

Danial Iqbal

Nye Veier og deres samarbeid med kommuner i E6 Trøndelag veiprosjekter

Masteroppgave i TPK4920 Prosjekt- og kvalitetsledelse

Veileder: Bjørn Andersen

Juni 2022

Danial Iqbal

Nye Veier og deres samarbeid med kommuner i E6 Trøndelag veiprosjekter

Masteroppgave i TPK4920 Prosjekt- og kvalitetsledelse
Veileder: Bjørn Andersen
Juni 2022

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for ingeniørvitenskap
Institutt for maskinteknikk og produksjon



Kunnskap for en bedre verden

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet under det femårige masterprogrammet produktutvikling og produksjon ved Norges teknisk-naturvitenskapelig universitet, institutt for maskinteknikk og produksjon. Oppgaven er utarbeidet i våren 2022 og er en del av spesialiseringen innen TPK4920 prosjekt- og kvalitetsledelse som teller 30 studiepoeng. Oppgaven tar for seg viktige aspekter ved planprosesser i vegprosjekter i Norge. Oppgaven er rettet mot personer med kompetanse i prosjektledelse og veier generelt. Hovedformålet med oppgaven er å trekke ut erfaringer, utfordringer, suksessfaktorer, kostnadskonsekvenser, gjennomslag til kravene til kommuner, og kommuner sine inngrep i veiprosjekter. Det er gjort refleksjoner rundt kommuner sin rolle i vegprosjekter og samarbeidet deres med Nye Veier. Dette er bakgrunnen for valget av problemstilling og vinkling i denne oppgaven.

Jeg vil takke min veileder Bjørn Andersen ved institutt for maskinteknikk og produksjon for utmerket veiledning gjennom hele skriveprosessen. I tillegg vil jeg takke alle rådgivere fra Nye Veier som veiledet meg til de riktige intervjuobjektene som var relevant for min problemstilling. Jeg vil også takke vennen min Tayyab Butt for hjelp med gjennomlesning av oppgaven. Jeg vil også takke deltakere fra både Nye Veier og de ulike kommuner som deltok på intervjuene og bidratt med sine erfaringer fra de relevante veiprojektene.

28. juni 2022, Trondheim

Danial Iqbal

Akronymer

PBL *Plan- og bygningsloven*

KVU *Konseptvalgutredning*

KS *Kvalitetssikring*

ÅDT *Årsdøgntrafikk*

SVV *Statens Vegvesen*

Sammendrag

Nye Veier ble stiftet på det grunnlaget at de leverer mer kostnadseffektive samferdselsprosjekter og har samfunnsøkonomisk lønnsomhet i bakhodet. Med samfunnsøkonomisk lønnsomhet menes at summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper. Selskapet har fått ansvar for utbygging, vedlikehold og drift av norske riksveier. Nye Veier ble tildelt E6-prosjekter fra staten for å oppnå det samfunnsøkonomiske lønnsomhets målet. I planprosesser for veiprojekter er det vanlig, ifølge plan- og bygningsloven, at kommunestyre i kommuner skal vedta kommuneplaner og reguleringsplaner selv om det er staten som finansierer disse veiprojekter. Dette skaper oftest utfordringer for Nye Veier når kommuner opptrer veldig forskjellig etter at de fremmer deres krav og samtidig påvirker budsjettammen til disse veiprojekter.

Opgavens hensikt er å avdekke hva som medførte kommunens inngrep når de ønsker å få gjennomslag til deres krav og forske på hvordan prosjektene kan gjennomføres i en tidligere fase slik at kommuner oppnår sine lokale fordeler, samtidig som man unngår økte kostnader til disse veiprojekter. Følgende forskningsspørsmål blir besvart i denne oppgaven:

- 1) Hvordan opptrer de ulike kommunene i Nye Veier sine prosjekter med hensyn til å få gjennomslag for sine ønsker om utforming og funksjonalitet av veiprojekter?**
- 2) Hva medfører kommunenes inngrep med prosjektene når det gjelder ønsker om å få gjennomslag for utforming av disse veiprojekter?**
- 3) Hvilke kostnadskonsekvenser har dette for veiprojektene til Nye Veier?**
- 4) Hvordan kan en gjennomføre prosjektenes tidligfase som gjør at enkeltkommuner kan ha et mer åpent samspill med de enkelte etatene for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader til veiprojektene?**

For å besvare disse forskningsspørsmålene er det gjennomført 8 intervjuer av intervjuobjekter som representerer både Nye Veier og de ulike kommunene. Det har blitt tatt utgangspunkt i tre case-studier som er blant annet E6 Kvithammar-Åsen, E6 Kvål-Melhus og E6 Ranheim-Værnes. I tillegg har tidligere forskning innenfor kommuner sine roller i vegprosjekter blitt forsket på. Oppgaven presenterer også kort om plan- og bygningsloven, og planprosesser i Norge.

Resultatene fra intervjuene viser at kommuner opptrer veldig forskjellig fra hverandre. Dette har med hvordan den nye E6 påvirker deres kommuner i Trøndelag fylke og hvordan disse kommuner legger vekt på ulike forhold som kryss, natur og miljø, vann og avløp, støy og beslag på jordbruksområder. Tidligere forskning viser også at det er noen kjente utfordringer i planprosesser. Disse utfordringer er blant annet innsigelser som kommer sent i planprosesser, lite samarbeid og tillit mellom prosjekteier og politikere i kommunen, ulike mål for prosjekteier og kommunen, og forsinkelser i planprosessen på grunn av innsigelser som kommer sent i prosjektet. Fra intervjuene er det også tydelig at Nye Veier er opptatt av å

bevare samfunnsøkonomisk nytten, men kommuner er opptatt av å bevare kommunale infrastrukturen som blir berørt på grunn av den nye E6. Det er tydelig uten tvil at ulike mål og prioriteringer som skaper tendenser for utfordringer i vegprosjekter.

Selv om det finnes utfordringer mellom Nye Veier og kommuner, har resultatene og teorien fra oppgaven vist at det er noen suksessfaktorer som er avgjørende for et vellykket samarbeid mellom dem. God kommunikasjon mellom begge parter, medfinansiering fra kommuner som kan gi insentiver for å få gjennomslag til deres krav, forståelse for ulike roller i vegprosjekter og tidligere involvering av kommuner kan være noen av disse suksessfaktorer. Å involvere kommuner tidligere i prosjektets tidlige fase er avgjørende for å ha et mer åpent samspill og samtidig unngå økte kostnader til vegprosjekter. Det er også blitt pekt på viktigheten av at Nye Veier klarer å tilpasse seg i forhold til hvordan kommuner opptrer og dette er avgjørende når flere kommuner er involverte som i E6 Ranheim-Værnes prosjektet. Tett dialog og tillit mellom Nye Veier og de ulike kommuner har også blitt nevnt som en viktig suksessfaktor for et godt samarbeid mellom dem.

Det er også åpenbart fra intervjuene at gjennom forhandlingene kan kommuner gjøre sine inngrep i veiprojektene når de ønsker å få gjennomslag til deres ønsker. For kommuner er det viktig å ikke legge ut en plan for høring før den er tilstrekkelig belyst fra Nye Veier. Det er viktig for kommuner å sikre seg at lokalbefolkningen blir ikke berørt av den nye E6 som bygges gjennom deres kommuner. For kommuner er det ikke like viktig som Nye Veier å se på det økonomiske aspektet bak disse veiprojektene, men hvordan deres kommunale infrastruktur blir berørt som følge av disse veiprojekter.

Arbeidet med denne oppgaven har avdekket at det finnes begrenset med forskning på kommuner sine roller i veiprojekter generelt. Derfor anbefales det å gjennomføre flere studier hvor kommuner har hatt en aktiv rolle i veiprojekter generelt og se på viktigheten av deres samarbeid med offentlige byggherre som Nye Veier.

Summary

The establishment of Nye Veier is on the basis that they deliver more cost-effective Norwegian transport projects and have socio-economic profitability in mind. Socio-economic profitability means that the sum of advantages for a society are greater than the sum of the disadvantages. Nye Veier have been assigned the responsibility for the development, maintenance, and operation of the Norwegian state highway roads. Nye Veier were given the responsibility to manage the E6 state highway road projects from the Norwegian government to achieve the socio-economic profitability goal. It is common that in the planning processes of road projects, according to the Norwegian Planning and Building Act, that municipal councils have the authority to adopt the municipal master plans and zoning plans. This happens even though having in mind that it is the Norwegian state who finances these road projects. This often tends to create challenges for Nye Veier when municipalities behave differently after they present their requirements, and at the same time has a significant effect on the budget framework of these road projects.

The purpose of this thesis is to uncover what leads to the intervention of municipalities when they want their requirements to be approved in transport projects. It also focuses on how projects can be executed in an earlier phase such that the municipalities can achieve their requirements, while preventing the overall increased costs for the state highway road projects. The following research questions are to be answered in this thesis:

- 1) How do the various municipalities in Nye Veier's projects act upon gaining support for their requirements regarding the design and functionality of the state highway road projects?**
- 2) What does the intervention of municipalities in projects entail in terms of their requirements to have an impact on the design of these road projects?**
- 3) What cost related consequences does this have for the road projects of Nye Veier?**
- 4) How can the early phase of a project be executed where municipalities can have an open interaction with the governmental agencies in order to achieve local benefits, while at the same time avoiding unnecessary increased costs for the road projects?**

To answer these research questions, 8 interviews were conducted with interviewees representing both Nye Veier and the different municipalities. Three different case studies are conducted in this thesis which consist of the following highway road projects: E6 Kvithamar-Åsen, E6 Kvål-Melhus and E6 Ranheim-Værnes. In addition, previous research regarding the role of municipalities in road projects has also been researched. This paper also briefly discusses the Norwegian Planning and Building Act, and planning processes in Norway.

The results from the interviews in this thesis imply that the municipalities behave very differently from each other. This has to do with how the new E6 highway road affects their municipalities in Trøndelag county, and how these municipalities emphasize on various factors such as intersections, nature and the environment, water and sewage, noise, and seizure of agricultural land. Previous research gives us an insight that there are some known challenges in planning processes. These challenges include objections that come late in the planning process, moderate cooperation and little trust between the project owner and the politicians in the municipality, different project goals for the project owner and the municipality, and delays occurring in the planning process due to objections that come late in the project. The interviews in this paper give a clear indication that Nye Veier is concerned with preserving the socio-economic benefit, but municipalities on the other hand are concerned with preserving their infrastructure that will be affected due to the new E6 highway road. There is no doubt that different goals and priorities create tendencies for challenges and disputes in road projects.

Although there are visible challenges between Nye Veier and the municipalities, the results and theory from this thesis have shown that there are some success factors that are crucial for a successful collaboration between them. Good communication between both parties, co-financing from municipalities that can provide incentives for them to get their requirements accepted, understanding different roles in the road projects, and early involvement of municipalities are some of these success factors. Involving municipalities earlier in the early phase of the project is crucial to have a better interaction with Nye Veier and avoiding escalated costs to the road projects at the same time. It has also been pointed out that the importance of Nye Veier being able to adapt their solutions in relation to how municipalities behave is essential. This is crucial when several different municipalities are involved, such as in the E6 Ranheim-Værnes highway road project. Close dialogue and trust between Nye Veier and the different municipalities has also been mentioned as an important success factor for good cooperation between them.

It is also clear from the interviews that through negotiations, municipalities can intervene in the road projects when they want their requirements to be heard. It is essential for the municipalities not to publish a plan for consultation until it has been adequately covered by Nye Veier. It is also important for the municipalities to ensure that the local population is not affected severely by the new E6 highway road that is being built through their municipalities. It is not important for the municipalities to consider the economic aspect of these road projects, but to consider how their infrastructure is affected as a result of these road projects.

The work from this thesis has revealed that there is limited research on the roles of municipalities in road projects in general. Therefore, it is recommended to conduct several studies where municipalities have had an active role in road projects and look at the importance of their collaboration with public builders and developers such as Nye Veier.

Innholdsfortegnelse

Forord	i
Akronymer	ii
Sammendrag	iii
Summary	v
1. Introduksjon	1
1.1 Bakgrunn	1
1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål.....	2
1.3 Avgrensninger.....	2
1.4 Oppgavens oppbygging	3
2. Metode	4
2.1 Metode for teoriutvikling	4
2.2 Forskningsdesign	4
2.2.1 Forskningsstrategi	5
2.2.2 Kvalitative og kvantitative metoder	5
2.2.3 Datainnsamling.....	5
2.3 Litteraturstudie.....	5
2.3.1 Kommuner i veiprosjekter	6
2.3.2 Planprosesser generelt.....	6
2.3.3 Kostnader i veiprosjekter	6
2.3.4 Kriterier for å finne litteratur	6
2.4 Intervju	7
2.4.1 Valg av intervjuobjekter	8
2.4.2 Analyse av intervjudata	9
2.4.3 Ulemper ved å bruke intervju som metode	9
2.5 Kvalitet i kvalitativ forskning	10
2.5.1 Reliabilitet og Validitet	10
2.5.2 Generaliserbarhet	11
3. Presentasjon av casestudier	12
3.1 Case studie 1.....	12
3.1.1 Casebeskrivelse: E6 Kvithammar-Åsen.....	12
3.1.2 Bakgrunn for utbygging av veien.....	13

3.2 Case studie 2.....	15
3.2.1 Casebeskrivelse av E6 Kvål-Melhus	15
3.2.2 Bakgrunn for utbygging av veien.....	16
3.3 Case studie 3.....	17
3.3.1 Casebeskrivelse av E6 Ranheim-Værnes	17
3.3.2 Bakgrunn for utbygging av veien.....	18
4. Det norske plansystemet av veiprosjekter.....	21
4.1 Formålet med planlegging etter plan- og bygningsloven.....	21
4.1.1 Nasjonalt nivå.....	21
4.1.2 Kommunalt nivå	21
4.1.3 Regionalt nivå	22
4.2 Planprosesser	22
4.2.1 Kommuneplan og kommunedelplan	23
4.2.2 Reguleringsplan og viktige forskjeller mellom kommunedelplan og reguleringsplan	23
4.2.3 Områderegulering og detaljregulering.....	24
4.2.4 KVV, KS1 og KS2.....	25
4.3 Medvirkning i planprosesser	26
4.3.1 Høring og offentlig ettersyn	27
4.3.2 Regionalt planforum.....	27
4.3.3 Innsigelse	27
5. Teori og litteratur.....	29
5.1 Samfunnsøkonomisk og lokalt perspektivet	29
5.2 utfordringer i planprosesser	30
5.2.1 Konsekvenser av tidskrevende veiprosjekter.....	30
5.2.2 Årsaker til at planlegging tar lang tid	30
5.3 Kommunikasjon og relasjoner.....	31
5.4 Tiltak for å unngå økte kostnader i veiprosjekter	31
5.5 Offentlig sektor: kommuner i veiprosjekter.....	32
5.6 Oppsummering.....	33
6. Resultater	35
6.1 Hvordan kommuner opptrer i Nye Veier sine prosjekter.....	35
6.1.1 E6 Kvithammar-Åsen	35
6.1.2 E6 Kvål-Melhus	36
6.1.3 E6 Ranheim-Værnes	37

6.2	Kostnadskonsekvenser	39
6.3	Prosjektene tidlige fase vurdering	41
6.4	Suksessfaktorer for et godt samarbeid	42
7.	Diskusjon	43
7.1	Utfordringer mellom Nye Veier og kommuner	43
7.2	Kommunikasjon, et viktig aspekt i veiprojekter	44
7.3	Hvordan unngå kostnadskonsekvenser i planprosesser	44
7.4	Ulike roller i veiprojekter	45
7.5	Gjennomføring av prosjektene tidlige fase og suksessfaktorer	46
8.	Konklusjon	48
8.1	Oppsummering.....	48
8.2	Viktige funn	50
8.3	Anbefalinger for videre arbeid	51
	Litteraturliste	52
	Vedlegg A	56
	Vedlegg B	58

Figurer

Figur 1: Viser prosessen for analysen av intervjuer	9
Figur 2: Kart som viser veien som skal bygges mellom Kvithammar-Åsen	12
Figur 3: Kart som viser veien som skal bygges mellom Kvithammar-Åsen	13
Figur 4: Viser fordeling av ulykkestyper de siste 10 årene	14
Figur 5: Fakta om ÅDT og Ulykkesstatistikk.....	14
Figur 6: Kart 3 viser oversikten over veien som bygges mellom Kvål og Melhus sentrum	16
Figur 7: Kart som viser veien for den nye E6 Ranheim-Værnes	18
Figur 8: Oversikt over de ulike fasene i samferdselsprosjekter i Norge.....	22
Figur 9: Reguleringsplan i det kommunale plansystemet	24
Figur 10: Skjematisk framstilling av planprosessen fra beslutningen om KVV til anleggsfasen	26
Figur 11: Rød fargen viser hvor Nye Veier måtte bygge en gang-/sykkelvei etterspurt fra Stjørdal kommune, Oransje fargen viser den midlertidig gang-/sykkelvei som skulle bli permanent.....	40

Tabeller

Tabell 1: Oversikt over representanter fra E6 Kvithammar-Åsen som ble intervjuet.....	8
Tabell 2: Oversikt over representanter fra E6 Kvål-Melhus som ble intervjuet.....	8
Tabell 3: Oversikt over representanter fra E6 Ranheim-Værnes som ble intervjuet.....	8
Tabell 4: Viser en oversikt over planstatus i E6 Kvithammar-Åsen.....	15
Tabell 5: ROS analyse av ulykker i av-/påkørsler langs E6 Kvål-Melhus.....	16
Tabell 6: Viser oversikt over de ulike begrepene brukt i ROS analysen.....	17
Tabell 7: Viser planstatus på E6 Kvål-Melhus.....	17
Tabell 8: Viser planstatus for Trondheim kommune.....	20
Tabell 9: Viser planstatus for Stjørdal kommune.....	20
Tabell 10: Viser planstatus for Malvik kommune.....	20
Tabell 11: Viser oversikt over de kjente utfordringer i vegprosjekter i planprosesser.....	34

1. Introduksjon

Kapittelet vil presentere for bakgrunnen til Nye Veier AS og hvorfor de valgte prosjekter ble tildelt til Nye Veier. Oppgavens problemstilling vil tydeliggjøres og forskningsspørsmålene presenteres. Avgrensninger til oppgaven blir også presentert i kapittelet.

1.1 Bakgrunn

Bakgrunn for opprettelse av Nye Veier AS var et ønske om kostnadseffektive prosjekter og helhetlig utbygging av norske samferdselsprosjekter. Nye Veier er et statlig eid aksjeselskap med et styre utpekt av Samferdselsdepartementet. Oppgaven til selskapet er å planlegge, drifte og vedlikeholde hovedveier. Stortinget vedtar hvilke veier som skal bygges ut og hvor høye bompenger skal være. Hvor veiene skal plasseres bestemmes gjennom reguleringsplaner vedtatt av lokale kommunestyre. Mandatet av Nye Veier gitt av Stortinget er å prioritere rekkefølgen på prosjektene ut fra samfunnsøkonomisk lønnsomhet (Nye Veier, 2022a). Et prosjekt er samfunnsøkonomisk lønnsomt er når summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper.

I Meld. St. 33 (2016-2017) fra Nasjonal transportplan 2018-2019 legger Regjeringen vekt på å videreføre utbyggingen av en trafikk sikker og effektiv E6 mellom Trondheim og Steinkjer. Strekningen består av to delstrekninger, E6 Ranheim-Værnes og E6 Kvithamar-Åsen. Dette vil være et viktig bidrag til å utvikle regionen til ett felles bo- og arbeidsmarked. Utbygging skjer i regi av Nye Veier AS. Nye Veier skal prioritere prosjekter basert på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. (Samferdselsdepartementet, 2022)

Forventningene til prosjektet er: «*Strekningene i selskapets samlede utbyggingsportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.*» (Samferdselsdepartementet, 2022)

I Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2033 legger Regjeringen stor vekt på å utvikle E6 til en trafikk sikker og effektiv transportåre på hele strekningen Oslo-Trondheim. I tillegg er det lagt vekt på at prosjektet Støren-Melhus sentrum bidrar til å utvikle det felles bo- og arbeidsmarkedet i Trondheimsregionen. Strekningen består av E6 Ulsberg-Melhus som består av to parseller: E6 Ulsberg-Vindåsliene og E6 Korporalsbrua-Melhus sentrum. Ved behandling av statsbudsjettet for 2018 ble ansvaret for utbygging av strekningen Skjerdingsstad-Melhus sentrum lagt til Nye Veier AS. Opprinnelig var Nye Veier ansvarlig for prosjektet fra Ulsberg til Skjerdingsstad. Gjennom å se utbyggingen av Skjerdingsstad- Melhus sentrum i sammenheng med selskapets utbygging av E6 videre sørover utløses et potensial for betydelige gevinster. (Samferdselsdepartementet, 2022)

1.2 Problemstilling og forskningsspørsmål

Formålet med oppgaven er å avdekke om hvordan kommuner opptrer i vegprosjekter som staten er ansvarlig for å finansiere. Etter et møte med seniorrådgiver fra Nye Veier, var det tydelig at kommunene opptrer veldig forskjellig når de fremmer deres krav og kostnadskonsekvenser er store etter innspill fra kommuner. Oppgaven vil kartlegge hva som medførte kommunens inngrep når de ønsker å få gjennomslag til deres krav og samtidig forske på hvordan prosjektene kan gjennomføres i en tidligere fase slik at kommunene oppnår sine lokale fordeler, samtidig som en unngår økte kostnader til veiprosjekter.

De tre case-studier som jeg valgte å forske var blant annet E6 Kvithammar-Åsen, E6 Kvål-Melhus og E6 Ranheim-Værnes. Alle disse prosjekter var valgt siden de var ferdige med planprosesser av disse vegprosjekter. For å gjøre det mulig å besvare problemstillingen har fire forskningsspørsmål blitt definert:

- 1) Hvordan opptrer de ulike kommunene i Nye Veier sine prosjekter med hensyn til å få gjennomslag for sine ønsker om utforming og funksjonalitet av veiprosjekter?
- 2) Hva medfører kommunenes inngrep med prosjektene når det gjelder ønsker om å få gjennomslag for utforming av disse veiprosjekter?
- 3) Hvilke kostnadskonsekvenser har dette for veiprojektene til Nye Veier?
- 4) Hvordan kan en gjennomføre prosjektenes tidligfase som gjør at enkeltkommuner kan ha et mer åpent samspill med de enkelte etatene for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader til veiprojektene?

Oppgaven besvarer forskningsspørsmålene ved hjelp av metoden beskrevet i kapittel 2. Det har blitt valgt å fokusere på samspillet og samarbeidet mellom Nye Veier og de ulike kommuner.

1.3 Avgrensninger

Oppgaven baserer seg på intervjuer fra ulike intervjuobjekter som representerer både Nye Veier og kommuner. Ingen utenfor planprosesser av disse vegprosjekter er intervjuet. Derfor representerer ikke oppgaven hvordan lokalbefolkningen, innsigelsesmyndigheter og styremedlemmer opplevde Nye Veier. Disse grupper kan ha ulik oppfatning om hvordan de opplevde Nye Veier. Det har også ikke blitt intervjuet flere andre intervjuobjekter innenfor administrasjonen til de spesifikke kommunene. Dette gir dermed en svak sammenligningsgrunnlaget for hvordan andre innad i kommuner opplevde Nye Veier. Allikevel har perspektivet til både Nye Veier og de ulike involverte intervjuobjekter fra kommuner som var involverte i planprosessen, blitt dekket i stor grad.

Det er begrenset med litteratur angående hvordan kommuner opptrer i offentlige vegprosjekter generelt. Fraværet av internasjonal forskning rundt dette temaet, gjør at internasjonale litteraturkilder er ikke benyttet i denne oppgaven. De kildene som er brukt er

relevante for planprosjekter og henter nyttig informasjon om hvordan samarbeidet mellom kommuner og Nye Veier er i andre vegprosjekter.

1.4 Oppgavens oppbygging

Oppgaven starter med å presentere metoden i **kapittel 2**. Denne delen forklarer også forskningsprosessen brukt for å besvare problemstillingen. Forskningsprosessen forklarer både hvordan teorien ble funnet og hvordan intervjuene ble gjennomført, samt hvordan intervjuobjekter ble valgt og hvordan intervjudata ble analysert. Deretter presenteres det i **kapittel 3** de tre ulike case-studier som ble forsket på i denne oppgaven; E6 Kvithammar-Åsen, E6 Kvål- Melhus og E6 Ranheim-Værnes.

Kapittel 4 har som formål å gi leseren innsikt i planlegging etter plan- og bygningsloven. Her presenteres de forskjellige plannivåene og planene i planprosesser, og medvirkning i planprosesser. Som bakgrunn for kapitlet er plan- og bygningsloven, Kommunal- og moderniseringsdepartementet sitt reguleringsplanveileder og håndbøker fra Statens Vegvesen blitt benyttet.

I **kapittel 5** presenteres det forskningslitteratur for denne oppgaven. Her presenteres litteratur om samfunnsøkonomiske perspektivet, forskjellige utfordringer i planprosesser, forskjellige tiltak som kan minke kostnadskonsekvenser i vegprosjekter, og kommunens rolle i vegprosjekter som en offentlig sektor. Målet er å få innblikk i samarbeidet mellom Nye Veier og kommuner og hvordan kommuner opptrer i deres vegprosjekter. Avslutningsvis i kapitlet blir det gitt en oppsummering av teorien og de kjente utfordringer i planprosesser.

Formålet med **kapittel 6** er å besvare forskningsspørsmålene i oppgaven ved å presentere funnene fra intervjuobjekter samt saksdokumenter fra de ulike kommunene.

I **kapittel 7** diskuteres de viktige resultater opp mot relevant litteratur nevnt i **kapittel 5**. Målet med kapitlet er å ha en nøytral diskusjon og diskutere utfordringer mellom Nye Veier og kommuner, kostnadskonsekvenser og de viktige suksessfaktorer.

Avslutningsvis oppsummerer **kapittel 8** de viktige funnene i oppgaven. Her presenteres det også anbefalinger for videre forskning innenfor dette fagområdet.

2. Metode

Dette kapittelet har som formål å forklare om hvordan forskningsspørsmålene har blitt besvart. Kapittelet starter med å fortelle om forskningsmetoden som er brukt for å utvikle teorien. Deretter følger forskningsdesign som forklarer om hva slags forskningsstrategi er brukt og hvilke forskningsmetoder er brukt for å samle inn data for denne oppgaven. Videre belyses om litteratursøk og hvordan litteraturen har blitt funnet i ulike søkemotorer. Deretter blir det forklart om hvordan intervjuene ble gjennomført, utvelgelse av intervjuobjekter og analyse av intervjudata. Avslutningsvis i kapittelet blir det forklart om hvordan kvaliteten er opprettholdt i forskningen.

2.1 Metode for teoriutvikling

Aksel Tjora presenterer tre ulike begreper for teoriutvikling; induktiv, deduktiv og abduktiv tilnærming. Med induktiv menes at man antar eller utvikler noen generelle sammenhenger ut fra observasjonen av enkelttilfeller (Tjora, 2012). Forskeren beveger seg fra data til teori ved induksjon. En deduktiv tilnærming slutter fra en generell regel til å forklare enkelthendelser (Tjora, 2012). Ved bruk av deduksjon beveger forskeren seg fra teori til data. Som en hovedregel mener Tjora at kvantitative studier ofte har en deduktiv slagside, mens kvalitative studier har en slagside mot det induktive.

Tjora mener at den såkalte abduktive tilnærmingen er noe som starter fra empirien som induksjon, men hvor teorier og perspektiver spiller inn i forkant eller i løpet av forskningsprosessen. Den benyttes når forskeren ønsker å samle data for å utforske et tema, og for å generere ny teori eller modifisere eksisterende teori som til slutt testes ved å hente inn mer data.

Arbeidet med denne oppgaven startet med en åpen problemstilling, men som senere har blitt snevret inn underveis i prosessen da mer informasjon ble innhentet. Prosessen har vekslet mellom utforskning av prosessen og innhenting av teori. Derfor er det benyttet en induktiv tilnærming når det gjelder teoriutviklingen i denne oppgaven.

2.2 Forskningsdesign

Forskningsdesign benyttet i denne oppgaven er eksplorerende. Eksplorerende forskning er spesielt nyttig hvis en ønsker å oppklare et problem når du for eksempel er usikker om nøyaktigheten av problemet (Saunders et al., 2007). Saunders et al. 2007 mener at det finnes det tre ulike metoder for å gjennomføre eksplorerende forskning på; litteratursøk, intervju med ekspertgrupper, og intervjuer med fokusgrupper. Ved eksplorerende forskning er forskeren villig til å endre retning på studiet når det først dukker opp ny informasjon underveis (Saunders et al., 2007). Eksplorerende forskning er valgt fordi det er ønskelig å forstå hvordan kommuner opptrer og konsekvenser av deres krav i vegprosjekter. Oppgaven baserer seg på et litteratursøk og intervjuer med eksperter.

2.2.1 Forskningsstrategi

Forskningsstrategien i denne oppgaven bygger på tre casestudier. I casestudie undersøkes et studieobjekt eller et fåtall utvalgte studieobjekter basert på flere ulike datakilder (Olsson, 2011). Casestudier har som mål å gi innsikt og forståelse (Olsson, 2011). I casestudier kan vi benytte alle mulige former for kvalitativ og kvantitativ datagenerering, intervjuer, observasjoner, surveyer, registerdatastudier, og dokumentstudier (Tjora, 2012). Casestudien som er gjennomført i denne oppgaven er det som Yin beskriver som *embedded case study* (Saunders et al., 2007). At en casestudie er embedded innebærer at det deles opp i flere enheter når det studeres, ifølge Yin. I casestudiene i oppgaven er enhetene de forskjellige aktørene som er både fra kommunen og Nye Veier i de tre vegprosjekter. Det er også benyttet av litteraturstudie som gir et teoretisk grunnlag for funnene i casestudien.

2.2.2 Kvalitative og kvantitative metoder

Det er vanlig å skille mellom kvalitative og kvantitative metoder når vi innhenter informasjon relevant for forskning. Kvantitative metoder er forskningsmetoder som tar utgangspunkt i tall og i det som er målbart (Olsson, 2011). Kvantitative metoder er oftest basert på få opplysninger om mange objekter. Kvalitative metoder er basert på muntlig eller tekstlig informasjon (Olsson, 2011). I kvalitative metoder konsentrerer man seg om få studieobjekter, men søker om å smale inn mange og varierte opplysninger om disse (Olsson, 2011). Denne oppgaven baserer seg hovedsakelig på kvalitative metoder for innhenting av relevant data. På grunn av forskningsspørsmålene var det naturlig å velge en kvalitativ metode gjennom intervjuprosesser. Nyttverdien ved å benytte en kvantitativ metode var begrenset her siden det var lite som kunne tallfestes.

2.2.3 Datainnsamling

Siden det er benyttet flere former for datainnsamling baserer oppgaven seg på både primærdata og sekundærdata. Primærdata er informasjonen forskeren selv har ervervet, mens sekundærdata er data som er innhentet av andre (Halvorsen, 2008). Denne oppgaven baserer seg på to ulike metoder for informasjonshenting, litteraturstudie og intervjuer. Det er også blitt studert ulike saksdokumenter, planforslag og planprogram for å sette intervjuene inn i en sammenheng. Intervjuene er da primærdata, men litteraturstudien og dokumenter knyttet til de tre case-studier er sekundærdata.

2.3 Litteraturstudie

Formålet med litteraturstudien er å finne litteratur som kan bidra til å svare på forskningsspørsmålene. Litteraturstudien har tatt utgangspunkt i søkemotorer som Oria og Google Scholar. Litteratursøket er delt inn i kategorier, kommuner i vegprosjekter, planprosesser generelt, og kostnader i vegprosjekter.

2.3.1 Kommuner i veiprosjekter

For å finne litteratur om kommuner og hvordan de opptrer i veiprosjekter ble varianter av søkeord som «kommuner sin rolle i veiprosjekter» og «offentlig sektors rolle i prosjekter» brukt. Dette ga ikke mange relevante treff i Oria, mens ga 851 resultater på Google Scholar. Resultatsøket ble avgrenset til 400 ved å sortere tidsalternativet mellom 2016-2022. Av de resultater på Google Scholar var det ikke mange relevante artikler som kunne blitt brukt. Dermed var det tydelig at det er gjort lite forskning på fagområdet. Noe av den litteraturen som dukket opp har blitt brukt i å finne utfordringer i planprosesser fra artikkelen «Følgforskning av planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad». Det ble også benyttet av usystematisk kjedesøk (Halvorsen, 2008), som går ut på at referanselistene til de ulike rapportene ble gjennomgått, og det ble gjennomført søk på de aktuelle forfatterne som hadde deltatt på flere forskningsprosjekter i det aktuelle området. Det ble også gjennomført et forsøk om å finne relevant internasjonal litteratur om kommuner i veiprosjekter. Dermed ble ord som «municipalities role in road projects» og «municipalities in public road projects» brukt, men dette ga ingen relevant treff.

2.3.2 Planprosesser generelt

Det ble gjennomført søk for finne ut generelt om planprosesser av veiprosjekter i Norge. Det var nødvendig for å avdekke de viktige faser i planprosesser og for å få forståelse for hvordan kommuner opptrer i veiprosjekter etter PBL. Det ble benyttet kombinasjoner av ord som «planprosesser», «plan- og bygningsloven», «reguleringsplanveileder» og «planprosjekter». Disse søkeord ga ikke mange treff i Oria, mens altfor mange relevante treff i Google Scholar. I tillegg ble det også gjennomført et usystematisk kjedesøk basert på de funnene fra opprinnelige søket.

Det ble også gjort et forsøk for å finne relevant internasjonal litteratur om planprosesser. Søkeord som «*planning*», «*municipal master planning*», «*municipal zoning plans*», og «*municipalities and road projects*». Søkene ga ingen treff på noe relevant litteratur.

2.3.3 Kostnader i veiprosjekter

Det ble også gjennomført søk på kostnader i veiprosjekter. Søkeord som «*tiltak for å unngå kostnader i veiprosjekter*» og «*kostnadskonsekvenser i veiprosjekter*» og «*evaluering av veiprosjekter*». Dette ga 27 treff på Google Scholar og dermed var det lettere å finne relevant litteratur rundt dette tema. Noe av årsaken til det er fordi det finnes en god del forskning bak dette temaet som er veldig relevant.

2.3.4 Kriterier for å finne litteratur

TONE-prinsippet presentert på NTNU sine sider er det prinsippet som er benyttet for å velge ut litteratur. TONE står for Troverdighet, Objektivitet, Nøyaktighet og Egnethet (NTNU, 2022). Samtidig har det også vært en utfordring å vurdere alle kilder etter alle kriteriene i prinsippet siden det har ikke blitt gjennomført mye forskning i det området. Et eksempel er

nøyaktighet prinsippet som anbefaler at innholdet i kildene er bekreftet av minst to andre kilder. Siden det er begrenset med mengde forskning er dette kriteriet vanskelig å tilfredsstillen når det gjelder kommuner og deres rolle og samspill i offentlige veiprosjekter.

2.4 Intervju

Intervju er en kvalitativ forskningsmetode. Den mest utbredte datagenereringsmetoden innenfor kvalitativ forskning er ulike former for intervjuing. Spesielt de såkalte semistrukturerte intervjuer eller dybdeintervjuer (Tjora, 2012). Intervjuene gjennomført for denne oppgaven er også semistrukturerte intervjuer. I semistrukturerte intervjuer ønsker forskeren å forstå informantens opplevelser samt hvordan informanten reflekterer over dette (Tjora, 2012). Målet med semistrukturerte intervjuer er å skape en situasjon for en relativt fri samtale som kretser rundt noen spesifikke temaer som forskeren har bestemt på forhånd (Tjora, 2012). Ved denne intervjuformen blir det også utarbeidet en intervjuguide.

Alle intervjuene var gjennomført på Microsoft Teams sin virtuelle plattformen. Fordeler med det er at en kan være fleksibelt med hensyn til intervjutidspunkter og samtidig effektivt siden intervjuobjektene befinner seg langt unna forskeren. Det ble tatt et opptak av alle intervjuer etter tillatelse om det fra intervjuobjektene. Dette var for transkribering for å beholde nøyaktigheten av svarene fra intervjuobjekter. Fordelen er at det gir en visshet om det som blir sagt, mens i intervjusituasjonen kan en konsentrere seg mer om deltakerne som snakker, for å sørge om god kommunikasjon og flyt i intervjuet (Tjora, 2012). Varigheten på disse intervjuene var mellom 30-60 minutter, der nøytraliteten var ivaretatt i høy grad.

En intervjuguide ble brukt for alle intervjuene og det er vedlagt i **Vedlegg B**. Selv om intervjuguiden ble brukt for alle intervjuene, var det fremdeles rom for at intervjuobjektene kunne utdype saker de selv syntes var viktige. Fordelen ved bruk av samme intervjuguide i alle intervjuene var at det ble lettere å sammenligne intervjuene i ettertid. Spørsmålene er varierte og tilpasser seg for både kommuner og Nye Veier sine intervjuobjekter. Intervjuguiden er delt i tre faser slik at det starter med oppvarmings spørsmål som følger refleksjonsspørsmål, og ender med avrundings spørsmål. Dette følger i prinsippet hva Tjora mener er viktig for strukturen til et semistrukturert intervju.

Ulemper med semistrukturerte intervjuer er at det er mer arbeid å sammenligne resultatene enn ved systematiske former (Halvorsen, 2008). Semistrukturerte intervjuer krever også åpne spørsmål som gir informantene muligheten til å gå i dybden der hvor de har mye å fortelle (Tjora, 2012). Fordelen med semistrukturerte intervjuer er at en vil tillate digresjoner fra informantens side, og kan dermed komme inn på temaer som intervjueren ikke nødvendigvis hadde tenkt på forhånd, men kan synes viktig for informanten (Tjora, 2012). Forskeren har på forhånd bestemt om hva slags temaer skal dekkes og hvilket spørsmål skal stilles, men rekkefølge på spørsmålene kan variere (Saunders et al., 2007). Dette skaper en naturlig flyt i samtalen.

2.4.1 Valg av intervjuobjekter

Hovedregelen for utvalg i kvalitative intervjustudier er at man velger intervjuobjekter som av ulike grunner vil kunne uttale seg på en reflektert måte om det aktuelle temaet. Vi kaller slike utvalg for strategiske eller teoretiske (Tjora, 2012). Informantene er ikke tilfeldig utplukket for å representere en populasjon, slik som i kvantitative surveyundersøkelser (Tjora, 2012). Strategiske valg er når forskeren ser etter personer som kan bidra til problemstillingen, men tilfeldig valg er når intervjuobjektene blir valg ut tilfeldig. I denne oppgaven er intervjuobjekter valg ut strategisk.

Intervjuobjektene ble valgt ut etter et møte med seniorrådgiver fra Nye Veier i februar 2022. Vedkommende hadde da veiledet til de forskjellige veiprojekter der Nye Veier hadde blitt ferdig med planprosesser. Dermed var det lettere å finne ut personer både fra kommuner og Nye Veier som hadde vært ansvarlig for de ulike prosjekter. Til slutt ble det snevret inn til tre veiprojekter som var i Trøndelag fylke. Det ble bestemt å intervju representanter fra administrasjonen i de forskjellige kommuner samt å intervju prosjektsjefer fra Nye Veier. Det var viktig å få innblikk i hva representantene fra kommunene tenkte og få deres perspektiv, da disse hadde fagkunnskap og erfaring fra liknende prosjekter. Siden det var ikke mange intervjuobjekter å intervju, var det fort gjort å få så mye informasjon som mulig fra dem. Totalt ble det intervjuet 8 personer fra de tre case-prosjektene. Intervjuobjektene representerer kun to forskjellige informantgrupper. Tabell 1, Tabell 2 og Tabell 3 viser oversikt over de ulike informantene fra de tre veiprojekter. Av hensyn til anonymitet som ble avtalt med alle disse intervjuobjektene på forhånd, blir ikke navnet deres nevnt i denne oppgaven.

Ved casestudie 1:

Intervjuobjekt	Informantgruppe	Jobbtittel
Intervjuobjekt 1	Nye Veier	Prosjektsjef
Intervjuobjekt 2	Levanger Kommune	Saksbehandler

Tabell 1: Oversikt over representanter fra E6 Kvithammar-Åsen som ble intervjuet

Ved casestudie 2:

Intervjuobjekt	Informantgruppe	Jobbtittel
Intervjuobjekt 3	Nye Veier	Prosjektsjef
Intervjuobjekt 4	Melhus kommune	Saksbehandler

Tabell 2: Oversikt over representanter fra E6 Kvål-Melhus som ble intervjuet

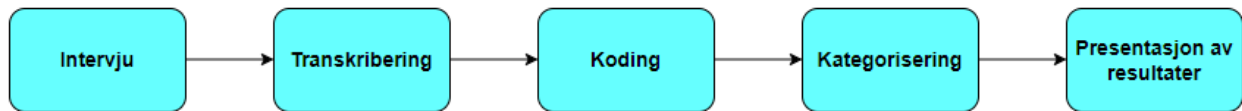
Ved casestudie 3 (E6 Ranheim-Værnes):

Intervjuobjekt	Informantgruppe	Jobbtittel
Intervjuobjekt 5	Nye Veier	Prosjektsjef
Intervjuobjekt 6	Trondheim kommune	Saksbehandler
Intervjuobjekt 7	Stjørdal kommune	Saksbehandler
Intervjuobjekt 8	Malvik kommune	Saksbehandler

Tabell 3: Oversikt over representanter fra E6 Ranheim-Værnes som ble intervjuet

2.4.2 Analyse av intervjudata

Metoden brukt for å analysere informasjonen hentet ut fra intervjuene er vist i Figur 1. Lyddopptak gjorde det mulig å transkribere intervjuene i etterkant. Alle intervjuer som ble gjennomført ble transkribert i sin helhet i ettertid. Transkripsjon var viktig for å få kontroll på uttalelsene til intervjuobjektene.



Figur 1: Viser prosessen for analysen av intervjuer

Etter transkribering var det neste steget å benytte seg av koding. Det ble benyttet av ord og uttrykk som beskriver avsnitt eller mindre avsnitt av datamaterialet. Alle kodene beskriver generelle temaer som intervjuet handler om, eller som vi kan sortere empirien etter, og som de tilhørende tekstutdragene vil gi mer informasjon om innholdet (Tjora, 2012). Det ble benyttet av ord som «kostnadskonsekvens», «reguleringsplan», «gjennomslag», «samspill», «tett dialog», «tiltak for å unngå kostnadskonsekvenser», «suksessfaktorer» og «ønsker». Etter å ha fått på plass disse kodene var det viktig å kategorisere de. Kategoriseringen består av å samle disse kodene som er relevante for problemstillingen i grupper (Tjora, 2012). På dette stadiet vil det være mulig å utelate et stor antall av kodene fordi det nå er problemstillingen, og ikke empiri, som bestemmer hva som er relevant (Tjora, 2012).

Etter at alle utsagn var kategorisert ble hver kategori analysert ved å kartlegge hvor mange som nevnte en spesifikk påstand. Dette ble gjort for alle intervjuer. Sammenfallende utsagn som ble nevnt flere ganger ble tolket som viktige for det gjeldende prosjektet. Bakgrunnen til intervjuobjektene ble også tatt i betraktning for å ta høyde til motivasjonen deres og samtidig tidligere erfaring med liknende prosjekter. Det siste steget ved analysen var å trekke ut viktige resultater fra de kategoriserte utsagnene og presentere dem til slutt.

2.4.3 Ulemper ved å bruke intervju som metode

Det er flere ulemper ved å benytte intervju som verktøy for kvalitativ datainnsamling. Intervjuer er subjektive, noe som er kjent fra kvalitative forskningsmetoder (Tjora, 2012). Dessuten er det vanlig å ta høyde til alle svar fra intervjuobjektet teller like mye. I realiteten kan intervjuobjektene ha forskjellig innflytelse på prosessen siden de har individualistiske meninger. Det er også vanlig å avspore fra semistrukturert intervjuer, som kan igjen ha konsekvenser når forskeren skal da i ettertid sammenligne alle intervjuobjekter vedkommende har møtt. Det er også viktig å gjennomføre intervjuene på kortest tidsrom, for å oppnå høy grad av reliabilitet i resultatene. Dette var ikke et synlig problem i denne oppgaven siden alle intervjuene var gjennomført relativt raskt etter hverandre, men på grunn av sykdommer blant noen av intervjuobjekter ble noen av intervjuene litt forsinket i forhold til de andre. Dette kan da skape utfordringer når forskeren skal sammenligne tidligere intervjuer med de fremtidige intervjuene. Siden det var tatt lyddopptak, var det enklere å huske utsagn fra de ulike intervjuobjektene.

2.5 Kvalitet i kvalitativ forskning

Denne delen har som formål å gjøre rede for de viktige kriteriene for kvalitet i kvalitativ forskning som er benyttet i denne oppgaven.

2.5.1 Reliabilitet og Validitet

Det er sentralt å skille mellom validitet og reliabilitet i forskningsrapporter (Olsson, 2011). Reliabilitet er forbundet med etterprøvbarhet. Hvis den samme målingen gjentas flere ganger under samme forhold med samme resultat, er det god reliabilitet. For å oppnå god reliabilitet må måleparameterne og målemetodene være entydige, slik at det ikke er tvil om hva som skal måles, og hvordan det skal måles (Olsson, 2011). For å øke reliabiliteten har intervjuene blitt analysert på en systematisk måte som det er beskrevet i delkapittel 2.4.2 (s. 9). Det har vært viktig at analysen var objektiv og samtidig har det vært viktig å unngå at viktig informasjon blir oversett. Et tiltak som kan medføre økt reliabilitet er å gjennomføre flere intervjuer med de samme intervjuobjektene flere ganger, men som er holdt i forskjellige tidspunkter. Dette er selvsagt utfordrende siden det er avhengig av informantens motivasjon på deltakelse, men samtidig kan en finne ut mer om forhold som kunne ha blitt avdekket i tidligere gjennomførte intervjuer.

For å ivareta reliabiliteten i kvalitativ samling av data, er det tatt hensyn til følgende elementer:

- Resultater blir påvirket i liten grad fra forskerens tolkning
- Gjennomføring av intervjuene forekommer innen kort tidsintervall for at sammenligningsgrunnlaget er tilstrekkelig og at resultatene er sammenfallende.
- Omgivelsene under gjennomføring av intervjuene har vært nøytrale.
- Intervjuspørsmålene er entydige slik at det er rom for lite misforståelser fra informanten sin side.

Validitet angir i hvilken grad den innsamlede data representerer det vi ønsker å måle. Høy validitet innebærer at man har data som er relevant for problemstillingen. Validiteten er et uttrykk for om man måler de rette tingene. For å oppnå høy validitet må man måle mest mulig direkte på de forhold man er interessert i (Olsson, 2011). Det har blitt etablert flere tiltak i denne oppgaven for å oppnå økt validitet. Det første tiltaket er at det er hentet informasjon fra både intervjuer, dokumenter knyttet til de tre veiprosjektene og fra tidligere forskning. Siden det er også begrenset med tidligere forskning, spørres det også hvor mye dette kan øke validiteten til studien. Det andre tiltaket er at alle intervjuobjekter som har blitt intervjuet er direkte involvert i planprosessen av disse prosjekter. Dette gjelder intervjuobjekter fra både Nye Veier og de ulike kommuner. Det tredje tiltaket er å utforme spørsmålene i intervjuene presist nok for å unngå eventuelle misforståelser. Det fjerde tiltaket var at den samme intervjuguiden ble benyttet i alle samtlige intervjuer. Av ting som kunne også ha blitt gjort er å gjøre eventuelle spørreundersøkelser for de berørte i de ulike kommuner. Dette hadde selvsagt vært en utfordring med hensyn til både tiden og ressurser tilgjengelig. Det kunne også ha blitt gjennomført intervjuer fra flere representanter fra innsigelsesmyndigheten innad i kommunene.

2.5.2 Generaliserbarhet

Generaliserbarhet er også en indikator på kvalitet i kvalitativ forskning (Tjora, 2012). Generaliserbarhet er knyttet til forskningens gyldighetsområde utover de enheter som faktisk er undersøkt (Tjora, 2012). Det vil si at resultatene fra denne studien er generaliserbare hvis resultatene antas å gjelde for andre veiprosjekter.

De tre ulike case-studier nevnt har ulike utfordringer. En utfordring som dukker opp i den ene case-studie er forholdet mellom prosjekteier og kommuner. Dette er selvsagt ikke det samme for de to andre case-studier der samarbeidet har vært relativt bedre. Effektiv gjennomføring av planprosessen var synlig også i den ene case-studiet, men dette var ikke tilfelle for de to andre case-studier. Dermed er det vanskelig å generalisere utfordringene og gjennomføring av planprosesser for andre planprosjekter.

Dette kapitlet har tatt for seg metoden som er benyttet i denne oppgaven. Videre vil neste kapittel gi en oversikt over de ulike case-studier som har blitt studert og som er relevant for denne oppgavens problemstillingen.

3. Presentasjon av casestudier

Formålet med dette kapittelet er gi leseren et innblikk over de ulike veiprosjekter som blir vurdert i henhold til forskningsspørsmålene. Det gis en kort oppsummering av det valgte veiprojektet, bakgrunn for utbyggingen og status i planprosessen.

3.1 Case studie 1

3.1.1 Casebeskrivelse: E6 Kvithammar-Åsen

Veiprojektet for ny E6 fra Kvithammar i Stjørdal kommune til Åsen i Levanger kommune er Nye Veier ansvarlig for som byggherre. Strekningen er ca. 19 km lang, hvorav 12 km er i tunnel og skal bygges som en firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t (Nye Veier, 2022b). Strekningen omfatter fem store tunneler som er Forbordsfjelltunnelen 6.1 km, Høghåmmårtunnelen 1.4 km, Ramshåmmårtunnelen 1.8 km, Grubbåstunnelen 0.3 km, og Åsentunnelen 2.1 km (Nye Veier, 2022c). Byggestart er i 2022, og strekningen er planlagt å være ferdig innen 2027 (Nye Veier, 2022d).

Prosjektet har en kontrakt på 5,6 milliarder kroner som Hæhre entreprenøren har fått tildelt fra Nye Veier (Nye Veier, 2022e). Hæhre er totalentreprenøren, og prosjekteringen blir utført av rådgivere i Aas-Jakobsen og ViaNova nettverket (Nye Veier, 2022c). Kontrakten er en integrert samhandlingskontrakt der forutsetningen er at Nye Veier og Hæhre entreprenøren skal i felleskap utvikle prosjektet og gjennomføring av prosjektet. Kontrakten er også en totalentreprise der Hæhre står ansvar for både detaljprosjekteringen og utførelse av hele prosjektet.



Figur 2: Kart som viser veien som skal bygges mellom Kvithammar-Åsen hentet fra (Nye Veier, 2022c)



Figur 3: Kart som viser veien som skal bygges mellom Kvithammar-Åsen hentet fra (Nye Veier, 2022c)

Prosjektets mål er beskrevet slik fra Nye Veier (Nye Veier, 2022e):

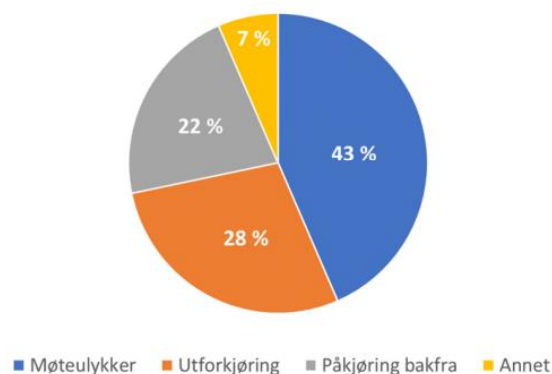
- Realisere målet om en skade og ulykkesfri anleggs- og driftsperiode, samt et helsefremmede og rettferdig arbeidsliv.
- Minimere bygge- og levetidskostnadene gjennom samhandling og digitalisering.
- Minimere ulemper for alle trafikantgrupper i anleggs- og driftsperioden.
- Minimere klimagassutslipp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

3.1.2 Bakgrunn for utbygging av veien

Dagens E6 mellom Kvithammar-Åsen er ulykkesutsatt, men trafikkulykkene vil etter hvert bli redusert i antall og alvorlighetsgraden. Per dags dato er strekningen ulykkesbelastet, og består i hovedsak av tofelts vei med til dels krapp kurvatur og my stigning/fall (Nye Veier, 2022b). Den nye strekningen skal gi bedre fremkommelighet, redusert reisetid og mer forutsigbarhet for trafikantene.

De siste 10 årene er det rapportert inn 46 politiregistrerte ulykker med personskade på strekningen, hvorav to av disse er dødsulykker, ifølge den faglige rapporten til Nye Veier (Nye Veier, 2020). Møteulykker er de mest vanlige ulykkestypen, og utgjør ca. halvparten av ulykkene. Utforkjøringer og påkjøring bakfra utgjør til sammen den andre halvparten.

Fordeling ulykkestyper siste 10 år



Figur 4: Viser fordeling av ulykkestyper de siste 10 årene hentet fra (Nye Veier, 2020)

FAKTABOKS (hentet og regnet fra (Nye Veier, 2020):

ÅDT 2019:	
E6 Kvithammar-Skatval	12 020
E6 Skatval-kommunegrense(Åsen)	8880
Gjennom Åsen sentrum	8400
Tungtrafikk andel (gjennomsnittlig)	18 %

Ulykkesstatistikk 2015-2018: (Kvithammar-Åsen)	
Personskadeulykker	17
Antall dødsulykker	0
Antall hardt skadde	5
Antall lettere skadde	12

Ulykkesfrekvens	Personskadeulykker pr. mill. kjt.-km
Registrert	0,06
Normal	0,03
Forventet	0,06

Figur 5: Fakta om ÅDT og Ulykkesstatistikk

Planstatus på E6 Kvithammar-Åsen

Når	Status	Hva	Hvem
20. november 2011	Vedtatt	Planprogrammet	Levanger kommune
04.07.2013 – 05.09.2013	Høring og offentlig ettersyn	Planprogrammet	Begge Stjørdal og Levanger kommune
19. desember 2013	Vedtatt	Planprogrammet	Stjørdal kommune
14. oktober 2015	Vedtatt	Kommunedelplan med konsekvensutredning	SVV (Statens Vegvesen)
19. oktober 2018	Oppstart	Reguleringsplanarbeidet	Levanger kommune
Desember 2018	Offentlig ettersyn	Planprogram for reguleringsplanen	Levanger kommune
April 2019	Vedtatt	Planprogram [2] på grunn av krav stilt fra Kommunedelplan	Levanger kommune
Mars 2021	Vedtatt	Hovedplan /hoved reguleringsplan	Stjørdal kommune
September 2021	Vedtatt	Hovedplan /hoved reguleringsplan	Levanger kommune

Tabell 4: Viser en oversikt over planstatus i E6 Kvithammar-Åsen
(hentet fra SVV og Nye Veiers sine nettsider)

3.2 Case studie 2

3.2.1 Casebeskrivelse av E6 Kvål-Melhus

E6 Kvål-Melhus sentrum er det første prosjektet i Trøndelag med Nye Veier som byggherre. Den nye strekningen bygges dels der dagens E6 ligger, og dels i en helt ny trasé. Traseen er en utstukket linje for selve veien i denne oppgaven. Nye Veier skal utvide bredden på E6 mellom Melhus sentrum og Skjerdingsstad samt bygge ny veilinje fra Skjerdingsstad til rett før for Kvål sentrum. Den nye strekningen er på 7 km og er firefelts vei med 110 km/t som fartsgrense. Det er to nye bruer som bygges ved Melhuskrysset og Hofstad, og en ny miljøttunnel i Hofstad. Det er også planlagt et nytt toplanskryss for strekningen i Hofstadkrysset. Fra Skjerdingsstad til Melhus sentrum forutsettes det breddeutvidelse av eksisterende E6 som ble ferdig i 2002 (Nye Veier, 2018a). Veistrekningen går i all hovedsak langs Gaula vassdrag og igjennom et jordbrukslandskap. Dette vil være hovedfokuset for Melhus kommune i forhold til ytre miljø. Byggingen startet i 2020 og er planlagt å være ferdig innen 2022 (Nye Veier, 2022f).

Prosjektets kontrakt har en kostnadsramme på ca. 700 millioner kroner eks. mva. og prosjektet total kostnad er ca. 1,1 milliard kroner inkludert mva. (PEAB, 2022). Nye Veier valgte ut Peab Anlegg som entreprenøren og Cowi som rådgiver for dette prosjektet. Kontrakten er en integrert prosjektleveranse (IPL) der forutsetningen er kontinuerlig involvering av byggherren, rådgivere og entreprenører fra tidlig design og gjennom realisering av prosjektet. Forretningsinteresser er justert gjennom delt risiko/belønning og økonomisk gevinst er avhengig av prosjektutfallet.



Figur 6: Kart 3 viser oversikten over veien som bygges mellom Kvål og Melhus sentrum hentet fra (Nye Veier, 2022g)

3.2.2 Bakgrunn for utbygging av veien

Det er registrert mange ulykker på E6 strekningen og særlig gjennom Kvål sentrum. Hovedsakelig er det utforkjøringer og påkjørsler som er årsak til ulykkene. Dagens tettstedet Kvål har med økende trafikk på E6 fått store utfordringer med hensyn til trafiksikkerhet, støy og forurensning. Årsdøgntrafikk på eksisterende E6 ligger i dag mellom 10 500 gjennom Kvål sentrum og 11 300 nærmere Melhus sentrum (Nye Veier, 2018b).

«Det var stort behov for å få gjort utredningen på den strekningen forbi Kvål sentrum fordi det var en flaskehals. Den eksisterende strekningen som var bygd i 2003, var bare tofelts vei. Det var stort behov på grunn av kapasitet til økte trafikanter. Det er på grunn av framkommelighet og enhetlig standard for da hvis man skal bygge firefelts som gjennomgående helt ifra Trondheim sørover mot Berkåk, ville det vært dumt at det står igjen en liten bit på 4 km som har en lavere standard og der det er ganske høy trafikk.»
(intervjuobjekt 3, 2022)

Tabell 5 viser Risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS-analysen) av ulykker langs E6 Kvål-Melhus med hovedvekt på av-/påkjørslar. Analysen er basert på en sjekklister med vurdering av sannsynlighet, konsekvens og risiko for hendelser og situasjoner. På bakgrunn av mange ulykker langs strekningen er sannsynligheten vurdert til stor. Det er hovedsakelig lettere skader eller ingen skader, men konsekvensen er vurdert til alvorlig på grunn av potensielt skadeomfanget. (Nye Veier, 2018c)

Svært sannsynlig					
Meget sannsynlig				X	
Sannsynlig					
Mindre sannsynlig					
Lite sannsynlig					
	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Betydelig	Alvorlig	Svært alvorlig

Tabell 5: ROS analyse av ulykker i av-/påkjørslar langs E6 Kvål-Melhus hentet fra (Nye Veier, 2018c)

Begrep	Liv/helse	Miljø	Økonomiske verdier / produksjonstap
1. Ubetydelig/ufarlig	Ingen personskader	Ingen miljøskader	Økonomisk tap inntil 30.000,-.
2. Mindre alvorlig /en viss fare	Få/små personskader	Mindre og lokale miljøskader	Økonomisk tap mellom 30.000,- og 300.000,-.
3. Betydelig/kritisk	Alvorlige personskader.	Omfattende miljøskader og regionale konsekvenser med restitusjonstid < 1 år.	Økonomisk tap mellom 300.000,- og 3 mill. kr
4. Alvorlig/farlig	Alvorlige personskader / en død.	Alvorlige miljøskader og regionale konsekvenser med restitusjonstid > 1 år.	Økonomisk tap mellom 3 og 30 mill. kr
5. Svært alvorlig / katastrofalt	Personskade med en eller flere døde.	Svært alvorlige og langvarige miljøskader, uopprettelige.	Økonomisk tap over 30 mill. kr.

Tabell 6: Viser oversikt over de ulike begrepene brukt i ROS analysen hentet fra (Nye Veier, 2018c)

Planstatus for E6 Kvål-Melhus

Når	Status	Hva	Hvem
16. desember 2014	Vedtatt	Kommuneplanens arealdel	Melhus kommune
27. november 2017	Oppstartsmøte	Planarbeid	Melhus kommune
22. desember 2017	Kunngjøring av planarbeid	Planarbeid	Melhus kommune
13. mars 2018	1.gangs behandling	Planprogram	Melhus kommune
15.03.2018-30.04.2018	Offentlig ettersyn	Planprogrammet	Melhus kommune
19. juni 2018	2.gangs behandling	Planprogrammet	Melhus kommune
19 juni 2018	Vedtatt	Endelige planvedtaket	Melhus kommune
22. juni 2018	Kunngjøring	Kunngjøring av planvedtaket	Melhus kommune

Tabell 7: Viser planstatus på E6 Kvål-Melhus hentet fra (Melhus kommune, 2022)

3.3 Case studie 3

3.3.1 Casebeskrivelse av E6 Ranheim-Værnes

Ny E6 Ranheim-Værnes bygges som en firefelts motorvei med doble tunnellop. Nye Veier er ansvarlig for dette prosjektet som byggherre. Veistrekningen er 23 km og skal ha en fartsgrense på 110 km/t som i stor grad er utvidelse av eksisterende trasé. Byggestart var i 2020, og hele strekningen er planlagt til å være ferdig innen 2025 (Nye Veier, 2022h).

Veistrekningen går langs Stjørdal, Malvik og Trondheim kommune. Veistrekningen består av åtte bruer og tre toplanskryss (Svebergskryss, Reitankryss, Værneskryss). «Til sammen er det ca. 50 konstruksjoner, alt ifra små overgangsbruer og kulverter til relativt store konstruksjoner som de to nye bruer over Homla og bru over Stjørdalselva» (intervjuobjektet

5, 2022). Det bygges også tre tunneler parallelt med de eksisterende som er Væretunnelen i Trondheim, Helltunnelen i Stjørdal og Stavsjøfjelltunnelen (Nye Veier, 2022i).

«Prosjektets kontrakt har en entreprisekostnad på 4,3 milliarder kroner» (intervjuobjekt 5, 2022). Nye Veier har med seg det spanske entreprenørkonsernet Leonhard Nilsen & Sønner AS, Multiconsult Norge AS og Acciona Mantenimiento de Infraestructuras S.A (Nye Veier, 2018d). Kontrakten er en totalentreprise kontrakt, med tidlig involvering av entreprenører. Tilbyderne for prosjektet E6 Ranheim-Værnes ble invitert til å samhandle om alle deler av prosjektet i utviklingsfasen, innenfor byggherrens makspris, før kontrakten lukket seg som totalentreprise (Nye Veier, 2018d).



Figur 7: Kart som viser veien for den nye E6 Ranheim-Værnes
Hentet fra (Nye Veier, 2022h)

3.3.2 Bakgrunn for utbygging av veien

Eksisterende E6 på strekningen E6 Ranheim-Værnes ble bygd i perioden 1988 til 1995. Trafikkmengden på strekningen var i 2019 ved Væretunnelen på 20 310 ÅDT, med 16 % store kjøretøy. Trafikkprognosen til Nye Veier for 2045 viser ÅDT på 46 366. Den høye trafikkmengden kan forklares til dels med at bompenger er tenkt å være fjernet for strekningen. (Trondheim kommune, 2020)

Fra og med Reppekrysset fram til grensen mot Malvik er det mellom 2008-2017 registrert 31 ulykker. De fleste av dem har skjedd i eller rett utenfor Væretunnelen. Ulykkesforløpet i de fleste tilfeller vært påkjøring bakfra, og hadde lettere skadd som alvorligste skadegrad. En av ulykkene i Væretunnelen endte opp som en dødsulykke. (Trondheim kommune, 2020)

En økning av fartsgrensen fra 90 til 110 km/t på strekningen vil reisetiden reduseres betydelig. Kapasitet øker ikke kun som følge av økt fartsgrense. Økning i hastigheten kan medføre lengre tidsluker mellom kjøretøyene, som dermed betyr færre kjøretøy på en gitt strekning og som eventuelt leder fram til mindre køer.

I den nye reguleringsplanen vil stabiliseringstiltak for skred og rasfare, sikre en positiv effekt av stabiliteten i forhold til gjeldende plan. Sikkerhet for skred er dermed ivarettatt bedre i den nye reguleringsplanen for E6 Ranheim-Værnes. (Trondheim kommune, 2020)

Planstatus på E6 Ranheim-Værnes:

Når	Status	Hva	Hvem
27. oktober 2016	Vedtatt	Reguleringsplan fra Reppekrysset-Væretunnelen	Trondheim kommune
25. januar 2018	Oppstart	Endring av gjeldende reguleringsplan	Asplan Viak, rådgivere, på vegne av Nye Veier AS
3. september 2019	Høring og offentlig ettersyn	Planforslaget utarbeidet av Acciona og Multiconsult lagt fram for behandling i bygningsrådet	Trondheim kommune
21. oktober 2019	Innsigelse	Det ble framsatt innsigelse til planforslaget fra fylkesmannen. Planforslaget ble utarbeidet av Acciona og Multiconsult.	Fylkesmannen i Trøndelag
26. november 2019	Innsigelse trukket tilbake	Innsigelse knyttet til landbruksinteresser trukket tilbake.	Fylkesmannen i Trøndelag
12. desember 2019	Høring og førstegangs behandling	Første gangs behandling av planen for E6 Reppekrysset-Væretunnelen der NV deltok.	Trondheim kommune
19. mai 2020	Innsigelse trukket tilbake	Innsigelse knyttet til støy frafalt. Trondheim kommunen gjorde endringer i planbestemmelsene. Trondheim kommunen gjorde endringer i planbestemmelsene.	Fylkesmannen i Trøndelag
3. september 2020	Sluttbehandling	Planen ble lagt fram for sluttbehandling. Kommunedirektøren ville ikke at planen skulle vedtas.	Bystyret i Trondheim kommune
26. juni 2020	Vedtatt	Bystyret vedtar forslag til detaljregulering.	Bystyret i Trondheim kommune

14. juni 2021	Påklaget	Kommunens planvedtak påklaget av Besteforeldrenes klimaaksjon Trondheim	Trondheim kommune
28. april 2021	Vedtatt	Vedtaket om detaljregulering for E6 Ranheim-Værnes stadfestes.	Trondheim kommune

*Tabell 8: Viser planstatus for Trondheim kommune
Hentet fra (Trondheim kommune, 2021)*

Når	Status	Hva	Hvem
24. september 2019	1. gangs behandling, Vedtatt	Vedtaket for reguleringsplanen E6 Helltunnelen-Hellstranda blir vedtatt i komite plan.	Stjørdal kommune
03.10.19-15.11.19	Høring og offentlig ettersyn	Reguleringsplanforslaget	Stjørdal kommune
28. mai 2020	2. gangs behandling, Vedtatt	Reguleringsplan for E6 Helltunnelen-Hellstranda	Stjørdal kommune
19. august 2020	Klage	Klage på vedtak reguleringsplan blir avvist	Stjørdal kommune

*Tabell 9: Viser planstatus for Stjørdal kommune
Hentet fra (Stjørdal kommune, 2022)*

Når	Status	Hva	Hvem
07. november 2018	Oppstartsmøte	Oppstart på planbehandling for delstrekning Leistad-Helltunnelen	Malvik kommune
19. september 2019	1. gangs behandling	Planforslaget	Malvik kommune
01.11.19-15.12.19	Offentlig ettersyn	Høring og offentlig ettersyn av planforslaget	Malvik kommune
29. juni 2020	Vedtatt	Planforslaget er vedtatt og 2. gangs behandling startet	Malvik kommune
21. august 2020	Kunngjøring	Kunngjøring av endelig vedtatt plan	Malvik kommune

*Tabell 10: Viser planstatus for Malvik kommune
Hentet fra (Malvik kommune, 2022)*

Dette kapittelet har tatt for seg en kort oppsummering av de ulike veiprosjekter som er avgjørende for denne oppgaven. Neste kapittelet skal gi en kort introduksjon om det norske plansystemet av veiprosjekter og lover og regelverk som er viktige i Norge for veiutbygging.

4. Det norske plansystemet av veiprosjekter

Hensikten bak dette kapittelet er å gi leseren et innblikk over hva som er essensielt for planlegging av veiprosjekter i Norge etter plan- og bygningsloven. Kapittelet sitt grunnlag er fra PBL og Reguleringsplanveileder fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Håndbøker fra Statens Vegvesen er også brukt.

4.1 Formålet med planlegging etter plan- og bygningsloven

I dag foregår all veiplanlegging i henhold til plan- og bygningsloven. Loven skal bidra til å samordne statlige, regionale og kommunale oppgaver, og gi grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressurser. Planlegging og vedtak skal bidra til at alle berørte interesser og myndigheter blir møtt med åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning. Det skal også legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunnet skal også beskrives. I Norge har vi nasjonalt, kommunalt og regionalt plannivå (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022).

4.1.1 Nasjonalt nivå

Formålet med nasjonale plannivået er å ivareta de nasjonale interesser. Regjeringen har ansvaret for og ledelsen av planleggingsvirksomheten på nasjonalt nivå, representert av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Det legges også forventninger til regional og kommunal planlegging (PBL, Statlige planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-5, 2022). Når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggingstiltak gjør det nødvendig, kan departementet henstille til vedkommende kommune om å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan. På samme vilkår kan statlig planmyndighet selv utarbeide og vedta slik plan (PBL, Statlig arealplan § 6-4, 2022).

4.1.2 Kommunalt nivå

Kommunal planlegging har til formål å legge til rette for utvikling og samordnet oppgaveløsning i kommunen gjennom forvaltning av arealene og naturressursene i kommunen (PBL, Kommunens planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-3, 2022). Kommunestyret er planmyndighet og skal sørge for at plan- og bygningsloven følges i kommunen. De har ansvar for å vedta kommunal planstrategi, kommuneplan og reguleringsplan (PBL, Kommunens planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-3, 2022). Kommunestyre skal minst én gang i hver valgperiode utarbeide og vedta en kommunal planstrategi. Kommunen skal ved utarbeidelse av kommunal planstrategi innhente synspunkter fra statlige og regionale organer og nabokommuner. Planstrategien bør ha en drøfting av kommunens strategiske valg knyttet til samfunnsutvikling, arealbruk, miljøutfordringer og sektorens virksomhet (PBL, Kommunal planstrategi § 10-1, 2022).

4.1.3 Regionalt nivå

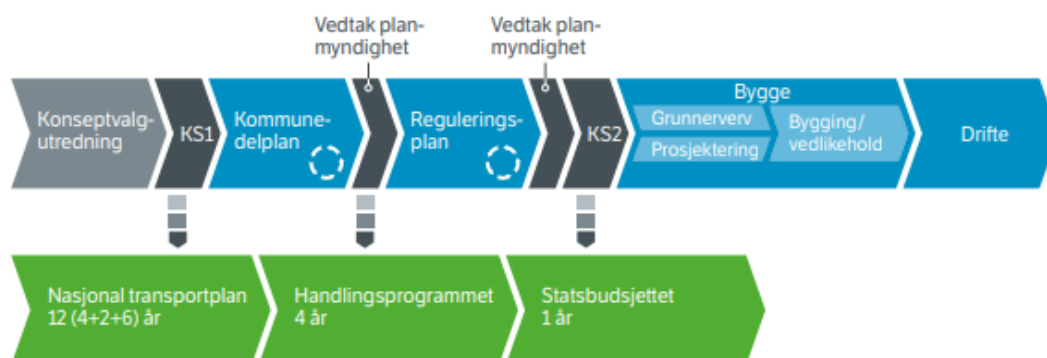
Regional planlegging har til formål å stimulere den fysiske, miljømessige, helsemessige, økonomiske, sosiale og kulturelle utviklingen i regionen. Regionalt plannivå har ansvaret for og ledelsen av å utarbeide regional planstrategi, regional planbestemmelse og regionale planer (PBL, Regionens planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-4, 2022). Regional planstrategi er den eneste lovpålagte elementet i planprosessen på regionalt nivå. En regional planstrategi skal beskrive de viktigste planspørsmålene som har betydning for flere kommuner i en region og utviklingstrekkene for regionen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022). Det er fylkestinget som er regional planmyndighet (PBL, Regionens planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-4, 2022). Regional planmyndighet skal minst én gang i hver valgperiode utarbeide en regional planstrategi i samarbeid med kommuner, statlige organer, institusjoner og organisasjoner som blir berørt av planarbeidet (PBL, Regional planstrategi § 7-1, 2022).

4.2 Planprosesser

Ved store veiprojekter i Norge utarbeides det først en kommunedelplan og deretter en reguleringsplan, som vist i figur 3.2. Når i denne oppgaven snakkes om planprosess er det de tre fasene som gjelder: Konseptutredningsutvalg, Kommunedelplan og Reguleringsplan. Prosessen i store veiprojekter inkluderer også tidspunkter for ekstern kvalitetssikring (KS1, KS2). Konseptvalgutredning (KVU) gjennomføres etter bestilling fra Samferdselsdepartementet for å foreta konseptuelle valg før planlegging kan igangsettes.

Det skal utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet for alle regionale planer og kommuneplaner, og reguleringsplaner som kan få vesentlige virkning for miljø og samfunn (PBL, Planprogram § 4-1, 2022). Plan- og bygningsloven beskriver planprogrammet slik (PBL, Planprogram § 4-1, 2022):

«Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger.»



Figur 8: Oversikt over de ulike fasene i samferdselsprosjekter i Norge hentet fra (Statens Vegvesen, 2021)

4.2.1 Kommuneplan og kommunedelplan

En kommuneplan skal i utgangspunktet ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver. Plan- og bygningsloven kapittel 11 om kommuneplanen forteller at kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter en arealdel og en samfunnsdel med handlingsdel (PBL, Kommuneplan § 11-1, 2022). Kommuneplan tar utgangspunkt i kommunal planstrategi. Kommuneplanens samfunnsdel skal ta stilling til langsiktige utfordringer, mål og strategier for kommunen (PBL, Kommuneplanens samfunnsdel § 11-2, 2022). Kommuneplanens arealdel skal vise sammenhengen mellom framtidig samfunnsutvikling og arealbruk (PBL, Kommuneplanens arealdel § 11-5, 2022). Kommuneplanens arealdel fastsetter arealbruk for området og er ved kommunestyrets vedtak bindende for nye tiltak eller utvidelse av eksisterende tiltak (PBL, Rettsvirkning av kommuneplanens arealdel § 11-6, 2022).

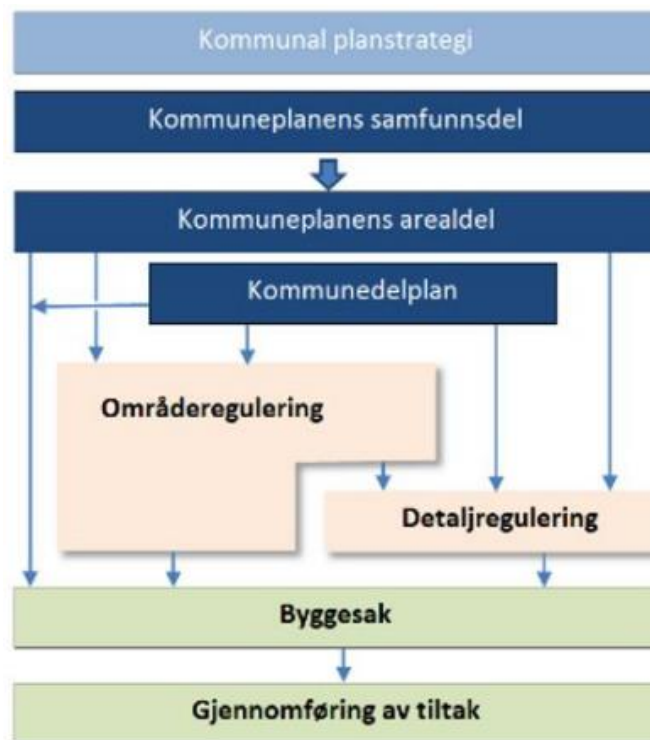
Kommunedelplan er en kommuneplan som gjelder for angitt del av kommunens areal, et avgrenset geografisk tema eller virksomhetsområde. Kommunedelplan skal angi hvordan arealet skal disponeres i et større område. En kommunedelplan har rettslig samme status som en kommuneplan (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022, s. 18). Det er vanlig at en kommunedelplan utarbeides når en vei planlegges. Gjennom kommunedelplan utredes virkninger av planforslag og vegens standard fastsettes. Det er i forbindelse med kommunedelplan at en veitrasé velges. Handlingsdel til en kommunedelplan skal angi hvordan planen skal følges opp de fire påfølgende år.

4.2.2 Reguleringsplan og viktige forskjeller mellom kommunedelplan og reguleringsplan

En reguleringsplan i henhold til paragraf 12-1 i plan- og bygningsloven er beskrevet slik: «Reguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser som angir bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser» (PBL, Reguleringsplan § 12-1, 2022). Kapittel 12 i plan- og bygningsloven forteller også at reguleringsplan utarbeides når det gjennomføres store bygg- og anleggsprosjekter, slik som utbygging av vei. En vedtatt reguleringsplan er en politisk beslutning der kommunestyret avveier ulike interesser (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022, s. 14). Detaljeringsgraden er det som skiller en kommunedelplan og en reguleringsplan. «En kommunedelplan vil kunne avklare trasé for veg eller bane, men den skal ikke angi detaljert utforming av vegen. Slike detaljerte arealavklaringer gjøres på reguleringsnivå» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022, s. 18).

Det er rettigheter og forpliktelser der reguleringsplaner og kommunedelplaner skiller seg ut. Alle grunneiere ved reguleringsplanlegging skal varsles om oppstart av planarbeidet. Derimot ved arbeid på en kommunedelplan holder det at du blir varslet i avisen eller kommunen sine nettsider. Det kan benyttes klagerett for berørte parter ved arealdeler i reguleringsplan, men dette kan ikke gjøres ved kommunedelplaner. En reguleringsplan gir grunnlag for å ta en ekspropriasjon, men det gjør ikke en kommunedelplan. Det er også forskjell på reglene om innløsning for grunneiere. Om en eiendom i en reguleringsplan avsettes for eksempel til offentlig trafikkformål, kan grunneier kreve innløsning av eiendommen umiddelbart. Om det

samme vedtas i kommunedelplan kan grunneier ikke få denne rettigheten først etter fire år.(Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022, s. 18).



Figur 9: Reguleringsplan i det kommunale plansystemet hentet fra (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022)

4.2.3 Områderegulering og detaljregulering

Det finnes to typer reguleringsplaner; områderegulering og detaljregulering.

Områderegulering skal gi avklaringer på områder der kommunen ser behov for dette, mens detaljregulering er en plan for gjennomføring av bygge- og anleggstiltak, flerbruk og vern (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022, s. 15). Detaljregulering brukes for å følge opp kommuneplanens arealdel og områderegulering. Det gir grunnlag for utbyggingsavtaler.

Det er kommunen som har ansvaret for å utarbeide områderegulering, men dem kan overlate til andre myndigheter og private å utarbeide forslag etter avtale og samarbeid med kommunen, jf. PBL § 12-2. I detaljregulering har kommunen, private, tiltakshavere og organisasjoner rett til å fremme forslag, men det er kommunen som kan godta, endre eller forkaste forslaget (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022, s. 20).

Detaljregulering skal ifølge jf. PBL § 12-3 utarbeides av fagkyndige. Minstefrist for høringsperiode til områderegulering er på seks uker og en anbefaling om ferdigbehandling er innen tolv pluss seks uker etter avsluttet høring, jf. PBL § 12-10. Kommunestyret skal treffe vedtaket om områdereguleringen senest tolv uker etter at planforslaget er ferdigbehandlet, jf. PBL § 12-12. Når planarbeidet igangsettes i detaljregulering, skal det avholdes oppstartsmøte, dersom det er en privat forslagsstiller. Kommunen kan beslutte at planinitiativet skal stoppes. Forslagsstiller er den som utarbeider forslag til planprogram i samsvar med krav i forskrift.

Etter mottakelse av planforslaget, skal kommunen snarest og senest innen tolv uker eller en annen frist avtalt med forslagsstiller, avgjøre om forslaget skal fremmes for offentlig høring, jf. PBL § 12-11.

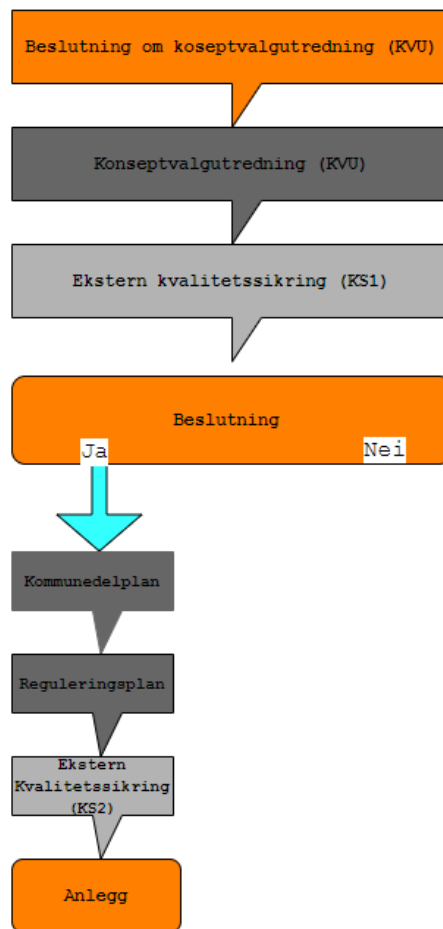
Ved utarbeidelse av områderegulering i samarbeid mellom kommunen og private, kan de private aktører dekke enten helt eller delvis av kostnadene med utarbeidelse av planen. Kommunen kan ikke kreve saksbehandlingsgebyr for behandling av områderegulering. Kommunen kan kun kreve gebyr i forbindelse med behandling av private detaljreguleringsforslag.

4.2.4 KVVU, KS1 og KS2

Konseptvalgutredning er en faglig statlig utredning i tidlig fase før prosjektplanlegging etter PBL. Konseptvalgutredning er for offentlige prosjekter med antatt kostnad over 750 millioner kroner (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022). Det er Samferdselsdepartementet som bestemmer om KVVU skal brukes. I en KVVU analyseres transportbehov, samfunnsbehov og andre konsepter vurderes for å løse behovene som skal gjennomføres for store prosjekter, strekninger og transportsystem i byområder (Statens Vegvesen, 2021). Etter KVVU og KS1 settes prosjektets estimert kostnad (P50). P50 vil si at det er 50 % sannsynlighet for å ikke overskride et beløp og 50 % sannsynlighet for å overskride et bestemt beløp.

KS1 er en ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredningen som gjøres i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet for samferdselsprosjekter (Statens Vegvesen, 2021). Målene til prosjektet og styringsgrunnlaget blir mer konkret for hver fase prosjektet går gjennom.

KS2 er en ekstern kvalitetssikring av styringsgrunnlaget og kostnadsoverslaget som først tas i bruk etter vedtatt reguleringsplan. KS2 gir grunnlag til kostnadsramme for et prosjekt og skal ligge til grunn før prosjektet fremmes som bevilgningssak i Stortinget (Statens Vegvesen, 2021).



Figur 10: Skjematisk framstilling av planprosessen fra beslutningen om KVU til anleggsfasen hentet fra (Statens Vegvesen, 2022)

4.3 Medvirkning i planprosesser

Medvirkning er et veldig viktig prinsipp forankret i PBL, § 5-1. Alle som legger frem planforslag skal ha mulighet til å delta og ha medvirkning. Åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning i planprosesser er viktig for å oppnå demokratiske prosesser (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022). Det er fire forhold som er viktig for medvirkning i planprosessene (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022):

- Kvalitet i plan og beslutningsunderlaget
- Mangfold i samfunnet
- Eierskap og stedsidentitet
- Gjensidig læring og demokratiutvikling

4.3.1 Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn når en utarbeider planprogram, kommuneplan og reguleringsplan. I alle tilfellene skal fristen for å gi uttalelse og eventuelt fremme innsigelse være minst seks uker (PBL, Behandling av reguleringsplanforslag § 12-10, 2022). Høring og offentlig ettersyn har hensikten til å sikre at alle berørte får mulighet til å gi bemerkning til planforslaget. Det innebærer også at planforslaget skal være fysisk lett tilgjengelig for enhver på et nærmere gitt sted. Høring og offentlig ettersyn er obligatorisk ved behandling av reguleringsplaner, og kommer i tillegg til kravet om medvirkning i tidlig fase av planarbeidet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022).

Av plan- og bygningsloven § 5-2 fremgår følgende:

«Når loven her bestemmer at et planforslag skal sendes på høring, skal forslaget sendes til alle statlige, regionale og kommunale myndigheter og andre offentlige organer, private organisasjoner og institusjoner, som blir berørt av forslaget, til uttalelse innen en fastsatt frist.»

4.3.2 Regionalt planforum

For fylkeskommunene er det lovpålagt å etablere et regionalt planforum fra 1. juli 2017 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022). Målet er å samordne og klarlegge statlige, regionale og kommunale interesser i planleggingen. Dette skal gjøres i arbeidet med regionale og kommunale planer. Regional planmyndighet (fylkeskommunen) har ansvaret for planforumets ledelse og sekretariat. Plan- og bygningsloven § 5-3 anviser at statlige, regionale organer og kommuner som er berørt av den aktuelle saken, skal delta på planforumets møter.

Forumet skal behandle både kommuneplaner og reguleringsplaner. Forumet har ikke besluttsende myndighet, men er en arena for å dele videre informasjon, drøfting og avklaring av planspørsmål og sektorinteresser. Kommunal- og moderniseringsdepartementet anbefaler at komplekse og større reguleringsplaner diskuteres i regionalt planforum (Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022). Forumet er spesielt viktig i oppstartsfasen og underveis i utarbeidelsen av planforslaget. Formålet er å ha tidlig dialog og gi grunnlag for bedre planer og samtidig redusere grunnlaget for innsigelser i høringsfasen.

4.3.3 Innsigelse

Retten til å vedta planer lokalt kan overføres til Kommunal- og moderniseringsdepartement ved innsigelse av en reguleringsplan. Dette kan gjøres når innsigelsen lar seg ikke løses lokalt eller i fylkestinget. Departementet kan, selv om det ikke er reist innsigelse, oppheve hele eller deler av planen eller gjøre de endringer som finnes påkrevd, dersom de strider mot nasjonale og regionale interesser. Dette gjelder også der planen strider mot kommuneplanens arealdel (PBL, Innsigelse og vedtak av departementet § 12-13, 2022). Berørte statlige og regionale organer, andre kommuner og Sametinget kan fremme innsigelse til kommunale planforslag etter plan- og bygningsloven § 5-4. Statlig og regionalt organ kan fremme innsigelse hvis

planforslaget åpner opp for spørsmål knyttet til nasjonal og regional betydning, og hvis det har en vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde. Andre kommuner kan fremme innsigelse hvis planforslaget er av vesentlig betydning for kommunens innbyggere, for næringslivet i kommunen, eller for kommunens egen virksomhet. Sametinget kan fremme innsigelse om planen er av vesentlig betydning for samisk kultur eller næringsutøvelse. (PBL, Myndighet til å fremme innsigelse til planforslag § 5-4, 2022)

Dette kapitlet har beskrevet rammene rundt planlegging etter PBL, med hensikt om å gi leseren en forståelse for planlegging etter loven.. Neste kapitlet skal redegjøre for viktig teori og litteratur som er relevant for oppgavens problemstilling.

5. Teori og litteratur

Formålet med dette kapittelet er at leseren skal få innblikk i relevant teori som er aktuelt for denne oppgavens problemstillingen. Oppgaven gjør rede for samfunnsøkonomiske perspektivet, de ulike utfordringer som kan være aktuelle i planprosesser, forskjellige tiltak som kan minke kostnadskonsekvenser i veiprosjekter, og kommunens rolle i veiprosjekter som en offentlig sektor.

5.1 Samfunnsøkonomisk og lokalt perspektivet

Hvordan kommuner opptrer i store veiprosjekter er veldig avhengig av det samfunnsøkonomiske og lokale perspektivet. Nye Veier ble etablert for blant annet en mer effektiv utbygging av lengre veistrekninger, bedre kostnadskontroll og prioritering i tråd med samfunnsøkonomiske lønnsomhetsprinsipper. Et prosjekt er samfunnsøkonomisk lønnsomt når summen av fordeler for samfunnet er større enn summen av ulemper. Begrepet omfatter faktorer som gir en direkte pengeverdi, faktorer hvor en indirekte kan beregne en pengeverdi (prissatte konsekvenser) og faktorer det ikke kan fastsettes en pengeverdi for (ikke-prissatte konsekvenser) (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020). Nye Veier som utbygger har et samfunnsoppdrag fra Samferdselsdepartementet og Stortinget om å bygge mer trafikksikker vei for hver offentlig krone. Sammenlignet med Statens Vegvesen har Nye Veier et annet handlingsrom, som i hovedsak innebærer budsjettmessige betingelser med økt forutsigbarhet gjennom porteføljestyling innen gitte økonomiske rammer (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020). Følgeforskning av planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad fra Ramstad et. al. 2020 viser at Nye Veier har anledning til å prioritere rekkefølgen på veiprosjekter, etter kriterier om samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette kan gi dem en betydelig maktposisjon i forhold til de kommuner som er også interessenter i de valgte veiprosjektene. Beslutningsmyndighet for rekkefølgen er i praksis flyttet fra Stortinget til Nye Veier. Erfaring viser at de prosjekter som ikke blir prioritert blir ofte utsatt enda lengre (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020). Derfor for kommuner er det viktig at veistrekninger som unngås i deres kommuner blir høyt prioritert. Kommuner vil gjerne ivareta lokale interesser som krav til trasé, kryss, natur og miljø, støy og beslag på jordbruksområder. Samtidig ligger planvedtaks myndigheten hos de enkelte kommuner om å vedta reguleringsplaner som er bearbeidet av Nye Veier. Nye Veier må da forholde seg til de vanlige rammer som ligger til grunn i henhold til plan -og bygningsloven. Beslutningsmyndighet, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og lokale krav kan ha en betydning for hvordan kommuner opptrer i veiprosjekter for å få gjennomslag til sine ønsker om utforming av veiprosjekter.

5.2 utfordringer i planprosesser

Ifølge litteratur finnes det ulike utfordringer i planprosesser. Disse blir også nevnt i følgeforskning av planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020). En faktor som nevnes er samarbeid og tillit mellom prosjekteier og politikere. Det nevnes at brudd i planprosessen mellom kommunene og prosjekteier på politisk nivå kan være synlig på grunn av begrenset kommunikasjon mellom prosjekteier og politikere. Det kan være få møter og dialoger og lite tillit mellom partene. En annen faktor er ulike mål for prosjekteier og kommunen. Konfliktsituasjoner oppstår fordi prosjekteier er opptatt av nytte av veien i forhold til kostnader, men kommunene er forkjempere for den beste og dyreste løsningen for lokalbefolkningen. Tidlig medvirkning av innbyggere er også noe som blir nevnt. Det er utfordrende å samle innbyggere til medvirkning tidlig i prosessene, noe som kan resultere i problemer senere i prosessen. Innsigelser på planen som kan komme sent kan også skape utfordringer i planprosesser. Dette får generelt ingen konsekvenser for de aktører som gir innsigelser og dermed kan terskelen for å komme med innsigelser blir lave. Utfordringer er stor sett knyttet til samhandling og relasjoner mellom flere av de involverte aktørene i planprosessene, mellom prosjekteier og kommunene, prosjekteier og innsigelsesmyndighetene, og mellom kommunene.

5.2.1 Konsekvenser av tidskrevende veiprojekter

Lengden på planleggingstid påvirker både nytten og kostnadene ved prosjektene (Heldal & Rasmussen, 2012). Nyttan av prosjekter i form av kortere reisetid, økt forutsigbarhet og økt sikkerhet blir forsinket når et prosjekt tar lang tid fra idé til realisering. Lang planleggingstid bidrar også til økte kostnader til veiprojekter. Dette er på grunn av lite kontinuitet i planleggingen og kostnadsstigningen på grunn av lang gjennomføringstid. Dermed vil dette innebære at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av samferdselsprosjekter bli vesentlig påvirket av planleggingstiden (Heldal & Rasmussen, 2012).

5.2.2 Årsaker til at planlegging tar lang tid

Det er flere årsaker knyttet til at planprosjekter tar lang tid. Et av dem er innsigelser (Heldal & Rasmussen, 2012). De ulike involverte aktørene blir invitert til medvirkning i planprosesser tidlig, men dette blir ikke alltid prioritert. Fravær av forpliktende medvirkning gir usikkerhet om at planforslaget vil bli akseptert eller bli møtt av innsigelser senere i planprosessen (Heldal & Rasmussen, 2012). Innsigelser er også en konsekvens av mangelfull samordning mellom statlige myndigheter. Usikkerheten knyttet til innsigelser i planprosessen forsterkes av sterkt varierende koordinering mellom statlige og regionale fagmyndigheter (Heldal & Rasmussen, 2012). Prosessen rundt avklaring av innsigelser kan også være tidskrevende og om innsigelser kommer sent i prosessen, resulterer det også til forsinkelser i planprosessen.

Et annet aspekt som kan tyde på at planlegging tar lang tid er tidlig detaljering av planer. Detaljering av planen for tidlig i planprosesser kan være lite hensiktsmessig (Heldal & Rasmussen, 2012; Rundberget, 2015). Dette er fordi detaljerte utredninger kan være tidskrevende og er ikke nødvendigvis beslutningsrelevante (Heldal & Rasmussen, 2012).

Rundtberget (2015) peker også at effektiv organisasjon kan ha en vesentlig påvirkning på om planlegging i planprosesser går fort. Effektiv organisasjon kan innebære at det er god dialog og åpenhet internt og med samarbeidspartnere.

5.3 Kommunikasjon og relasjoner

God kommunikasjon og godt samarbeid er avgjørende for hvordan kommuner og Nye Veier samarbeider i store veiprojekter. Det handler om å skape et åpent samarbeidsklima der både kommuner og Nye Veier viser interesse og forståelse ovenfor de valgene begge tar for det gjeldende prosjektet, samtidig som de respekterer hverandre. Spørsmålet om kommunikasjon i planprosessen er enda viktigere i dagens samfunn, der aktørmangfoldet er større enn noen gang (Aarsæther, Falleth, Nyseth & Kristiansen, 2012). Dette gjelder spesielt store og komplekse veiprojekter der det er flere aktører som er involverte. De kan ha ulik kultur og fagbakgrunn som kan være avgjørende for hvordan de kommuniserer. Store samferdselsprosjekter kan berøre ulike interessenter med forskjellig bakgrunn. Disse interessenter kan være folk med god kunnskap om veiplanlegging, saksbehandlere fra kommunen, bønder og grunneiere som kan ha sterke ressurser til lokalbefolkning. Det gir dermed behov for tilpasning av kommunikasjonsmetoden med den enkelte aktøren.

En annen faktor som kan være avgjørende er relasjoner mellom de involverte aktører i et veiprojekt. Fra følgeforskning av planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad kommer det tydelig fram at gode relasjoner er avgjørende for en tidseffektiv planprosess. Disse relasjoner oppstår ikke nødvendigvis av seg selv, men gjennom gjensidig forpliktelse for å finne løsninger, og en proaktiv og løsningsorientert holdning blant nøkkelaktører (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020). Det kommer også fram at gode relasjonelle ferdigheter bidro også til håndtering av krevende samhandling og motstridende interesser på tvers av aktørgrupper.

5.4 Tiltak for å unngå økte kostnader i veiprojekter

Når kommuner fremmer sine ønsker til de reguleringsplaner som Nye Veier har jobbet med, blir veiprojekter ofte dyrere enn planlagt. Disse kostnadskonsekvenser kan gå på bekostning av framdriften av selve veiprojektet. Nye Veier har et mandat som sier at de skal bygge mest mulig trafiksikker vei for pengene. For Nye Veier kan det være utfordrende å holde seg innenfor rammene til mandatet når kommuner kommer med sine krav som de har lyst å få gjennomslag til. En løsning her er medfinansiering fra kommuner for å få gjennomslag til noen av kravene deres. Dette kan gi både insentiver til Nye Veier som byggherren og kommuner. Prosjekter med full statlig finansiering kan brukerne eller lokale krefter ha alt å vinne på å maksimere kostnaden. Krav om en viss grad av egenfinansiering lokalt kan gi insentiv til å gjennomføre mer kostnadseffektive investeringer lokalt (Welde & Volden, 2020).

Et annet tiltak for å unngå økte kostnader og effektivisere gjennomføringen av veiprojekter er å minke antallet innsigelser (Heldal & Rasmussen, 2012; Rundtberget, 2015). Heldal og Rasmussen hevder også at mulighetene til å begrense innsigelser bør utnyttes i større grad enn

det som gjøres i dag. Det vil innebære at manglende medvirkning tidlig i prosessen vil kunne begrense innsigelsesmyndigheten og muligheten til å fremme en innsigelse på forhold som har blitt avklart i konseptvalgutredningen begrenses.

Welde og Volden peker også at tidligfasen er veldig avgjørende for vellykkede prosjekter (Welde & Volden, 2020). Prosjekts lønnsomhet vil kunne påvirkes av valg som gjøres i alle faser, men likevel er det i tidligfasen at muligheten til å påvirke er størst. Det er i den fasen at friheten og fleksibilitet til å gjøre endringer er størst. Prosessene er i denne fasen er preget av politiske dragkamper og sterk involvering fra kommuner og andre interessenter. Det viktigste derfor er å bruke tid på grundige og systematiske prosjektanalyser. Senere i prosjektet blir flere valg låst og dermed blir det dyrt og vanskelig å gjøre endringer i prosjektet. (Welde & Volden, 2020)

5.5 Offentlig sektor: kommuner i veiprosjekter

Etter PBL har alle offentlige organer plikt til å delta i planleggingen av et prosjekt når den berører deres saksfelt eller deres egen planer og vedtak. Selv om utbygging av hovedveier kan planlegges av SVV eller Nye Veier, sitter kommunen med myndigheten om å vedta planer etter PBL selv om det er staten som finansierer utbygging av disse hovedveier. Det er ikke samme organ som har ansvaret for å vedta planer, som har ansvar for utbygging. Dette kan åpne rom for konflikter mellom økonomi og kvalitet, og mellom sentrale og lokale interesser, og konflikter vil forsterkes når hovedveien blir et sentralt element i framtidig utvikling av byen (Harvold & Skjeggedal, 2008). Det er også lettere å kreve høy standard og dyre løsninger for den som ikke står ansvarlig for finansieringen. Hovedveier kan også noen ganger kreve andre traseer enn det som er ønskelig ut fra hensyn til lokalbyutvikling (Harvold & Skjeggedal, 2008).

Kommunen er et administrativt og politisk system som gir helt andre forutsetninger for forvaltningsatferd og beslutninger. De skal iverksette statlig politikk som det laveste leddet i forvaltningshierarkiet. Dessuten er kommunene en politisk institusjon som skal vedta og gjennomføre lokal politikk. I prinsippet sitter lokalpolitikere med ansvaret for alle beslutninger. I veiprosjekter, vil det politiske fokuset ikke være å følge veinormaler, regler og beregninger, men om å finne akseptable løsninger som de fleste kan godta, innenfor rammene til PBL og tidligere beslutninger (Harvold & Skjeggedal, 2008). Dette åpner rom for utfordringer mellom kommuner og Nye Veier.

Kommunestyre i kommuner er valgt av sine velgere og mange lobbyister jobber aktivt for sine utbyggingsområder. Dermed er ikke det uvanlig at kommunestyre eller politikere ikke alltid er enig i løsningene i en reguleringsplan fra en offentlig utbygger i veiprosjekter. Ulike politiske mål og kommuneplanens arealdel har stor betydning og bærer samtidig preg av stor kompleksitet. Dermed kan det også skape usikkerhet i reguleringsbeslutninger.

Det er også viktig å forstå at ansvarliggjøring av kommuner i veiprosjekter kan sannsynligvis bare skje hvis de trekkes inn aktivt inn i de prosesser som Nye Veier eller SVV setter i gang. Det er ingen garanti at det blir ingen konflikter underveis i prosessen, men dette vil bringe fram faglige lokal kunnskap som kommuner sitter med. For en byggherre som Nye Veier er

det viktig å forstå kommunens roller i veiprosjekter og at sammen med kommuner kan de håndtere utfordringene som kan dukke opp underveis i planprosesser. Gjennom å jobbe som et team kan de faglig supplere hverandre og støtte hverandre i kritiske fase i planprosesser i prosjekter.

5.6 Oppsummering

Hovedfunn fra teorien peker på at det er ulike perspektiver i veiprosjekter.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet er en stor prioritering for dagens offentlige utbyggere som Nye Veier i veiprosjekter. Dette kan gi Nye Veier en betydelig maktposisjon i forhold til de kommuner som er også interessenter i store veiprosjekter. For kommuner er det viktig å ivareta lokale interesser som krav til trasé, kryss, natur og miljø, støy og beslag på jordbruksområder. For kommuner er det viktig å ivareta det kommunale infrastrukturen som berøres som følge av et nytt samferdselsprosjekt som E6. Det er også tydelig at det er noen kjente utfordringer i planprosesser som kan være synlige i de fleste veiprosjektene. Disse er listet i Tabell 11. Disse utfordringer er blant annet innsigelser som kommer sent i planprosesser, lite samarbeid og tillit mellom prosjekteier og politikere, ulike mål for prosjekteier og kommunen, tidlig medvirkning av innbyggere og innsigelser som kommer sent i planprosessen. Noen av disse utfordringer resulterer med tidskrevende og lange prosesser i veiprosjekter, som igjen påvirker kostnadene ved et offentlig veiprosjekt. Forsinkelser på grunn av tiden og kostnadsstigningen i veiprosjekter vil innebære at den samfunnsøkonomiske lønnsomheten blir svekket. Videre i teorien pekes det også på viktigheten av kommunikasjon og relasjoner i veiprosjekter. Begge faktorer vil være avgjørende for et godt samarbeid mellom kommuner og Nye Veier i veiprosjekter. Store komplekse veiprosjekter har mange involverte aktører og dermed spørsmålet om kommunikasjon i planprosesser er enda viktigere i dagens samfunn. Det finnes ulike tiltak som kan gjøre at en kan unngå økte kostnader i veiprosjekter. Disse går ut på blant annet medfinansiering fra kommuner for at de kan få gjennomslag til sine ønsker, å unngå antall innsigelser slik at muligheten til å fremme en innsigelse på forhold som allerede er avklart i konseptvalgutredningen begrenses, og utnytte muligheten til å ha størst endringer i tidligfasen av et prosjekt. Det forklares også rollen til kommuner i veiprosjekter. Kommunen er et administrativt system som gir helt andre forutsetninger for forvaltningsatferd og beslutninger. Kommunen er en politisk institusjon som skal vedta og gjennomføre lokal politikk. I prinsippet sitter lokalpolitikere med ansvaret for alle beslutninger som tas i kommunen. I veiprosjekter vil hoved politiske fokuset ikke være å følge veinormaler, men om å finne akseptable løsninger som de fleste kan godta, i henhold til PBL. Selv om utbygging av hovedveier planlegges av SVV eller Nye Veier, og finansieres av staten, sitter kommunen med myndigheten om å vedta planer etter PBL. Det er også viktig å påpeke at ansvarliggjøring av kommuner i veiprosjekter kan sannsynligvis bare skje hvis de trekkes inn aktivt i de prosesser som Nye Veier setter i gang. Det gir ingen garanti at det blir mindre konflikter underveis i prosessen, men det vil bringe frem lokal kunnskap som kommuner sitter igjen med.

Kjente utfordringer	Beskrivelse
Innsigelser som kommer sent i planprosesser.	Innsigelser på planen som kan komme sent kan skape utfordringer. Terskelen for å komme med innsigelser blir lave siden aktører blir veldig opptatt av det.
Lite samarbeid og tillit mellom prosjekteier og politikere.	Begrenset kommunikasjon mellom prosjekteier og lokale politikere kan skape utfordringer i planprosesser. Få møter og lite dialog kan skape dårlig samarbeid mellom prosjekteier og kommuneadministrasjonen.
Ulike mål for prosjekteier og kommunen.	Konfliktsituasjoner oppstår fordi prosjekteier er opptatt av nytte av veien i forhold til kostnader, men kommunene er forkjempere for den beste og dyreste løsningen for lokalbefolkningen.
Tidlig medvirkning av innbyggere.	Det er utfordrende å samle innbyggere til medvirkning tidlig i prosessene, noe som kan resultere i problemer senere i prosessen.
Forsinkelser i planprosessen på grunn av innsigelser som kommer sent i prosjektet.	Fravær av forpliktende medvirkning gir usikkerhet om at planforslaget vil bli akseptert eller bli møtt av innsigelser senere i planprosessen. Prosessen rundt avklaring av innsigelser kan være tidskrevende og om innsigelser kommer sent i prosessen, resulterer det til forsinkelser i planprosessen.

Tabell 11: Viser oversikt over de kjente utfordringer i vegprosjekter i planprosesser

Dette kapittelet har da gjort rede for viktig teori og temaer som kan være aktuelle for denne oppgavens problemstillingen. Neste kapittel skal gi leseren et innblikk i resultater funnet fra de ulike intervjuobjektene som er relevant for denne oppgavens forskningsspørsmålene.

6. Resultater

Formålet med dette kapittelet er å redegjøre for de viktige resultater innhentet fra intervjuene med både Nye Veier og de ulike kommuner fra case-studiene. Resultatet er også hentet fra ulike saksdokumenter fra kommuner. Hvert delkapittel skal ta for seg viktige funn som er relevant for å besvare forskningsspørsmålene. Identiteten til intervjuobjektene er anonymisert.

6.1 Hvordan kommuner opptrer i Nye Veier sine prosjekter

Denne delen har som formål å svare på forskningsspørsmål 1 og 2. Konkrete eksempler har blitt tatt for å beskrive de ulike situasjoner opplevd fra intervjuobjektene i det ulike case-studiene.

6.1.1 E6 Kvithammar-Åsen

Ved case-studie i E6 Kvithammar-Åsen var det to kommuner som var involverte, Levanger og Stjørdal kommune. Tilbakemeldingen fra intervjuobjekt 1 som representerer Nye Veier, tyder på at begge kommuner oppfører seg veldig forskjellig fra hverandre. Dette er selvfølgelig avhengig av den nye E6 som påvirker kommuner ulikt. Levanger kommune var veldig opptatt av og hadde et stort ønske om et helkryss nord for Åsen (Figur 2), ifølge intervjuobjekt 1. Løsningen som ble vedtatt fra Nye Veier i reguleringsplanen etter å ha analysert trafikkbildet og hatt kostnadseffektiv utbygging i bakhodet, var å ha to halvkryss i hver ende av Åsen. Dette gjorde det mulig for både avkjøring og påkjøring både sørover og nordover for Åsen. Trafikkbildet viste at det bodde mye folk på Frosta, sør for Åsen, og i Åsen sentrum (Figur 3). Dette var desidert en krevende sak for Nye Veier å få til siden formannskapet i Levanger kommune hadde allerede behandlet saken halvår før planen ble lagt fram fra Nye Veier. De hadde allerede vedtatt om at det skulle være et helkryss på nordsiden av Åsen. Nye Veier konkluderte med sin forklaring at et helkryss ville vært negativt for både landbruk, jernbanen, trafikkavvikling og for eiendom som var nærmere selve veien. Intervjuobjekt 1 beskriver at Levanger kommune var også opptatt av beslag av landbruks-/skogbruksareal. Dette er fordi ganske store arealer i Vuddudalen (Figur 2) ble brukt på grunn av et sidebrått terreng der og Nye Veier ville ha fleksibilitet om å justere veilinje i detaljplanfasen.

Levanger kommune fikk anledning til å komme med deres innspill først gjennom planprosessen, mente intervjuobjekt 2 som representerer Levanger kommune. Vedkommende mente at det var god dialog og åpne møter med Nye Veier og administrasjonen i Levanger kommune. Levanger kommune fikk mulighet til å påvirke reguleringsplanen og selve plasseringen av veien i stor grad. Forslagsstiller sin løsning, som er Nye Veier her, vant til slutt siden den var godt faglig begrunnet med de valgene Nye Veier tok i valg av trasé i Åsen. Her er klart at åpenhet, god dialog underveis, og innspill fra kommunen og Nye Veier gjorde det mulig til å beslutte seg til en løsning og unngå konflikter til tross for komplikasjoner med å bygge veien i Åsen på grunn av grunnforhold.

Stjørdal kommune oppførte seg annerledes enn Levanger kommune, ifølge intervjuobjekt 1 som representerer Nye Veier. Intervjuobjektet mente at dette hadde noe med det politiske bildet i Stjørdal å gjøre. Stjørdal kommune har vært veldig opptatt av den manglende gang-/sykkelvei på strekningen av dagens E6. Mellom Skatvalskrysset og Voldsdalen i dag (“Google maps- Voldsdalen-Skatvalkirke,” 2022) finnes det ikke noe tilbud for gående og syklende. Det er dårlig grunnforhold på strekningen der på grunn av mye kvikkleire og veldig krevende å få til en løsning der, ifølge intervjuobjekt 1. Statens Vegvesen har også tidligere vist at det er både kostnadmessig og teknisk krevende å få bygd gang-/sykkelvei der. Stjørdal kommune har jobbet veldig aktiv for å få med dette inn i prosjektet, men samtidig har Nye Veier gitt dem gode argumenter for at dette hører ikke til det gjeldende prosjektet. Nye Veier har hatt en tydelig utfordring her. Det endte opp til slutt med en utbyggingsavtale med Stjørdal kommune der Nye Veier bidro med et beløp på den strekningen mellom Skatvalskrysset og Voldsdalen. Intervjuobjekt 1 mente at kostnaden var godt over 100 millioner kroner, men Stjørdal kommune bidro med 10 millioner kroner. Beløpet utbetales kun med den forutsetningen at kommunen må se på tiltaket og at det må komme til utførelse under byggetiden av selve E6 prosjektet. Intervjuobjektet mente at Stjørdal kommunen skulle ta ansvar for både planbiten og mulig løsning, vedlikehold og utførelse. Avtalen ble signert høsten 2021, men det har ikke skjedd noe etterpå under høringsrunder at den skal behandles av kommunen selv, ifølge intervjuobjekt 1.

6.1.2 E6 Kvål-Melhus

Ved case-studie i E6 Kvål-Melhus er det kun Melhus kommune som er involvert i prosjektet. Intervjuobjekt 3 som representerer Nye Veier, mente at det var et veldig godt samarbeid mellom Melhus kommune og Nye Veier i prosjektet. Reguleringsplanen var heller ikke komplisert. Dette er fordi mellom Skjerdingstad-Kvål var det allerede en vedtatt reguleringsplan på trasé fra SVV i 2016. Informant 3 mente at å få flyttet ut et stort planskiltkryss fra dyrket mark på Skjerdingstad til et nytt næringsområde nærmere Melhus, var et stort ønske fra Nye Veier. Det var et av hovedgrepene deres og samtidig var det ønskelig å få økt fartsgrensen fra 100 km/t til 110 km/t. Begge disse grepene ble tatt imot godt fra Melhus kommune fordi Melhus er en stor jordbrukskommune som ønsker å bevare så mye av matjorden deres som mulig. Det med å flytte kryss var også gunstig i forhold til næringsområdet fordi da fikk Melhus kommune en direkte adkomst til E6 og inntil næringsområdet der. Dette var også noe Melhus kommune var veldig enig i, ifølge intervjuobjekt 3. Nye Veier er kjent for å bygge effektivt i forhold til både tid og kostnaden. Reguleringsplanprosessen i prosjektet ble gjennomført på rekord tid, ifølge intervjuobjektet. Nye Veier startet et oppstartsmøte med Melhus kommune i november 2017 og reguleringsplan ble vedtatt i juni 2018. Årsaken til det er fordi alt i forhold til høringsfrister ble overholdt og det var lite konflikter med Melhus kommune. Intervjuobjekt 3 mente at Melhus kommune opplevde tidspress fra Nye Veier, men samtidig var kommunen enig i løsningene i reguleringsplanen på den nye E6. Dermed var det mulig å gjennomføre prosessen raskere enn planlagt.

Intervjuobjekt 4 som representerer Melhus kommune, mente at planprosessen ble gjennomført på rekord tid fra kommunen sin side også. Det er det raskeste å gå gjennom en planprosess i forhold til de kravene som ligger til høring blant annet. Tidspresset var noe som var utfordrende, ifølge intervjuobjekt 4. Det blir utfordrende å involvere alle viktige parter når det er tidspress. Det er viktig å være trygg på at for eksempel landbruk er godt ivaretatt, ifølge intervjuobjektet. Samtidig er det også ressurskrevende for Melhus kommune. Vanligvis når en utbygger fremmer en reguleringsplan til kommunen for behandling, tar kommunen noe gebyr for det. Dette er ikke mulig når det gjelder statlige finansielt veiprojekt. For kommunen er det en ressurs som de må selv må stille opp med samtidig som de ikke får betalt for det på samme måte som i andre reguleringsplaner, ifølge intervjuobjekt 4. Intervjuobjektet 4 mente også at Melhus kommune var opptatt av at Nye Veier skulle beholde beslaget på jordbruksarealet ned. Kommunen har også ønsket at for det jordbeslaget som Nye Veier gjør, kan de se på muligheten om å enten dyrke nye arealer eller at dem kunne bidra i noe jord forbedringsprosjekt for bønder som er berørt langs strekningen. Geoteknikk var også noe som er viktig for Melhus kommune, ifølge intervjuobjekt 4. Det er mye kvikkleire i Melhus kommune og mange av de tettstedene deres ligger på kvikkleire. Dermed var det viktig for Melhus kommune å få dokumentasjon fra Nye Veier om noen stabiliserende tiltak som de kunne bidra med for veisystemet. Trafikksikkerhet i anleggsperioden var et annet element som var også viktig, ifølge intervjuobjekt 4. Det var viktig å se hvordan Nye Veier tar i bruk massene slik at trafikken gjennom lokalsenteret unngås og at det er godt gjennomtenkt i forhold til massehåndteringen.

6.1.3 E6 Ranheim-Værnes

Ved case-studie E6 Ranheim-Værnes var det tre kommuner som var involvert i prosjektet; Trondheim, Malvik og Stjørdal kommune. Det var interessant å forholde seg til tre kommuner i parallelt siden Nye Veier måtte ha en ny godkjent reguleringsplan i alle tre kommuner, ifølge intervjuobjekt 5 som representerer Nye Veier. Alle tre kommuner oppførte seg veldig forskjellig. Trondheim kommune er en stor bykommune, som har en stor administrasjon. De forventet veldig lite involvering fra Nye Veier. De hadde lite dialog med Nye Veier og ønsket heller ingen dialog. Trondheim kommune holdte Nye Veier også veldig lite informert underveis i prosjektet. Nye Veier måtte etterspørre og purre ofte for å få oppdateringer om hvordan det gikk med fremdriften av planen og konsekvensene knyttet til kommunen, ifølge intervjuobjekt 5. Intervjuobjekt 5 opplevde vanskeligheter med samarbeidet mellom dem og Trondheim kommune, men erkjenner samtidig at det kan være faktorer fra deres side som kunne ha medført at samarbeidet gikk bedre. Det er sikkert andre ting Nye Veier kunne ha gjort bedre, men Nye Veier hadde allerede invitert til en åpen dialog med Trondheim kommunen. Intervjuobjekt 5 mener at Malvik kommune var mye mer mottakelig for dialog, både på politisk og administrativt nivå. Nye Veier måtte forholde seg til toppledere hos politikere, rådgivere og administrasjonen som de hadde mye dialog med. Malvik kommune hadde veldig stor forventning i forhold til hva Nye Veier skulle bidra med. Intervjuobjekt 5 mente at det var flere kryss som har blitt beholdt gjennom reguleringen, som er da krav ifra Malvik kommune. Kommuner har mye makt i en reguleringsplan selv om det er en nasjonal ressurs som skal bygges ut, ifølge intervjuobjekt 5. Videre mener intervjuobjekt 5 at Stjørdal

kommune er en mellomting mellom Malvik og Trondheim. Nye Veier opplevde de som veldig åpent for dialog, både administrativt og politisk. De hadde veldig få krav, men veldig tydelig på de få kravene dem hadde. Det har noe sammenheng med søsterprosjekt som ligger rett nord for Stjørdal og som påvirker Stjørdal veldig annerledes enn det Ranheim-Værnes prosjektet gjør, ifølge intervjuobjekt 5. Det kan være at Stjørdal tok ut sine ønsker der for å maksimere profitten, ifølge intervjuobjektet.

Trondheim kommune har vært opptatt av geoteknikk, landbruksområder, støy situasjon ved Reppe området og klima, ifølge intervjuobjekt 6 som representerer Trondheim kommune. Vedkommende beskriver at Nye Veier og Trondheim kommune var ikke samkjørt gjennom prosessen i dette prosjektet. Etter at Trondheim kommune sendte inn innsigelse på landbruk og støy, var ikke dialogen noe produktiv lenger, ifølge intervjuobjekt 6. Ved Reppe har støy situasjonen skapt utfordringen for Trondheim kommune. Der administrasjonen i Trondheim kommune mente at støyforholdene var ikke aksepterbare for folk som bodde ved Reppe, mente Nye Veier at planforslaget deres har tatt hensyn for tiltak for støyskjerming og det skal støy utredes for flere eiendommer enn det som var i gjeldende planen fra SVV (**Vedlegg A**). Nye Veier mente også at Trondheim kommune hadde allerede godkjent et byggeprosjekt tett innpå E6 i rød sone, noe som medførte at støytiltak for Ranheim Panaroma (Reppe) strengt tatt ble Trondheim kommunens ansvar. Dette var noe som intervjuobjekt 6 også fikk inntrykk av etter dialogen med Nye Veier. Intervjuobjekt 6 mente at økonomien til prosjektet var noe som alltid var i bakhodet til Nye Veier. Dette kunne ha tvunget de til å beslutte seg til løsningene som ikke nødvendigvis Trondheim kommune var enig i, siden kommunen brydde seg ikke like mye om selve økonomien til prosjektet. Intervjuobjektet mente at SVV var lettere å forholde seg til enn Nye Veier. Det gikk på bekostning av at SVV brukte for mye penger. Intervjuobjekt 6 var enig i mandatet til Nye Veier, men mente at det er skummelt når man er på grensen på hva slags løsning som er akseptabelt. Intervjuobjektet mente også at det var en viltkryssing som ble redusert. Ifølge SVV sin opprinnelige reguleringsplan hadde den størrelse på 40 m, men med Nye Veier ble det over til 12 m. Det ble alltid diskusjoner om hva som var godt nok og hva det gikk på bekostning av i Trondheim kommune, ifølge intervjuobjekt 6. Fra brevet (**Vedlegg A**) sendt fra Nye Veier til Trondheim kommune kan det tolkes ut som at Nye Veier var overrasket av den negative innstillingen fra administrasjonen i Trondheim kommune. Det kan tolkes slik at Nye Veier er opptatt av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nye Veier har gitt en begrunnelse på at gjeldende plan fra Ranheim-Åsen viser en negativ samfunnsnytte på -0.64, og med Nye Veier sin nye plan med 110 km/t og 4-felt motorvei, er netto samfunnsnyttan +0.33 sammenlignet med gjeldende 90-planen. Intervjuobjekt 6 mente at forhandlingene var der Trondheim kommune kunne få sitt inngrep med prosjektene når de skulle få gjennomslag for sine ønsker om utforming av veien. Intervjuobjektet var tydelig på at Trondheim kommune kan ikke legge ut en plan for høring før den er tilstrekkelig belyst og kan heller ikke finne en plan for vedtak før den er tilstrekkelig belyst fra forslagsstiller som er Nye Veier her.

For prosjektet i Ranheim-Værnes var det allerede en gjeldende plan, mente intervjuobjekt 7 som representerer Stjørdal kommune. Vedkommende beskriver at det var å ivareta intensjonene for den gjeldende planen så mye som mulig, som var viktigst for Stjørdal kommune. Det viktigste for Stjørdal kommune var å ivareta støyforholdet, trafikkavvikling og

trafikksikkerhet, og forhold til naturmangfoldloven. Økt hastighet og økt trafikkmengde kan i fremtiden medføre at støybildet blir verre for folk som bor ved E6. 102 boligadresser ligger i gul og rød støysone i Stjørdal som kan bli påvirket. Støy var et viktig tema for Stjørdal kommune, ifølge intervjuobjekt 7. Det var også fare for lange køer i noen perioder når E6-trafikken måtte stå i ro på grunn av sprengningsarbeidet. Derfor var det et mål at mest mulig trafikken skulle gå på E6 i anleggsfasen.

For Ranheim-Værnes prosjektet var det en helt vanlig planprosess, mente intervjuobjekt 8 som representerer Malvik kommune. Vedkommende mente at selve planområdet er komplekst og omfattende på grunn av omfanget av planen. Fokuset hos Malvik kommune var å sikre seg et fullverdig kryss. I utgangspunktet var fokuset om å ta den ut, men det ble med videre i planen. På natur og miljø var det viktig for Malvik kommune å sikre belastning på natur og miljø som økte på grunn av E6 utbygging, ifølge intervjuobjekt 8. Det var også fokus for kommunen å sikre at det ble minst mulig inngrep på Homla vassdraget. Å sikre seg at det ble bygd en ny hovedvannledning som ble lagt sammen med den nye E6 fra Trondheim siden, var også et viktig mål for Malvik kommune. Det var en del kommunal infrastruktur som ble berørt på grunn av den nye E6, ifølge intervjuobjekt 8. Viktig for kommunen var å sikre at vann og avløp og ledningsnettverk sine kostnader ved omlegging måtte ikke Malvik kommune stå ansvarlig for. Det var ikke en del av reguleringsplanen, men noe som dukket opp under oppstartssamtaler med Nye Veier. Intervjuobjekt 8 mente at det var ikke bare å legge kravene foran Nye Veier, men at de måtte forhandles ganske nøye med Nye Veier for å sikre Malvik kommune sine interesser. Intervjuobjektet mente også at det var gjennom forhandlingene at Malvik kommune fikk sitt inngrep med prosjektet når kommunen skulle få gjennomslag for sine ønsker om utforming av selve veiprojektet. Det er veldig viktig for kommunen å sikre seg at gjennom disse forhandlingene ble naturverdier, klima, friluftsområder og kollektivtransport bevart og gjennomført.

6.2 Kostnadskonsekvenser

Denne delen skal hovedsakelig dekke forskningsspørsmålet 3 som handler om kostnadskonsekvenser til disse veiprojekter. I E6 Kvithamar-Åsen kom det fram ulike krav fra Stjørdal kommune som ble pålagt på Nye Veier og det resulterte med ekstra kostnader. Intervjuobjekt 1 som representerer Nye Veier snakket om et vedtakspunkt i planen der Nye Veier ble pålagt til å bygge en gang-/sykkelvei med fast dekke og belysning langs driftsveien på Holvegen (Figur 11). Dette måtte Nye Veier lage en egen reguleringsplan for, ifølge intervjuobjekt 1. Stjørdal kommunen hadde et tydelig vedtak der en midlertidig gang-/sykkelvei skulle bli permanent og en gang-/sykkelvei som skulle bygges permanent langs driftsveien. Stjørdal kommune har også bidratt med kontantbidrag for strekningen. Alle tiltakene som Stjørdal kommune fikk gjennomslag for, var noe som ble tvunget inn i prosjektet, ifølge intervjuobjekt 1. Vedkommende mente at dette til sammen tilsvarte ekstra kostnader på 20 millioner kroner. Intervjuobjektet beskriver det som et lite beløp i et prosjekt på 5,6 milliarder kroner, men samtidig er det viktig å ikke bruke enda mer energi og utsatt tid for å komme seg unna de ekstra kostnadene. Det er ressurskrevende og kostnadmessig dyrt når Nye Veier utsetter prosjektet. Intervjuobjekt 1 mente at Nye Veier bruker ca. 10 millioner

kroner i måned i ressurser til entreprenøren og dermed er det viktig å ikke utsette prosjektet og starte med utbygging med engang alt er vedtatt. Det er også en fare om å miste de gode rådgivere som er i andre prosjekter og som ikke kommer tilbake. Dermed for Nye Veier var det lettere å signere avtaler om medfinansiering med Stjørdal kommune.



Figur 11: Rød fargen viser hvor Nye Veier måtte bygge en gang-/sykkelvei etterspurt fra Stjørdal kommune, Oransje fargen viser den midlertidig gang-/sykkelvei som skulle bli permanent hentet fra (Nye Veier, 2022e)

I E6 Ranheim-Værnes prosjektet var det krav fra Malvik kommune som også medførte noen ekstra kostnader, ifølge intervjuobjekt 5 som representerer Nye Veier. Vedkommende snakket om en kulvert som Nye Veier mente at de kunne utbrede fra 6-9 m med muligheten om å ha en avvei under, etter dialogen med Malvik kommune. Politiske vedtaket fra Malvik kommune mente at det burde være 11 m istedenfor det Nye Veier foreslo. Intervjuobjekt 5 mente at dette var noe som var overkapasitet og som aldri kommer til å bli brukt opp. Det påførte Nye Veier en ekstra kostnad på 8-9 millioner kroner, ifølge intervjuobjekt 5. Til slutt måtte Nye Veier godta vedtaket siden det hadde allerede blitt vedtatt fra Malvik kommune. Intervjuobjekt 5 mente at det kom 14 nye tilleggsvedtak fra Malvik kommune på den godkjente reguleringsplanen som Nye Veier hadde jobbet med. Dette har fordyret prosjektet på rundt 100 millioner kroner. Dermed mente vedkommende at strategien for Nye Veier er å alltid ha entreprenøren med seg etter at reguleringsplanen er ferdig vedtatt for da har en ikke startet med byggefasen mens ulike krav fra kommunen dukker opp underveis i prosjektet. Da har Nye Veier kontroll på de ulike kostnader som blir påført istedenfor å påføre de kostnader på oppløpstiden som kan enten medføre at hele prosjektet blir veldig dyrt eller at det nedprioriteres.

6.3 Prosjektene tidligfase vurdering

Denne delen har som hensikt å svare på forskningsspørsmålet 4 om hvordan en kan gjennomføre prosjektene tidligfase som gjør at enkeltkommuner kan ha et mer åpent samspill med de enkelte etater for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader til veiprojekter. Av det som fremkommer fra intervjuer, er det tydelig at kommuner og Nye Veier har ulike meninger på dette spørsmålet. Fra kommuner er det stor enighet om å bli involvert tidlig nok i prosjektet slik at det kommunale infrastrukturen som blir berørt, kan bli sett på samtidig som planprosessen startes. Mye handler om tidlig involvering og samspill fra kommunen sin side. Å sikre seg om eventuelt hvem som skal drifte av de ulike overganger mellom offentlig vei, en riksvei og en kommunal vei. Det handler også om å få mest mulig fram tidligst mulig fordi muligheten til å påvirke blir mindre desto mer prosjektet blir utformet. Det er slik at kommunene sitter igjen med mye lokal kunnskap som er viktig å få med tidlig i prosessen slik at det er med i beslutningsgrunnlaget. Når det gjelder kostnader mente de intervjuobjektene fra de ulike kommuner at Nye Veier med sitt mandat og prestasjonsmålene, er allerede opptatt av å holde kostnader nede i prosjektet. Dette er noe som kommunene ikke bryr seg like mye som Nye Veier. Det viktigste for kommuner er å få alle avtalene på plass tidlig slik at de kan opprettes samtidig som de er bevisst på hva som blir berørt av det kommunale infrastrukturen.

Intervjuobjekter fra Nye Veier mener at hvis en tar utgangspunkt i PBL som et premiss, handler det mye om kommunikasjon, åpenhet og samarbeid i veldig stor grad i planprosessen. Det viktige er å finne en løsning som alle parter er enige i uten at en kompromisser seg for dårlige løsninger. Nye Veier må ha en formening om hva de kan akseptere samtidig som de må ha åpent syn til innspill fra kommunene også. Det handler om å navigere seg fram til en løsning som kan aksepteres ifra alle, slik at innsigelser blir unngått og samtidig unngå en krevende situasjon i reguleringsplanen. Det er også viktig å ha et samarbeidsklima der Nye Veier og kommuner stoler på hverandre og kan samtidig skape gode relasjoner med kommuner. Da går ikke det på fremgangen på selve prosjektet, og prosjektets fremdrift står ikke i faresonen. Siden kommuner som vedtar løsningen, har ikke Nye Veier mulighet til å starte å bygge noe uten den ferdige vedtatte reguleringsplanen, og det er Nye Veier veldig klar over. Som byggherren blir Nye Veier utålmodig når det koster mye av å utsette byggetiden. Nye Veier operer nå med en veistyringsmodell der de i større grad regulerer bare med rådgivere som har anleggskompetanse og regulerer ferdig før de konkurransesetter. Det er kritisk i den fasen når en jobber med en sånn modell som Nye Veier har jobbet med i E6 Kvithammar-Åsen, der en valgt entreprenør og rådgiver skal være med videre og at du ønsker å ha noen nøkkelpersoner med deg hele tiden i prosjektet. Da går det utover ekstra kostnader i prosjektet. Når Nye Veier bygger en ny vei må de ikke bare ta hensyn til at veien skal være trafikk sikker med økt samfunnsnytt, men også lokale krav som minst mulig støy for innbyggere i kommunen og samtidig som de beslaglegger minst mulig matjord. Dette er selvsagt noe som kan være utfordrende for en offentlig byggherre som Nye Veier, men samtidig må de akseptere at kommuner sitter igjen med beslutningsmyndighet på den vedtatte reguleringsplanen.

6.4 Suksessfaktorer for et godt samarbeid

Intervjuobjekter fra kommuner er tydelig når det gjelder de viktigste suksessfaktorer for et godt samarbeid med Nye Veier. Flere har pekt på faglige begrunnelsene til Nye Veier når de forsvarer sine løsninger. Dette har vært en viktig faktor når Nye Veier har hatt dialog med de ulike kommuner. Det at Nye Veier har også bestandig holdt kommuner informert om alle endringer underveis i planprosessen og samtidig som de har stilt med de nødvendige ressurser til disposisjon, har gjort at forsinkelser har blitt unngått i prosessen. Selv om Nye Veier har fått raskere behandling hos kommuner når det gjelder reguleringsplan, er noen intervjuobjekter skeptiske på detaljnivået. De mente at Nye Veier må ha en detaljert nok reguleringsplan slik at de slipper dispensasjon og reguleringsendring i ettertid. Er tiltakene i reguleringsplanen ikke detaljert nok må Nye Veier søke om dispensasjon eller om byggetillatelse, ifølge intervjuobjekt 8 fra Malvik kommune. Ofte handler konflikten mellom kommunen og Nye Veier om den løsningen som ikke er i tråd med planen, og dermed må det søkes dispensasjon eller reguleringsendring som blir krevd fra kommunen etter PBL. Dette går utover fremdriftsplanen til Nye Veier. Det å kunne samkjøre gjennom hele prosessen i prosjektet, er også noe som blir nevnt som en viktig kriteriet for et godt samarbeid. Intervjuobjekt 6 fra Trondheim kommune mente at ulike prioriteringer kan skape konfliktsituasjoner. Vedkommende mente at Nye Veier var veldig opptatt av økonomien og noe som tvunget de til å ikke være enige med de kravene som administrasjonen i Trondheim kommune stilte. Noen intervjuobjekter har også pekt på at forståelse for endringer og åpenhet er også en viktig kriteriet for et godt samarbeid.

Fra intervjuobjekter i Nye Veier er det tydelig at å tilpasse seg i forhold til hvordan kommuner opptrer, er en viktig suksessfaktor for et godt samarbeid. Alle kommuner opptrer veldig ulikt fordi E6 påvirker alle kommuner ulikt. Tett dialog og et godt tillitsforhold på saksbehandlernivå har også blitt nevnt som en suksessfaktor for et godt samarbeid med kommuner. Videre nevnes det også at å være tydelig nok i diskusjoner om hva som forventes fra kommuner og hvilke konsekvenser det kan føre til, er også veldig viktig for et godt samarbeid med kommuner.

Dette kapittelet har da redegjort for de viktigste resultatene hentet fra intervjuobjekter for å besvare de forskningsspørsmålene i problemstillingen. Neste kapittelet skal diskutere disse resultater med relevant teori.

7. Diskusjon

Dette kapittelet skal diskutere de viktigste resultatene, men med fokus på å ha teorien i bakhodet. Den diskuterer om utfordringer mellom Nye Veier og kommuner, kommunikasjon, kostnadskonsekvenser, ulike roller og viktige suksessfaktorer.

7.1 Utfordringer mellom Nye Veier og kommuner

Fra resultatdelen er det åpenbart at Nye Veier er opptatt av det samfunnsøkonomiske nytte i disse veiprojekter, mens kommuner er opptatt av å ivareta de lokale interesser knyttet til deres kommuner. Konsekvensen av det blir at Nye Veier får en utvidet maktrolle ovenfor de ulike kommuner når det gjelder å prioritere prosjekter innenfor en spesifikk portefølje. Dette medfører at Nye Veier har noen økonomiske rammer som de alltid må forholde seg til. Dette har også blitt nevnt i Følgeforskning av planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad fra Ramstad et. al. (2020). Den maktrollen kan også skape en slags konfliktsituasjon når kommunene må prioritere og ivareta sine lokale interesser. Når kommuner da må sende inn innsigelser på noe som de mener er ikke i henhold til PBL, skaper det misforståelser mellom kommuner og Nye Veier. Funnene nevnt i resultatdelen peker på det, spesielt når det gjelder Trondheim kommune og Nye Veier i E6 Ranheim-Værnes prosjektet. En årsak til det kan godt være at en åpent og tett dialog savnet mellom Trondheim kommune og Nye Veier. Ofte kan slike misforståelser unngås når begge parter er i en åpen dialog fra starten av.

Målkonflikter er en årsak til at planprosjekter har lang gjennomføringstid. Dette er også synlig i større veiprojekter. Det er fordi mange forskjellige aktører er involvert i større veiprojekter. Fra kapittel 5.2 (s. 30) i teoridelen nevnes det at ulike mål fra prosjekteier og kommunen kan også skape utfordringer i planprosesser (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020). Konfliktsituasjoner oppstår fordi prosjekteier er opptatt av nytte av veien i forhold til kostnader, mens kommunene er forkjempere for den beste og dyreste løsningen for lokalbefolkningen. Funnene fra resultatdelen tyder også på at Nye Veier og Malvik kommune i E6 Ranheim-Værnes prosjektet hadde forskjellige målkonflikter. Et konkret eksempel var da Nye Veier skulle utbrede en kulvert på 11 m, et politisk krav fra kommunen, selv om Nye Veier mente at kapasiteten deres var mellom 6-9 m (s. 39). Som følge av dette kravet ble Nye Veier pålagt ekstra kostnader, som rammet deres budsjett. Det er et felles ønske for både Nye Veier og kommuner å bygge ferdig veien innenfor den tiden som er satt av på forhånd. Dermed må noen av aktørene ofre seg litt for å få til denne overordnede målsetningen av selve veiprojektet. I dette tilfellet var det Nye Veier som måtte inngå et kompromiss, men dette er absolutt ikke et tilfelle for andre prosjekter. Trondheim kommune måtte foreta et kompromiss og akseptere at støyforhold ved Reppe måtte de fikse selv etter at Nye Veier hadde begrunnet deres løsning i reguleringen til E6 Ranheim-Værnes prosjektet.

Innsigelser som kan komme sent i planprosessen er også en faktor som skaper utfordringer i planprosesser (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020), noe som allerede er nevnt i teorien. Det er også synlig fra resultatdelen der Nye Veier blir overrasket med innsigelser fra Trondheim kommune angående støyforhold og landbruk i E6 Ranheim-Værnes prosjektet. For Trondheim kommune handler det om å bevare støyforhold for lokalbefolkningen som bor

ved Reppe, mens Nye Veier har mer fokus på å bygge en trafikksikker vei for minst mulig penger. Begrunnelsen for at Nye Veier ble overrasket av den innstillingen til administrasjonen i Trondheim kommune, kan godt være at det kom aldri fram i dialogen mellom de to aktørene. Det at innsigelsen også kom sent var noe som gjorde Nye Veier overrasket siden de var allerede ferdig med å regulere planen og innsigelsen kom sent i bildet. Konsekvens av det kan være at prosjektplanlegging tar lengre tid og går utover prosjektet, som nevnt i delkapittel 5.2.2 (s. 30) (Heldal & Rasmussen, 2012).

7.2 Kommunikasjon, et viktig aspekt i veiprosjekter

Kommunikasjon er et veldig viktig aspekt i dagens veiprosjekter. God kommunikasjon er også veldig avgjørende for hvordan kommuner og Nye Veier samarbeider i store veiprosjekter. Som nevnt i teorikapittel 5.3 (s. 31), er spørsmålet om kommunikasjon i planprosessen enda viktigere i dagens samfunn, der aktørmangfoldet er større enn noen gang (Aarsæther, Falleth, Nyseth & Kristiansen, 2012). Dette gjelder spesielt store og komplekse veiprosjekter der det er flere aktører som er involverte. De kan ha ulik kultur og fagbakgrunn som kan være avgjørende for hvordan de kommuniserer. Kommunikasjon spilte en rolle for et godt samarbeid mellom Nye Veier og Melhus kommune i prosjektet E6 Kvål-Melhus. Årsaken til det kan være at her var det bare en kommune å forholde seg til for Nye Veier. Om det er flere kommuner involvert, må Nye Veier forholde seg til flere lokale krav fra ulike kommuner. Fra resultatdelen er det tydelig at en del av den strekningen mellom Skjerdingsstad-Kvål hadde allerede en ferdig vedtatt reguleringsplan. Dette bidro til at planprosessen gikk veldig fort og ble raskt behandlet fra både Melhus kommune og Nye Veier. Når vi sammenligner det med E6 Ranheim-Værnes er det åpenbart fra resultatdelen at Nye Veier opplevde utfordringer med både kommunikasjon og et godt samarbeid med Trondheim kommune, men fikk samtidig et godt samarbeid med Stjørdal og Malvik kommune. Årsaken til det er fordi alle disse kommuner har ulike forventninger fra Nye Veier og Trondheim kommune er en større bykommune sammenlignet med de to andre kommuner. En større kommune må dermed forholde seg til flere andre aktører som blir berørt av den nye E6 utbygging. Relasjonsbygging nevnt i kapittel 5.3 (s. 31) (Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020), er en måte å løse kommunikasjonsproblemer på. Ved å vise gjensidig forpliktelse for å finne løsninger, og en proaktiv og løsningsorientert holdning blant alle involverte aktører, kan en bygge gode relasjoner. Det kan resultere i en tidseffektiv planprosess, noe som kommer frem av E6 Kvål-Melhus prosjektet.

7.3 Hvordan unngå kostnadskonsekvenser i planprosesser

Et viktig tema som mange prosjektledere er opptatt av i prosjekter, er å holde seg innenfor kostnadsrammen til prosjektet. Nye Veier som en byggherre er også opptatt av det med sitt mandat om å bygge mest trafikksikker vei for minst mulig penger. Nye Veier mener det siden de må de prioritere samfunnsøkonomisk lønnsomhet mye mer. Fra kapittel 6.2 (s. 39) er det tydelig at kommuner har påført Nye Veier ekstra kostnader som følge av deres krav. For å unngå ekstra kostnadskonsekvenser kan en benytte seg av medfinansiering, som nevnt i

teoridelen kapittel 5.4 (s. 31). Krav om en viss grad av egenfinansiering kan gi incentiv til å gjennomføre mer kostnadseffektive investeringer lokalt (Welde & Volden, 2020). Dette ser ut som til å virke for Stjørdal kommune da de forsøkte om å få Nye Veier til å bygge en gang-/sykkelvei mellom Stavalskrysset og Voldsdalen i E6 Kvithammar-Åsen prosjektet (s.35). Nye Veier var først uenig om å bygge denne veien på grunn av vanskelige grunnforhold og andre kostnadmessige betingelser. Til slutt endte det med en utbyggingsavtale mellom begge parter der kommunen skulle bidra med et beløp, og Nye Veier skulle også bidra med et beløp. Nye Veier hadde også lagt en betingelse at pengene blir kun utbetalt hvis Stjørdal kommune så på tiltaket selv og den gang-/sykkelveien ble utført under byggetiden av selve E6 prosjektet. Her er et godt eksempel på at selv om kostnaden på denne ekstra veien var på godt over 100 millioner kroner, er det fremdeles nyttig å bruke prinsippet om medfinansiering for å få gjennomslag for sine ønsker som kommune.

Å minke antall innsigelser er et tiltak som kan hjelpe til å unngå ekstra kostnader og effektivisere gjennomføring av veiprojekter, som nevnt i kapittel 5.4 (s.31) (Heldal & Rasmussen, 2012; Rundberget, 2015). Her mente Heldal og Rasmussen at mulighetene til å begrense innsigelser bør utnyttes i større grad enn det som gjøres i dag. Det vil innebære at manglende medvirkning tidlig i prosessen vil kunne begrense innsigelsesmyndigheten og muligheten til å fremme en innsigelse på forhold som har blitt avklart i konseptvalgutredningen begrenses. Funnene fra resultatdelen (s. 39) peker på at Nye Veier ble overrasket da de mottok 14 nye tilleggsvedtak fra Malvik kommune i E6 Ranheim-Værnes prosjektet. Dette fordyret prosjektet på rundt 100 millioner kroner. Her er det klart at hvis medvirkning fra politikere hadde skjedd tidligere i prosessen, ville Nye Veier ha blitt oppmerksom på disse tiltakene fra Malvik kommune. Dette hadde selvsagt også hatt en påvirkning på antall vedtak som ble krevd ifra Malvik kommune. Innsigelser er ofte en konsekvens av mangel på forpliktende medvirkning i en tidlig planfase, ifølge Heldal og Rasmussen (Heldal & Rasmussen, 2012). Innsigelser som kommer sent i prosessen skaper ofte store forsinkelser for prosjektet og dette var også et tilfelle for E6 Ranheim-Værnes prosjektet.

7.4 Ulike roller i veiprojekter

Det er tydelig at både Nye Veier og kommuner har ulike roller i veiprojekter. Dette er synlig både fra teorien og funnene fra resultatdelen. Det er viktig at begge parter forstår disse roller for å skape tillit ovenfor hverandre og håndtere utfordringene sammen. Nye Veier som byggherren har ansvar for å se om prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt, men kommuner må bevare deres lokale interesser som for eksempel støyforhold, grunnforhold, naturmangfold og landbruksbeslag. Nye Veier må huske at lokal politikk bak disse kommuner har ansvaret for å ta alle beslutninger og eventuelt vedta reguleringsplaner som Nye Veier jobber med for den nye E6. Nye Veier må vise gjensidig respekt for lokaldemokratiet, men samtidig må politikere eller lokaldemokratiet vise respekt ovenfor fagkompetansen. Dette er viktig for å skape et godt samarbeid mellom Nye Veier og de ulike kommuner, og som kan påvirke fremtidig samarbeid deres også. Betingelser for de økonomiske rammer som Nye Veier må forholde seg til kan være avgjørende for hvordan de håndterer løsningene og

samtidig kravene fra de ulike kommuner. Kommuner bryr seg ikke like mye som Nye Veier om økonomien og dette er også synlig fra resultatdelen. Fra teoridelen vet vi at kommuner må også trekkes inn aktivt inn i de prosesser som Nye Veier setter i gang. Fra resultatdelen vet vi at i E6 Ranheim-Værnes var det vanskeligheter mellom Trondheim kommune og Nye Veier siden det var ikke mye dialog mellom dem. Det var ulike forventinger fra Trondheim kommunen og Nye Veier. Dette kan kobles til at rollene var underforstått og informasjon var ikke videreformidlet på en fornuftig måte. Dermed resulterte det i vanskeligheter for både Trondheim kommune og Nye Veier med tanke på samarbeid, og innsigelsene fra kommunen kompliserte forholdene. Konsekvens av det er at prosjektet kan bli forsinket mer og forholdet mellom Trondheim kommune og Nye Veier blir påvirket i stor grad. Dermed er det viktig for både byggherren og kommunen å være enige om deres roller i veiprojektet og ha en bevissthet om hverandres forventinger for det gjeldende veiprojektet.

7.5 Gjennomføring av prosjektenes tidligfase og suksessfaktorer

Et av forskningsspørsmålene går ut på det å gjennomføre prosjektenes tidligfase som gjør at enkeltkommuner kan ha et mer åpent samspill med de enkelte etater for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader til veiprojekter. Fra resultatdelen (s. 41) fremkommer det at tidlig involvering av kommuner i prosjektet er en god strategi. Fra teorien i kapittel 5.4 (s. 31) kommer det også fram at i prosjektets tidligfase er muligheten til å påvirke størst, for det er i den fasen en har fleksibilitet til å gjøre store endringer (Welde & Volden, 2020). Tidligfasen er preget av politiske dragkamper og av mange andre aktører. For kommuner er det da viktig å kunne bevare den kommunale infrastrukturen som blir berørt og få til alle avtalene på plass før utbyggingen av den nye E6 startes. Samtidig kan det også unngås økte kostnader til veiprojekter i prosjektenes tidligfase ved å involvere entreprenører tidlig nok som Nye Veier gjør. Entreprenøren får da muligheten til å overse beslutningen i forhold til forskjellige vedtakene som blir nevnt i reguleringsplaner. Entreprenører kan også ha stor betydning når det gjelder kostnader i et veiprojekt. Som intervjuobjekt 1 nevnte i resultatdelen, koster det ca. 10 millioner kroner i måned i ressurser til entreprenøren for Nye Veier. Dermed er det viktig å ikke utsette prosjektet og starte utbygging med engang reguleringsplanen er vedtatt.

Suksessfaktorer for et godt samarbeid er essensielt for å oppnå et samarbeidsklima der både Nye Veier og kommuner har respekt for hverandre. Det at Nye Veier klarer å faglig begrunne sine løsninger er en av de viktigste suksessfaktorer. Dette har vært en viktig faktor når Nye Veier har hatt dialog med de ulike kommuner. En annen suksessfaktor er hvordan Nye Veier klarer å tilpasse seg i forhold til hvordan kommuner opptrer. Dette er viktig siden ikke alle kommuner opptrer likt med de ulike lokale krav som de tar med seg i reguleringsplaner. Som eksempel kan vi se på Trondheim kommune og Malvik kommune i E6 Ranheim-Værnes prosjektet. Her er Trondheim en stor bykommune, mens Malvik er en liten landbrukskommune. Det er flere aktører som er involvert i Trondheim kommune enn Malvik kommune, og dette har hatt en effekt på hvordan de forhandler med Nye Veier. Fra funnene i resultatdelen er det også tydelig at mindre kommuner som Malvik kommune har større forventninger i forhold til hva Nye Veier skal bidra med i veiprojektet, men Trondheim

kommune har ikke like store forventninger som Malvik. Årsaken til det kan godt være at den nye E6 mellom Ranheim-Værnes påvirker Trondheim veldig annerledes enn det den gjør Malvik. Støy var et stort hovedfokus for Trondheim kommune, mens et fullverdig kryss var en stor prioritering for Malvik kommune. Ulike interesser kan påvirke hvordan samarbeidet foregår mellom kommuner og Nye Veier.

Dette kapitlet har da diskutert de viktige funnene fra resultatdelen og diskutert konsekvensene av de ulike funnene. Den har også diskutert hvordan funnene forholder seg til teorien gitt i denne oppgaven. Neste kapitlet skal gi en konklusjon av de viktige resultater og diskusjonen.

8. Konklusjon

Dette kapittelet har som formål å gi leseren en kort oppsummering av både resultatet og diskusjon i denne oppgaven. Det er den oppsummering som besvarer forskningsspørsmålene som ble presentert innledningsvis i kapittel 1. Det følger også med de viktigste funnene fra denne oppgaven og avslutningsvis gir forslag for arbeidet videre.

8.1 Oppsummering

Det første forskningsspørsmålet spurte om **hvordan de ulike kommunene opptrer i Nye Veier sine prosjekter med hensyn til å få gjennomslag for sine ønsker om utforming og funksjonalitet av veiprosjekter**. For å besvare det kort og presist er det tydelig fra intervjuobjektene at alle kommuner opptrer veldig ulikt i Nye Veier sine prosjekter. Dette er både avhengig av hvordan den nye E6 påvirker de ulike kommuner i Trøndelag og hvordan de legger vekt på ulike forhold som kryss, natur og miljø, vann og avløp, støy og beslag på jordbruksområder. Kommuner har også ulike forventninger i forhold til hva Nye Veier skal bidra med når de bygger den nye E6 i Trøndelag fylke. Forventningene er knyttet opp med forhold som berører infrastrukturen til de ulike kommuner veldig ulikt. For eksempel er Levanger kommune i E6 Kvithammar-Åsen prosjektet veldig opptatt av helkrysset nord for Åsen, mens Stjørdal kommune i samme prosjektet er opptatt av gang-/sykkelvei mellom Skatvalskrysset og Voldsdalen. Samtidig har Levanger kommune stort fokus på at det skulle være minst mulig beslag av landbruks-/skogsareal. Her er fokuset for de to kommuner i samme prosjekt veldig ulikt og dette er Nye Veier klar over.

I prosjektet E6 Kvål-Melhus var Melhus kommune mest opptatt av å bevare så mye av matjorden deres siden de er en stor jordbrukskommune. Planprosessen i dette prosjektet ble også behandlet på rekord tid fra både Nye Veier og Melhus kommune siden det var allerede en vedtatt reguleringsplan for en del av strekningen fra SVV i 2016. Til tross for det opplevde både Nye Veier og Melhus kommune at de hadde et godt samarbeid. Det skyldes at det var stort sett enighet mellom begge parter om de endringene i den nye reguleringsplanen og det resulterte lite konflikter mellom dem. Når det gjelder E6 Ranheim-Værnes prosjektet var det litt mer krevende for Nye Veier siden det var flere involverte kommuner. Her var det synlig at støyforhold på Reppe og landbruksområder var hovedfokuset for Trondheim kommune. På grunn av manglende kommunikasjon og dårlig samspill, kom det fram innsigelser fra Trondheim kommune sin administrasjon. Dette gjorde at Nye Veier ble overrasket siden de hadde ikke forventet innsigelser på deres reguleringsplan. Her er det klart at på grunn av lite kommunikasjon og dårlig samarbeid på tvers av aktørene, var ikke Nye Veier og Trondheim kommune samkjørt i dette prosjektet. Samtidig i dette prosjektet hadde Malvik kommune store forventninger til blant annet flere kryss som ble beholdt gjennom reguleringen, som følge av deres krav. Selv om det var store forventninger, var det fremdeles god dialog mellom begge parter hele veien gjennom prosjektet. Stjørdal kommune hadde ikke like mye krav som Trondheim og Malvik, men dette var fordi E6 i Ranheim-Værnes påvirket ikke de på samme måte som det påvirket dem i E6 Kvithammar-Åsen prosjektet. Stjørdal kommune

hadde god dialog, både på administrativt og politisk nivå med Nye Veier gjennom hele E6 Ranheim-Værnes prosjektet.

Det andre forskningsspørsmålet spurte om **hva medfører kommunens inngrep med prosjektene når det gjelder ønsker om å få gjennomslag for sine ønsker om utforming av disse veiprosjekter**. For kommuner er det viktig å ikke legge ut en plan for høring før den er tilstrekkelig belyst og samtidig ikke finne en plan for vedtak før den er tilstrekkelig belyst fra Nye Veier. Det er gjennom forhandlingene kommuner kan komme med sine inngrep med prosjektene når det gjelder ønsker om å få gjennomslag til deres ønsker. Dette er noe som alle kommuner er enig i. Det er viktig for kommuner å sikre seg at naturverdier, klima, tekniske infrastruktur knyttet til vann og avløp, og lokal befolkningen ikke blir berørt når nye E6 bygges gjennom deres kommuner. Hvordan forhandlingene blir, er også veldig avhengig av hvordan E6 påvirker de og hva slags kommune de er i. Om for eksempel det er jordbrukskommune som Malvik, er hovedfokuset deres å bevare mest mulig matjord.

Det tredje forskningsspørsmålet spurte om **hvilke kostnadskonsekvenser det har for veiprosjekter til Nye Veier**. Som det fremkommer fra denne oppgaven er det tydelig at det er kostnadskonsekvenser for veiprosjektene til Nye Veier når kommuner ønsker å få gjennomslag til sine krav. I E6 Kvithammar-Åsen var det ekstra kostnader på 20 millioner kroner som følge av alle krav fra Stjørdal kommune. Det er ikke et betydelig beløp når prosjektet har en kontrakt på 5,6 milliarder kroner, men for Nye Veier er det viktig å ikke bruke for mye av sin energi og tid for å komme seg unna de beløpene. I E6 Ranheim-Værnes, som følge av de 14 nye tilleggsvedtak fra Malvik kommune, ble det en fordyring av prosjektet på rundt 100 millioner kroner. Det er viktig at disse kostnader kan unngås i planprosesser ved disse prosjekter. Ulike tiltak kan etableres ved å for eksempel benytte seg av en viss grad av medfinansiering fra kommuner, samtidig som Nye Veier kan få insentiver om å effektivisere gjennomføringen av selve veiprosjektet. Dermed kan kommuner få insentiver til å få gjennomslag for sine ønsker samtidig som prosjektet blir ikke stoppet opp på grunn av økonomiske utfordringer.

Det fjerde forskningsspørsmålet spurte om **hvordan en kan gjennomføre prosjektenes tidlige fase som gjør at enkeltkommuner kan ha et mer åpent samspill med de enkelte etatene for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader til veiprosjektene**. Det viser seg at prosjektenes tidlige fase er veldig avgjørende for et prosjekt for det er i denne fasen at muligheten til å påvirke er størst. For at enkelte kommuner skal ha et mer åpent samspill med de enkelte etatene for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader til veiprosjekter, må kommuner involveres tidlig i prosjektet. Det er en strategi som gir kommuner mulighet til å gi deres innspill samtidig som Nye Veier kan være klar over de endringene som dette ville påvirke deres reguleringsplaner av den nye E6. For kommuner er det viktig å få bevart den kommunale infrastrukturen som blir berørt som følge av den nye E6. For Nye Veier er det viktig å bygge veien trafikksikker samtidig som de holder seg innenfor de økonomiske rammer til det gjeldende budsjettet de har fått tildelt fra staten. Her er det viktig at begge parter har forståelse for deres roller i veiprosjekter og har

god kommunikasjon under hele prosjektet for å unngå eventuelle misforståelser og konflikter senere.

8.2 Viktige funn

I Tabell 12 er det skrevet de viktigste funnene som har blitt funnet gjennom både teori, resultat- og diskusjonsdelen fra denne oppgaven. Disse er listet i en tabell for å gi leseren en oversikt over de viktige funnene fra denne oppgaven.

Viktigste funn	Beskrivelse
Samfunnsøkonomisk nytten veier mest for Nye Veier i et veiprojekt.	Nye Veier må operere seg slik at de bygger mer trafiksikker vei for hver offentlig krone, med hovedmål om økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
Ulike mål mellom prosjekteier og kommuner.	Prosjekteier som Nye Veier, er opptatt av nytten av veien, men kommuner er forkjempere for den beste og dyreste løsningen. Dette gir rom for ulike målkonflikter.
Inngå kompromisser for å etablere et godt samarbeid.	Noen av aktørene må inngå et kompromiss hvis et veiprojekt skal fullføres i god tid og for å etablere et godt samarbeid. Dette gjelder både Nye Veier og kommuner.
Innsigelser som kommer sent i planprosessen skaper utfordringer.	Innsigelser må helst unngås gjennom god dialog. Om innsigelser kommer sent i planprosesser, kan terskelen for å komme med innsigelser blir lave siden aktører blir veldig opptatt av det.
God kommunikasjon er avgjørende for hvordan kommuner og Nye Veier samarbeider i store veiprojekter.	God kommunikasjon er veldig avgjørende i dagens veiprojekter der flere aktører er involverte. Når Nye Veier må forholde seg til flere aktører, er det forskjellige lokale krav fra de ulike kommuner.
Medfinansiering kan gi insentiver til kommuner for å få gjennomslag til sine ønsker.	Medfinansiering i form av utbyggingsavtaler kan gi kommuner insentiver til å få gjennomslag for sine krav. For Nye Veier sin del kan det hjelpe til med å unngå ekstra kostnader til veiutbygging og effektivisere gjennomføring av planprosesser.
Å minke antall innsigelser kan hjelpe til å unngå ekstra kostnader og samtidig effektivisere gjennomføring av veiprojekter.	Ved å minke antall innsigelser kan en begrense innsigelsesmyndigheten og begrense muligheten til å fremme en innsigelse på forhold som allerede er avklart i konseptutredningen.
Viktig at både Nye Veier og kommuner forstår deres roller i et offentlig veiprojekt.	Viktig å innse at Nye Veier som byggherre har et ansvar om å bevare samfunnsøkonomisk lønnsomhet, mens kommuner må ivareta deres lokale interesser som for eksempel støyforhold, grunnforhold, naturmangfold og landbruksbeslag.

<p>Tidlig involvering av kommuner, åpenhet og kommunikasjon er avgjørende i prosjektenes tidligfase. Dermed kan kommuner ha mer åpent samspill med de enkelte etater for å oppnå sine lokale fordeler samtidig som en unngår økte kostnader til veiprosjekter.</p>	<p>Tidlig involvering og samspill fra kommuner er like viktig som tidlig involvering av entreprenører i veiprosjekter. Dette gir rom for tidlig innspill fra kommuner, noe som er veldig avgjørende for å få vedtatt en reguleringsplan. Så lenge en reguleringsplan er ikke vedtatt, kan ikke Nye Veier begynne med utbygging av selve veien. Nye Veier må tilpasse seg slik at de unngår dårlige løsninger samtidig som de har et åpent syn til innspill fra kommunene.</p>
<p>Suksessfaktorer for et godt samarbeid mellom Nye Veier og kommuner.</p>	<p>Det er viktig at Nye Veier klarer å faglig begrunne deres løsninger i dialogen med kommuner. Det er også viktig at Nye Veier klarer å tilpasse seg i forhold til hvordan kommuner oppfører seg i veiprosjekter.</p>

Tabell 12: Gir oversikt over de viktige funnene fra denne oppgaven

8.3 Anbefalinger for videre arbeid

Det er flere aspekter ved disse veiprosjekter som kan være interessant å utforske nærmere. For det første bør det gjennomføres intervjuer med innsigelsesmyndigheten til Trondheim kommune for å avdekke mer informasjon om hvorfor det ble sendt inn innsigelser, og hva deres inntrykk av E6 Ranheim-Værnes prosjektet er. Om årsakene dekkes, kan det foreslås ulike tiltak for å hindre disse.

For det andre er det også viktig å utforske og intervju flere andre involverte aktører fra administrasjonen til politikere fra de ulike kommuner. Det hadde vært viktig å kunne få inn perspektivet til de ulike politikere og hvordan de opplevde samarbeidet deres med Nye Veier. Det er også viktig å studere relasjonen deres med Nye Veier. Nye Veier har også hatt flere andre prosjekter i Trøndelag med samme type kontraheringsmetodikken. Da kan det også være lurt å utforske disse og sammenligne dem med funnene fra denne oppgaven.

I tillegg har arbeidet med denne oppgaven vist at det er lite forskning internasjonalt og nasjonalt innenfor kommuner eller offentlige sektorer sine roller i veiprosjekter. Dermed bør det studeres flere andre prosjekter hvor kommuner har hatt en aktiv rolle i veiprosjekter generelt.

Litteraturliste

Aarsæther, Falleth, Nyseth & Kristiansen, N., Eva, Torill & Ronny, 2012. Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft og demokrati. Cappelen Damm Høyskoleforlaget, Kristiansand.

Google maps- Voldsdalen-Skatvalkirke, 2022. Tilgjengelig fra:

<https://www.google.no/maps/place/Voldsdalen/@63.5053811,10.8540823,15z/data=!4m5!3m4!1s0x466d3e4b27e14755:0xa5c054173322b998!8m2!3d63.498787!4d10.8673479>

Halvorsen, K., 2008. Å forske på samfunnet- En innføring i samfunnsvitenskapelig metode, 5 edn. ed. Cappelen akademisk forlag.

Harvold & Skjeggedal, 2008. På rett veg- Evaluering av større vegprosjekter i byområder. Tilgjengelig fra: <https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/handle/20.500.12199/2352>

Heldal & Rasmussen, 2012. Ti punkter for raskere planprosesser. Tilgjengelig fra:

https://vista-analyse.no/site/assets/files/5817/va-rapport_2012-15_ti_punkter_for_raskere_planprosesser.pdf.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet., 2022. Regjeringen.no. Reguleringsplanveileder. Tilgjengelig fra:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/reguleringsplanveileder/id2609532/?ch=1> (Hentet 05.04.22)

Malvik kommune, 2022. Reguleringsplan for ny E6 mellom Leistad og Stjørdal grense-Arealplaner. Tilgjengelig fra:

<https://www.arealplaner.no/malvik5031/arealplaner/135> (Hentet 04.05.22)

Melhus kommune, 2022. GISLINE WebPlan Melhus. Tilgjengelig fra :

https://webhotel3.gisline.no/Webplan_5028/gl_planarkiv.aspx?planid=2017016(Hentet 02.05.22)

NTNU, 2022. Finne kilder. Tilgjengelig fra: <https://i.ntnu.no/wiki/-/wiki/norsk/finne+kilder>(Hentet 13.06.22)

Nye Veier, 2022a. Ofte stilte spørsmål. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/om-oss/ofte-stilte-sporsmal/> (Hentet 21.06.22)

Nye Veier, 2022b. Fakta om E6 Kvithammar-Åsen. Tilgjengelig fra:

<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-trondelag/e6-kvithammar-asen/fakta-om-prosjektet/> (Hentet 26.04.22)

Nye Veier, 2022c. Plan for E6 Kvithammar-Åsen. Tilgjengelig fra:

<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-trondelag/e6-kvithammar-asen/nyhetssaker-for-e6-kvithammar-asen/plan-for-e6-kvithammar-asen/> (Hentet 26.04.22)

Nye Veier, 2022d. E6 Trøndelag: Kvithammar-Åsen. Tilgjengelig fra:

<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-trondelag/e6-kvithammar-asen/>(Hentet 27.04.22)

Nye Veier, 2022e. Opptak av informasjonsmøte om E6 Kvithammar-Åsen. Tilgjengelig fra:

<https://www.nyeveier.no/arrangementer/informasjonsmoter/opptak-av-informasjonsmote-om-e6-kvithammar-asen-01-02-22/> (Hentet 28.04.22)

Nye Veier, 2022f. En ny vei vokser fram mellom Kvål og Melhus. Tilgjengelig fra: <https://www.digiblad.no/nyeveier/kvaal-melhus/#> (Hentet 02.05.22)

Nye Veier, 2022g. E6 Kvål-Melhus S. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-trondelag/e6-kval-melhus-s/> (Hentet 02.05.22)

Nye Veier, 2022h. E6 Ranheim-Værnes. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e6-trondelag/e6-ranheim-vaernes/> (Hentet 03.05.22)

Nye Veier, 2022i. Ny og trygg E6 mellom Ranheim og Værnes. Tilgjengelig fra: <https://www.digiblad.no/nyeveier/ranheim-vaernes/#page=4> (Hentet 03.05.22)

Nye Veier, 2020. E6 Kvithammar-Åsen, Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse. Tilgjengelig fra: [http://www.e6-kvithammar-aasen.no/pdf/Regplan-KAA-parsell-Stjordal/Fagrapporter/3-053%20R1-TS-03%20Trafikksikkerhetsmessig%20konsekvensanalyse%20\(25.08.2020\)_1.gang.pdf](http://www.e6-kvithammar-aasen.no/pdf/Regplan-KAA-parsell-Stjordal/Fagrapporter/3-053%20R1-TS-03%20Trafikksikkerhetsmessig%20konsekvensanalyse%20(25.08.2020)_1.gang.pdf) (Hentet 28.04.22)

Nye Veier, 2018a. Presentasjon E6 Kvål-Melhus sentrum. Tilgjengelig fra: https://www.nitr.no/Files/ec476325-e2b4-4dc8-ad01-d36e5bd20df4_Nye%20Veier_Petter%20K_Angelsen.pdf (Hentet 02.05.22)

Nye Veier, 2018b. E6 Ulsberg-Melhus, Regulering Kvål-Melhus sentrum. Tilgjengelig fra: http://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5028/2017016/Dokumenter/2017016_Planbeskrivelse_rev00.pdf

Nye Veier, 2018c. ROS-Analyse, Regulering Kvål-Melhus. Tilgjengelig fra: https://webhotel3.gisline.no/GisLinePlanarkiv/5028/2017016/Dokumenter/2017016_ROS-analyse_rev00_14032018.pdf

Nye Veier, 2018d. Nye Veier går videre med Acciona Construcccion for bygging av E6 Ranheim-Værnes. Tilgjengelig fra: <https://www.nyeveier.no/nyheter/nyheter/nye-veier-gar-videre-med-acciona-construcccion-for-bygging-av-e6-ranheim-vaernes/> (Hentet 03.05.22)

Olsson, N., 2011. Praktisk rapportskrivning. Tapir akademisk, Trondheim.

PBL, Behandling av reguleringsplanforslag § 12-10, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-3#KAPITTEL_2-4-3 (Hentet 21.04.22)

PBL, Innsigelse og vedtak av departementet § 12-13, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-3#KAPITTEL_2-4-3 (Hentet 25.04.22)

PBL, Kommunal planstrategi § 10-1, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-1#KAPITTEL_2-4-1 (Hentet 06.04.22)

PBL, Kommunens planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-3, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-1-1#KAPITTEL_2-1-1 (Hentet 06.04.22)

PBL, Kommuneplan § 11-1, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-2#KAPITTEL_2-4-2 (Hentet 07.04.22)

PBL, Kommuneplanens arealdel § 11-5, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-2#KAPITTEL_2-4-2 (Hentet 07.04.22)

PBL, Kommuneplanens samfunnsdel § 11-2, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-2#KAPITTEL_2-4-2 (Hentet 07.04.22)

PBL, Myndighet til å fremme innsigelse til planforslag § 5-4, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-1-3#KAPITTEL_2-1-3 (Hentet 25.04.22)

PBL, Planprogram § 4-1, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-1-2#KAPITTEL_2-1-2 (Hentet 06.04.22)

PBL, Regional planstrategi § 7-1, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-3-1#KAPITTEL_2-3-1 (Hentet 06.04.22)

PBL, Regionens planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-4, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-1-1#KAPITTEL_2-1-1 (Hentet 06.04.22)

PBL, Reguleringsplan § 12-1, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-3#KAPITTEL_2-4-3 (Hentet 21.04.22)

PBL, Rettsvirkning av kommuneplanens arealdel § 11-6, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-4-2#KAPITTEL_2-4-2 (Hentet 20.04.22)

PBL, Statlig arealplan § 6-4, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-2-1#KAPITTEL_2-2-1 (Hentet 06.04.22)

PBL, Statlige planoppgaver og planleggingsmyndighet § 3-5, 2022. Lov om planlegging og byggesaksbehandling. Tilgjengelig fra: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71/KAPITTEL_2-1-1#KAPITTEL_2-1-1 (Hentet 06.04.22)

PEAB, 2022. E6 Kvål-Melhus, Trondheim. Tilgjengelig fra: <https://peab.no/anlegg/prosjekter-i-anlegg/e6-kval-melhus-trondelag/> (Hentet 02.05.22)

Ramstad, Flyen, Finne og Andersen, 2020. Følgeforskning av planprosjektet E18 Dørdal-Grimstad.

Tilgjengelig fra:

https://scholar.google.com/scholar?hl=en&as_sdt=0%2C5&q=Ramstad%2C+Lone%2C+%26+

[Flyen%2C+Cecilie.+2018.+Erfaringer+fra+interkommunalt+samarbeid+%E2%80%93+mulighet+er%2C+drivere+og+og+utfordringer.&btnG=](#)

Rundberget, A.N., 2015. Effektivisering av planprosess i vegplanlegging. Masteroppgave, NMBU Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Samferdselsdepartementet, 2022. Prop. 81 S (2017-2018), Proposisjon til Stortinget. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-81-s-20172018/id2596467/?ch=1> (Hentet 21.06.22)

Saunders, M.N.K., Lewis, P., Thornhill, A., 2007. Research methods for business students, 4th ed. ed. Financial Times/Prentice Hall, Harlow, England ; New York.

Statens Vegvesen, 2022. Skjematisk framstilling av planprosessen inkludert KVV, KS1 og KS2. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/veg-og-gate/planlegging-prosjektering-og-grunnerverv/planlegging/konseptvalgutredninger-kvu-og-ks1/>(Hentet 20.04.22)

Statens Vegvesen, 2021. Styring av vegprosjekter. Håndbok R760. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hbr760-styring-av-vegprosjekter.pdf> (Hentet 20.04.22)

Stjørdal kommune, 2022. Innsyn. Tilgjengelig fra: <https://www.stjordal.kommune.no/tjenester/om-kommunen/innsyn/> (Hentet 05.05.22)

Tjora, A., 2012. Kvalitative forskningsmetoder i praksis - 2. utgave. Gyldendal Akademisk, Oslo.

Trondheim kommune, 2021. Vedtak i klagesak- detaljreguleringsplan for E6 Ranheim-Værnes. Tilgjengelig fra: <https://innsyn.trondheim.kommune.no/byggsak/dato/2021-04-28> (Hentet 05.05.22)

Trondheim kommune, 2020. Deltajregulering av E6 Ranheim-Værnes, delstrekning Reppekryssset-Værtunnelen, sluttbehandling. Tilgjengelig fra: https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/1c_vedtatt-plan/2021/e6-ranheim--varnes-detaljregulering-20180014/planbeskrivelse-e6---varnes.pdf (Hentet 04.05.22)

Welde & Volden, M.& G., 2020. Nytte- og kostnadsstyring i prosjektets tidligfase kan gi økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Tilgjengelig fra: https://www.researchgate.net/profile/Morten-Welde/publication/344772708_Nytte-og_kostnadsstyring_i_prosjektets_tidligfase_kan_gi_økt_samfunnsøkonomisk_lønnsomhet/links/5f8ee0ec458515b7cf8e0758/Nytte-og-kostnadsstyring-i-prosjektets-tidligfase-kan-gi-okt-samfunnsøkonomisk-lønnsomhet.pdf (Hentet 26.05.22)

Vedlegg A

Brev fra NV til Trondheim kommune



Foretaksnavn:
Nye Veier AS

Adresse:
Tangen 76
4608 Kristiansand

Org. nr.:
915 488 059

Nettside:
www.nyerveier.no

Trondheim kommune
Bygningsrådet
Postboks 2300 Torgarden
7004 Trondheim

Deres ref.	Saksbehandler	Arkiv	Status, hjemmel	Dato
	JAV	2019/278-120		16.06.2020

E6 Ranheim-Værnes og Trondheim kommune regulering

Nye Veier er svært overrasket over den negative innstillingen fra administrasjonen i Trondheim kommune når det gjelder ny E6 Reppekryset-Væretunnelen.

Begrunnelsen for innstillingen har ikke på noe tidspunkt i dialogen mellom Nye Veier og Trondheim kommune vært fremmet av Trondheim kommune, verken i uformell dialog i 2017-2019 eller i formell dialog gjennom planbehandlingen i 2.halvdel av 2019. Nye Veier svarte ut samtlige innkomne høringsinnspill etter første gangs behandling den 12.12.2019, og som det fremkommer der har kun Naturvernforbundet og Besteforeldrenes klimaaksjon innspill på byvekstavtale og klima. Disse innspillene er svart ut iht. Nye Veier's samfunnsoppdrag. Nye Veier er for øvrig ikke part i Byvekstavtalen, og kan ikke benyttes som hovedbegrunnelse i planbehandlingen av en statlig plan for riksveg.

Nye Veier har et samfunnsoppdrag fra Samferdselsdepartementet og Stortinget om å bygge mer trafiksikker veg for hver offentlige krone, med mål om vesentlig økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Nye Veier benytter samme samfunnsøkonomiske modell som øvrige offentlige etater (SVV og BaneNor), inklusive at større kjøretøyer har redusert fart. Med gjeldende 90-plan og 4-felt fra Ranheim til Værnes og gjeldende kommunedelplan fra Kvithammer til Åsen med 90 km/t, doble tunneler og 2/3-felt i dagen var netto samfunnsnytte -0,64. Med Nye Veier's 4-felt og 110 km/t på hele strekningen Ranheim - Åsen er netto samfunnsnytte sammenlignet med 90-planen +0,33. Disse sammenligningene er kommunisert til Trondheim kommune i flere sammenhenger, både ovenfor administrasjonens saksbehandlere og i overordnede møter med kommunedirektører, kommunaldirektør og politiske nøkkelpersoner. Trondheim kommune har aldri bedt om å få framlagt de detaljerte samfunnsøkonomiske beregningene som dokumenterer dette, men disse vil bli oversendt snarest om ønskelig. Gjeldende bompengeproposisjon og vegutbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet er for øvrig basert på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten som følger av 4-felt og 110 km/t på strekningen.

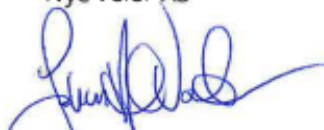
Det høye trafikkvolumet som fremkommer av ny reg.plan skyldes at trafikkutviklingen er basert på at ny E6 er nedbetalt i 2040 og at de statlige bommene fjernes. Nye Veier benytter Cowi som rådgiver for trafikkanalyser og disse indikerer at fjerning av statlige bommer øker trafikken med ca. 10 000 kjøretøy per døgn.

Når det gjelder øvrige innsigelsespunkt i forhold til økt hastighet på strekningen så kommenteres disse som følger:

- Økt hastighet vil ikke påvirke folkehelse negativt. Som det fremkommer i ny reguleringsplan skal støy utredes for eventuelle støytiltak for 280 adresser mot 110 adresser i gjeldende 90-plan. I ny reg.plan er det inntatt tiltak for Ranheim Panorama, hvilket ikke er tilfelle for gjeldende 90-plan. Utfordringen med Ranheim Panorama er at Trondheim kommune har godkjent et byggeprosjekt tett innpå E6 i rød sone, hvilket innebærer at støytiltak for Ranheim Panorama strengt tatt er Trondheim kommunes ansvar (noe som er i god overensstemmelse med gjeldende 90-plan).
- Økt hastighet vil ikke påvirke klima. Nye Veier vil redusere klimagassutslippet i byggefasen med minimum 40 % i forhold til 0-estimatet, samt minimum 50 % i driftsfasen. Utviklingen i bilparken med drastisk økning i el-bil-andel gjør at det stilles spørsmål til om klimakortet er relevant.
- Økt hastighet vil ikke påvirke landbruksområder negativt, verken i Trondheim eller for øvrig på strekningen Ranheim - Værnes. Det økte permanente jordbruksbeslaget grunnet 110 km/t besørges kompensert med erstatningsarealer slik at jordbruksbeslaget for 110-linja er i samme størrelsesorden som 90-linja. Når det gjelder det økte behovet for midlertidig beslag av jordbruksareal i 110-planen så skyldes dette at 90-planen ikke har inkludert nødvendige arealer for geoteknisk stabilisering langs strekningen.
- Gjeldende reguleringsplan har ikke ivaretatt samsfunnssikkerheten på en tilstrekkelig god måte. Dette er ivaretatt i den nye planen ved at områder hvor det må gjennomføres geoteknisk stabilisering er tatt med.

Nye Veier oppfordrer på dette grunnlag Bygningsrådet den 23.06.2020 om å avvise kommunedirektørens innstilling, og fremme reguleringsplanforslaget til vedtak i Formannskap og Bystyret.

Med vennlig hilsen
Nye Veier AS



Johan Arnt Vatnan
Utbyggingsdirektør

Vedlegg B

Intervjuguide-Masteroppgave om hvordan kommunene opptrer i Nye Veier sine prosjekter

1. Kort intro:

- Din bakgrunn og arbeidserfaring (informant, organisasjon, mandat rolle i prosjektet).
- Hvilken erfaring har du/din bedrift fra vegprosjekter og samarbeid med Nye Veier (gjelder for kommune)?
- Egen historikk knyttet til prosjektet
- Forklare kort om prosjektet i forhold til tid, kostnad og omfanget.

2. Kommunene sitt samarbeid med Nye Veier, roller og ansvarsfordeling.

- Hvordan opptrer din kommune i Nye Veier sine prosjekter med hensyn til å få gjennomslag for sine ønsker om utforming og funksjonalitet av veiprojekter?
- Hvordan krav fra kommuner fremmes og behandles i henhold til kommunedelplaner og planprosesser?
- Det endelige planvedtak gjøres av kommunestyrene i de enkelte kommuner der Nye Veier har tenkt å bygge sine veier. Hvilke konsekvenser kan dette medføre Nye Veier?
- Hva slags rolle har kommunen hatt i dette prosjektet? Har de hatt en aktiv eller passiv rolle under dette prosjektet i planprosessen?
- Hva medfører kommunenes inngrep med prosjektene når det gjelder ønsker om å få gjennomslag for sine ønsker om utforming av veiprojekter?
- Hvilke løsninger har kommuner bidratt med for å effektivisere veiutbygging for Nye Veier? (kryssløsninger, gang- og sykkelvei, støyskjermingstiltak osv.)
- Hvor stor innflytelse har innbyggere i disse kommuner på utformingen av disse veier?
- Hvilke faktorer i dialogen med Nye Veier gir dere størst utfordringer eller problemer som saksbehandler fra kommune?
- Om du (saksbehandler fra kommune) hadde hatt tid og mulighet til å følge opp, gi råd og kommunisere aktivt med Nye Veier, ville dette forandret prosessen og utfallet av prosjektet?
 - I så fall, hvordan?
- Opplever du at roller og ansvar fra Nye Veier sin side kan være uklare? (saksbehandler fra kommune)
 - Hvis ja, hvordan kan dette løses og hva er årsaken til dette?
- Hvordan oppfatter du de vedtatte (prestasjons)målene for prosjektet?
- Hva opplever du er nytt i forhold til roller og ansvarsfordeling hvis du sammenligner det med planprosesser i andre prosjekter?
- Hvilke forventninger har du til NVs rolle og samsvarer forventningene til reell utøvelse av rollen?
- Hva mener du er de viktigste suksessfaktorer for å lykkes med samarbeidet med Nye Veier i deres veiprojekter?

- Hvordan oppfatter du den overordnede organiseringen av veg-prosjektet, hva er nytt?

3. Kostnadskonsekvenser og andre interesser

- Hvilke kostnadskonsekvenser har dette for veiprojektene til Nye Veier når kommunene får gjennomslag for sine ønsker om utforming av disse veier?
- Er det stor uenighet om kostnadskonsekvenser fra kommunen sin side?
 - Hvis ja, hvordan kan disse hindres?
- Kan disse kostnadskonsekvenser ha en liten eller stor påvirkningsmulighet på prosjektets tidlige fase?
- Hva tenker du (saksbehandler fra kommune) om kommunene har ansvar for både å samordne statlige og regionale interesser?
 - Hvilke konsekvenser har dette for deres samarbeid med Nye Veier?
- Hvordan kan disse interesser komme i konflikt med Nye Veier sine interesser om å utarbeide et prosjekt innenfor den kostnadsrammen som Nye Veier allerede har tenkt om?
 - Hvilke dilemmaer kan en stå ovenfor da?
- Hva mener du er det viktigste vurderingen fra kommunen når det gjelder arealplanlegging og økonomiplan for dette prosjektet med Nye Veier?
 - Var det stor enighet med Nye Veier om dette her? Gjerne begrunn svaret ditt.

4. Samspill, lokale fordeler og andre viktige temaer

- Hvordan kan en gjennomføre prosjektets tidlige fase som gjør at enkeltkommuner kan ha et mer åpent samspill med de enkelte etatene for å oppnå sine lokale fordeler og samtidig unngå økte kostnader for staten?
- Politiske vedtak i kommuner har oftest ikke et eget finansieringsansvar for å tilfredsstille lokale krav og ønsker. Dette kan gå på bekostning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Hvilket tiltak kan etableres for å unngå dette i vegprosjekter?
- Formål med planlegging i tidlige fase er å redusere usikkerheten knyttet til prosjektets gjennomføring for å sikre at prosjektet leveres med hensyn til kvalitet, kostnad og leveringstidspunkt. Hvordan kan kommuner bidra med å hjelpe til på dette formålet i Nye Veiers prosjekter?
- Et tema som er viktig for kommuner er arealbeslag av jord- og skogsbruksareal når Nye Veier utfører sine veiprojekter. Dette kan gjøre at kommuner ønsker heller to til tre-felts vei enn fire til fem-felts vei. Hvordan kan dette påvirke kostnadseffekten på fremtidige veiprojekter der det kan bli krevd å etablere fire til fem-felts vei for å redusere trafikken?
- Er det noen svakheter med dagens kommuneplanprosess for offentlige byggherrer som Nye Veier?
 - Kan dette skape forutsigbarhet for Nye Veier i utnyttelsesgraden?
- Hvordan ser du på lokal nytte vs. samfunnsøkonomisk nytte? Kan det være aktuelt å synliggjøre fordelingsvirkninger og bringe inn spørsmålet om kompensasjon/medfinansiering?

5. Til Slutt

- Avklare eventuelle misforståelser
- Har du noen spørsmål til meg før vi avslutter?
- Kan jeg sende deg e-mail eller ringe deg om jeg kommer på flere spørsmål eller om det i ettertid er noe som er uklart?

