifikk og konkret, krever dette noe av intervjuobjektet, og det å føle seg overvåket i en situasjon der man blir observert, kan også være belastende. (Tjora, 2018, s. 39) Det vil derfor være viktig for en forsker å redusere denne belastningen så mye som mulig, samtidig som en sikrer seg det nødvendige datagrunnlaget. Det blir viktig å skape tillit i relasjonene til intervjuobjektene når en skal analysere et tema som ennå er sensitivt. Derfor blir det viktig å la informanten bli fortrolig med intervjusituasjonen før de

vanskelige temaene tas opp. Det vil også være nyttig å i starten snakke om informantens forventninger til forskeren og hva informanten tenker at forskeren er ute etter. På den måten blir det lettere å etterpå forstå hvordan informanten ytrer seg på grunnlag av hva informanten tror forskeren er ute etter. Intervjuene skal bygge på respekt for informantenes situasjonsforståelse. (Tjora, 2018, s. 116-117)

I den tiden vi er inne i, var det nødvendig å ta hensyn til smittevern og restriksjoner i forbindelse med koronaviruset. Den valgte metoden lot seg gjennomføre selv om koronarestriksjonene vedvarte gjennom hele semesteret. Dokumentene som ble analysert var digitalisert og kunne skaffes via internett, og analysen krevde heller ingen fysiske møter. Intervjuene ble gjennomført via den digitale plattformen Microsoft Teams. På grunn av at oppgaven er skrevet på hjemmekontor, er det i stor grad benyttet digitale kilder.

6. Resultater

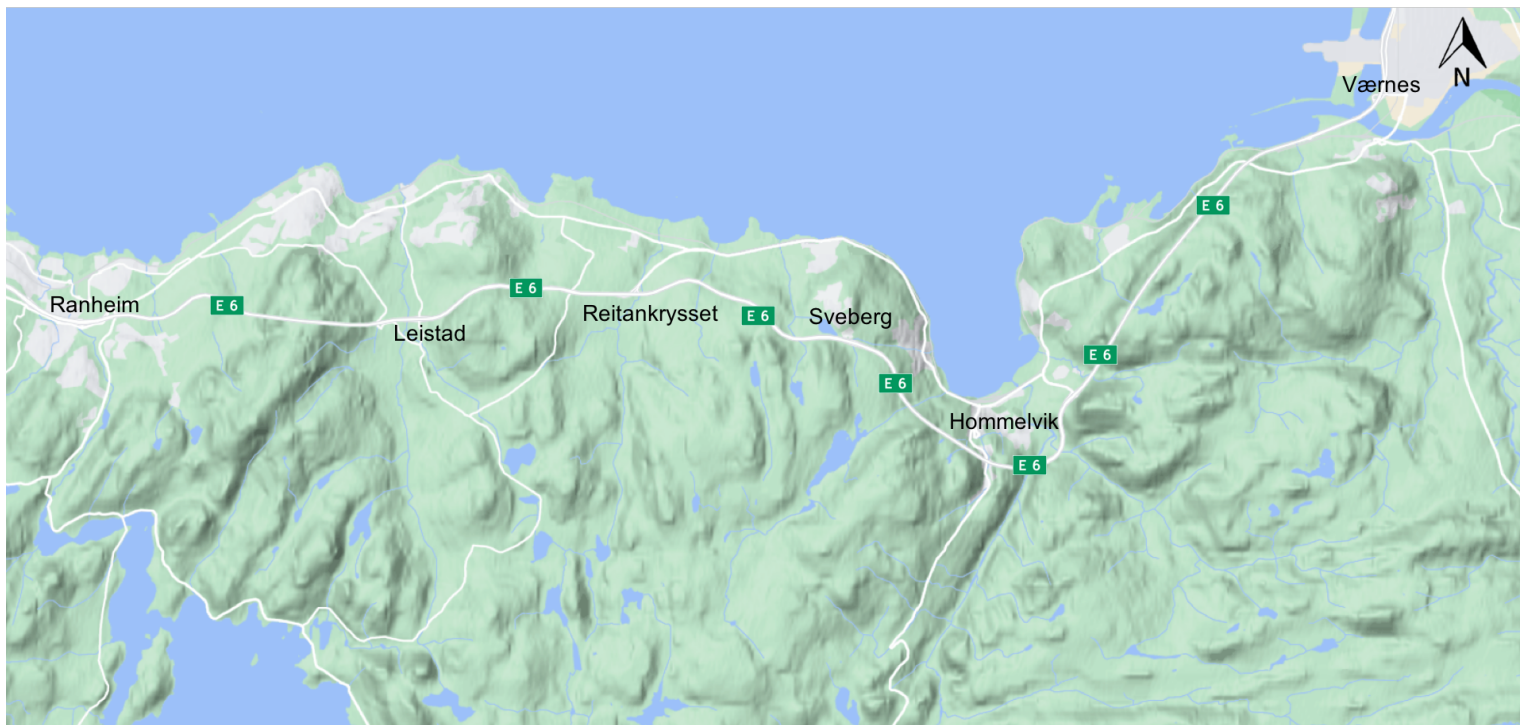
Resultatene fra dokumentanalyse og intervjuer presenteres her etter tema. Først presenteres bakgrunnsinformasjon som har kommet frem gjennom arbeidet i kapittel 6.1. Deretter viser kapittel 6.2 forskjellene som er kommet fram mellom Nye Veiers og Statens vegvesens planer, før kapittel 6.3 beskriver hvordan porteføljeprioriteringen har påvirket den politiske prosessen i Malvik. Det er funnet forskjeller mellom Statens vegvesens planprosess og Nye Veiers planprosess når det gjelder følgende tema:

- Tidsbruk for planprosessen
- Prosjektmål
- Arealbruk
- Organisasjon
- Nullvekstmål
- Kommunikasjon og medvirkning
- Finansiering

6.1 Bakgrunnsinformasjon

6.1.1 Malvik kommune

Malvik kommune ligger mellom Stjørdal kommune og Trondheim kommune. Her har Arbeiderpartiet ordførervervet. Lokalpolitikerne som bidro som intervjuobjekter i denne oppgaven er valgt for å dekke tre ulike politiske leirer i denne saken. Senterpartiet var et posisjonsparti og var positiv til ny E6, men ønsket å redusere arealforbruket. Høyre var opposisjonsparti og for ny E6, mens SV var opposisjonsparti som var mot utbygging av ny E6 med unntak av nye tunnellop, som var et krav på det transeuropeiske vegnettverket. Malvik kommune har et utvalg for areal- og samfunnsplanlegging, også kalt ARESAM. (Malvik kommune, u.å.) ARESAM kan vedta mindre klagesaker/byggesaker, men i større prosjekt som E6 gjør de forberedende behandling og får inngående presentasjoner av planer fra aktører som Nye Veier. ARESAM gir sin innstilling til kommunestyret, og det er ARESAMs innstilling det voterer over i kommunestyret. Et oversiktskart over Malvik kommune er vist i figur 6.1.



Figur 6.1: Oversikt over Malvik kommune med viktige stedsnavn for denne oppgaven. (Utklipp fra Google maps (bearbeidet)) (Google Maps, 2021)

6.1.2 Foranledningen til planprosessen

Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim Steinkjer

I 2011 ble det utarbeidet en konseptvalgutredning (KVU) for transportløsninger på strekningen mellom Trondheim og Steinkjer etter bestilling fra Samferdselsdepartementet. KVU-en ble utarbeidet av Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord og inkluderte både veg og jernbane. Prosjektet skulle se på hvordan E6 og jernbanen mellom Trondheim og Steinkjer kunne utvikles for å tjene samfunnsutviklingen best mulig de neste 30 årene. Det var fra regionalpolitisk hold et ønske om å redusere reisetiden mellom de to byene, på grunn av mye arbeidspendling og administrativt samarbeid på tvers av den daværende fylkesgrensen mellom Nord- og Sør-Trøndelag. Godstransporten på bane og sjø økte sterkt, og E6 hadde ikke tilfredsstillende standard med tanke på trafikkmengden på veien. Samferdselsdepartementet presiserte at konseptvalgutredningen skulle foreta en

grundig vurdering av jordvern, arealbruk, klimagassutslipp og restriktive tiltak. (Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord, 2011, s. 9-11)

Strekningen fra Ranheim til Værnes var den mest trafikkerte delen av E6 mellom Trondheim og Steinkjer, og kriteriet for å lage firefeltsveg var innfridd. Ca. halvparten av strekningen var da, og er fortsatt i skrivende stund, to-/trefeltsveg med midtrekkverk. De tre tunnelene mellom Ranheim og Værnes toppet listen over antall kritiske stengninger på strekningen (stengning lenger enn 30 minutter), noe som kunne gi store innvirkninger på trafikkflyt og kødannelse. (Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord, 2011, s. 23-25)

Det prosjektutløsende behovet for strekningen var å styrke den felles bo- og arbeidsmarkedsregionen langs transportkorridoren Trondheim – Steinkjer. Samfunnsmålet for prosjektet lyder som følger: «I 2040 er aksen Trondheim – Steinkjer i stor grad én arbeidsregion med et effektivt, pålitelig og fleksibelt transportsystem for personer og gods.» De målbare effektmålene som skulle støtte opp under samfunnsmålet var:

- Et effektivt transportsystem
 - I 2040 er det mulig å reise Trondheim – Steinkjer på 1 time
 - I 2040 er kjørekostnader for næringstransport redusert
- Et pålitelig transportsystem
 - Trafikantene kommer frem til ønsket destinasjon til forventet tidspunkt
- Et fleksibelt transportsystem
 - Brukerne skal i 2040 oppleve et attraktivt kollektivtilbud med større muligheter for valg av reisemiddel gjennom:

a) Økt frekvens i kollektivtilbudet

b) Reduserte kollektivtakster

c) Økt antall godt utbygde knutepunkt

Betydningen av effektmålene er nærmere beskrevet i KVVU-en. Effektiv transport vil si et transporttilbud som tilfredsstiller transportbehovene for personer og gods med lavest mulig reisetid og ressursbruk/generaliserte kostnader. Generaliserte kostnader er summen av alle kostnader ved en reise, også tidskostnader. Et pålitelig transportsystem handler om forutsigbarhet og sårbarhet, og sårbarhet beskrives som produktet av hyppighet og konsekvenser av uønskede hendelser. Et fleksibelt transportsystem dreier seg i denne

sammenhengen om å ha mulighet til å velge transportmiddel. Infrastruktur og transporttilbud må utformes slik at kollektiv og sykkel blir et attraktivt reisemiddelvalg. (Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord, 2011, s. 48-55)

KVU-en vurderte 6 konsepter i tillegg til konsept 0, som var referansekonseptet med datidens veg- og jernbanenett. En sammenstilling av mål- og kravoppnåelse viste at moderniseringskonseptet (også kalt konsept 1) var vurdert til å være best tilpasset forventet fremtidig transporttettersspørsmål, samtidig som det reduserte reisetiden langs både veg og bane. (Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord, 2011, s. 109-112)

Moderniseringskonseptet innebar firefelts veg fra Ranheim til Stjørdal med en fartsgrense på 90 km/t, elektrifisering av jernbanestrekningen mellom Trondheim og Steinkjer, og etablering av dobbeltspor mellom Trondheim og Stjørdal. (Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord, 2011, s. 64-66) Statens vegvesen lagde sitt planforslag ut fra dette konseptet, og denne konseptvalgutredningen.

Nasjonal transportplan

I Nasjonal transportplan 2014-2023, kan man lese at det prioriteres midler til å starte byggingen av ekstra tunnellop på E6 øst for Trondheim. Dette for å følge opp tunnelsikkerhetsforskriftens bestemmelser om tunneler med høy trafikk. Forutsatt lokalpolitisk tilslutning til delvis bompengefinansiering, ville vegstrekningene mellom tunnelene bli utvidet til firefeltsveg. (Samferdselsdepartementet, 2013)

Kommunedelplan

I kommuneplanens arealdel for Malvik kommune 2010-2021 ble konseptvalgutredningen for transportløsninger mellom Trondheim og Steinkjer nevnt. Da kommuneplanens arealdel ble utarbeidet var KVU-en under utarbeidelse, og den ble derfor ikke tatt stilling til i rulleringen av planen. Statens vegvesen hadde imidlertid stilt krav om 150 meter byggegrense nord for datidens E6 mellom Sveberg og Stav Hotel i forbindelse med framtidig bygging av firefelts motorveg gjennom Malvik. Dette ble tatt inn i planen.¹

¹ Kommuneplanens arealdel for Malvik kommune 2010 - 2021

Kommuneplanens arealdel for Malvik kommune 2018-2030 nevner at Malvik kommune vedtok reguleringsplan for ny E6 den 20.06.2016, og at vegtraséen er tatt inn i arealplanen som en sone for «videreføring av juridisk bindende reguleringsplan». Detaljreguleringsplanen som Statens vegvesen da hadde utarbeidet skulle gjelde for dette området. I arealplanen varsler kommunen at Nye Veier jobber med en endring av Statens vegvesens vedtatte plan, noe som kan medføre at traséen blir endret.²

Det er utarbeidet en tidslinje for planprosessene for E6 Ranheim – Værnes. Denne er vist i kapittel 6.2.1, og kan gjøre det lettere å få oversikt over planarbeidet for strekningen.

6.1.3 Nye Veiers porteføljeprioritering

Nye Veier har som tidligere nevnt fått i oppdrag å prioritere strekningene som skal bygges ut etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. De skriver i en presentasjon fra 2017 at det i prioriteringen av vegprosjekter nettopp er den samfunnsøkonomiske lønnsomheten som er førende, men strekningene vurderes også på fire andre faktorer:

- Netto ringvirkninger
- Trafikksikkerhet
- Samfunnssikkerhet
- Hensyn til helhetlig utbygging.

Nye Veier ønsker på sikt å kvantifisere netto ringvirkninger for så å inkludere dette i de samfunnsøkonomiske beregningene. Inntil dette vil netto ringvirkninger vurderes kvalitativt, og vil derfor kunne ha større innvirkning på prioriteringen enn de andre tre faktorene, som kun spiller inn dersom det er små forskjeller i samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Porteføljeprioriteringen vurderes to ganger i året, men man vil ifølge Nye Veier forsøke å unngå endringer i prioriteringen for prosjekter som nærmer seg byggestart, for å ivareta forutsigbarhet for leverandører, interessenter og samfunnet for øvrig. Nye Veier skriver også i presentasjonen at «Porteføljeprioriteringen skal stimulere til at det jobbes med verdiøkning på alle strekningene (reduere kostnader og øke nytten)». (Nye Veier, 2017)

² Kommuneplanens arealdel for Malvik kommune 2018 - 2030

6.1.4 Samfunnsøkonomiske analyser

Samfunnsøkonomiske analyser er forklart i kapittel 2.1.1, og var et av temaene jeg ønsket å undersøke. Dette er et felt som en trenger kompetanse for å forstå, og på grunn av den begrensede tiden jeg hadde til rådighet, ble ikke de samfunnsøkonomiske analysene til Nye Veier og Statens vegvesen gjennomgått i detalj i dokumentanalysen. Det finnes imidlertid andre med kompetanse innen samfunnsøkonomi, deriblant Morten Welde og Gro Holst Volden fra forskningsprogrammet Concept. Concept arbeider for å utvikle kunnskap som sikrer bedre konseptvalg, ressursutnytting og effekt av store statlige investeringer, og de driver blant annet følgeforskning knyttet til store, statlige investeringsprosjekter.

(Forskningsprogrammet Concept, u.å.) Morten Welde og Gro Holst Volden skrev en kronikk i Adresseavisen den 24. juni 2020 med tittelen «Samfunnsøkonomisk lønnsomhet måler ikke alt som er viktig for samfunnet». Her skriver de om konflikten mellom lønnsomhet og andre samfunnshensyn, og poengterer at vurderinger av ikke-prissatte virkninger (for eksempel virkninger for matjord, landskap, friluftsliv og biologisk mangfold) normalt ikke inkluderes når man omtaler prosjekters lønnsomhet, selv om de omtales i samfunnsøkonomiske analyser. Dermed er det opp til beslutningstakerne, som lokalpolitikere, å vurdere lønnsomhet opp mot andre samfunnshensyn. (Welde og Volden, 2020)

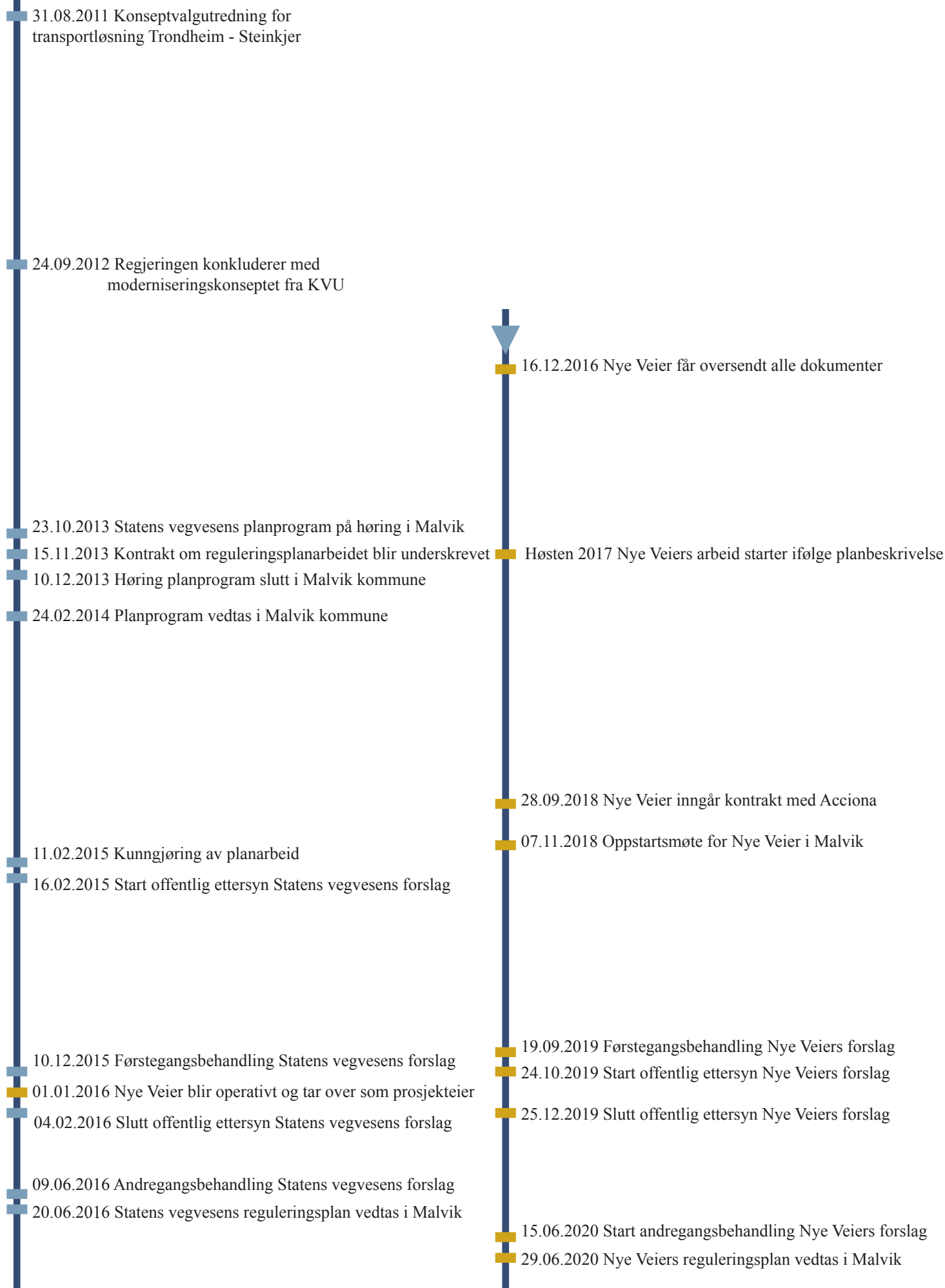
I tillegg skriver forskerne fra Concept at trafikkvekst er med på å øke et prosjekts samfunnsøkonomiske lønnsomhet. (Welde og Volden, 2020) Da vil nytteeffekter som kortere reisetid gjelde flere trafikanter, og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten blir større. Dette er etter mitt syn vanskelig for et selskap som Nye Veier å forholde seg til, ettersom de naturligvis vil ønske å øke lønnsomheten. Men skal man begrense CO₂-utslipp og nå nullvekstmål og klimamål, bør det ikke være et mål å øke trafikkveksten. Mer om denne problematikken i kapittel 6.2.5. Det å øke den samfunnsøkonomiske nytten er også det som oppgis som grunn for å innføre fartsgrensen på 110 km/t, i og med at man vil spare reisetid med høyere fartsgrense.

6.2 Hvordan har Nye Veier påvirket prosessen?

6.2.1 Tidsbruk for planprosessen

En tidslinje er presentert i figur 6.2, i et forsøk på å få en oversikt over forløpet til planprosessene. Tidslinjen starter med konsekvensutredningen for transportløsningen mellom Trondheim og Steinkjer, som er beskrevet i kapittel 6.1.2. Hendelser knyttet til Statens vegvesens planprosess er blå, mens hendelser knyttet til Nye Veiers planprosess er gule. Tidslinjen starter på venstre side og fortsetter på høyre side. Nye Veier AS tok over som prosjekteier fra 01.01.2016, men avtalte med Statens vegvesen at vegvesenet skulle avslutte reguleringsplanleggingen i løpet av 2016.

Oppstarten av planarbeidet for Statens vegvesen og Nye Veier er forsøkt plassert på samme horisontale linje for lettere å kunne se hvor lang tid de brukte på planprosessen i forhold til hverandre. Oppstarten av planarbeidet hadde ingen konkret dato for noen av virksomhetene. Torstein Ryeng i Statens vegvesen fortalte at de startet arbeidet med reguleringsplanen for fullt på nyåret i 2014, men at kontrakten for reguleringsarbeidet ble underskrevet 15.11.2013. På Nye Veiers side fortalte Jan Olav Sivertsen at de så smått startet planarbeidet i mars 2017, mens det står i Nye Veiers planbeskrivelse at planarbeidet startet høsten 2017. Jeg har her tatt utgangspunkt i de skrevne kildene, slik at oppstart er satt til 15.11.2013 for Statens vegvesen, og høsten 2017 for Nye Veier. Her har jeg satt datoen for planoppstart for Nye Veier til 01.09.2017, men «høsten 2017» kan like gjerne være i november, så varigheten på planprosessen kan ha vært kortere enn resultatene under viser.



Figur 6.2: Tidslinje for planprosessen for E6 Ranheim – Værnes.

Siden planprosessene er satt opp parallelt i tidslinjen, ser man ved første øyekast på tidslinjen at den totale tidsbruken fra oppstart med planarbeidet til vedtatt reguleringsplan er noenlunde lik for Statens vegvesen og Nye Veier. Antall dager mellom milepælene er oppsummert i tabell 6.1.

Tabell 6.1: Antall dager mellom hendelser i planprosessen.

	Fra start planarbeid til vedtak	Offentlig ettersyn	Fra start planarbeid til førstegangsbehandling	Fra førstegangsbehandling til vedtak
Statens vegvesen	948	353	755	193
Nye Veier	1032	62	748	284
Differanse	-84	291	7	-91

Fra tabellen ser man antall dager mellom hendelser i planprosessen for Statens vegvesen og Nye Veier, i tillegg til forskjellen mellom disse intervallene. Størst differanse ser man i det offentlige ettersynets varighet. Statens vegvesen hadde sin plan til offentlig ettersyn i nesten ett år, mens Nye Veier hadde sin plan til offentlig ettersyn i omtrent to måneder. Minst differanse ser en mellom intervallene fra planarbeidets start til førstegangsbehandling, med bare 7 dager forskjell. Tidsbruken for hele planprosessen, fra oppstart av planarbeidet til vedtatt plan, er 948 dager for Statens vegvesen og 1032 dager for Nye Veier. Dette tilsvarer ca. 2 år og 7 måneder for Statens vegvesen og 2 år og 10 måneder for Nye Veier. Analyser av planleggingstid for store samferdselsprosjekter på veg og bane estimerer en gjennomsnittlig tidsbruk for planlegging av reguleringsplaner på 2 år og 3 måneder. Estimater er basert på gjennomsnittlig tidsbruk i delfaser av 141 veg- og baneprosjekter. (Riksrevisjonen, 2018)

Tidsintervallene mellom disse milepælene kan si noe om hvor lang tid planprosessen har vart totalt sett, men inkluderer ikke alle aspekter ved tidsbruken. I intervjuene var det flere som tok opp at Nye Veier var opptatt av rask framdrift, og at de presset både kommunen og underaktører på tid. Dette uttalte både saksbehandler i kommunen, Per-Ottar Brattås, og Toril Amundsen og Bård Øyvind Solberg fra Multiconsult, som jobbet på oppdrag fra Nye Veier. Blant intervjuobjektene var det få som hadde erfaring med Statens vegvesen sin planprosess. Dersom masteroppgaven hadde hatt lengre tidshorisont, burde man sammenliknet de erfaringene som er omtalt nedenfor med erfaringer fra planprosesser fra Statens vegvesen.

Bård Øyvind Solberg sier:



«Nye Veier har veldig fokus på framdrift. Når du jobber med Statens vegvesen, er det lange prosesser på godkjenning av dokumenter. Her var det – når vi leverte inn reguleringsplanene - én uke som var satt av til at både Acciona og Nye Veier skulle godkjenne dokumentene. [...] Så de legger veldig mye tillit til rådgiverne på en helt annen måte enn Statens vegvesen, som kan sitte og flikke på detaljer. Men det fungerer jo hvis man har en bra samhandling og har vært gjennom alle temaer gjennom hele prosessen. [...] Det begynner å bli ganske avanserte og kompliserte dokument, så det er krevende å lese gjennom dem ordentlig også. [...] Det er det jeg opplever at Nye Veier er opptatt av – fokus på løsninger, forenklinger og det å redusere kostnader.»

Det kan på mange måter være positivt å bruke kort tid. Dette kan spare kostnader, og lokalsamfunnet kan slippe unna med kortere ventetid på å få realisert utbyggingen. Bruker man kortere tid, setter man høyere krav til politikere og befolkningen generelt, som raskere må sette seg inn i en stor mengde dokumenter. De berørte og de ansvarlige i Malvik kommune hadde også den lengste strekningen å gjennomgå i dette prosjektet, sammenliknet med Trondheim og Stjørdal, da vegen strekker seg gjennom hele kommunen. Strekningen fra Leistad til Helltunnelen har i tillegg flere områder det var knyttet en del diskusjon til, og som av den grunn måtte påregnes å gjennomgås grundig for å oppnå gode løsninger for kommunen:

- Leistadkrysset og tap av dyrket mark
- Reitankrysset og ønske om fullverdig kryss hvor lokalveger kunne koble seg på E6.
- Sveberg og ønske fra kommunen om egen bru for gående og syklende. Satsing på næringsutvikling i området. Støy var også et tema.
- Hommelvik – mange utfordringer knyttet til støy, trasévalg, bevaring av bekk, elv og friluftslivsområder.

Disse områdene er nærmere beskrevet i kapittel 6.2.3.

Nye Veier startet sitt arbeid med E6-prosjektet mellom Ranheim og Værnes med utgangspunkt i at de kun skulle endre planen som forelå fra Statens vegvesen, i stedet for å

erstatte den eksisterende med en helt ny plan. Etter oppstartsmøtet utarbeidet Malvik kommune et tilbakemeldingsbrev (datert 8.2.2019) hvor de blant annet fastslo at det skulle utarbeides konsekvensutredning der hvor den nye reguleringsplanen avviker vesentlig fra gjeldende reguleringsplan.

Bård Øyvind Solberg i Multiconsult som jobbet for Nye Veier forteller:



«Det Nye Veier og vi tenkte, var en oppjustering/endring av den gjeldende planen. Men i praksis måtte vi lage en helt ny plan. [...] Vi lagde ikke noen ny KU, vi brukte den som var. [...] Som prinsipp så var dette litt uheldig. På mange måter burde vi egentlig laget en komplett ny KU. Det kunne gjort prosessen mot det offentlige enklere. For nå måtte det offentlige lese begge planene (både Nye Veiers og Statens vegvesens) – alt. Dobbelt opp. Og det ble veldig krevende, egentlig umulig oppgave for myndighetene å forholde seg til.»

Dermed måtte politikere og berørte forholde seg til to konsekvensutredninger for en allerede omfattende strekning. Som tidligere nevnt kan det være positivt å bruke kort tid, men hva er *nok* tid? Noen av intervjuobjektene ble spurt om dette, og Jan Olav Sivertsen fra Nye Veier og Torstein Ryeng fra Statens vegvesen leverer nesten identiske svar. De er enige om at tilstrekkelig tid for et prosjekt avhenger av kompleksiteten og størrelsen på prosjektet. Planleggingen bør bruke nok tid til at befolkningen får medvirke, men ikke så lang tid at prosessen blir utmattende for de berørte. Bruker man for lang tid, vil ikke kostnadene la seg betale av de løsningene som den ekstra tidsbruken gir.

6.2.2 Prosjektmål

Statens vegvesen og Nye Veier hadde ulike mål i E6-prosjektet, og har ulike overordnede målsettinger for sitt selskap. De har til felles at de deltar i arbeidet med plangrunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP), som gir de nasjonale målene for transportpolitikken i Norge.

Det overordnede målet i Nasjonal transportplan for 2014-2023 var å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling. Det var angitt fire hovedmål:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på helse- og miljøområdet.
- Et transportsystem som er universelt utformet.

(Samferdselsdepartementet, 2013)

NTP for 2018-2029, som gjaldt under Nye Veiers planprosess, hadde det overordnede målet om et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Hovedmålene var:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

(Samferdselsdepartementet, 2017)

Overordnede mål for Statens vegvesen

Ifølge Statens vegvesens instruks fastsatt av Samferdselsdepartementet i 2019, er samfunnsoppdraget deres å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, miljøvennlig, fremtidsrettet og trygt transportsystem. Dette skal gjøres gjennom effektiv bruk av offentlige midler. Statens vegvesen utøver sitt samfunnsoppdrag gjennom tre ulike roller: byggherre, myndighetsorgan og fagorgan. (Samferdselsdepartementet, 2019) I instruks fra 2011, som gjaldt da Statens vegvesen utarbeidet reguleringsplanen for E6 mellom Ranheim og Værnes i 2016, var formuleringen noe annerledes: «Statens vegvesen skal arbeide for et sikkert, miljøvennlig, effektivt og universelt utformet transportsystem for å dekke samfunnets behov for transport

og fremme regional utvikling.» (Samferdselsdepartementet, 2011) Statens vegvesens visjon er «På vei for et bedre samfunn». (Statens vegvesen, 2021)

Det ble i 2019 etablert fem toppmål for Statens vegvesen:

- En enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet
- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål

Disse målene skal være styrende for Statens vegvesens aktiviteter. (Statens vegvesen, 2021)

Ser man på NTP for 2022-2033 presenteres det fem likestilte mål som skal være retningsgivende for ressursbruken i planperioden, som vist i figur 6.3.

(Samferdselsdepartementet, 2021a) Dette er akkurat de samme målene som Statens vegvesens toppmål.



Figur 6.3: Målene for transportsektoren i NTP 2022-2033. (Utklipp fra Nasjonal transportplan 2022-2033) (Samferdselsdepartementet, 2021a)

Overordnede mål for Nye Veier

Nye Veier er et heleid statlig aksjeselskap under Samferdselsdepartementet hvis oppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre hovedveier. Regjeringens formål med dette aksjeselskapet var å oppnå mer helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet for den porteføljen det blir gitt ansvar for. (Samferdselsdepartementet, 2015) Nye Veiers overordnede mål er å oppnå høyest mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet for vegprosjektene selskapet har ansvar for. Raskere utbygging, lavere kostnader, økt nytte og sikker utbygging av trafikksikre veier er viktige langsiktige indikatorer på om selskapet lykkes med sitt oppdrag, ifølge Nye Veiers årsrapport fra 2019. Nye Veiers visjon er «Vi bygger gode veier raskt og smart». (Nye Veier, 2019)

Ved å lese Nye Veiers årsrapport fra 2019, ser man at de i 2018 laget nøkkelindikatorer og mål for hvert av FNs bærekraftsmål som de ønsker å prioritere. De prioriterte bærekraftsmålene samt Nye Veiers mål/indikatorer var som følger:

FNs bærekraftsmål 8 – Anstendig arbeid og økonomisk vekst

- Mål om ingen personskader
- Seriositetskrav: 50 % andel faglærte med fagbrev, 7 % andel lærlinger
- Mål om ingen korrupsjonshendelser

FNs bærekraftsmål 9 – Innovasjon og infrastruktur

- Øke samfunnsøkonomisk lønnsomhet og redusere indirekte kostnader over tid.
- Ingen trafikkulykker med personskader i byggefasen innenfor et arbeidsvarslingsområde
- Ingen trafikkulykker med potensiale for personskade i byggefasen innenfor et arbeidsvarslingsområde
- Redusere antall trafikkulykker i driftsfasen

FNs bærekraftsmål 13 – Stoppe klimaendringene

- Minimere areal tapt med viktige naturtyper
- Minimere areal tapt med dyrket mark
- Klimagassutslippene ved bygging av infrastruktur skal reduseres med 40 % innen 2030
- Klimagassutslippene fra drift og vedlikehold skal reduseres med 75 % innen 2030
- Ingen alvorlige miljøulykker

Disse målene skulle gi læring og føre til kontinuerlig forbedring og måloppnåelse for Nye Veier. (Nye Veier, 2019)

Prosjektmålene for E6 Ranheim - Værnes

Statens vegvesens prosjektmål finner man i planprogrammet som ble vedtatt i Malvik kommune den 24.02.2014. Prosjektmålene var utledet fra målene fra konseptvalgutredningen fra 2012 om bedre pålitelighet og effektivitet, og presenteres slik:

- Redusert sårbarhet og økt trafikksikkerhet

Nye tunnellop vil sørge for redusert behov for omkjøring på fylkesveger. Bedre vegstandard og enhetlig utforming av veganlegget vil også bidra til større trafiksikkerhet. Sikring av rasutsatte områder i henhold til gjeldende krav for ny veg, vil

- Øke kapasiteten

Utvidelse av dagens veg til firefeltsveg vil gi bedre kapasitet og trafikkflyt. Dette vil gjøre at fremkommeligheten blir god, også i perioder med mye trafikk.

- Redusere reisetiden

Forbedring av dagens veg samt nye tunnellop vil bidra til å redusere reisetiden på strekningen Ranheim – Værnes, og strekningen Trondheim – Steinkjer.

Likevel nevnes det i samme kapittel at man ikke kan forvente vesentlig kortere reisetid på strekningen mellom Trondheim og Stjørdal, siden veglengden fortsatt vil bli som datidens E6, selv om man utvider til firefeltsveg.³ Mer om målsettingen i konseptvalgutredningen er presentert i kapittel 6.1.2.

Når Nye Veier tar over prosjekter går de, ifølge planprosessleder i Nye Veier, Jan Olav Sivertsen, gjennom alle eksisterende planer. Nye Veier utarbeidet ikke nytt planprogram, men de utarbeidet egne nye prosjektmål helt uavhengig av de prosjektmålene som forelå fra Statens vegvesen. Følgende prestasjonsmål for prosjektet ble tilsendt fra både Bård Øyvind Solberg (Multiconsult) og Jan Olav Sivertsen (Nye Veier):

- Realisere målet om en skade- og ulykkesfri anleggs- og driftsperiode, samt et helsefremmende og rettferdig arbeidsliv
- Minimere bygge- og levetidskostnadene gjennom samhandling og digitalisering
- Minimere ulemper for alle trafikantgrupper i anleggs- og driftsperioden
- Minimere klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø
- Minimere midlertidig og permanent jordbruksbeslag

³ Planprogram E6 Ranheim – Værnes utarbeidet av Statens vegvesen, vedtatt av Malvik kommune 24.02.2014.

Nye Veiers prosjektmål framstår etter min mening mer generelle, i form av at de kunne blitt brukt i et hvilket som helst byggeprosjekt, mens Statens vegvesens mål i større grad tydeliggjør formålet med prosjektet, nemlig trafikksikkerhet, kapasitet og redusert reisetid. Det er interessant å se på hvordan målsettingene ivaretar bærekraft og miljøhensyn. Ingen av Statens vegvesens prosjektmål omhandler klimautslipp eller bærekraft, men bevisstheten rundt dette er blitt større siden 2013. Målene må også ses i sammenheng med aktørenes overordnede mål, som egentlig sier mer om påvirkningen på samfunnet enn prosjektmålene som settes for hvert enkelt prosjekt. Bærekraft inngår i Statens vegvesens overordnede målsetting, og en kan forvente at dette blir hensyntatt i planprosessene. Nye Veier inkluderer prosjektmål for å minimere jordbruksbeslag og klimagassutslipp, noe som er positivt med tanke på miljøhensyn og bærekraft.

Etter mitt skjønn kan Nye Veiers mål lettere komme i konflikt med hverandre. Som eksempel kan en tenke seg at man minimerer ulemper for trafikantgrupper ved å gjøre vegen så rett som mulig, siden man da kan minimere reisetiden enda mer, men dette ville gått på bekostning av klimautslipp og jordbruksbeslag. Dette utløste spørsmål om hvordan Nye Veiers prosjektmål ble vektlagt og hvordan de eventuelt løste målkonflikter. Jan Olav Sivertsen i Nye Veier sier at målene ikke er gitt noen vektning, slik at de i prinsippet teller like mye. Han forteller også at alle alternative løsninger ble veid opp mot hverandre i såkalte ICE-møter, der nye løsninger ble sammenliknet med løsningen i Nye Veiers konkurransegrunnlag, altså grunnlaget for anbudskonkurransen der entreprenøren skulle skaffes. Deretter ble løsninger valgt ut fra total måloppnåelse for de ulike alternativene.

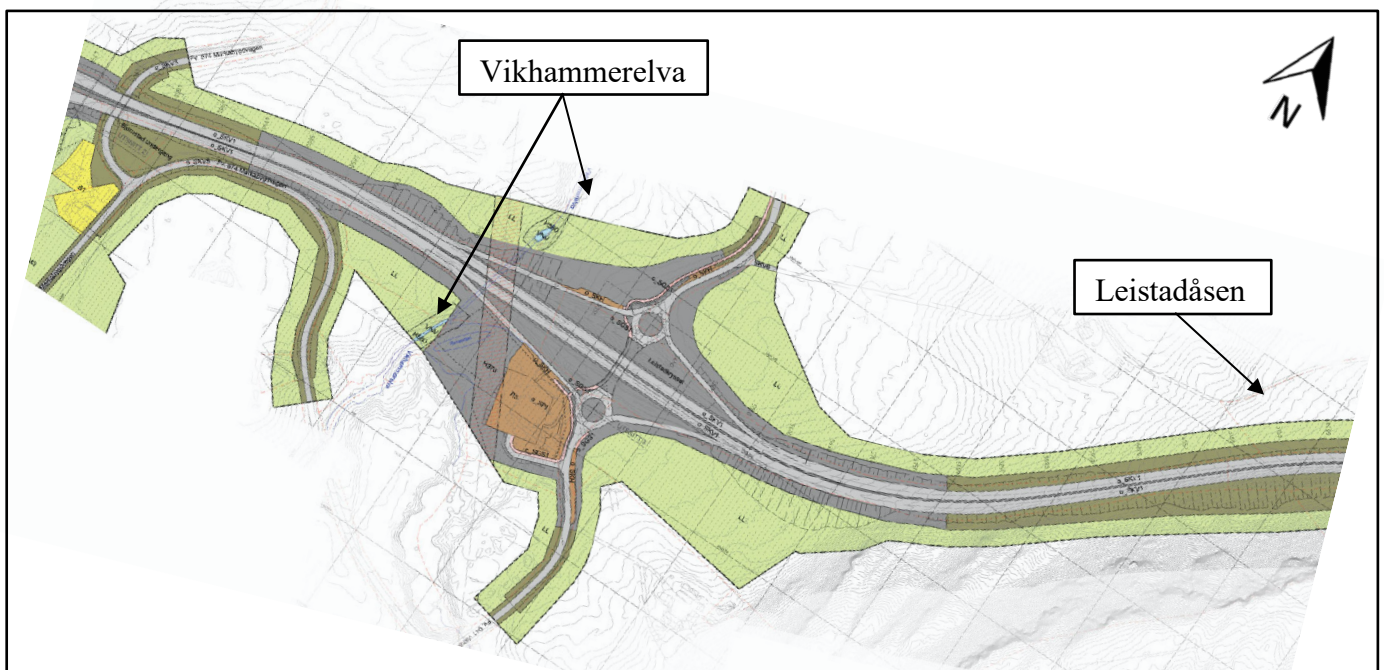
6.2.3 Arealbruk

Reguleringsplanen fra Nye Veier ble gjennomgått med Toril Amundsen i Multiconsult, som var med på å utarbeide reguleringsplanen. I denne gjennomgangen og ved samtale med planprosessleder, Bård Øyvind Solberg, i Multiconsult ble det klart at hovedårsakene til ulikhetene i planene er:

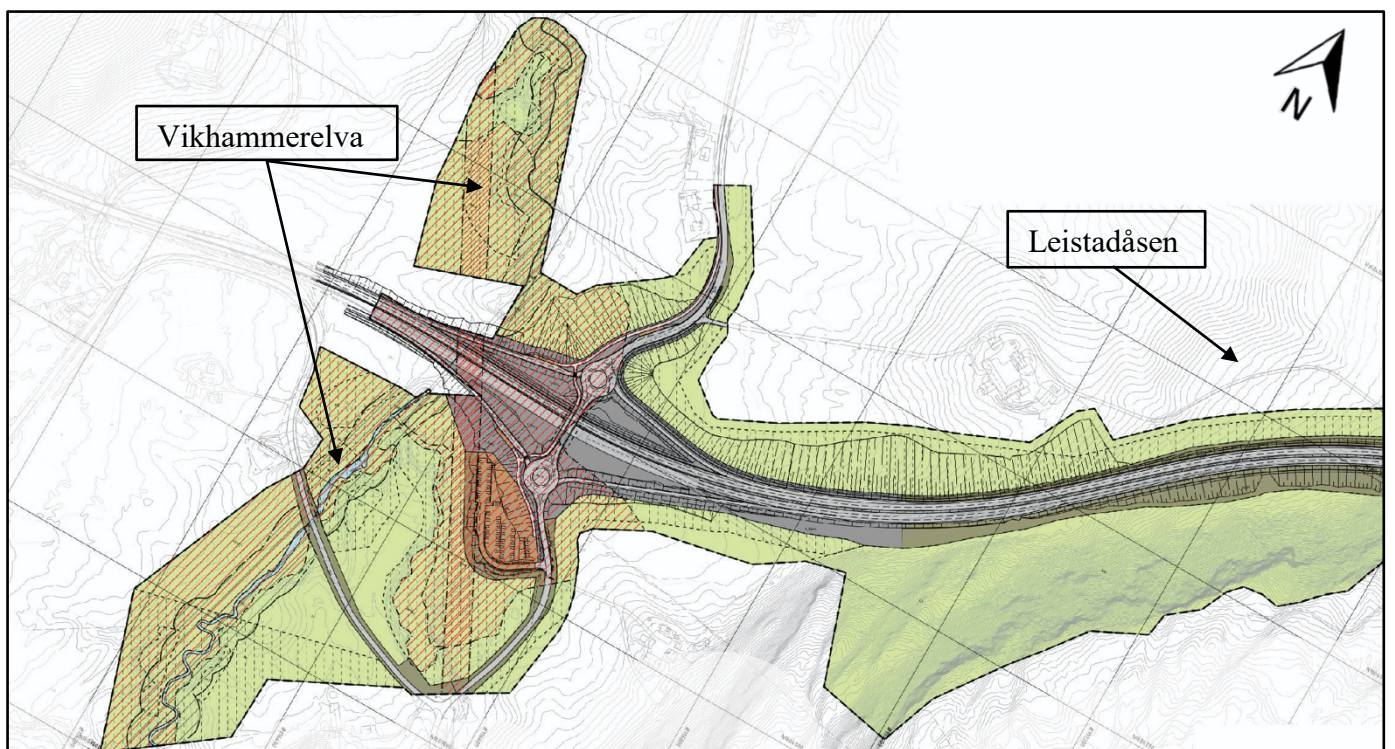
- Stivere linjeføring pga. endret fartsgrense fra 90 km/t til 110 km/t.
- Ønske om å regulere mer anleggsareal (riggområder og areal på siden av vegen som brukes under anleggsarbeidet) for å forsikre seg om at anleggsarbeidet ikke gikk ut over areal som ikke var regulert til det. Håpet var da å gjøre utbyggingen mer forutsigbar for både arbeidere og grunneiere. Det er også regulert mer vegareal for å ha større fleksibilitet i byggefasen.
- Merknader fra NVE til offentlig ettersyn av Nye Veiers planforslag om å ha større sikringssoner for å verne vassdrag, hindre kvikkleireskred osv.

På grunn av dette er det ulikheter mellom planforslagene til Nye Veier og Statens vegvesen på hele strekningen, og det blir for omfattende å presentere alle forskjeller i denne masteroppgaven. Det er derfor valgt å presentere ulikhetene i planforslagene knyttet til de områdene som ifølge intervjuene var mest omdiskutert i den politiske prosessen, som nevnt i kapittel 6.2.1.

Leistadkrysset



Figur 6.4: Statens vegvesens regulering av Leistadkrysset. Arealet farget i brukt er regulert som kollektivholdeplass og pendler-/innfartsparkering. Det røde stiplede beltet tvers over vegen er høyspenningsanlegg.



Figur 6.5: Nye Veiers regulering av Leistadkrysset. Brunt område på sørsiden av vegen er pendler-/innfartsparkering, og har røde skravert områder ved seg som er områder med ras- og skredfare..

Delen helt til venstre i kartutsnittet til Statens vegvesen gjelder også i Nye Veiers plan. Nye Veier unngikk å endre den gjeldende planen her av hensyn til grunneier på stedet. Vi ser større stabiliserende soner langs elva Vikhammerelva i Nye Veiers forslag sammenliknet med Statens vegvesens forslag. Her hadde det kommet innsigelser fra NVE angående hensynssoner ved elv, som Nye Veier måtte ta til etterretning. Som en løsning på dette regulerte Nye Veier elva som VNS (Naturområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsoner) og regulerte en 10 meter bred hensynssone på begge sider av elva. Dette gjelder også flere vassdrag i kommunen. I merknaden fra NVE⁴ skriver de at et kvikkleireskred som gikk i området i 2002 indikerer et behov for stabiliserende tiltak i området. Toril Amundsen antydte at NVE kunne ha fått større fokus på dette etter Statens vegvesens forslag, ettersom det ikke kom inn innsigelser til størrelsen på Statens vegvesens hensynssoner ved elvene.

En ser også ulike løsninger for brua over E6 mellom rundkjøringene på Leistad. I Statens vegvesens forslag er breddeutvidelsen i forbindelse med rundkjøringen dels inne på brua. Nye Veier ønsket å unngå dette, siden dette var fordyrende. Faktorer som høyde, plassering og masser som skulle fylles spiller også inn når det gjelder brua.

Veglinja forbi Leistadåsen til høyre i kartutsnittet er også justert. Dagens veg har tre felt her. Statens vegvesen ville utvide med ett felt på sørsiden, mens Nye Veier vil utvide på nordsiden. Dette grunnet stivere linjeføring på grunn av endret fartsgrense og på grunn av et ønske om mindre inngrep i Leistadåsen, da Statens vegvesens veglinje gikk nærmere skrenten enn Nye Veiers linje. Statens vegvesens veglinje berørte naturtype av sørboreal blandingskog med stor verdi. Nye Veiers forslag bruker på sin side mer jordbruksareal.

I Nye Veiers alternativvurderinger for området ved Leistad står det at deres planforslag i mindre grad kommer i konflikt med eksisterende veg sammenliknet med Statens vegvesens reguleringsplan, og at de da har bedre muligheter for å benytte eksisterende E6 for trafikkavvikling under byggingen av de to nye feltene. Planprosessleder for Statens vegvesens planforslag, Torstein Ryeng, kjenner seg ikke igjen i dette utsagnet, da også Statens vegvesen hadde planer om trafikkavvikling langs E6 under byggingen.

⁴ Uttalelse med innsigelse, samordnet fra Fylkesmannen, NVE og Statens vegvesen (datert 29.01.2020)

Under førstegangsbehandling av planene til Nye Veier ble det stilt krav fra Malvik kommune ved ARESAM (Utvalg for areal- og samfunnsplanlegging) om å utrede løsninger for Leistad som minimerte tap av landbruksareal. Trøndelag fylkeskommune kom med følgende innsigelse da reguleringsplanen var ute på offentlig høring:

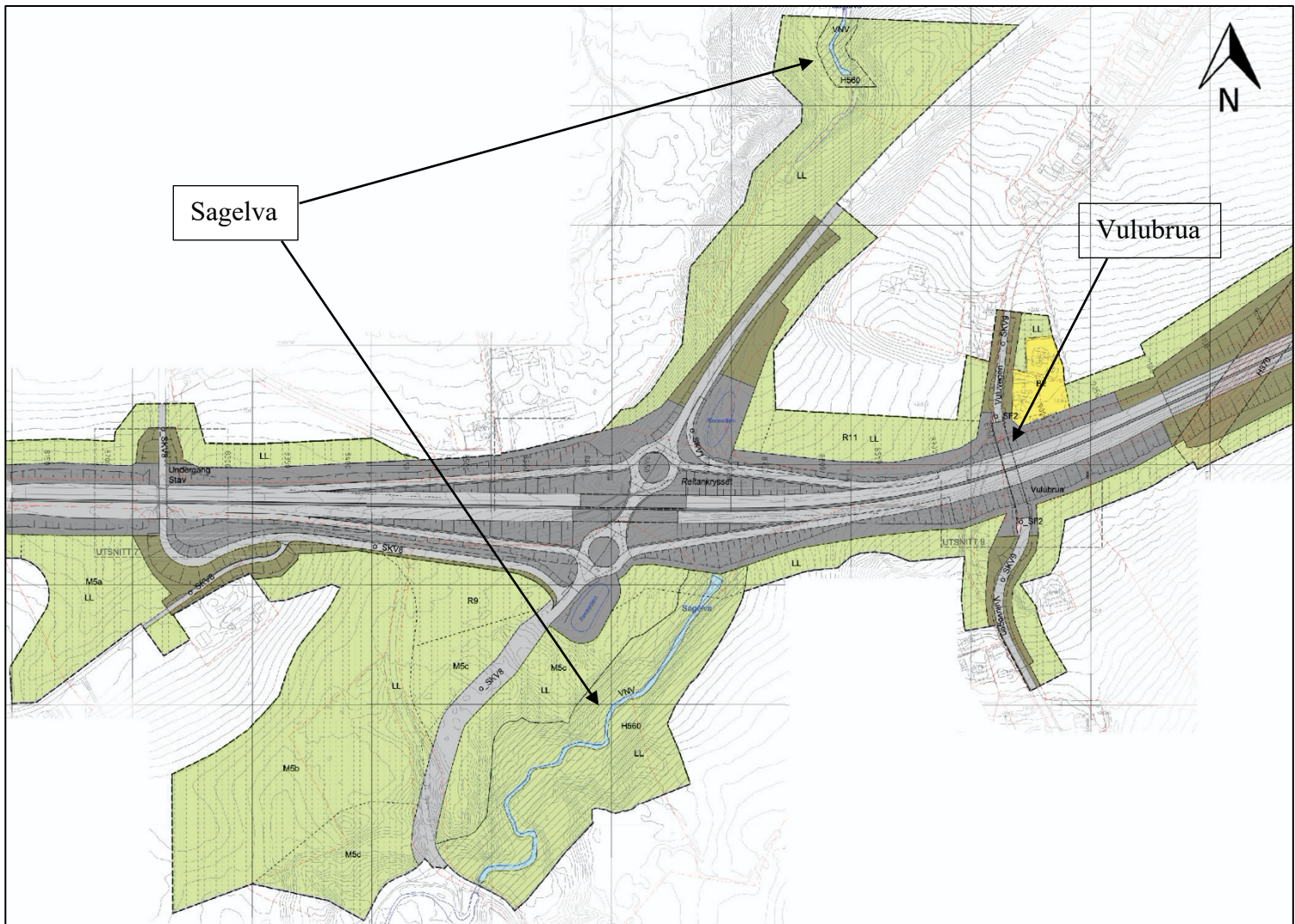
«Med hjemmel i jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet, og med bakgrunn i mangelfulle alternativvurderinger, har vi innsigelse til den omfattende omdisponeringen av dyrka mark ved Leistadkrysset og Leistadåsen.»⁵

Nye Veier presenterte derfor en vurdering av løsningene på Leistad den 07.05.2020. Her skriver de at de har inkludert stabiliserende tiltak av grunnen i planområdet, noe de mener ikke, eller i liten grad, var tilfelle ved reguleringsplanen fra Statens vegvesen. Derfor mener de at det ikke er reelt at Nye Veiers plan har et mye større midlertidig beslag av dyrka mark, siden begge planforslagene vil kreve tilnærmet samme stabilisering av grunnforholdene.

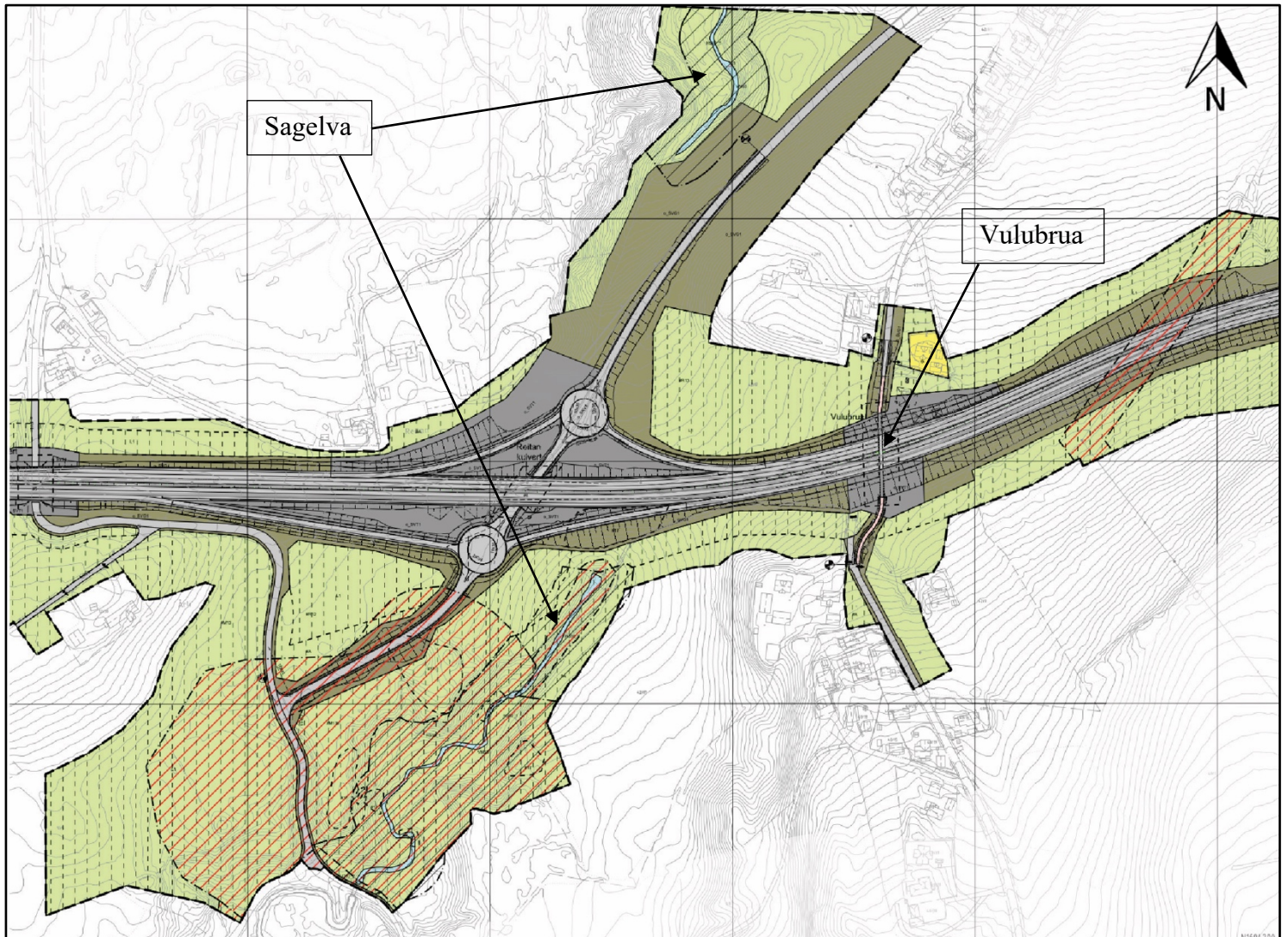
Jo bredere vegarealet er, jo større blir ofte høydeforskjellen til omkringliggende terreng når terrenget ikke er flatt. Da må det lages en fylling. For at denne fyllingen igjen skal kunne brukes som landbruksareal når anleggsperioden er ferdig, kan ikke fyllingen overskride en viss helling. For å få mindre helling på en fylling må man benytte et større areal. Siden vegen er bredere i Nye Veiers forslag enn Statens vegvesen, er dette en av årsakene til at det brukes mer jordbruksareal i Nye Veiers reguleringsplan.

I Nye Veiers reguleringsplan er det også regulert landbruksareal, som ikke skal brukes som anlegg- og riggområde. Dette ser en som grønne områder uten stiplede linjer i plankartet. Dette ble gjort for å tydeliggjøre grensene for anleggsområdet for entreprenøren og for grunneiere.

⁵ Notat fra Nye Veier: Alternativvurderinger Leistadkrysset-Leistadåsen (datert 07.05.2020)



Bilde 6.6: Statens vegvesens regulering av Reitankrysset. Mørkegrønne områder er «Annen veggrunn - grøntareal», mens de lysegrønne arealene er regulert til landbruksformål.



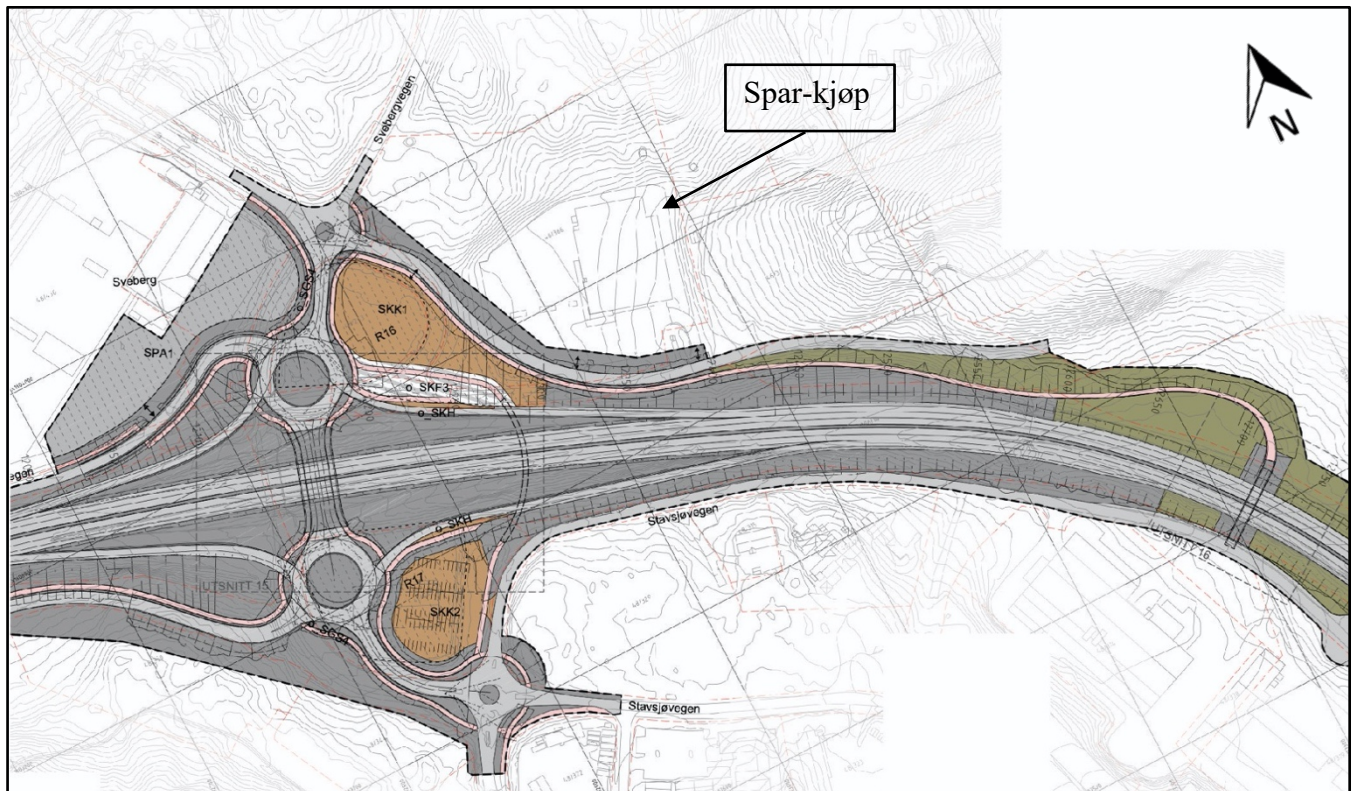
Bilde 6.7: Nye Veiers regulering av Reitankrysset. Rødt skravert område er område med ras- og skredfare. Mørkegrønt areal er grøntareal.

Planbeskrivelsen fra Nye Veier nevner at Malvik kommune hadde fått utarbeidet en trafikkvurdering for området mellom Reitankrysset og Svebergkrysset. Den påpekte at Svebergkrysset sannsynligvis ikke vil tåle belastningen av trafikkøkning, som følge av utbyggingen av nye næringsområder mellom Reitankrysset og Svebergkrysset uten lokalveg mellom Reitankrysset og Svebergkrysset, samt fullverdig kryss på Reitan. Derfor er prinsippet for Reitankrysset likt i de to planene.

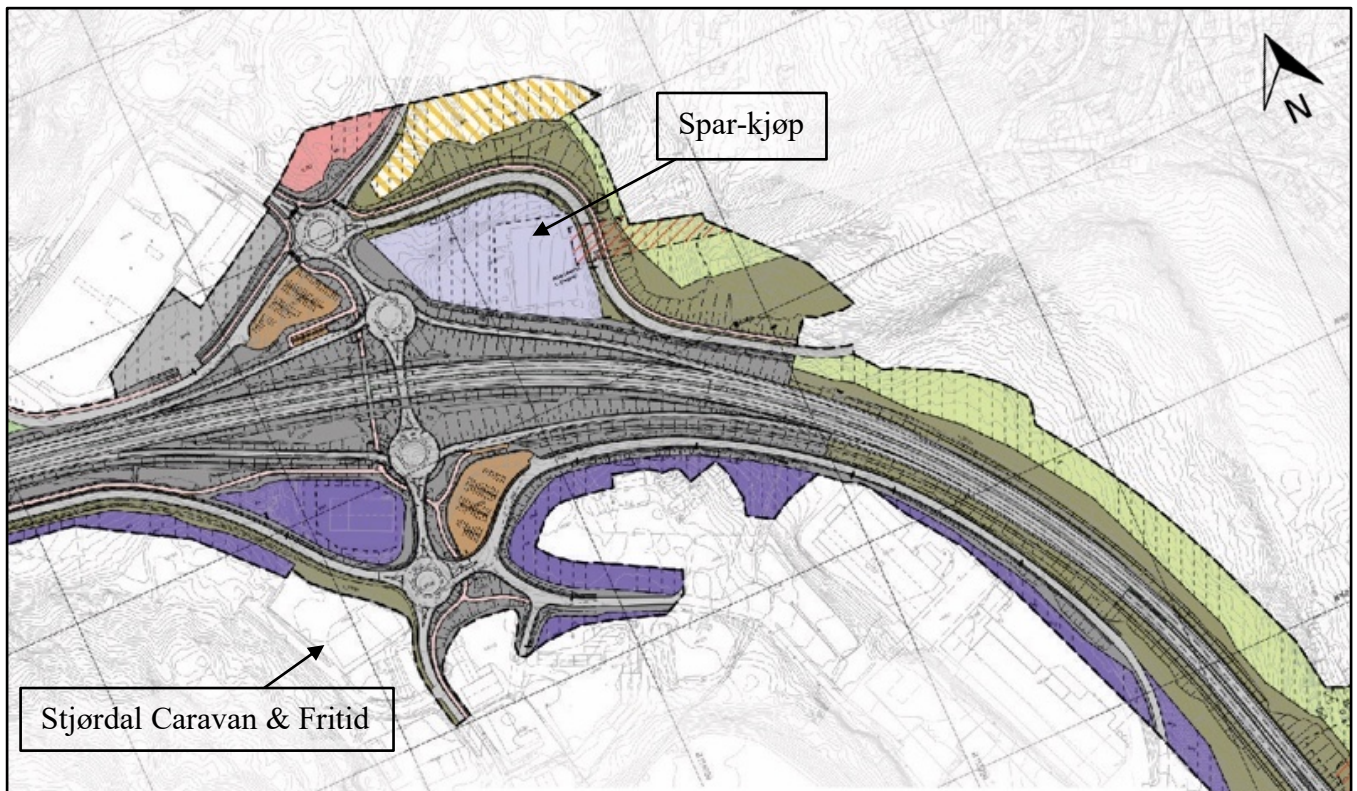
Ulikhetene her er at Nye Veiers plan beholder dagens fylling over Reitankrysset, mens Statens vegvesens plan etablerte en 90 meter lang bru for å åpne landskapet. Det er kortere avstand mellom rundkjøringene i Statens vegvesens forslag enn i Nye Veiers. Nye Veier

erstatter dagens Vulubru med en gang- og sykkelbru, mens Statens vegvesen ville videreføre kjørebri over E6. Årsaken til det utflytende vegarealet sør for E6 i Statens vegvesens plan, var usikkerhet knyttet til den endelige plasseringen av veggen på tidspunktet da planen ble laget. En ser også i denne elva, Sagelva, at en har de større hensynssonene/sikringssonene som NVE ønsket i Nye Veiers plan.

Sveberg



Bilde 6.8: Statens vegvesens regulering av Sveberg. De brune områdene er regulert til kollektivknutepunkt. De rosa veglinjene er gang-/sykkelveg.

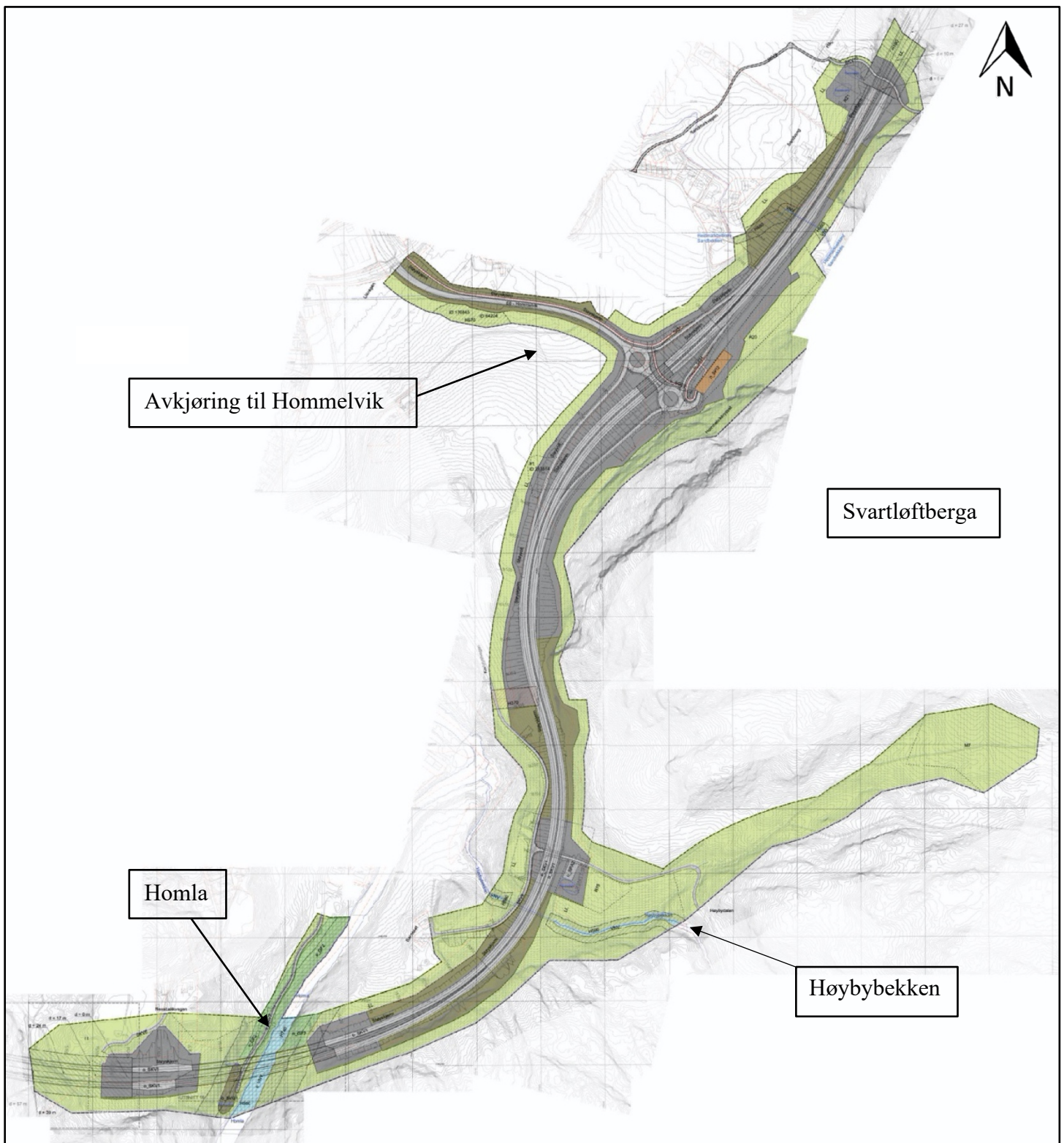


Bilde 6.9: Nye Veiers regulering av Sveberg. Mørkelilla områder er næringsbebyggelse, Lys lilla områder er regulert til forretninger. Brune arealer er kollektivholdeplass og pendler-/innfartsparkering.

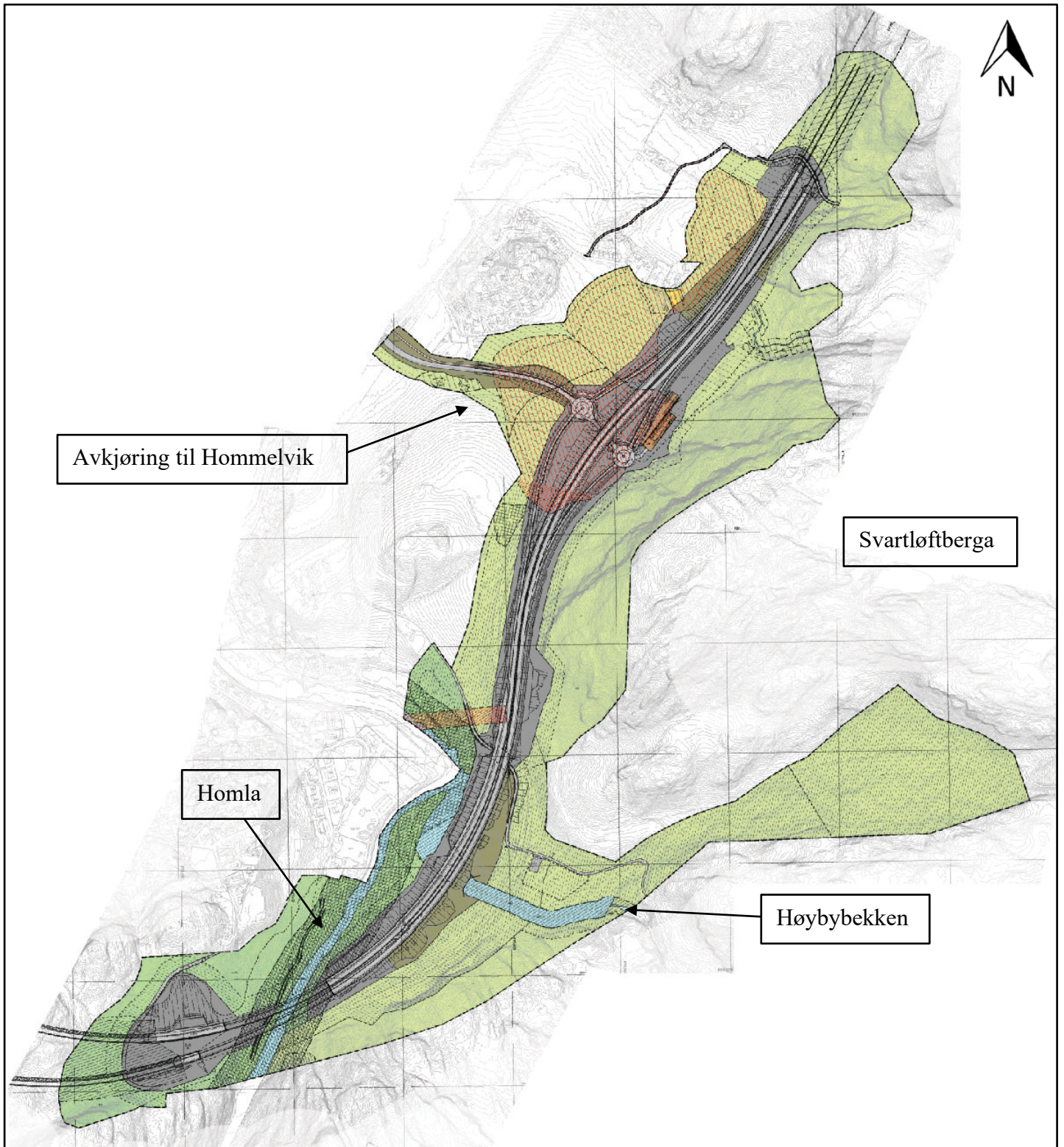
Kryssområdet ved Sveberg inneholder en del endringer fra den kryssløsningen som eksisterer i dag, og det er forskjeller mellom planforslagene til Nye Veier og Statens vegvesen.

Svebergkrysset flyttes 80 meter lenger mot øst i Nye Veiers plan sammenlignet med Statens vegvesens plan. Løsningen til Statens vegvesen gjorde at den nederste innfartsparkeringen (i oransje) tok areal fra Stjørdal Caravan & Fritid, mens Nye Veier unngikk dette. I Nye Veiers forslag er en ny lokalveg til Hommelvik lagt rundt Spar-Kjøp (i lys lilla) i stedet for mellom Spar-Kjøp og E6, som i Statens vegvesens plan.

Alle intervjuene vitnet om at kommunen spesielt ønsket en egen gang- og sykkelbru på Sveberg for å skille myke trafikanter fra biltrafikken for større sikkerhet. Torstein Ryeng fortalte at Statens vegvesen kun ville ha fortau på vegbrua, siden det ikke ble funnet forskning som tilsa at dette utgjorde noen forskjell i trafikksikkerhet, og siden dette var en billigere løsning. Statens vegvesens planforslag ble derfor vedtatt i 2016 uten planfritt kryss, altså at trafikken krysser hverandre i ulike plan, slik at de ikke møtes eller trenger å vente. Da Nye Veier overtok prosjektet, fikk Malvik kommune anledning til å ta opp denne saken på nytt, og Nye Veier gikk med på å ha med et planfritt kryss i sitt planforslag.



Bilde 6.10: Statens vegvesens regulering av området ved Hommelvik. Hensynssone for bevaring av naturmiljø ved Homla og Høybybekken. Båndleggingssone ved Homla (vernet vassdrag).



Bilde 6.11: Nye Veiers regulering av området ved Hommelvik. Homla er vernet vassdrag og har båndleggingszone og hensynssone for bevaring av naturmiljø. Høybybekken har også hensynssone for bevaring av naturmiljø, og har også soner for omlegging som skal sikre fiskeoppgang.

Her ser vi igjen at stabiliserende tiltak ved avkjøringen til Hommelvik er inkludert i Nye Veiers plankart, noe som Statens vegvesen ikke inkluderte i sine kart. Toril Amundsen fra Multiconsult, som utarbeidet reguleringsplanen for Nye Veier, sier det kan hende at NVE er mer påpasselige enn tidligere, siden det har vært mye oppmerksomhet knyttet til skredområder de siste årene. Homla er et vernet vassdrag, og har store sikringssoner. Et hus mellom Homla og Høybybekken, nord for vegen i Statens vegvesens plan, måtte rives for den nye vegen i Nye Veiers plan. Tilhørende lokalveg er derfor ikke lenger nødvendig i deres plan.

I Hommelvik får endringen i fartsgrense fra 90 til 110 km/t konsekvenser for vegkurvene, noe som medfører at ny trasé blir liggende 50-100 meter nærmere elva Homla, ifølge planbeskrivelsen. Nye Veiers løsning innebærer også at man må rive dagens bru over Homla, og bygge to nye bruer. Statens vegvesens plan innebar å bygge én ny bru over Homla. Det blir også lengre anleggsperiode ved Homla med den nye planen. Den nye traséens beliggenhet nærmere elva innebærer større nærføring til Homla med et mulig større påvirkningstrykk knyttet til erosjon og utslipp av partikler.

Med Nye Veiers plan må dagens elveløp for Høybybekken legges i rør i anleggsfasen, og det må etableres et nytt elveløp etter anleggsfasen. Det må også etableres en ny kulvert for Høybybekken. Her foreslås det avbøtende tiltak som kan legge til rette for en bedre situasjon for sjørret etter at anleggsfasen er avsluttet. Høybybekken er en flombekk og krever ekstra areal på grunn av dette.

Nye Veiers plan medfører større inngrep i portalområdet til tunellene, som bygger ned levested til en truet art og en viktig naturtype. Tunellene får en litt annen vinkling og har større avstand mellom seg i Nye Veiers plan. Dette skyldes endrede vegkurvene på grunn av høyere fartsgrense og delvis også grunnforhold.

Ved førstegangsbehandling av planforslaget til Nye Veier i Malvik kommune, ble det vedtatt av ARESAM at planforslaget til ny E6 skulle legges ut på høring med to alternative trasévalg for Hommelvik, der det ene alternativet skulle ha tunneler gjennom Svartløftberga. I planforslaget som ble oversendt Malvik kommune i 2019, var det kun det såkalte dagsonealternativet, eller dagløsningen, som var utredet og planlagt. Det vil si en veg som

ikke ligger i tunnel, men «i dagen». Nye Veier tok kontakt med kommunen etter dette, for å få klarlagt hvilke konsekvenser dette vedtaket medførte, etter Nye Veiers oppfatning. Nye Veier hadde så et møte med rådmann, ordfører, varaordfører, kommunalsjef og saksbehandler. I møtet ble det besluttet at Nye Veier skulle vise dokumentasjon/informasjon som forklarer årsaken til at de kun legger fram *ett* alternativ for Hommelvik. Nye Veier utarbeidet en sammenlikning av dagsone- og tunnelalternativet, og ARESAM vedtok deretter at dette dokumentet skulle legges ved planforslaget, som så kunne legges ut til høring og offentlig ettersyn. Tunnelalternativet framstår altså ikke som et reelt alternativ for Nye Veier, noe som understøttes av Bård Øyvind Solberg, planprosessleder/prosjekteringsleder i Multiconsult, som jobbet for Nye Veier i dette prosjektet.



«Kommunen nektet jo egentlig å vedta planen med dagløsningen, men det presset Nye Veier gjennom. [...] Det var jo en betydelig økonomisk besparelse, og det er heller ikke noe om å gjøre å ha så mange (tuneller). Tuneller er vel og bra, kan gjøre vegen kortere og forskjellig. Problemet var at vi i Multiconsult mente vi burde utredet et tunellalternativ, for det var det ingen konsekvensutredning på. Men det fikk vi ikke. Malvik kommune krevde jo det, men Nye Veier sa nei og mente det ikke var aktuelt. Dermed hadde vi ganske lite kunnskap om tunellalternativet. [...] Så vil jo mange si at det er en bedre løsning for trafikkikkerheten å ha veg i dagen, så det finnes jo argumenter ... Men Homla var den største usikkerheten med hele prosjektet. Vi skrev som et tiltak at i verste fall må man ha 90 (km/t i Hommelvik).»

Sammenlikningen av dagsone- og tunnelalternativet er et notat som vurderer 16 tema innenfor de fem prosjektmålene til Nye Veier. Målene er nærmere beskrevet i kapittel 6.1.2.

Dagsonealternativet ble vurdert til å være mest positivt for seks av temaene, tunnelalternativet ble mest positivt i fire av temaene, mens alternativene ble vurdert til å ha tilnærmede like konsekvenser for de resterende seks temaene. De to alternativene var utarbeidet med ulik detaljeringsgrad, og det eksisterte som nevnt ingen konsekvensutredning for tunnelalternativet. Tunnelalternativet var opprinnelig et forslag fra Nye Veier som inngikk i konkurransegrunnlaget for planlegging og bygging av E6 Ranheim – Værnes, og våren 2018 ble det utarbeidet et alternativ som ble godkjent av Vegdirektoratet. Som grunnlag for vurdering av tunellalternativet var det utarbeidet en tredimensjonal vegmodell. Planforslaget

fra Nye Veier inneholdt en konsekvensutredning som sammenliknet dagsonealternativet med reguleringsplanen fra Statens vegvesen. Verdivurderingen av hvert tema som var gjort i den konsekvensutredning er lagt til grunn i dette notatet også, men konsekvensvurderingen i notatet er en forenklet utgave. Omfangs- og konsekvensvurderingen ble forenklet ved at man vurderte konsekvenser for dagsonealternativet som enten større (+), lik (0) eller mindre (-) enn tunnelalternativet.

Jordbruksbeslag

Nye Veiers forslag til ny E6 med fartsgrense 110 km/t legger ifølge Nye Veiers planbeskrivelse beslag på cirka 156 dekar med fulldyrket mark i Malvik kommune. Forslaget legger permanent beslag på cirka 10 dekar mer fulldyrket areal enn gjeldende reguleringsplan for samme strekning laget av Statens vegvesen. Reguleringsplanene krever også midlertidige beslag av arealer – altså legger de beslag på enkelte områder i anleggsfasen, men disse områdene kan føres tilbake til et annet arealformål når vegen er ferdig bygd.

Samlet *midlertidig* beslag av dyrka mark i Nye Veiers plan er 413 dekar, mens det er 322 dekar for Statens vegvesen. Dette utgjør en forskjell på cirka 91 dekar (28 %). En viktig årsak til den store forskjellen er at stabiliserende tiltak knyttet til kvikkleire i større grad er inkludert i Nye Veiers reguleringsplan. Dette for å sikre tilgang til arealene i forkant av byggeprosessen, og for at reguleringsplanen viser alt areal som skal utnyttes i forbindelse med vegbygging overfor berørte grunneiere og offentlige myndigheter. Statens vegvesen sikret arealer til stabiliserende tiltak gjennom planbestemmelsene også. Arealene som Nye Veier har regnet med til stabiliserende tiltak, utgjør cirka 120 dekar med fulldyrket mark, og dette er dermed hovedårsaken til at reguleringsplanen for 110 km/t har et større midlertidig beslag enn Statens vegvesens reguleringsplan for 90 km/t.

Som avbøtende tiltak for nytt permanent beslag av dyrka mark i Nye Veiers planforslag, foreslås det etablering av ny fulldyrket mark på beitemark og skogsområder. Dette vil utgjøre cirka 80 dekar med ny landbruksjord. Statens vegvesen ville ifølge planbeskrivelsen omdisponere omtrent 93 dekar med skog og myr til ny dyrket mark. Nye Veier har, ifølge sin planbeskrivelse, strammet inn planbestemmelsene sammenlignet med Statens vegvesens plan, i form av at planbestemmelsene nå stiller krav til at deponiområder skal etableres som fulldyrket mark.

Utarbeidelse av kommunedelplan

Nye Veier har fram til nå kommet inn senere i planprosessen enn hva Statens vegvesen har i sine prosjekter ifølge Jan Olav Sivertsen. Nye Veier er sjelden med på kommunedelplanprosesser, siden de er et utbyggingsselskap, og ikke skal være med på de lange prosessene i forkant. Derfor kommer de inn i prosjektene etter at alternativer er utredet og trasé er valgt. I denne casen har ikke dette ført til store problemer, siden det var ønskelig å følge den eksisterende vegtraséen både i Statens vegvesens forslag og Nye Veiers forslag. Dersom det finnes flere aktuelle traséer for en strekning, vil dette kunne føre til at Nye Veier i sin optimaliseringsprosess kommer fram til en annen trasé enn den som er skissert i kommunedelplanen. Dette kan i verste fall gjøre at eiendommer må rives for å gjøre plass for to traséer – først den som er valgt i arbeidet med kommunedelplanen, deretter den traséen som er valgt i Nye Veiers optimaliseringsprosess. (Ridar, 2021) Dette kan bli tilfellet i Hovin i Melhus kommune i Trøndelag, våren 2021. (Nye Veier, 2021) Generelt sett vil dette føre til uforutsigbarhet for befolkningen på stedet for vegutbyggingen, og et stort forbruk av både arealer og ressurser. Det er ikke miljøvennlig å rive hus unødvendig.



I denne oppgaven er både «trasé» og «veglinje» brukt for å beskrive en linje i terrenget for vegen. Her blir «trasé» brukt om relativt bred og generell linje, mens «veglinje» brukes om den nøyaktige linja der vegen skal gå. I denne oppgaven kan man si at Statens vegvesen og Nye Veier følger samme trasé, men har ulik veglinje som følge av at de benytter ulik fartsgrense.

Fravik

Fravik fra vegnormalene er beskrevet i kapittel 2.1.4. Jeg har forsøkt å sammenlikne antall fravikssøknader for Nye Veier og Statens vegvesen. Beskrivelsene jeg har fått oppgitt av fravikssøknadene er korte med mange faguttrykk, og kan være vanskelige å forstå. Denne oppgaven har kun tatt stilling til *antall* fravik, ikke innholdet i fravikssøknadene.

Ifølge Statens vegvesens planbeskrivelse er deres fravikssøknader behandlet av vegvesenet i regionen og av Vegdirektoratet. Planbeskrivelsen viser så en tabell med fire godkjente fravik:

- Horisontalkurvatur ved Hommelviksvingene
- Stoppsiktkrav over Høybyvegen (kulvert) og Hommelvikbrua
- Stoppsiktkrav og skulderbredde over eksisterende Hommelvikbrua
- Bjørnstad undergang

Nye Veier har ikke presentert en slik liste i sin planbeskrivelse, men har oversendt et notat som oppgir godkjente fravikssøknader per 15.05.2020. Her er det, ut fra den stedsinformasjonen som er oppgitt, 8 fravik som gjelder for Malvik:

- Bjørnstad undergang: Fri høyde 3,6 m, som i eksisterende undergang
- Vertikal radius i høybrekk 10 000 m. Stigning 5,5 % på vestre side av Leistadåsen
- Minste avstand mellom kryss. Reitan – Stav: 1,9 km, Stav – Sveberg: 1,6 km
- Minste horisontal radius R700 i fire kurver
- Minste vertikal radius R 11 000
- Eksisterende tunneler. Fravik tunnel tverrsnitt
- Horisontal radius R700 ny Hommelvikbru vestgående retning
- Oppdatert fravikssøknad vedrørende stoppsikt Helltunnelen

I tillegg fikk jeg en oversikt over fravikssøknader etter 15.05.2020, hvor disse fravik gjelder Malvik:

- Lavt H2-rekkverk – Bjørnstad
- Skilt i tunnel

Etter et tekstsøk etter «fravik» i planbeskrivelsen til Nye Veier ser man at Vegdirektoratet i brev datert 21.01.2020 også har gitt fravik for lengde på kjøringsrampe i retning mot Helltunnelen.

Det er altså flere fravik for Nye Vegers planforslag enn i Statens vegvesens, noe som kan skyldes vanskeligheter med å tilpasse veglinja til terrenget, ettersom veger med fartsgrense 110 km/t krever en stivere linjeføring.

6.2.4 Organisasjon

Som tidligere nevnt, var ønsket om en slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon en av grunnene til at Nye Veier ble opprettet. Dette delkapitlet forsøker å synliggjøre noen mulige konsekvenser av dette.

Det å ha en slank organisasjon innebærer blant annet at Nye Veier har en annen prosess enn Statens vegvesen for å komme fram til en reguleringsplan. Jan Olav Sivertsen i Nye Veier sier:

” ”

«Nye Veier lyste ut en konkurranse der regulering inngikk i konkurransen – altså regulering og bygging – der flere selskap konkurrerte om å gi det beste tilbudet på E6 Ranheim-Værnes inklusive regulering. Det ble det spanske selskapet Acciona som fikk jobben. De knyttet til seg flere aktører blant annet Multiconsult som rådgiver. Vi hadde en optimaliseringsfase på et år sammen med dem. [...] Det var et ganske stort apparat og et stort team som var inne for å utvikle og optimalisere den tidligere planen. Og det er et ganske nytt konsept som vegvesenet ikke har brukt - de har jo tradisjonelt knyttet til seg rådgivere direkte og utviklet plangrunnlaget sammen med dem.»

Entreprenøren får i Nye Veiers prosess være med å utvikle planene, noe som kan være en fordel, siden det er de som skal stå for byggingen. Da får de selv gått god for løsningene som velges før de skal bygge dem etterpå. Dette krever imidlertid god samhandling, siden både byggherre, entreprenør og rådgivere da skal samarbeide og bli enige om reguleringsplanen. Bård Øyvind Solberg nevner dette i intervjuet:

” ”

«Jeg var egentlig ikke bare planprosessleder, jeg var jo på mange måter også prosjekteringsleder, så jeg hadde egentlig ganske mange roller. Sånn sett var vi jo litt underbemannet, fordi Acciona og Nye Veier ønsket å ha minst mulig organisasjon, så det var veldig krevende sammenliknet med andre prosjekter. I det Nye Veier-prosjektet jeg jobber i nå, er vi mye bedre bemannet. Så det er sikkert en forskjell det også, mellom Nye Veier og Statens vegvesen, at det er veldig fokus på å få ned antall folk. Det gjorde at vi på mange måter var underbemannet, så den rollen min som planprosessleder var veldig stor, men det var spesielt for Ranheim – Værnes, for jeg vet at på naboprojektet som kom etterpå, Kvithamar-Åsen, så var de mye bedre bemannet.»

Intervjuene i denne oppgaven vitner likevel om god samhandling mellom Nye Veier, Acciona og Multiconsult. Det var både Jan Olav Sivertsen og Bård Øyvind Solberg enige om. De

forteller at de hadde mange samarbeidsmøter, men at ikke alt av samhandling var dokumentert. Derfor var det ikke mulig å sammenlikne antall møter med samhandlingen i Statens vegvesens planprosess. Bård Øyvind Solberg nevner også at det var praktisk å noen ganger samhandle direkte med Nye Veier, i stedet for at alle tre partene var samlet.. En mulig konsekvens av Nye Veiers smale organisasjon er at kommunen oftere må forholde seg til direktører i kommunikasjon med Nye Veier, og dermed kan få svar mer preget av argumentasjon enn av faglige vurderinger. Mer om dette i kapittel 6.2.6 om kommunikasjon og medvirkning.

6.2.5 Nullvekstmål

Stortinget har vedtatt at det skal utbygges firefeltsveg mellom Ranheim og Værnes. Et viktig argument for dette er å bedre trafiksikkerhet og reisetid på en europaveg. Samtidig er staten med på byvekstavtalen, der nullvekstmålet gjelder for Trondheim, Malvik og Stjørdal. Dermed har staten vedtatt å øke kapasiteten på en veg samtidig som de ønsker å begrense trafikkveksten. Som vi har lært i studiet i fysisk planlegging, blant annet gjennom Anthony Downs bok «Still Stuck in Traffic : Coping with Peak-Hour Traffic Congestion», vil veg med større kapasitet føre til at flere vil kjøre på den. Folk ønsker å bruke de vegene som tar dem raskest til reisemålet, og når en veg gir et bedre tilbud enn før, vil den altså tiltrekke seg nye bilister. (Downs, 2004) Her har man da fått en målkonflikt, ved at staten ønsker veger med større kapasitet, samtidig som de ikke ønsker vekst i biltrafikken. Jeg har ønsket å finne ut hvordan Statens vegvesen, Nye Veier og Malvik kommune har vært nødt til å forholde seg til dette. Jeg har derfor undersøkt hvilken trafikkvekst som er lagt til grunn i de samfunnsøkonomiske analysene til Statens vegvesen og Nye Veier, og også snakket med intervjuobjektene om utfordringer ved nullvekstmålet.

Torstein Ryeng i Statens vegvesen sier mange i samfunnet var opptatt av nullvekstmålet da de utarbeidet reguleringsplanen, og at de derfor måtte ta hensyn til nullvekstmålet for å få gjennomslag for planen. Av den grunn gjorde de utredninger av konkurranseforholdet mellom veg og jernbane, selv om dette ikke var noe krav. Utredningene handlet om hvilken effekt den nye E6 ville ha på jernbanen, og Torstein Ryeng forteller at de regnet på om trafikken på vegen ville gå opp eller ned dersom man overførte all nyskapt trafikk til bane. Disse utredningene er ikke en del av det materialet som er undersøkt i denne oppgaven.

Den gang var det kun Trondheim kommune som var omfattet av en bymiljøavtale – ikke Malvik og Stjørdal kommune. Likevel vil flere biler på E6 Ranheim – Værnes også medføre flere biltrafikanter i Trondheim kommune. Samtidig var det ønskelig å få flere trafikanter til å heller bruke E6 framfor fylkesvegene. I Statens vegvesens konsekvensutredning er ikke trafikkveksten justert for nullvekstmålet.

Jan Olav Sivertsen i Nye Veier var klar på at E6 Ranheim – Værnes ikke inngikk i byvekstavtalen, og at de ikke trengte å forholde seg til denne. Dette er også svaret man finner på Nye Veiers nettsider for ofte stilte spørsmål for strekningen Ranheim – Værnes. Her spørres det: «Hva med nullvekstmålet og byvekstavtalen? Det skal ikke bli økning i trafikken, så hvorfor bygger dere vei med så stor kapasitet?». Svaret lyder som følger:



«Nye Veier er pålagt å bruke standard beregningsmodeller når vi planlegger vei, på lik linje med alle andre store samfunnsaktører. I disse beregningsmodellene tas det høyde for befolkningsvekst og dermed en økning i trafikken. Samferdselsdepartementet har vært tydelig på at Byvekstavtalen er utenfor Nye Veiers ansvarsområde. Nye Veier er forpliktet til å beregne trafikkvekst ut fra normal trafikkutvikling og hensynta bompengefinansieringen, og dermed at bommene fjernes ca. 15 år etter veiåpning.» (Nye Veier, u.å.-a)

Dette sitatet fra Nye Veiers nettsider henviser til trafikkanalyser og samfunnsøkonomiske beregninger når det skrives om beregningsmodeller. Nye Veier har basert trafikkveksten på Statistisk Sentralbyrås befolkningsprognoser for sine prognoseår, og ikke justert trafikkveksten med tanke på nullvekstmålet.

Når Nye Veier og Statens vegvesen ikke behøver å forholde seg til byvekstavtalene i beregningen av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, vil lønnsomheten mest sannsynlig beregnes til å være høyere enn reell situasjon, siden de da vil regne med større trafikkvekst enn nullvekstmålet skulle tilsi. Dermed blir reisetid spart for flere reisende, og nytten blir større enn om man hadde beregnet med lavere trafikkvekst. Det er selvfølgelig heftet med stor usikkerhet å skulle beregne med nullvekst i trafikkmengden også. Man har ingen garanti for at man klarer å nå målet om nullvekst i trafikken. Dersom man jobber videre for å redusere

biltrafikken og å nå nullvekstmålet, vil fasiten på trafikkvekst trolig ligge et sted mellom nullvekst og «normal trafikkutvikling».

Det er krevende for politikerne å forholde seg til dette, noe som blant annet kommer til uttrykk i samtale med Rakel Trondal fra SV:



«Nye Veier får et oppdrag fra staten, og da har de folkevalgte mistet all kontroll. Dette var hovedårsaken til at SV ikke ønsket Nye Veier i sin tid, og at vi har mer tillit til Statens vegvesen. [...] Vi er jo med i miljøpakken og byvekstavgift med Trondheim, og der har vi et nullvekstmål som sier at vi ikke skal gjøre noe som øker biltrafikken. Og så tenker vi at her øker jo biltrafikken, men det tar ikke Nye Veier noe hensyn til, selv om staten og Statens vegvesen sitter sammen med oss i miljøpakken, og der snakker vi om at vi må overholde (nullvekst)målet. [...] SV er meget kritisk til hvordan Nye Veier opererer og hvordan de behandler kommunene på sin veg.»

Intervjuet med Trondal fra SV trakk fram det som for meg virker som en følelse av avmakt. Malvik kommune har skrevet under på en byvekstavgift for å prøve å oppnå nullvekstmålet, men møter motstand i å oppnå dette fra Nye Veier, som ble opprettet av staten selv.

6.2.6 Kommunikasjon og medvirkning

Det er gitt føringer for kommunikasjon og medvirkning i plan- og bygningsloven, noe som er viktig for å sikre at innbyggere får innsyn i planene for området de bor i, og får muligheten til å påvirke nærmiljøet sitt. Med kommunikasjon menes her å utveksle informasjon. Kapitlet er skrevet med utgangspunkt i de kildene jeg har hatt til rådighet. Dette temaet er derfor undersøkt gjennom å se på hvordan kommunikasjonsarbeidet er dokumentert i planbeskrivelsene til Nye Veier og Statens vegvesen, og gjennom intervjuene.

Arbeidet med kommunikasjon og medvirkning er presentert i planbeskrivelsene til Statens vegvesen og Nye Veier. Arbeidet er vanskelig å sammenlikne, i og med at Statens vegvesen og Nye Veier ikke har hatt lik planprosess. Nye Veier har for eksempel ikke utarbeidet

planprogram og hatt medvirkningsprosess i den forbindelse. Etter mitt syn, er arbeidet med medvirkning og kommunikasjon heller ikke dokumentert på samme måte og med samme detaljeringsgrad. Eksempelvis skriver Statens vegvesen i det vedtatte planprogrammet hvor mange deltakere de har hatt på hvert møte i forbindelse med planoppstarten. Dette er det ingen informasjon om i planbeskrivelsen, hverken hos Statens vegvesen eller Nye Veier. Det finnes heller ingen informasjon om hvor mange møter som er avholdt.

I Statens vegvesens planbeskrivelse nevnes det at samrådsprosessen var omfattende, ettersom mange samfunnsaktører var involvert. I forbindelse med medvirkning ble det gjennomført myndighetsmøter, samarbeidsmøter med transportaktører, idéverksted, informasjonsmøter, strekningsvise befaringer med grunneiere, og fagmøter om landbruk, naturmiljø, støy, næring, tunneler og geoteknikk. Det ble også laget nyhetsbrev og en hjemmeside, der alle fagutredninger er lagt ut for offentlig innsyn. I tillegg ble to større såkalte «Hazidsamlinger» gjennomført for vegstrekningen. HAZID er en metode for å systematisk vurdere og identifisere risiko. (Pedersen og Hofstad, 2019) Kommuner, nødetater, kollektivtransportører og lastebilforbund deltok i vurdering av trafikale risikoforhold på E6 med omkjøringsveger. Kunngjøringer ble gjort ved annonse i Adresseavisen, Malvikbladet og Stjørdalens blad. Alle grunneiere, interesseorganisasjoner og myndigheter ble varslet via brev.

Nye Veier skriver i sin planbeskrivelse at det har vært arbeidsmøter med administrasjonen i kommunen, presentasjoner for politiske myndigheter i Malvik kommune og arbeidsmøter med Bane NOR, Statens vegvesen og andre offentlige myndigheter. De har også hatt åpne informasjonsmøter. Nye Veier skriver også at de har hatt en kontinuerlig dialog med berørte grunneiere. Kunngjøringer ble gjort i Adresseavisen, Bladet og på nettsidene til Nye Veier og Trondheim kommune. Bladet var på dette tidspunktet slått sammen av Stjørdalens Blad og Malvikbladet, så Nye Veier og Statens vegvesen publiserte kunngjøringer i de samme avisene. Offentlige myndigheter, registrerte grunneiere og festere i planområdet, og ev. andre rettighetshavere i planområdet, samt naboer til planområdet, ble varslet med brev.

Selv om jeg ikke kan konkludere med at det er store forskjeller i arbeidet med kommunikasjon ut fra informasjonen i planbeskrivelsene, var kommunikasjon et gjentakende tema i intervjuene. Selv om kommunikasjonsstrategien skulle være lik, kan det likevel være store forskjeller på hvordan informasjon blir gitt – hva som blir sagt, på hvilken måte, hva

som blir utelatt etc. Nye Veier ble opprettet for å bidra til nyskaping innen vegbygging og var ikke nødvendigvis opptatt av å arbeide på samme måte som Statens vegvesen. Siden Statens vegvesen allerede hadde gjennomført en hel planprosess for strekningen, kan befolkningen og politikerne i Malvik ha hatt andre spørsmål da Nye Veier skulle gjennomføre sin planprosess. Generelle utviklingstrekk i samfunnet kan også ha ført til at befolkningen hadde andre krav til Nye Veier enn til Statens vegvesen i dette prosjektet. Eksempel på slike endringer kan være holdningene til bærekraft og miljøkonsekvenser, som antakelig tar opp mer plass i samfunnsdebatten i 2020 enn i 2016.

Ketil Sivertsen i Senterpartiet mente forskjellen med hensyn til kommunikasjonsmåte mellom Nye Veier og Statens vegvesen var at kommunen fikk svar fra direktører når de stilte spørsmål til Nye Veier, mens de i større grad fikk svar fra fagfolk i Statens vegvesen. Han mente svarene fra Nye Veier bar preg av mye argumentasjon for hvorfor de hadde valgt som de hadde gjort, mens det fra Statens vegvesen var mer faglige begrunnelser. Dersom dette er riktig, kan det ha en sammenheng med Nye Veiers smale organisasjon, ved at de da måtte kontakte ansatte i Multiconsult for å svare på faglige spørsmål fra politikere og befolkningen generelt. Toril Amundsen fra Multiconsult bekrefter at Multiconsult deltok i å svare på faglige spørsmål. Der spørsmål dreide seg om flere mulige måter å løse en problemstilling på, var det entreprenøren eller Nye Veier som valgte løsning. Kritiske debatter, avisartikler og aviskronikker i forbindelse med E6-utbyggingen, i tillegg til det faktum at Nye Veier fortsatt var en relativt ny samfunnsaktør, kan også ha ført til at Nye Veier kan ha kjent på et behov for å overbevise befolkningen om at de ønsket å lage gode veier. Ketil Sivertsen var den eneste av intervjuobjektene som representerte Malvik kommune som hadde vært med på planprosessen med både Nye Veier og Statens vegvesen, og dermed den eneste som kunne sammenlikne de to på denne måten.

Jan Olav Sivertsen fra Nye Veier ble spurt om hvem som i hovedsak svarte på spørsmål fra politikere gjennom planprosessen. Han svarte at det var prosjektdirektør Johan Arnt Vatnan, og prosjektsjef Jørund Gullikstad/Grim Rønsberg. Torstein Ryeng sier at det i hovedsak var ham selv, som prosjektleder, som svarte på spørsmål fra politikerne. Siden mye av denne kommunikasjonen har foregått i muntlig form, har det vært utfordrende å skulle undersøke hvorvidt det er forskjeller i argumentasjon eller henvisning til fagfolk og fakta. Optimalt sett

burde man snakket med lokalpolitikere og kommuneansatte også fra andre kommuner, som hadde erfaring med begge aktørene, for å kunne sammenlikne dem.

6.2.7 Finansiering

Finansiering var en av faktorene som skulle gjøre planleggingen til Nye Veier mer effektiv, og det er derfor interessant å se nærmere på dette. Siden Nye Veier og Statens vegvesen ikke finansieres på samme måte, kan budsjett og kostnader være utfordrende å sammenlikne. Når Nye Veier har en langsiktig finansiering, og Statens vegvesen må forholde seg til et mer kortsiktig perspektiv, ble det av meg vurdert å være lite hensiktsmessig å sammenlikne de enkelte summene i budsjettet i denne oppgaven. Dette, sammen med tidsrammen for masteroppgaven, var årsakene til at finansieringen av E6 Ranheim – Værnes for Nye Veier og Statens vegvesen ikke er gjennomgått i detalj. Finansieringen ble heller ikke trukket fram av intervjuobjektene. Mulige årsaker til dette kan for eksempel være at de mente at dette er en mer grunnleggende forskjell mellom Statens vegvesen og Nye Veier, og ikke noe som spesielt gjaldt prosjektet mellom Ranheim og Værnes, eller at de mente det ikke var relevant for meg som har mer kunnskap om fysisk planlegging enn om økonomi. De viktigste forskjellene mellom Statens vegvesens og Nye Veiers finansiering er likevel forsøkt forklart i korte trekk i dette kapitlet.

Statens vegvesen er en virksomhet under Samferdselsdepartementet. Departementene i Norge stiller bevilgninger til disposisjon for sine underliggende virksomheter gjennom årlige tildelingsbrev. Tildelingsbrevene skal blant annet inneholde overordnede mål, styringsparametre, tildelte beløp og krav til rapportering. Virksomhetene skal sikre at fastsatte mål og krav oppnås på en effektiv måte innenfor sitt ansvarsområde ved å planlegge med både ettårig og flerårig perspektiv, gjennomføre fastsatte planer og ved å rapportere om måloppnåelse og resultater internt og til overordnet myndighet. Departementene gir disse bevilgningene etter at statsbudsjettet er vedtatt av Stortinget. (Det Kongelige Finansdepartement, 2019, s. 18-19)

På Nye Veiers nettside for «ofte stilte spørsmål», skriver de følgende:



«Norsk veibygging har ofte vært for fragmentert og kortsiktig. Nye Veier sitt fortrinn er først og fremst at vi gjennom finansieringsmodellen har mulighet til å bygge lengre strekk – noe som gir lavere kostnader og raskere utbygging. Selskapet har en forutsigbar finansiering med statlig bevilgning og bompenger. Det vil gi mer vei for pengene.» (Nye Veier, u.å.-b)

I melding til Stortinget nr. 25 skrev regjeringen at et viktig mål med Nye Veier var å få økt effektivitet og større samfunnsøkonomisk lønnsomhet i transportsektoren. Nye Veier måtte gis en langsiktig og forutsigbar finansiering for å legge til rette for dette. Regjeringen la opp til at de statlige midlene til selskapet skulle bevilges over statsbudsjettet, og at bevilgningene skulle fases gradvis opp til et ønsket nivå. Dette nivået ville forankres gjennom avtaler med Nye Veier ut fra fullmakter gitt av Stortinget. Nye Veier ville dermed kunne planlegge sin aktivitet ut fra innfasingsplanen og bevilgningsnivået, og på forhånd vite hvilke beløp de ville motta. (Samferdselsdepartementet, 2015)

Regjeringen la opp til at Nye Veier skulle gis adgang til å ta opp lån fra staten innrettet mot å sikre selskapet fleksibilitet på kort sikt, med en maksgrense for lånet tilsvarende ett års bevilgning. En langsiktig og stabil økonomisk forutsigbarhet var etter Samferdselsdepartementets vurdering avgjørende for at Nye Veier skulle kunne gjennomføre utbygging av oppstartsporteføljen sin i løpet av 20 år, og for å gi selskapet nødvendig handlingsrom til mer effektiv utbygging og økt merverdi. (Samferdselsdepartementet, 2015)

Det Nye Veier og Statens vegvesen har til felles, er at prosjekter de bygger ut kan ha bompengefinansiering. Når prosjekter delvis finansieres med bompenger, vil bompengeselskap kunne ta opp lån og stille midler til rådighet for Nye Veier eller Statens vegvesen. Dette bidrar til fleksibilitet i finansiering av prosjektene. Bompengeselskapene nedbetaler lånene, inkludert renter og andre finanskostnader, med bompenger, som bompengeselskapene som regel krever inn etter at utbyggingen er avsluttet. Fylkeskommuner stiller garanti for lånene som selskapene tar opp. Endelig fullmakt til å gjennomføre prosjekt på disse betingelsene gis av Stortinget. (Samferdselsdepartementet, 2015)

Med denne informasjonen tilgjengelig, vil det være naturlig å spørre seg hvorfor Nye Veier måtte opprettes for å sørge for den langsiktige finansieringen. Hvorfor kunne man ikke gitt bedre forutsigbarhet for Statens vegvesen gjennom en mer langsiktig finansiering og lengre utbyggingsstrekninger, og dermed få en mer effektiv utbygging på den måten i stedet? I kapitlet om valg av selskapsform i melding til Stortinget nr. 25 fra 2015, står det at regjeringen ønsket at selskapsformen skulle gi selskapsledelsen «den ønskede selvstendigheten som har betydning for gjennomføringen av de konkrete riksvegprosjektene som legges til selskapet». Regjeringen la dermed opp til at Nye Veier skulle etableres som et aksjeselskap med 100 prosent statlig eierskap. Samferdselsministeren forvalter da statens aksjeinnehav og statens avtaler med selskapet, og har også ansvar for at den delen av riksvegnettet som Nye Veier har ansvar for blir forvaltet i samsvar med Stortingets vedtak og forutsetninger. Nye Veier vil, gjennom å være et aksjeselskap, være et eget rettssubjekt som er rettslig og økonomisk skilt fra staten. Det nevnes også at aksjeselskapsformen er velkjent og innarbeidet i næringslivet, og er benyttet i andre virksomheter under Samferdselsdepartementet, som Avinor AS og Posten Norge AS.

6.2 Porteføljeprioriteringens innvirkning

Den kanskje største ulikheten mellom Statens vegvesen og Nye Veier er muligheten til å prioritere prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Porteføljeprioriteringen gir Nye Veier et mandat helt ulikt Statens vegvesen, og det er interessant å finne ut hvordan dette mandatet har påvirket planprosessen og de politiske prosessene i Malvik. Dette ble derfor undersøkt i dybdeintervjuene.

På Nye Veiers nettsider for ofte stilte spørsmål er det formulert et svar på om det er slik at opprettelsen av Nye Veier gjør at samferdselspolitikken flyttes vekk fra folkevalgt kontroll. Her svarer Nye Veier at det er Stortinget som vedtar hvilke veier som skal bygges ut og hvor høye bompengesatsene skal være, mens lokale kommunestyre bestemmer hvor veien skal ligge gjennom å vedta reguleringsplaner. (Nye Veier, u.å.-b)

I intervju med Ketil Sivertsen fra Senterpartiet, uttalte han et «klart og tydelig JA» på spørsmål om porteføljeprioriteringen påvirket prosessen. Han mener ikke at den ble brukt av

Nye Veier som en trussel, men at realiteten var slik at prosjektet kunne bli utsatt hvis politikerne satte ned visse krav, eksempelvis tunnel gjennom Svartløftberga i Hommelvik, som var sterkt ønsket av Senterpartiet. Det sies både av Ketil Sivertsen og av Rakel Trondal (SV) at også politikere fra nabokommunene bidro til et press, i frykt for at E6-strekningen skulle bli utsatt.

Anders Frost fra Høyre mente ikke porteføljeprioriteringen hadde påvirket deres parti i stor grad, men vedgikk at de hadde diskutert muligheten for at prosjektet endte opp med en statlig plan hvis de ikke fikk vedtatt planen på kommunestyremøtet. Dette var ikke ønsket av Høyre, siden de var fornøyde med de løsningene kommunen hadde forhandlet fram og ønsket en firefeltsveg. SV derimot, ønsket ikke firefeltsvegen i det hele tatt – de ønsket kun doble tunnellop, noe som er et krav på det transeuropeiske vegnettverket. Derfor fikk ikke porteføljeprioriteringen innvirkning på SVs votering, siden de ikke var redde for at E6-prosjektet skulle bli regulert gjennom statlig plan. Rakel Trondal (SV) mener likevel at resultatet av kommunestyrets vedtak kunne blitt annerledes om det ikke hadde vært for det presset porteføljeprioriteringen førte til.

Ketil Sivertsen (SP) reagerte også på at Nye Veier hadde skrevet utbyggingskontrakt med Acciona før planen i Malvik var vedtatt. Nye Veier har bekreftet at kontrakten med Acciona for utbyggingsfasen ble inngått i mai 2020, mens vedtaket i Malvik kommune ikke ble gjort før i 29. juni samme år. Da Jan Olav Sivertsen ble spurt om årsaken til at de inngikk utbyggingskontrakten før reguleringsplanen ble vedtatt, svarte han at det korte svaret på det var å forkorte den totale byggetiden. Han forklarer at Nye Veier gjorde en evaluering rundt risikoen ved å gjøre dette, og at de var av den oppfatning at sannsynligheten for at vedtaket var positivt var større enn konsekvensen av å utsette byggestart for prosjektet.

I et notat svarer Nye Veier på spørsmål som kom fra kommunestyremøte avholdt den 25. mai 2020. Her skriver de følgende:



«Konsekvensen av at reguleringsplanen ikke vedtas, eller at man politisk lar dagens reguleringsplan videreføres, er at Ranheim-Værnes nå ikke blir realisert, da grunnlaget for Nye Veiers prioritering og beslutning inkl. finansiering faller bort. Prosjektet må da eventuelt omarbeides, optimaliseres og tilbake i konkurranse med andre ikke prioriterte prosjekter i Nye Veier, siden de samfunnsøkonomiske beregningene er utført med 110 km/t som grunnlag for gjeldende prioritering. Å ikke vedta reguleringsplanen med krav om 90 km/t vil medføre at hele strekningen Ranheim - Åsen blir utsatt, siden bompengeproposisjonen og veiutbyggingsavtalen vedtatt i Stortinget gjelder for hele strekningen med 110km/t som hastighetsforutsetning fra Ranheim til Åsen. Dette vil da i praksis bety at tilgjengelige veiutbyggingsmidler i Trøndelag kan forsvinne til andre prosjekter i Nye Veier med høyere nytte og modenhet.»

Etter mitt skjønn framstår det som at politikerne i Malvik hadde få valgmuligheter da de skulle komme fram til et planvedtak.

7. Diskusjon

Resultatene av masteroppgaven vil her bli drøftet, diskutert og satt i sammenheng. Resultatene fra studien diskuteres i kapittel 7.1. Studien har forsøkt å svare på to forskningsspørsmål. Diskusjonskapitlet er derfor delt opp, for å gi et så godt svar som mulig på hvert av disse spørsmålene. Kapittel 7.1.1 forsøker å svare på hvilke endringer som ble observert da Nye Veier overtok E6-prosjektet fra Statens vegvesen, mens kapittel 7.1.2 forsøker å svare på hvilken innvirkning porteføljeprioriteringen har hatt på de politiske avgjørelsene angående E6-utbyggingen i Malvik. Til slutt vil studiens gyldighet bli vurdert i kapittel 7.2.

7.1 Studiens resultater

7.1.1 Hva endret seg da Nye Veier overtok prosjektet fra Statens vegvesen?

Det første forskningsspørsmålet handler om hva som endret seg da Nye Veier overtok E6-prosjektet. Dette spørsmålet skulle bidra til at oppgaven kunne belyse forskjellene mellom Nye Veier og Statens vegvesen, og se om disse forskjellene hadde ført til ulikheter mellom reguleringsplanene.

Nye Veier er opprettet for å få en mer effektiv planprosess, og det var derfor interessant å sammenlikne tidsbruken for planprosessene. Av den totale tidsbruken på planprosessen ser man at det ikke var store forskjeller på Statens vegvesen og Nye Veier. Statens vegvesens planprosess varte i omtrent 2 år og 7 måneder, mens Nye Veiers planprosess varte i ca. 2 år og 10 måneder. Derfor hadde faktisk Nye Veier en lengre planprosess enn Statens vegvesen i dette prosjektet. Nå er imidlertid ikke planprosessene til Nye Veier og Statens vegvesen like. Statens vegvesen utarbeidet planprogram før de utarbeidet reguleringsplanen, og hadde trolig en fordel av å ha satt seg inn i informasjon om strekningen før arbeidet med reguleringsplanen begynte. Nye Veier kunne på sin side også begynt å sette seg inn i prosjektet før de startet planprosessen. Men for å få med entreprenører og rådgivere i planprosessen, måtte de først gjennomføre en konkurranse for prosjektering og bygging. Dette er også en prosess som har krevd tid. Avtalen med Acciona ble inngått i september 2018. Begge planprosessene har en

planleggingstid som er noe lengre enn Riksrevisjonens estimat for gjennomsnittlig tidsbruk for store samferdselsprosjekter. Dette kan skyldes at strekningen er krevende i forhold til en veg som passerer gjennom et enklere terreng, og som ikke er omkranset av matjord. I tillegg kreves det ikke utarbeidelse av konsekvensutredninger i alle reguleringsplanfaser, for eksempel dersom konsekvensutredninger er gjort i forbindelse med en KVU kort tid i forveien.

Selv om planprosessen til Nye Veier var noe lengre enn Statens vegvesens, rapporterte flere av de involverte at de merket et tidspres. Dette skyldes trolig, slik jeg ser det, ønsket om å spare penger på planprosessen og å oppfylle målet om å være en mer effektiv utbygger. Men det er mulig at tidspreset kan ha gått på bekostning av utredninger som Malvik kommune gjerne skulle sett gjennomført. Det ble ikke laget noen konsekvensutredning av tunellalternativet gjennom Svartløftberga, selv om Malvik kommune ønsket dette. Ettersom det er beslutningstakerne som må veie samfunnsøkonomisk lønnsomhet opp mot ikke-prissatte konsekvenser, er det i mine øyne viktig at politikerne har et solid faktagrunnlag før de tar sine avgjørelser. Da vil det være avgjørende at lokalpolitikere har nok tid til å sette seg inn i konsekvenser prosjektene vil eller kan føre til, og at det er nok tid til å utrede mulige løsninger for vegutbyggingen. Både Jan Olav Sivertsen og Torstein Ryeng var samsvarte når det gjaldt spørsmålet om hva som var nok tid for et samferdselsprosjekt. Jeg kan ikke ut fra denne studien si noe om hvordan tidspreset var for Statens vegvesens prosess, ettersom få av intervjuobjektene var involvert i Statens vegvesens planprosess.

Målsettingene til Nye Veier og Statens vegvesen ble sammenliknet i kapittel 6.2.2.

Prosjektmålene var ulike i form av at Statens vegvesens mål tydeliggjorde formålet med prosjektet, mens Nye Veiers mål, etter mitt syn, var mer generelle, og kunne potensielt sett blitt brukt i et byggeprosjekt. Nye Veiers mål var ikke beskrevet i plandokumentene og ble ikke brukt i kommunikasjonen til befolkningen, og dermed var det kanskje ikke nødvendig å kommunisere formålet med prosjektet i prosjektmålene. Statens vegvesens prosjektmål var presentert i planprogrammet, og var noe befolkningen kunne se. Derfor var det kanskje viktigere å angi formålet i disse målene. Ved å inkludere prosjektformålet i disse målene indikerer man kanskje retningen til prosjektet i større grad enn dersom formålet ikke er like tydelig. Nye Veier har et tydelig mandat og målsetting fra før, som muligvis er årsaken til at målene deres er mer generelle. Prosjektmålene til Nye Veier så også ut til å kunne føre til

målkonflikter. Jan Olav Sivertsen i Nye Veier fortalte at alle alternative løsninger ble sammenliknet med hverandre, og at løsninger ble valgt ut fra total måloppnåelse. Nye Veiers prosjektmål inkluderte mål knyttet til å minimere jordbruksbeslag og klimagassutslipp. Dette skulle man jo gjerne sett at Statens vegvesen også gjorde, men klimamål og bærekraft har trolig et (enda) større søkelys rettet mot seg i dag enn i 2016.

Prosjektmålene måtte også ses i sammenheng med virksomhetenes overordnede mål. Mitt totalinntrykk er at Statens vegvesen og Nye Veier har nokså like mål. Begge inkluderer mål som handler om nullvisjon, lønnsomhet og klimamål. Nye Veiers nøkkelindikatorer basert på noen av FNs bærekraftsmål er mer detaljerte enn målene til Statens vegvesen. De vil sannsynligvis egne seg bedre til å vurdere bedriftens måloppnåelse enn Statens vegvesens fem toppmål. Statens vegvesens toppmål er etter min oppfatning mer rettet mot å nå samfunns mål, mens Nye Veiers nøkkelindikatorer naturligvis dreier seg mer om selskapets interne mål. Dette er heller ikke så overraskende, ettersom Statens vegvesens fem toppmål er identiske med de retningsgivende målene i Nasjonal transportplan for 2022-2033.

Jeg tror mange kunne fått et mer nyansert syn på Nye Veier dersom nøkkelindikatorene hadde blitt formidlet til publikum. Her kan media ha noe av skylden, ettersom de ofte ønsker å skape debatt og store overskrifter, men jeg måtte også lete i årsoppgavene til Nye Veier for å finne disse nøkkelindikatorene. Nøkkelindikatorene viser i mine øyne at Nye Veier skal tenke på flere faktorer enn å utelukkende bygge raskt og billig. Dette kunne gjerne vært en større del av Nye Veiers kommunikasjon utad.

Kommunikasjon og medvirkning var også et av temaene som ble undersøkt i oppgaven. Ettersom jeg ikke har noen garanti for at arbeidet med kommunikasjon og medvirkning er dokumentert på samme måte og med samme grad av detaljer for Statens vegvesen og Nye Veier, finner jeg det ikke riktig å trekke noen konklusjoner ut fra informasjonen i planbeskrivelsene. Kanskje burde dokumentasjonen av dette vært standardisert, slik at det er mulig å sammenlikne prosesser som i denne oppgaven? Det var heller ikke tid til å undersøke informasjonen ytterligere gjennom intervjuene i masteroppgaven. Nye Veier har fått mandat til å prioritere prosjektene i sin portefølje, og har dermed en form for pressmiddel de kan bruke dersom de ønsker å få gjennomslag for sine løsninger. Jeg sier ikke at Nye Veier har brukt dette bevisst som en trussel. Men etter mitt syn har de likevel et mandat som gjør

maktforholdet mellom kommunen og Nye Veier litt skjevt, og i Nye Veiers favør. Dette kan kreve at Nye Veier må jobbe med kommunikasjon på en annen måte enn Statens Vegvesen, for å få et samarbeid som oppleves godt for alle involverte, særlig lokalpolitikere og lokalbefolkningen. Dette mandatet kan etter min mening kreve *mer* informasjon ut til politikere og befolkning for at Nye Veier ikke skal oppleves som truende eller lite hensynsfulle.

Nye Veiers organisasjon kan også ha påvirket kommunikasjonen. Ved å ha en smal organisasjon, er Nye Veier nødt til å skape en god samhandling med entreprenøren og entreprenørens rådgiver, som i dette prosjektet var Acciona og Multiconsult. Intervjuene beskriver en god samhandling, men Bård Øyvind Solberg forteller at arbeidet også var krevende også, siden han i dette prosjektet hadde en stor rolle. Dette vet han er annerledes i andre prosjekter med Nye Veier, så dette kan være noe Nye Veier har tatt lærdom av. Solberg nevner også at det var upraktisk å gjøre alle avklaringer i prosjektet på møtene de hadde. Noen ganger var det fristende å ta en telefon direkte til Nye Veier. Dette er etter min mening nesten ikke til å unngå, siden jeg regner med at man noen ganger er avhengig av raske avklaringer på problemstillinger som oppstår. Da er det fint om det er rom for en rask telefon til byggherren, framfor å måtte avtale et tidspunkt som passer for både byggherre, entreprenør og rådgiver. Dette er noe man kan være oppmerksom på, for å sørge for at informasjon når fram til alle parter.

Når det gjelder arealbruk, ligger det mange vurderinger bak en valgt løsning, og det er ikke gått nok i dybden på hvert område til at jeg kan uttale meg om hvorvidt de valgte løsningene er optimale eller ikke. Mitt inntrykk etter å ha gått gjennom reguleringsplanene sammen med Toril Amundsen i Multiconsult, er at endringen fra 90 km/t til 110 km/t nok har gjort det krevende for Nye Veier å konkurrere med Statens vegvesen med hensyn til arealkonsum. Her har Statens vegvesen selvsagt fordelen med at de i større grad kan bruke den veglinja som allerede eksisterer, mens Nye Veier er nødt til å ha større diameter på vegkurvene og må justere veglinja etter dette. Dette gjør også at Nye Veier blir nødt til å flytte jord og lage nye områder med dyrket mark for å veie opp for arealtapet. Jeg skulle gjerne hatt mer kunnskap om hvorvidt slik jordflytting og nydyrking fullt ut erstatter de opprinnelige arealene med dyrket mark, eller om det da vil være forskjeller på vekstvilkår. Forskjellen i jordbruksbeslaget var så og si umulig å se på reguleringsplankartene, i og med at NVE krevde

større sikringssoner for å verne vassdrag og å hindre kvikkleireskred i Nye Veiers plan enn i Statens vegvesens plan. Toril Amundsen i Multiconsult antydde at grunnen til dette var at NVE hadde fått mer fokus på dette i tiden etter Statens vegvesens plan.

Nye Veier ser ut til å ha fått til en løsning på Sveberg som gir mindre konsekvenser for de omkringliggende bedriftene. Her kan det virke som de har vært mer innovative enn Statens vegvesen. Nye Veier har også innfridd politikernes ønske om en egen gang- og sykkelbru her. Dette viser at Nye Veier også har strukket seg for å imøtekomme ønsker fra befolkningen i kommunen.

De aller største arealkonsekvensene av endret fartsgrense ser man trolig i Hommelvik, hvor veglinja til Nye Veier går ut over vassdragene og portalområdet for tunnelene på grunn av at det er utfordrende å tilpasse vegen til terrenget når fartsgrensen er 110 km/t. Det ble ikke avdekket andre årsaker til at fartsgrensen skulle være 110 km/t, enn at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten da ble høyere, siden dette gir kortere reisetid. Jeg gikk ikke i detalj på de samfunnsøkonomiske analysene, men det ville vært interessant å vite hvilken samfunnsøkonomisk lønnsomhet man hadde endt opp med dersom man hadde valgt å ha en fartsgrense på 90 km/t gjennom Hommelvik, og fartsgrense 110 km/t på resten av strekningen.

Nye Veier hadde flere fravik enn Statens vegvesen. Dette stemmer overens med det som Morten Welde har skrevet i sin rapport om Nye Veiers mål om å redusere utbyggingskostnader, hvor han skriver at Nye Veier ønsker større fleksibilitet når det gjelder krav i vegnormalene som et ledd i å spare kostnader. Det er også sannsynlig at fartsgrensen på 110 km/t gjør det vanskeligere å tilpasse vegen til terreng, bebyggelse eller andre hindringer.

I kapitlet om tidsbruk i planprosessen, ble noen av intervjuobjektene spurt om det finnes et optimum for tidsbruk. Svaret på dette var nei, og at tidsbruken må variere med kompleksiteten på prosjektet. Kanskje var dette en såpass kompleks strekning at den kunne vært tjent med enda bedre tid. Dersom man hadde fått utredet tunnelalternativet gjennom Svartløftberga, kunne politikerne hatt et mer solid faktagrunnlag da vedtaket skulle fattes. Det er godt mulig at konsekvensutredningen hadde konkludert med at veg «i dagen» var det beste alternativet for alle parter, på grunn av mindre støy og bedre sikkerhet etc. I 2020 måtte politikerne fatte

vedtak uten å vite dette sikkert, i og med at tunnelalternativet ikke var utredet, og siden sammenlikningen av dagsone- og tunellalternativet ikke var basert på samme detaljeringsgrad for de to alternativene. Det gir etter min mening liten trygghet for politikerne og innbyggerne i Malvik.

Det at Nye Veier kan beslutte en annen trasé enn den Statens vegvesen har bestemt i forbindelse med kommunedelplanen, er problematisk med tanke på forutsigbarhet for befolkning og ressursbruk. Det utløser naturligvis et spørsmål om traséen som besluttes i kommunedelplanen ikke skal være mulig å endre. Det hadde i så fall sannsynligvis vært enklere å forholde seg til for politikere og innbyggere. Samtidig betyr det trolig at Nye Veier i noen tilfeller ikke får optimalisert vegstrekningen slik de hadde ønsket. Det kunne vært mindre nødvendig å endre traséen dersom fartsgrensen er bestemt når kommunedelplanen utarbeides.

Målkonflikten i tilknytning til nullvekstmålet var en av de mest interessante problemstillingene denne oppgaven berørte. Lokalpolitikere fra for eksempel SV ønsket ikke å øke kapasiteten på vegen, siden de mente dette var i strid med nullvekstmålet. De ønsket kun å utvide tunnellopene som er påkrevd på det transeuropeiske vegnettverket. Samtidig var firefeltsvegen noe Stortinget hadde bestemt. Rakel Trondal fra SV fortalte at dette medførte at de følte de hadde liten mulighet til å påvirke. Følelsen av å ikke ha myndighet til å påvirke i kommunen en er folkevalgt i, knytter seg også til porteføljeprioriteringen, som har en egen diskusjonsdel i kapittel 7.1.2.

Jeg savnet forskning på hvordan nullvekstmålet skal inkluderes i samfunnsøkonomiske analyser. Hverken Statens vegvesen eller Nye Veier hadde justert trafikkveksten etter nullvekstmålet. Trafikkveksten var basert på befolkningsframskrivninger fra Statistisk sentralbyrå. Dersom man jobber for å nå nullvekstmålet gjennom for eksempel økt satsing på kollektivtrafikk og finansiering gjennom bompenger, kan både Statens vegvesen og Nye Veier trolig ha beregnet høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn realiteten vil vise. I så fall vil grunnlaget for porteføljeprioriteringen til Nye Veier være feilaktig. Jeg forstår samtidig at det er problematisk å basere de samfunnsøkonomiske analysene på at vi kommer til å nå nullvekstmålet. Nullvekstmålet er nettopp et mål, og ikke en fasit på hvor vi kommer til å ende opp med hensyn til trafikkvekst. Man vil antakelig få en trafikkvekst et sted mellom

nullvekstmålet og trafikkveksten basert på befolkningsframskriving. Det er vanskelig å spå framtiden, men jeg tror at man ville fått en mer korrekt beskrivelse av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten dersom man hadde beregnet med en lavere trafikkvekst enn det befolkningsveksten tilsier i områder som er forpliktet til nullvekstmålet gjennom byvekstavtaler og liknende.

E6-prosjektene finansiering ble ikke studert i detalj i denne oppgaven. Kapittel 6.2.7 forklarer kun forskjellene i Nye Veiers og Statens vegvesens finansieringsmodeller i korte trekk. Med den informasjonen tilgjengelig, sitter jeg igjen med inntrykk av at det var et behov for endring av finansieringsmodell da Nye Veier ble opprettet. Vegplanlegging med årlige bevilgninger må være utfordrende, da man ikke vet hvilke finansielle rammer man har å forholde seg til framover. Spørsmålet om hvorvidt Statens vegvesen hadde fått til en mer effektiv planlegging dersom de hadde fått samme rammer som Nye Veier forblir ubesvart, ettersom melding til Stortinget nr. 25 fra 2015 ikke nevner dette i kapitlet om årsaken til valg av selskapsform. Fra mitt perspektiv savnes det en begrunnelse for at ikke Statens vegvesen kunne prøvd ut noen av de samme rammene som Nye Veier. Kanskje var det fordi regjeringen ønsket å beholde Statens vegvesen som en stabil vegutbyggingsvirksomhet dersom Nye Veier skulle vise seg å ikke fungere etter hensikten? Kanskje kan Nye Veier ha åpnet mulighetene for at også Statens vegvesen kan få lengre utbyggingsstrekninger og mer langsiktig finansiering, når man etter noe tid kan se resultatene av Nye Veiers arbeid.

7.1.2 Porteføljeprioriteringens innvirkning på den politiske prosessen

I og med at prosjektene til Nye Veier prioriteres med tanke på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, blir prosjektene i hovedsak optimalisert med tanke på lønnsomhet, og ikke andre samfunnshensyn. I og med at de samfunnsøkonomiske analysene omtaler ikke-prissatte effekter, er det lett å glemme at de ikke-prissatte effektene ikke er medregnet når det snakkes om lønnsomheten av et prosjekt. Ergo er det opp til politikerne å vurdere lønnsomheten opp mot samfunnshensyn som matjord og biologisk mangfold. For å sikre at de ikke-prissatte konsekvensene av et slikt samferdselsprosjekt blir tatt hensyn til, er det etter mitt skjønn vesentlig at politikerne har et godt faktagrunnlag og at de ikke er under press når vedtak skal fattes. Da er det i mine øyne spesielt problematisk at det i dette prosjektet virker som politikerne hadde svært begrenset handlingsrom da reguleringsplanen skulle vedtas. I intervju

med politikere i Malvik kom det fram at de hadde diskutert muligheten for at planen ble utsatt i flere år dersom samfunnsnyttene ble lavere og strekningen ikke var øverst i porteføljeprioriteringen lenger. De hadde også diskutert mulighetene for at strekningen skulle bli regulert i statlig plan, noe flere parti fryktet skulle føre til en dårligere løsning enn den de hadde forhandlet seg frem til. Det at Nye Veier får ansvaret for lengre utbyggingsstrekninger er trolig lønnsomt og mer effektivt, men man må da være oppmerksom på at det da kan oppstå press fra nabokommuner om å vedta planer. Dette var i alle fall tilfellet for politikerne i Malvik kommune under dette prosjektet. Da reguleringsplanen skulle til andregangsbehandling i Malvik kommune, var utbyggingskontrakten mellom Nye Veier og Acciona allerede underskrevet, og sett fra mitt perspektiv hadde ikke lokalpolitikere noen reelle valgalternativer dersom de ønsket oppstart av vegutbygging mellom Ranheim og Værnes innen de neste par årene. De kunne nok bedt om å endre noe, men før vedtaket fattes, må det være vanskelig for politikerne å vite hvor store endringer de kan beslutte uten å risikere at prosjektet blir utsatt.

Nye Veier svarer at det alltid er kommunene som har siste ord, og at det alltid er kommunene som fatter vedtak. Men kommunen kan ofte ha et ønske om vegutbygging, selv om de ikke nødvendigvis er enige i måten utbyggingen skal skje på. For at politikere ikke skal risikere å utsette vegutbyggingen i sin kommune og potensielt sette trafikksikkerheten på prøve i flere år til, kan de bli tvunget til å godta en plan der samfunnshensyn som matjord blir nedprioritert til fordel for lønnsomhet.

Det er viktig for meg å presisere at jeg ikke mener at Nye Veier har presset gjennom sin plan med dårlige intensjoner. Men etter mitt syn gir Nye Veiers mandat dem et pressmiddel, uansett om de ønsker å bruke det eller ikke. Dermed har de fått en form for overtak, på godt og vondt. Dette er også etter mitt syn et klart tegn på mindre politisk detaljstyring i tråd med New Public Management. Dette pressmiddelet kan være problematisk, både for lokalpolitikk og for ikke-prissatte konsekvenser som matjord og biologisk mangfold. Mandatet til Nye Veier kan derfor ha godt av en endring. Kanskje kunne man, som enkelte lokalpolitikere i Malvik nylig har tatt til orde for (Fossum, 2021), prioritert prosjekter etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet for å bestemme utbyggingsrekkefølge, men ikke hatt muligheten til å utsette et prosjekt når planprosessen først er i gang? Dette ville trolig ført til mindre press på politikerne, og i større grad sikret at kommunen får løsninger de er fornøyde

med. Dette ville trolig også dempet frykten mange har for at Nye Veier skal søke etter billigst mulig utbygging framfor gode resultater. Samtidig vil dette ødelegge for hele prinsippet med porteføljeprioritering. Den samfunnsøkonomiske lønnsomheten som legges til grunn for utbyggingsrekkefølgen vil trolig endres i løpet av planprosessen, noe som fører til at det ikke alltid vil være slik at de prosjektene som først bygges ut har størst lønnsomhet. Når kommunene kan tillate seg å stille flere krav, vil kanskje den samfunnsøkonomiske lønnsomheten bli lavere totalt sett også. Men dersom matjord og biologisk mangfold da bevares, vil det kanskje være verdt det i det lange løp? Og kanskje vil det bli lettere å nå nullvekstmålet ved at politikerne har større påvirkningsmulighet på løsningene? Som Nilsen og Welde skriver i sin rapport om samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske og svenske transportplaner, så er ikke alltid samfunnsøkonomiske analyser et godt mål for samfunnets beste. Etter mitt syn har dette kommet til uttrykk i Malvik kommune i denne casen.

7.2 Studiens gyldighet

Når jeg nå ser tilbake på studien, sitter jeg igjen med at dette har vært en stor oppgave med mange interessante problemstillinger. Det har vært mange dokumenter å forholde seg til, og med en så stor datamengde sier det seg selv at man ikke får dekket absolutt alle aspekter, og ikke får gått i detalj på alle interessante problemstillinger. Jeg skulle gjerne hatt et mer begrenset arbeidsomfang, for å sørge for at jeg fikk gått enda mer i dybden på de aspektene jeg undersøkte. Utfordringen var at det var vanskelig, om ikke umulig, å vite hvordan man skulle avgrense oppgaven på forhånd. Dette ble en eksplorativ prosess, der involverte i E6-prosjektet delte erfaringer og hvor jeg etter å ha hørt deres synspunkter kunne finne faktagrunnlag for de temaene de tok opp. Hadde jeg skulle gjort samme prosess om igjen, hadde jeg definitivt gjennomført intervjuene aller først, for så å gå informasjonen fra intervjuene etter i sømmene. Da hadde jeg lettere fått et startpunkt for dokumentanalysen, i stedet for å skulle forsøke å studere alle plandokumenter uten å vite hvilke temaer som var interessante for problemstillingen min.

Fordelen med en slik omfattende oppgave var at den gjorde meg oppmerksom på en del momenter som kan være gjenstand for videre forskning. Målkonflikten knyttet til nullvekstmål og vegutbygging er interessant, og er kanskje en problemstilling som ikke har et

fasitsvar. Likevel er det etter min mening bekymringsfullt at man ennå ikke tar hensyn til nullvekstmål i trafikkberegninger og de samfunnsøkonomiske analysene. Dette savnet jeg forskning på, og er absolutt en faktor som burde undersøkes. Arbeidet med kommunikasjon og kommunikasjonsstrategi kunne også vært tema i videre forskning. Her ville det vært interessant å innhente erfaringer fra politikere, kommuneansatte og berørte innbyggere som har grunnlag for å sammenlikne Statens vegvesens og Nye Veiers kommunikasjon.

Arbeidet har hatt noen utfordringer som er vanskelig å håndtere, og som må regnes som en usikkerhet i denne oppgaven. Nye Veier har hatt fordel av å ha innsyn i planene fra Statens vegvesen. Dette innebærer at de har kunnet bygge videre på disse fremfor å starte helt fra grunnen av. Dette er en medvirkende årsak til at Nye Veiers planprosess har tatt kortere tid. I tillegg har Nye Veier hatt mulighet til å sammenlikne de to ulike planene i sine vurderinger. Eksempelvis har en formuleringer som: «Samlet sett er det foreslåtte planforslaget å foretrekke framfor forslaget i 90 km/t planen.». Statens vegvesen har ikke hatt anledning til å forsvare sine planforslag og på samme måte argumentere for hvordan 90 km/t-planen skulle være å foretrekke. Informanter fra Nye Veier har også hatt større forutsetninger for å kjenne til ulikhetene mellom planene fra Statens vegvesen og Nye Veier, enn det informanter fra Statens vegvesen har hatt.

Statens vegvesen er en aktør som har eksistert lenger enn Nye Veier. Både fagfolk og politikere har større forutsetning for å kjenne til deres arbeidsmetoder fremfor Nye Veier sitt arbeid, som ikke eksisterte før 2016. Kommunen hadde ikke like god kjennskap til hva man kunne forvente seg av samarbeidet med Nye Veier, som de hadde hatt til et samarbeid med Statens vegvesen.

8. Konklusjon

Denne masteroppgaven har vært en case-studie av E6-utbyggingen i Malvik, hvor resultatene har framkommet etter intervjuer av involverte i prosjektet og etter studier av plandokumenter tilknyttet prosjektet. Oppgaven har bidratt til å sette søkelys på forskjeller og likheter mellom Statens vegvesen og Nye Veier, og har også nyansert inntrykket av det nye utbyggingselskapet. Studien har vært svært omfattende, noe som har ført til at det ikke har vært mulig å gå i dybden på alle problemstillinger, men oppgaven har bidratt til oppmerksomhet rundt temaer som kan være gjenstand for videre forskning, som inkludering av nullvekstmål, og sammenlikning av Statens vegvesens og Nye Veiers kommunikasjonsstrategi.

Resultatene har vist at virksomhetenes mål har mange likhetstrekk totalt sett, men de skiller seg fra hverandre ved at Statens vegvesens mål ser ut til å være tettere forbundet med samfunns mål og målene i Nasjonal transportplan. Tidsbruken for reguleringsplanprosessen er noenlunde lik, men Statens vegvesens planprosess var ca. tre måneder kortere. Likevel framkom det av intervjuene at det var et tidspres under Nye Veiers planprosess. Studien har ikke grunnlag for å sammenlikne dette med tidspreset i Statens vegvesens planprosess. Nye Veier valgte en fartsgrense på 110 km/t i Hommelvik, noe som gjør at de må benytte en stivere linjeføring på vegen, og dermed ikke kan justere vegen etter terreng eller andre hindringer like lett som for en veg med fartsgrense 90 km/t, som Statens vegvesen hadde i sin plan.

Masteroppgaven viser at det er krevende for lokalpolitikere å ivareta nullvekstmål og byvekstavtaler, når staten har skapt en målkonflikt. På den ene siden har Stortinget vedtatt å øke kapasiteten på E6 Ranheim – Værnes ved å bygge en firefeltsveg. På den andre siden er også staten med i byvekstavtalen for Trondheimsregionen, som skal jobbe for å begrense biltrafikken. Når forskning tilsier at man øker trafikkveksten ved å øke kapasiteten på en veg, blir det vanskeligere å oppnå nullvekstmålet når man samtidig bygger ut firefeltsveger. Oppgaven viser at trafikkveksten i de samfunnsøkonomiske lønnsomhetsanalysene ikke ble justert med tanke på nullvekstmålet for hverken Statens vegvesen eller Nye Veier.

Intervjuene med lokalpolitikere viser at de politiske avgjørelsene ble påvirket av Nye Veiers mandat. Studien tar ikke stilling til hvorvidt porteføljeprioriteringen er brukt som pressmiddel

bevisst eller ikke, men intervjuene tyder på at de politiske prosessene ble påvirket av porteføljeprioriteringen, og at Nye Veiers mandat gir dem en myndighet som gjør at de lettere kan få gjennomslag for sine ønsker. Mandatet kan også kreve mer informasjonsarbeid fra Nye Veier for at lokalpolitikere og innbyggere i berørte kommuner skal oppleve kommunikasjonen som god. I tillegg vil organisasjonsformen til Nye Veier kreve god samhandling, ettersom både byggherre, entreprenør og rådgiver må jobbe sammen.

Referanser

- Allmendinger, P. (2017) *Planning Theory*. 3. utgave. Red Globe Press.
- Alsvik, K. (2013) *Samfunnsøkonomisk verdi av landskapsinngrep ved veiprosjekter - en Betinget Verdsetningsstudie*. Masteroppgave, Universitetet for miljø- og biodiversitet. Tilgjengelig fra: <https://nmbu.brage.unit.no/nmbu-xmlui/bitstream/handle/11250/187500/Samfunnsøkonomisk%20verdi%20av%20lands-kapsinngrep%20ved%20veiprosjekter-%20En%20Betinget%20verdsetningsstudie..pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Andersen, M. (2020a) E6-avgjørelsen i Malvik, *adressa.no*, 29.06.2020. Tilgjengelig fra: <https://www.adressa.no/nyheter/trondelag/2020/06/29/E6-avgjørelsen-i-Malvik-22181654.ece> (Hentet: 02.12.2020).
- Andersen, M. (2020b) E6-plan får tommelen ned - nå kan prosjektet bli kraftig forsinket, *adressa.no*, 04.06.2020. Tilgjengelig fra: <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2020/06/04/E6-plan-får-tommelen-ned-nå-kan-prosjektet-bli-kraftig-forsinket-21980745.ece> (Hentet: 02.12.2020).
- Andersen, M. (2020c) Trondheim sier ja til ny E6, *adressa.no*, 03.09.2020. Tilgjengelig fra: <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2020/09/03/Trondheim-sier-ja-til-ny-E6-22606477.ece?rs223341606918082031&t=1> (Hentet: 03.12.2020).
- Bull-Berg, H., Volden, G. H. og Grindsvoll, I. L. T. (2014) *Ikke-prissatte virkninger i samfunnsøkonomisk analyse*. (Concept rapport nr. 38): Concept-programmet. Tilgjengelig fra: https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/NORSK_web_nr38_ny%2017.%20juni.pdf (Hentet: 19.06.2021).
- Christensen, T. og Læg Reid, P. (2016) *The Ashgate Research Companion to New Public Management*. Routledge. doi: <https://doi.org/10.4324/9781315613321>.
- Dahlum, S., Grønmo, S. og Wæhle, E. (2020) Case-studie *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/case-studie> (Hentet: 08.12.2020).
- De nasjonale forskningsetiske komiteene (2019) *Generelle forskningsetiske retningslinjer*. Tilgjengelig fra: <https://www.forskningsetikk.no/retningslinjer/generelle/> (Hentet: 07.12.2020).
- Det Kongelige Finansdepartement (2019) *Reglement for økonomistyring i staten*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/reglement_for_ekonomistyring_i_staten.pdf (Hentet: 15.06.2021).
- Downs, A. (2004) *Still Stuck in Traffic : Coping with Peak-Hour Traffic Congestion*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- Flyvbjerg, B. (2006) Five Misunderstandings About Case-Study Research, *Qualitative Inquiry*, 12. Tilgjengelig fra: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/1077800405284363> (Hentet: 09.12.2020).
- Forskningsprogrammet Concept (u.å.) *Om programmet*. Tilgjengelig fra: <https://www.ntnu.no/concept/om> (Hentet: 18.06.2021).
- Fossum, A. (2021) Opplevde å bli overkjørt i E6-kampen. Nå krever de en endring, *Bladet*, 22.06.2021. Tilgjengelig fra: <https://www.bladet.no/nyheter/2021/06/22/Opplevde-å-bli-overkjørt-i-E6-kampen.-Nå-krever-de-en-endring-24126322.ece> (Hentet: 23.06.2021).

- Google Maps (2021) Oversiktskart over Malvik. Tilgjengelig fra: <https://www.google.no/maps/@63.4312302,10.7235269,12z?hl=no> (Hentet: 23.06.2021).
- Grønmo, S. (2020) Kvalitativ metode *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/kvalitativ_metode (Hentet: 08.12.2020).
- Gundersen, R. (2015) *Samspillet mellom Statens vegvesen og kommunene i planlegging av hovedveger*. Masteroppgave, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. Tilgjengelig fra: https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/302366/Masteroppgave_2015_Rebekka_Gundersen.pdf?sequence=1.
- Hansen, G. K. (2019) *Samspillet i byggeprosessen*. 1. utgave. Bergen: Fagbokforlaget.
- Hansen, T. (2018) New Public Management *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/New_Public_Management (Hentet: 04.12.2020).
- Høyesen, N. (2018) *Vil overføring av prosjekt fra Statens Vegvesen til Nye Veier gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet?* Masteroppgave, Universitetet i Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/66619/Hoyesen-Nora.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2018) *Byvekstavtaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/Byvekstavtaler/id2454599/> (Hentet: 12.04.2021).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2019) *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonale-forventninger-til-regional-og-kommunal-planlegging-20192023/id2645090/> (Hentet: 01.12.2020).
- Kwong, C. K. (2019) *Bruk av modellverktøy til transportanalyse*. Tilgjengelig fra: <https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-4-kunnskap-og-verktoey-som-hjelpemidler/bruk-av-modellverktoy-til-transportanalyse/> (Hentet: 11.12.2020 2020).
- Langdalen, E. (1994) *Arealplanlegging: form, funksjon, fellesskap*. Universitetsforlaget. Tilgjengelig fra: https://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2008020604093.
- Malvik kommune (u.å.) *Reglement for utvalgene*. Tilgjengelig fra: <https://www.malvik.kommune.no/reglement-for-utvalgene.6182000-479695.html> (Hentet: 23.06.2021).
- Miljøpakken (2016) *Milliarder fra staten til Trondheim*. Tilgjengelig fra: <https://miljopakken.no/nyheter/milliard-er-fra-staten-til-trondheim> (Hentet: 12.04.2021).
- Nestvold Jr., L. (2020) Stjørdal sa ja, nå er det opp til politikerne i Trondheim og Malvik, *adressa.no*, 28.05.2020. Tilgjengelig fra: <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2020/05/28/Stjordal-sa-ja-na-er-det-opp-til-politikerne-i-Trondheim-og-Malvik-21945432.ece?rs1866941606993300466&t=1> (Hentet: 03.12.2020).
- Nilsen, H. R. og Welde, M. (2020) Samfunnsøkonomisk analyse *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/samfunnsøkonomisk_analyse (Hentet: 11.12.2020).
- Nye Veier (2017) *PORTEFØLJEPRIORITERING Grunnlag for prioritering av utbyggingsstrekningene* [Presentasjon] Nye Veier,.
- Nye Veier (2019) *Årsrapport 2019*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/media/a0np4znz/årsrapport2019.pdf> (Hentet: 07.06.2021).
- Nye Veier (2021) *Endringer i trasévalg på strekningen E6 Gyllan-Kvål*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/nyheter/nyheter/endringer-i-trasevalg-pa-strekningen-e6-gyllan-kval/> (Hentet: 18.06.2021).

- Nye Veier (u.å.-a) *Ofte stilte spørsmål (for strekningen Ranheim - Værnes)*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/prosjekter/trondelag/e6-ranheim-vaernes/nyhetssaker-om-e6-ranheim-vaernes/ofte-stilte-sporsmal-e6-ranheim-vaernes/> (Hentet: 23.06.2021).
- Nye Veier (u.å.-b) *Ofte stilte spørsmål*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/om-oss/ofte-stilte-sporsmal/> (Hentet: 26.05.2021).
- Nye Veier (u.å.-c) *Planprosess i Nye Veier*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/om-oss/planprosess-i-nye-veier/> (Hentet: 11.12.2020 2020).
- Nye Veier (u.å.-d) *Om oss*. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/om-oss/> (Hentet: 11.12.2020 2020).
- Offentleglova (2006) *Lov om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova)*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/lov/2006-05-19-16> (Hentet: 19.02.21).
- Pedersen, T. og Hofstad, K. (2019) *HAZID Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/HAZID> (Hentet: 15.06.2021).
- Plan- og bygningsloven (2008) *Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/lov/2008-06-27-71> (Hentet: 07.05.2021).
- Regjeringen (2015) *Veireform fremmet i statsråd: Mer effektiv og helhetlig veiutbygging*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/veireform-fremmet-i-statsrad-mer-effektiv-og-helhetlig-veiutbygging/id2406982/> (Hentet: 30.11.2020).
- Ridar, T. (2021) *Bygger ut E6: Flere hus kan være revet uten grunn, Verdens Gang*, 05.04.2021. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/wenQBG/bygger-ut-e6-flere-hus-kan-vaere-revet-uten-grunn> (Hentet: 18.06.2021).
- Riksrevisjonen (2018) *Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å redusere planleggingstiden for store samferdselsprosjekter*. Tilgjengelig fra: <https://www.riksrevisjonen.no/globalassets/rapporter/no-2018-2019/myndighetenesarbeidredusereplanleggingstidenstoresamferdselsprosjekter.pdf> (Hentet: 22.06.2021).
- Rugset, V. (2010) *Miljø og vegprosjekter Om luftutslipp og nyttekostnadsanalyse hos Statens vegvesen*. Masteroppgave, Universitetet i Oslo. Tilgjengelig fra: https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/16909/Vidar_Rugset_Masteroppgave.pdf?sequence=2&isAllowed=y.
- Rundberget, A. N. (2015) *Effektivisering av planprosess i vegplanlegging*. Masteroppgave, Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.
- Samferdselsdepartementet (2002) *St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003)*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/82f46cc610d9417cbfca96e564e6f6be2/no/pdf/a/stp200220030001t01dddpdfa.pdf> (Hentet: 08.12.2020).
- Samferdselsdepartementet (2011) *Instruks for Statens vegvesen*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/087954c97c8e47b7b2a733e350a25b4a/ei_statensvegvesen_2011.pdf (Hentet: 01.06.2021).
- Samferdselsdepartementet (2013) *Meld. St. 26 (2012–2013), Nasjonal transportplan 2014–2023*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld-st-26-20122013/id722102/?ch=1> (Hentet: 07.06.2021).
- Samferdselsdepartementet (2015) *Meld. St. 25 (2014-2015)*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-25-2014-2015/id2406847/> (Hentet: 30.11.2020).
- Samferdselsdepartementet (2017) *Meld. St. 33 (2016-2017), Nasjonal transportplan 2018-2029*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf> (Hentet: 01.12.2020).

- Samferdselsdepartementet (2019) *Instruks for Statens vegvesen*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/087954c97c8e47b7b2a733e350a25b4a/instruks-svv-pr.-17.12.19.pdf> (Hentet: 01.06.2021).
- Samferdselsdepartementet et al. (2019) *Byvekstavtale mellom kommunene Trondheim, Malvik, Melhus og Stjørdal, Trøndelag fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/contentassets/66644bf4b3e642acaf10bea324af42b8/byvekstavtale-trondheimsområdet.pdf> (Hentet: 13.04.2021).
- Samferdselsdepartementet (2021a) *Meld. St. 20 (2020–2021), Nasjonal transportplan 2022–2033*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/?ch=1> (Hentet: 07.06.2021).
- Samferdselsdepartementet (2021b) *Byveksttaler, belønningsordningen, og bymiljøavtaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/transport-og-kommunikasjon/kollektivtransport/belonningsordningen-bymiljoavtaler-og-byveksttaler/id2571977/> (Hentet: 12.04.2021).
- Solvoll, G. (2020) *Nasjonal transportplan - NTP Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/Nasjonal_transportplan_-_NTP (Hentet: 18.02.2021).
- Statens vegvesen (2019) *Veg- og gateutforming, Nr. N100 i Statens vegvesens håndbokserie*. Vegdirektoratet. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/1355470?fast_title=Håndbok+N100+Veg-+og+gateutforming+%286+MB%29.pdf.
- Statens vegvesen (2020a) *Byveksttaler*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/by/byveksttaler> (Hentet: 13.04.2021).
- Statens vegvesen (2020b) *Statens vegvesens samfunnsoppdrag*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/om+organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdraget> (Hentet: 11.12.2020 2020).
- Statens vegvesen (2020c) *Planlegging*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging> (Hentet: 11.12.2020 2020).
- Statens vegvesen (2021) *Årsrapport 2020*. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/_attachment/3178763/binary/1396349?fast_title=Årsrapport+for+Statens+vegvesen+2020+%284+MB%29.pdf (Hentet: 07.06.2021).
- Statens vegvesen (u.å.-a) *Konseptvalgutredning (KVU) og KSI*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/veg+og+gate/planlegging/konseptvalgutredninger-kvu-og-ksi> (Hentet: 11.02.2021 2021).
- Statens vegvesen (u.å.-b) *Fraviksmyndighet for vegnormalene, i Oversikt over fraviksmyndighet for vegnormalene (red.)*. Tilgjengelig fra: https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/fravik/_attachment/3003879?ts=173336bda08&download=true&fast_title=oversikt+over+fraviksmyndighet+fordelt+på+vegmyndighetene+%28PDF%29 (Hentet: 16.02.2021).
- Statens vegvesen (u.å.-c) *Fravik fra krav i vegnormalene*. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/om-handbokene/vegnormalene/fravik> (Hentet: 16.02.2021 2021).
- Statens vegvesen Region midt og Jernbaneverket Plan nord (2011) *Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim - Steinkjer*. Trondheim: Statens vegvesen Region midt i samarbeid med Jernbaneverket Plan nord.

- Stortinget (2015) *På rett vei - Reformen i veisektoren*. Tilgjengelig fra: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Saker/Lose-forslag/?p=62522> (Hentet: 30.11.2020).
- Thanem, T. (2020) Kommunen anbefaler å si nei til nye E6: - Overraskende, sier Nye Veier, *adressa.no*, 11.06.2020. Tilgjengelig fra: <https://www.adressa.no/pluss/nyheter/2020/06/11/Kommunen-anbefaler-å-si-nei-til-nye-E6-Overraskende-sier-Nye-Veier-22046493.ece?rs4490921606918083048&t=1> (Hentet: 03.12.2020).
- Thorsen, D. E. (2014) *Nyliberalisme Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/nyliberalisme> (Hentet: 04.12.2020).
- Thorsnæs, G. og Berg, O. T. (2020) *Kommune Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/kommune> (Hentet: 23.06.2021).
- Tjora, A. (2018) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis*. 3. utgave. Gyldendal Norsk Forlag AS.
- Welde, M. og Nyhus, O. H. (2019) *Samfunnsøkonomisk lønnsomhet i norske og svenske transportplaner*. Trondheim: Concept. Tilgjengelig fra: https://ntnuopen.ntnu.no/ntnu-xmlui/bitstream/handle/11250/2592365/L%25C3%25B8nnsomhet%2bi%2bnorske%2bog%2bsvenske%2btransportplaner_rapport.pdf?sequence=2&isAllowed=y (Hentet: 11.12.2020).
- Welde, M. (2020) *Lykkes Nye Veier med å redusere utbyggingskostnaden i sine prosjekter?* Tilgjengelig fra: <https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262021752/Lykkes+Nye+Veier+med+å+redusere+utbyggings-kostnaden+i+sine+prosjekter+%281%29.pdf/16921483-2af6-dac7-6b91-1b59b89f6e6c?t=1608629331426> (Hentet: 17.03.2021).
- Welde, M. og Volden, G. H. (2020) Samfunnsøkonomisk lønnsomhet måler ikke alt som er viktig for samfunnet, *Adresseavisen*, 24.06.2020. Tilgjengelig fra: https://www.midtnorskdebatt.no/meninger/kronikker/2020/06/24/Debatten-om-ny-E6-Samfunnsøkonomisk-lønnsomhet-måler-ikke-alt-som-er-viktig-for-samfunnet-22135422.ece?fb_comment_id=3960657367342909_3962164387192207 (Hentet: 18.06.2021).
- Yin, R. K. (2018) *Case study research and applications: design and methods*. 6. utgave. SAGE Publications, Inc.

Vedlegg

Vedlegg 1: Dokumentliste – Oversikt over hvilke dokumenter som har ligget til grunn for dokumentanalysen, sortert etter dato.

Nye Veier:	Transportanalyser og nyttekostnadsberegninger E6 i Trøndelag (31.10.2018)
Nye Veier:	Risiko- og sårbarhetsanalyse til reguleringsplaner for strekningen Leistad – Helltunnelen – Hellstranda i Malvik og Stjørdal kommuner (Revidert 04.09.2019)
Nye Veier:	1.gangs behandling av detaljregulering for E6 delstrekning Leistad – Helltunnelen (19.09.2019)
Nye Veier:	Hommelvikparsellen i Malvik kommune. Sammenligning av dagsone- og tunnelalternativet. (14.10.2019)
Nye Veier:	Konsekvensutredning for Hommelvik (28.04.2020)
Nye Veier:	Malvik – Sammenstilling av konsekvenser (Revidert 28.04.2020)
Nye Veier:	Reguleringsplan Leistad - Helltunnelen, Malvik kommune. Alternativvurderinger Leistadkrysset-Leistadåsen. (07.05.2020)
Nye Veier:	Planbeskrivelse Reguleringsplandelstrekning Leistad-Helltunnelen (Revidert 07.05.2020)
Nye Veier:	Leistad - Helltunnelen Oppsummering av merknader og uttalelser til offentlig ettersyn av planforslag (11.05.2020)
Nye Veier:	Fravikssøknader E6 Ranheim – Værnes. Gjeldende fravikssøknader pr. 15.05.2020
Nye Veier:	2. gangsbehandling av detaljregulering for E6 delstrekning Leistad - Helltunnelen. Planid 201803. (15.06.2020)
Nye Veier:	2. gangsbehandling av detaljregulering for E6 delstrekning Leistad - Helltunnelen. Planid 201803. (29.06.2020)
Nye Veier:	Plankart – Detaljregulering for E6 Væretunnelen – Helltunnelen (Vedtatt 29.06.2020)
Nye Veier:	Planbestemmelser Delstrekning Leistad-Helltunnelen (Revidert 20.08.2020)

- Statens vegvesen: Konseptvalgutredning for transportløsning veg/bane Trondheim – Steinkjer (31.08.2011)
- Statens vegvesen: Planprogram E6 Ranheim – Værnes (Vedtatt 24.02.2014)
- Statens vegvesen: Fravik fra vegnormal E6 Ranheim-Værnes (18.11.2014)
- Statens vegvesen: Konsekvensutredning Prosjekt: E6 Ranheim – Værnes (25.09.2015)
- Statens vegvesen: Oppsummering av uttalelser ved planoppstart for strekningen E6 Væretunnelen - Hommelvikkrysset med Muruvika (04.11.2015)
- Statens vegvesen: Planbeskrivelse reguleringsplan E6 Ranheim – Værnes (31.05.2016)
- Statens vegvesen: Vedlegg til saksframlegg for andre gangs behandling av Detaljreguleringsplan E6 Ranheim – Værnes. Strekningen Væretunnelen – Helltunnelen med del av Muruvik. Sammendrag av innkomne uttalelser med rådmannens kommentarer. (31.05.2016)
- Statens vegvesen: Risiko og sårbarhetsanalyse for planprosjektet E6 Ranheim Værnes (17.06.2016)
- Statens vegvesen: Detaljreguleringsplan E6 Ranheim - Værnes. Strekningen Væretunnelen - Helltunnelen med del av Muruvik. Andre gangs behandling. (20.06.2016)
- Statens vegvesen: Plankart – Detaljregulering av E6, Ranheim – Værnes. (Vedtatt 20.06.2016)
- Statens vegvesen: Reguleringsbestemmelser (Vedtatt 20.06.2016)

Vedlegg 2: Intervjuguide

Dette er en generell intervjuguide – noen av spørsmålene stilles ikke til absolutt alle intervjuobjekter – dette avhenger av deres tilknytning til prosjektet. Intervjuspørsmålene kan åpne for oppfølgingsspørsmål som ikke er nevnt i dette dokumentet. Intervjuobjektene vil bli spurt om sine erfaringer fra prosjektet E6 Ranheim – Værnes og eventuelt synspunkter på hendelser.

Bakgrunn:

- Kan du si litt om din nåværende stilling/rolle i Malvik kommune?
- Hva var din rolle i E6-prosjektet?

Planprosess:

- Hvordan skiller Nye Veiers planprosess seg fra Statens Vegvesens?
- Hvordan tas miljø- og bærekraft hensyn til i planprosessen i dag?
 - Hvordan tas jordbruksarealer og naturressurser tas vare på?
- Hva kunne blitt gjort for å ta større hensyn til bærekraft (særlig jordbruk og naturressurser)?

E6 Ranheim – Værnes:

- Hvordan er rutinene når dere overtar et prosjekt?
- Kan du fortelle om målene for prosjektet? I hvilken grad måtte dere forholde dere til målene fra konseptvalgutredningen?
- Ble det gjort justeringer av planene for å løse lokale behov? Eksempelvis gangveger, kryssløsninger osv.
- Møtte dere noen spesielle utfordringer i planprosessen for E6 mellom Ranheim- Værnes?
- Hva var viktig for de ulike partiene i planprosessen?
- Hvordan tok dere hensyn til nullvekstmålet i planprosessen?

- Hva hadde skjedd hvis Malvik ikke hadde vedtatt planen?
 - Hvordan ville det påvirket samfunnsnytt og prioriteringen?
 - Går arbeidet som var lagt ned tapt ved en eventuell utsettelse?
 - Vil pengene brukt til arbeidet bli regnet med i den samfunnsøkonomiske analysen, eller regner den kun på kostnaden av selve byggingen av vegen?
- Følte du at porteføljeprioriteringen påvirket planprosessen på noen måte?
- Dersom Nye Veier *ikke* kunne endret prioriteringen av porteføljen – tror du Malvik kommune ville stemt annerledes da?
- Hva tror/mener du er grunnen til at det har blitt opphetede debatter (i aviser o.l.) om vegutbyggingen mellom Ranheim og Værnes?
- Hvordan kan lokale behov for eksempelvis gangveier/kryssløsninger løses når Nye Veier kun har ansvar for hovedveiene?
- Er det andre momenter ved planprosessen som du har tenkt på som jeg ikke har spurt om?

